

MINISTARSTVO POMORSTVA, PROMETA I INFRASTRUKTURE

N a c r t

**PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA
ZAKONA O CESTAMA,
S KONACNIM PRIJEDLOGOM ZAKONA**

Zagreb, siječanj 2013.

PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O CESTAMA

I. USTAVNA OSNOVA ZA DONOŠENJE ZAKONA

Ustavna osnova za donošenje ovoga Zakona sadržana je u odredbi članka 2. stavka 4. podstavka 1. Ustava Republike Hrvatske („Narodne novine“, broj 85/2010 – pročišćeni tekst).

II. OCJENA STANJA I OSNOVNA PITANJA KOJA SE TREBAJU UREDITI ZAKONOM TE POSLJEDICE KOJE ĆE DONOŠENJEM ZAKONA PROISTEĆI

a) Ocjena stanja

Javne ceste - njihov pravni status, način korištenja, razvrstavanje, planiranje, građenje i održavanje, upravljanje javnim cestama, mjere za zaštitu javnih cesta i prometa na njima, koncesije, financiranje i nadzor javnih cesta uređeni su Zakonom o cestama („Narodne novine“, broj 84/2011.) i podzakonskim propisima donesenim na temelju toga Zakona.

Zakon o cestama djelomično je usklađen s odredbama Direktive 1999/62/EC Europskog parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 1999. o pristojbama za korištenje određene infrastrukture za teška teretna vozila, Direktive 2006/38/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 17. svibnja 2006. kojom se mijenja Direktiva 1999/62/EC o pristojbama za korištenje određene infrastrukture za teška teretna vozila, Direktivom 2004/54/EC Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o najnižim sigurnosnim zahtjevima za tunele u transeuropskoj cestovnoj mreži, Direktivom 2004/52/EC Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o interoperabilnosti elektroničkih sustava za naplatu cestarine u Zajednici i Direktivom 2008/96/EC Europskog parlamenta i Vijeća od 19. studenoga 2008. o sigurnosti upravljanja cestovne infrastrukture.

Navedenim direktivama propisani zahtjevi o sigurnosti upravljanja cestovne infrastrukture, sigurnosti tunela, naplati cestarine i korisničke naknade za korištenje cestovne infrastrukture te interoperabilnosti elektroničkih sustava naplate cestarine odnose se na transeuropsku cestovnu mrežu. Države članice mogu odlučiti da se odredbe ovih direktiva primjenjuju i na drugu cestovnu infrastrukturu, ako to ocijene potrebnim.

Transeuropska prometna mreža definirana je Odlukom 1692/96/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća od 23. srpnja 1996. o smjernicama Zajednice za razvoj transeuropske prometne mreže i Odlukom 661/2010/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 7. srpnja 2010. o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže. Na razini Vijeća EU započela je u ožujku 2012. godine rasprava o Prijedlogu uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o uspostavljanju Instrumenta za povezivanje Europe (CEF) te o Prijedlogu uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o smjernicama Unije za razvitak Transeuropske prometne mreže, a njihovo donošenje predviđa se tijekom 2013. godine, pri čemu bi se CEF trebao početi primjenjivati 1. siječnja 2014. godine, dok bi prije toga trebala biti dovršena procedura donošenja Uredbe o smjernicama za razvitak Transeuropske prometne mreže.

Što se tiče ukupne prometne mreže određene u okviru pregovora o pristupanju Republike Hrvatske Europskoj uniji, Republika Hrvatska je tijekom pregovora o poglavlju 21. Transeuropske mreže, u dijelu prometnih mreža, usuglasila s Europskom komisijom i dijelove transeuropskih prometnih mreža na području Republike Hrvatske. Ovi su pravci sadržani u dokumentu „*Buduća Trans europska mreža u Republici Hrvatskoj i prioritetni projekt od europskog interesa u okviru TEN mreže*“ koji je Vlada Republike Hrvatske usvojila u lipnju 2008. godine. U prosincu 2012. godine Vlada Republike Hrvatske donijela je Odluku o smjernicama za uključivanje Republike Hrvatske u Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o uspostavljanju Instrumenta za povezivanje Europe, te u Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o smjernicama Unije za razvitak Transeuropske prometne mreže („Narodne novine“, broj 141/12.).

Direktiva 1999/62/EC i Direktiva 2006/38/EU odnose se na naknade koje se naplaćuju za korištenje cestovne infrastrukture: godišnju naknadu za uporabu javnih cesta koja se naplaćuje za motorna i priključna vozila, cestarinu i korisničku naknadu. Pri određivanju cestarina, uzimaju se u obzir troškovi izgradnje, održavanja i razvoja infrastrukture. Cestarine se nadalje određuju u skladu s kategorijom emisije vozila („EURO“ klasifikacija), razinom oštećenja koje vozilo uzrokuje na cestama te u skladu s mjestom, vremenom i gustoćom prometa. Za korištenje istog dijela ceste za bilo koju skupinu vozila ne mogu se istodobno ubirati i cestarina i korisnička naknada.

Direktiva 1999/62/EC i Direktiva 2006/38/EU su donijete da se narušavanje tržišnog natjecanja među prijevoznicima država članica otkloni usklađivanjem sustava ubiranja naknada i uspostavljanjem pravednih mehanizama naplate troškova infrastrukture prijevoznicima. Pravičniji sustav naknada za korištenje cestovne infrastrukture temeljen na načelu „plaća korisnik“ i na mogućnosti primjene načela „plaća zagađivač“, na primjer primjenom različitih cestarina koje uzimaju u obzir utjecaj vozila na okoliš, Europska unija drži bitnim za poticanje održivog prometa. Optimalno korištenje postojeće cestovne mreže te postizanje značajnog smanjenja njezinog negativnog utjecaja treba se postići na način da se izbjegne dvostruko oporezivanje i bez nametanja dodatnih opterećenja za prijevoznike. U interesu uravnoteženog i održivog razvoja prometnih mreža, traži se da se prihodi od cestarina ili korisničkih naknada koriste za održavanje i razvoj infrastrukture.

Zakon o cestama preuzeo je u ovom području normativna rješenja Zakona o javnim cestama koji je s direktivama djelomično usklađen 2008. godine. Za korištenje javnih cesta propisana je obveza plaćanja godišnje naknade na motorna i priključna vozila, a za korištenje autocesta ili pojedinih cestovnih objekata (most, tunel, vijadukt i slično) na državnim cestama mogućnost naplate cestarine.

Godišnja naknada se naplaćuje prema Pravilniku o visini godišnje naknade za uporabu javnih cesta što se plaća pri registraciji motornih i priključnih vozila („Narodne novine“, broj 35/11. i 53/11.) koji je donio ministar pomorstva, pometa i infrastrukture. Visina godišnje naknade ne prelazi minimalne iznose određene u direktivama za vozila odgovarajuće skupine prema broju osovina i maksimalnoj dozvoljenoj bruto nosivosti, a umanjenja godišnje naknade u skladu su s dozvoljenim. Naplaćena naknada se koristi za građenje, upravljanje i održavanje županijskih i lokalnih cesta.

Korisnička naknada se prema Zakonu o cestama može uvesti za korištenje javne ceste ili pojedine dionice javne ceste za motorna i priključna vozila namijenjena isključivo za prijevoz tereta, čija ukupna masa prelazi 3,5 tone. Vladi Republike Hrvatske dana je ovlast za

donošenje odluke o uvođenju, visini i namjeni korisničke naknade. Ova se naknada u Republici Hrvatskoj još ne naplaćuje.

Odlukama Vlade Republike Hrvatske cestarina je uvedena za korištenje autocesta ili pojedinih cestovnih objekata (most, tunel, vijadukt i slično) na državnim cestama. Cestarina se naplaćuje za korištenje ukupno 1.251 km autocesta i most kopno-Krk. Visinu cestarine određuju Hrvatske autoceste d.o.o. uz suglasnost Vlade, te koncesionar sukladno odredbama ugovora o koncesiji. Cestarina je izvor financiranja građenja, upravljanja i održavanja autocesta. Visina cestarina određuje se razmjerno dužini korištene dionice autoceste, a vozila se za potrebe naplate cestarine raspoređuju u skupine sukladno broju osovina i/ili dimenziji i/ili težini i/ili vrsti vozila koja je naznačena u knjižici vozila. Iako propis o razvrstavanju vozila u skupine nije donijet, Hrvatske autoceste d.o.o. i koncesionari primjenjuju ujednačen sustav razvrstavanja vozila u pet cjenovnih skupina. Visina cestarine po kilometru za vozila iste skupine je različito određena na autocestama kojima upravljaju Hrvatske autoceste d.o.o. od onih u koncesiji, a i omjeri visine cestarine između pojedinih skupina su različiti. Zajednička metodologija izračuna infrastrukturnih troškova nije razvijena, koncesionari primjenjuju formule izračuna i usklađivanja cestarine iz ugovora o koncesiji. Pojedini popusti koje daju Hrvatske autoceste d.o.o. i koncesionari veći su od 13% te bi se trebali svesti na dopuštenu granicu.

Direktiva 2004/54/EC Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o najnižim sigurnosnim zahtjevima za tunele u transeuropskoj cestovnoj mreži usmjerena je osiguravanju minimalne razine sigurnosti za korisnike cesta u tunelima u trans-europskoj cestovnoj mreži prevencijom kritičnih događaja koji bi mogli ugroziti ljudski život, okoliš i instalacije u tunelu, kao i osiguravanjem zaštite u slučaju nesreća. Direktiva 2004/54/EC se primjenjuje na sve tunele u trans-europskoj cestovnoj mreži čija je duljina veća od 500 metara, bez obzira da li su u pogonu, u izgradnji ili u fazi projektiranja. Sigurnost u tunelima zahtjeva brojne mjere koje se, između ostalog, odnose na geometriju tunela i njegov projekt, sigurnosnu opremu, uključujući prometne znakove, upravljanje prometom, obuku hitnih službi, postupke u slučajevima nesreća, davanje informacija korisnicima o najboljem načinu ponašanja u tunelima i bolju komunikaciju između odgovornih tijela i hitnih službi kao što su policija, vatrogasci i spasilačke ekipe.

Zakon o cestama preuzeo je u ovom području normativna rješenja Zakona o javnim cestama koji je s direktivom djelomično usklađen 2008. godine, s time da odredbe Zakona vezane uz Direktivu 2004/54/EC i Pravilnik o minimalnim sigurnosnim zahtjevima za tunele („Narodne novine“, broj 119/09.) stupaju na snagu danom pristupanja Republike Hrvatske Europskoj uniji.

Direktiva 2004/54/EC traži ustrojavanje tri odvojene razine upravljanja sigurnosti u tunelima na TEM mreži: upravnog tijela, upravitelja tunela te službenika za sigurnost. Važećim odredbama Zakona o cestama ovlasti Upravnog tijela prenijete su na upravitelje tunela na način da su nadležnosti kao javna ovlast prepuštene Hrvatskim autocestama d.o.o. i koncesionaru. Spajanjem dvije razine upravljanja sigurnosti u tunelima Upravno tijelo nije u mogućnosti uspostaviti sigurnosne zahtjeve za sve tunele bez obzira tko je upravitelj istih, niti poduzimati neophodne radnje za zadovoljavanje minimalnih sigurnosnih zahtjeva.

Zakon o cestama i Pravilnik o minimalnim sigurnosnim zahtjevima za tunele nisu preuzeli odredbe Direktive 2004/54/EC o odobrenju projekta, dokumentaciji o sigurnosti, tehničkim

zahvatima i drugim preinakama te redovitim vježbama. Za tunele koji su u promet pušteni sukladno ranijim propisima nije predviđen postupak niti rokovi prilagodbe.

Tuneli u Republici Hrvatskoj izgrađeni na autocestama, dulji od 500 m, ispunjavaju minimalne sigurnosne uvjete koje traži Direktiva 2004/54/EC. Tunel Učka, koji je u prometu od 1981. godine, sada je u fazi pripreme izgradnje druge cijevi.

Direktiva 2008/96/EC Europskog parlamenta i Vijeća od 19. studenoga 2008. o sigurnosti upravljanja cestovne infrastrukture nalaže državama članicama uvođenje i provedbu postupaka koji se odnose na ocjenjivanje utjecaja na cestovnu sigurnost, na reviziju cestovne sigurnosti, na upravljanje sigurnosnim aspektima na cestovnoj mreži te na kontrolu sigurnosti na cestama. Da bi se na cestama unutar Europske Unije postigao visok stupanj sigurnosti, države članice dužne su usvojiti i osigurati provedbu smjernica o sigurnosti cestovne infrastrukture. Direktiva 2008/96/EC primjenjuje se na ceste koje su dio transeuropske cestovne mreže, u fazi projektiranja, građenja i početnom razdoblju korištenja. Države članice mogu primjenjivati odredbe direktive i za državnu cestovnu infrastrukturu koja nije dio transeuropske cestovne mreže (posebno za one ceste koje se financiraju iz sredstava EU). Ova se direktiva ne primjenjuje na cestovne tunele jer su oni pokriveni direktivom 2004/54/EC.

Zakon o cestama je s Direktivom 2008/96/EC djelomično usklađen, s time da odredbe Zakona vezane uz primjenu Direktive stupaju na snagu danom pristupanja Republike Hrvatske Europskoj uniji. Zakonom nisu uređena pitanja vezana uz programe osposobljavanja revizora cestovne sigurnosti, njegova ovlaštenja, radno iskustvo i stručnu spremu. Nisu uređena ni pitanja ocjene utjecaja na sigurnost u cestovnom prometu, sigurnosnog ocjenjivanja dionica s velikim brojem prometnih nesreća niti kontrole.

Jedina revizija cestovne sigurnosti provedena je 2012. godine, na zahtjev Europske investicijske banke kao kreditora, za projekt dovršetka 12,86 km autoceste na koridoru Vc. Revizor cestovne sigurnosti bila je ovlaštena konzultantska tvrtka iz Italije, a preporuke revizora su Hrvatske autoceste d.o.o. i projektant razmotrili te dijelom primijenili u projektnoj dokumentaciji.

Direktiva 2004/52/EC Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o interoperabilnosti elektroničkih sustava za naplatu cestarine u Zajednici propisuje uvjete potrebne da se osigura interoperabilnost sustava elektroničke naplate cestarine u Zajednici. Primjenjuje se na elektroničku naplatu svih vrsta naknada za ceste, na cijeloj cestovnoj mreži Zajednice, gradskoj i međugradskoj, autocestama, glavnim i sporednim cestama i raznim objektima kao što su tuneli, mostovi i trajekti. Namjera je uspostaviti Europsku uslugu elektroničke naplate cestarine EENC, koja treba osigurati interoperabilnost na tehničkoj, ugovornoj i proceduralnoj razini.

Zakon o cestama preuzeo je u ovom području normativna rješenja Zakona o javnim cestama, koji je s direktivom većim dijelom usklađen 2008. godine, a u Zakon su ugrađene i odredbe Odluke 2009/750/EC Europske komisije o definiciji usluge Europske elektroničke naplate cestarine (EENC) i njenim tehničkim elementima, donijete 2009. godine na temelju Direktive 2004/52/EC.

Odlukom 2009/750/EC se regulira odnos između subjekta za naplatu cestarine, pružatelja usluge EENC i korisnika usluge EENC te postupci mirenja za rješavanje sporova između subjekata za naplatu cestarine i pružatelja usluge EENC.

Tehnički zahtjevi i posebni uvjeti te elementi interoperabilnosti koje moraju ispunjavati pružatelji usluge EENC-a sa sjedištem na teritoriju Republike Hrvatske, Hrvatske autoceste d.o.o. odnosno koncesionari trebaju se urediti provedbenim propisom, koji nije donijet.

Hrvatske autoceste d.o.o. i koncesionari Autocesta Rijeka-Zagreb d.d. i BINA ISTRA d.d. moraju provoditi sve potrebne aktivnosti kako bi se najduže u roku od 5 godina postigla potpuna interoperabilnost i na svim autocestama stvorile mogućnosti za kvalitetnu uslugu EENC. Sada je postignuta interoperabilnost između Hrvatskih autocesta d.o.o. i koncesionara Autocesta Rijeka-Zagreb d.d. na način da je moguća razmjena podataka, prihvaćanje pretplatnih proizvoda drugog koncesionara te plaćanje po mjesečnom obračunu kliringa. S koncesionarom BINA ISTRA d.d. omogućeno je da korisnici ENC uređaja Hrvatskih autocesta d.o.o. i Autoceste Rijeka-Zagreb d.d. budu i korisnici pretplatnih ENC računa BINE ISTRE d.d. s postojećim ENC uređajem.

U Zakonu o cestama nisu preuzete odredbe Direktive 2010/40/EC Europskog parlamenta i Vijeća od 7. srpnja 2010. o okviru za uvođenje inteligentnih prometnih sustava u cestovnom prometu i za veze s ostalim vrstama prijevoza.

Direktiva 2010/40/EC utvrđuje okvir za potporu usklađenom i dosljednom uvođenju i uporabi inteligentnih prometnih sustava (ITS) u Uniji, posebice njihovom međugraničnom uvođenju i uporabi između država članica. Direktiva se primjenjuje na aplikacije i usluge ITS-a u području cestovnog prijevoza i na njegove veze s ostalim vrstama prijevoza. Inteligentni prometni sustavi (ITS) su napredne aplikacije koje imaju za cilj pružati inovativne usluge u vezi s različitim vrstama prijevoza i upravljanjem prometom, omogućiti bolju obaviještenost različitih korisnika te sigurnije usklađenje korištenje prometnih mreža.

Direktiva 2011/76/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 27. rujna 2011. kojom se mijenja Direktiva 1999/62/EC o pristojbama za korištenje određene infrastrukture za teška teretna vozila usvojena je nakon stupanja na snagu Zakona o cestama. Ova Direktiva uvodi opsežne promjene na području naknada za korištenje cestovne infrastrukture, s kojima se zakonodavstva država članica Europske unije trebaju uskladiti do 16. listopada 2013. godine.

Krajem 2012. godine usvojen je novi Zakon o koncesijama („Narodne novine“, broj 143/2012), kojim je provedeno usklađivanje sa zahtjevima mjerodavnih propisa Europske unije u području koncesija i javno-privatnog partnerstva. Zakon o cestama u Glavi V. Koncesije sadrži odredbe o postupku davanja koncesije, odluci o odabiru najpovoljnije ponude i ugovoru o koncesiji, koje je nužno uskladiti sa odredbama Zakona o koncesijama.

Slijedom svega rečenog razvidna je nužnost daljnjeg usklađenja hrvatskog zakonodavstva sa zahtjevima mjerodavnih propisa Europske unije u području naknada za korištenje infrastrukture, sigurnosnim zahtjevima za tunele, sigurnosti upravljanja cestovne infrastrukture, interoperabilnosti elektroničkih sustava za naplatu cestarine te uvođenju inteligentnih prometnih sustava u cestovnom prometu. Potpuno usklađenje s navedenom pravnom stečevinom Europske unije postići će se donošenjem Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o cestama koji se predlaže te provedbenih propisa o uvjetima, postupku i rokovim provedbe ocjene utjecaja na sigurnost u cestovnom prometu, revizije cestovne sigurnosti i sigurnosnog ocjenjivanja dionica s velikim brojem prometnih nesreća te sadržaju izvješća o prometnim nesrećama; o minimalnim sigurnosnim zahtjevima za tunele; o posebnim uvjetima i tehničkim zahtjevima za EENC i elementima interoperabilnosti; o aktivnostima vezanim uz sigurnost TEM cesta; o radnom iskustvu, stručnoj spremi, ovlaštenju

i osposobljavanju revizora cestovne sigurnosti te načinu i opsegu obavljanja poslova revizije cestovne sigurnosti; o skupinama vozila u koje se raspoređuju vozila u svrhu naplate cestarine, metodologiji utvrđivanja cestarine i koncesijske cestarine, troškova izgradnje, troškova financiranja, infrastrukturne pristojbe, pristojbe za vanjske troškove zaštite od buke, utvrđivanju najviše razine infrastrukturnih pristojbi, uvjetima za umanjenje infrastrukturnih pristojbi za vozila koja ispunjavaju najviše ekološke standardi te o metodologiji izračunavanja prosječne cestarine. Provedbeni propisi trebali bi se donijeti u roku od 30 dana od dana stupanja na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o cestama, osim propisa o cestarinama koji se treba donijeti do 1. listopada 2013. godine.

b) Osnovna pitanja koja se trebaju urediti ovim Zakonom

Zakonom o izmjenama i dopunama Zakona o cestama uređuju se sljedeća temeljna pitanja:

- naknade za korištenje javnih cesta: cestarina za korištenje autocesta ili pojedinih cestovnih objekata (most, tunel, vijadukt i slično) na državnim cestama, godišnja naknada za uporabu javnih cesta koja se naplaćuje za motorna i priključna vozila, korisnička naknada,
- elektronički sustavi za naplatu cestarine,
- tehnički zahtjevi i posebni uvjeti za europsku elektroničku naplatu cestarine EENC i interoperabilnost,
- sigurnosni zahtjevi za tunele u prometu po ranije važećim propisima,
- upravno tijelo za sigurnost tunela,
- ocjena utjecaja na sigurnost u cestovnom prometu,
- revizija sigurnosti TEM ceste,
- kontrola sigurnosti i vođenje evidencije o prometnim nesrećama,
- inteligentni transportni sustavi u cestovnom prometu.

c) Posljedice koje će proisteći donošenjem ovoga Zakona

Donošenjem ovoga Zakona postiže se puna harmonizacija s pravnom stečevinom Europske unije za područje cestovne infrastrukture.

Istodobno se ovim Zakonom Zakon o cestama usklađuje s odredbama Zakona o koncesijama („Narodne novine“, broj 143/2012), koji je stupio na snagu 28. prosinca 2012. godine, a kojim je provedeno usklađenje sa zahtjevima mjerodavnih propisa Europske unije u području koncesija i javno-privatnog partnerstva.

III. OCJENA I IZVORI POTREBNIH SREDSTAVA ZA PROVOĐENJE ZAKONA

Za provedbu predloženog Zakona nije potrebno izdvajanje posebnih sredstava na teret državnog proračuna Republike Hrvatske.

IV. RAZLOZI ZA DONOŠENJE ZAKONA PO HITNOM POSTUPKU

S obzirom da se ovim Zakonom usklađuje s propisima Europske unije, ocjenjuje se da postoje osobito opravdani razlozi za donošenje ovoga Zakona po hitnom postupku sukladno članku 161. Poslovnika Hrvatskoga sabora, pa se predlaže donošenje ovoga Zakona po hitnom postupku.

Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o cestama predstavlja zakonodavnu mjeru iz Plana usklađivanja zakonodavstva Republike Hrvatske s pravnom stečevinom Europske unije za 2013. godinu.

KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O CESTAMA

Članak 1.

U Zakonu o cestama („Narodne novine“, broj 84/11.) iza članka 1. dodaje se naslov i članak 1.a koji glase:

*„Instrumenti usklađivanja
Članak 1.a*

Ovaj Zakon sadrži odredbe koje su u skladu sa sljedećim aktima Europske unije:

1. Direktiva 1999/62/EC Europskog parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 1999. o pristojbama za korištenje određene infrastrukture za teška teretna vozila (SL L 187 od 20. srpnja 1999.)
2. Direktiva 2006/38/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 17. svibnja 2006. kojom se mijenja Direktiva 1999/62/EC o pristojbama za korištenje određene infrastrukture za teška teretna vozila (SL L 157 od 9. lipnja 2006.)
3. Direktiva 2011/76/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 27. rujna 2011. kojom se mijenja Direktiva 1999/62/EC o pristojbama za korištenje određene infrastrukture za teška teretna vozila (SL L 269 od 14. listopada 2011.)
4. Direktiva 2004/54/EC Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o najnižim sigurnosnim zahtjevima za tunele u transeuropskoj cestovnoj mreži (SL L 201 od 7. lipnja 2004.)
5. Direktiva 2004/52/EC Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o interoperabilnosti elektroničkih sustava za naplatu cestarine u Zajednici (SL L 166 od 30. travnja 2004.)
6. Direktiva 2008/96/EC Europskog parlamenta i Vijeća od 19. studenoga 2008. o sigurnosti upravljanja cestovne infrastrukture (SL L 319 od 29. studenog 2008. godine)
7. Direktiva 2010/40/EC Europskog parlamenta i Vijeća od 7. srpnja 2010. o okviru za uvođenje inteligentnih prometnih sustava u cestovnom prometu i za veze s ostalim vrstama prijevoza (SL L 207 od 6. kolovoza 2010.)“

Članak 2.

U članku 5. stavku 2. riječi: “Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture” zamjenjuju se riječima: “Ministarstvu pomorstva, prometa i infrastrukture”.

Članak 3.

U članku 7. stavku 2. riječi: “ministar mora, prometa i infrastrukture” zamjenjuju se riječima: “ministar pomorstva, prometa i infrastrukture”.

Članak 4.

Naslov iznad članka 8. mijenja se i glasi: „*Naknade za korištenje javnih cesta*“.

Članak 8. mijenja se i glasi:

„(1) Za korištenje javnih cesta vozilima registriranim u Republici Hrvatskoj naplaćuje se godišnja naknada iz članka 86. stavka 1. točke 1. ovoga Zakona, a vozilima bez obzira na državu u kojoj su registrirana može se pod uvjetima propisanim ovim Zakonom naplaćivati cestarina iz članka 86. stavka 1. točke 2. i korisnička naknada iz članka 86. stavka 1. točke 6. ovoga Zakona.

(2) Naknade za korištenje javnih cesta ne smiju diskriminirati korisnike javnih cesta prema nacionalnosti korisnika, državi odnosno mjestu poslovnog nastana, registraciji vozila a niti obzirom na mjesto polaska odnosno odredište.

(3) Uvođenje naknada za korištenje javnih cesta ne smije diskriminirati međunarodni promet javnim cestama niti prijevoznicima u cestovnom prometu poremetiti slobodu tržišnog natjecanja.

(4) Za korištenje iste dionice autoceste ne može se za bilo koju skupinu vozila istodobno naplaćivati cestarina iz članka 9. i korisnička naknada iz članka 9.b ovoga Zakona.

(5) Vozilo „EURO O“, „EURO I“, „EURO II“, „EURO III“, „EURO IV“, „EURO V“, „EEVE, je vozilo s graničnim emisijama određenim u Prilogu I Direktive 2006/638EC iz članka 1.a ovoga Zakona.

(6) Cestarina i korisnička naknada naplaćuju se na način da se što manje utječe na protočnost prometa te da neredoviti korisnici cestovne mreže nisu stavljeni u nepovoljniji položaj.

(7) Republika Hrvatska može, sukladno odredbama Direktive 1999/62/EC, Direktive 2006/638EC i Direktive 2011/76/EU iz članka 1.a ovoga Zakona, s drugim članicama Europske unije i susjednim državama uvesti zajednički sustav naknada za korištenje javnih cesta.“

Članak 5.

Članak 9. mijenja se i glasi:

„(1) Za korištenje autocesta ili pojedinih cestovnih objekata (most, tunel, vijadukt i slično) na državnim cestama Vlada može donijeti odluku o uvođenju naplate cestarine.

(2) Cestarina iz članka 86. stavka 1. točke 2. ovoga Zakona je naknada za korištenje autoceste ili pojedinog cestovnog objekata (most, tunel, vijadukt i slično) na državnoj cesti koja se plaća u iznosu određenom na temelju udaljenosti koju je vozilo prešlo i na temelju skupine vozila. Cestarina obuhvaća infrastrukturnu pristojbu i pristojbu za vanjske troškove.

(3) Infrastrukturna pristojba se naplaćuje za nadoknadu nastalih troškova izgradnje, održavanja, upravljanja, poslovanja i razvoja, vezanih uz autocestu i pojedini cestovni objekt (most, tunel, vijadukt i slično) na državnoj cesti.

(4) Troškovi izgradnje su svi troškovi, uključujući troškove financiranja, povezani sa izgradnjom mreže autocesta, nove autoceste, dionice autoceste ili pojedinog cestovnog objekta (most, tunel, vijadukt i slično) na državnoj cesti ili novim investicijama u rekonstrukciju, poboljšanje i održavanje ranije izgrađene mreže autocesta, autoceste, dionice autoceste ili pojedinog cestovnog objekta (most, tunel, vijadukt i slično) na državnoj cesti.

(5) Pristojba za vanjske troškove naplaćuje se radi nadoknade nastalih troškova vezanih uz onečišćenje zraka i štetne učinke buke cestovnog prometa na stanovništvo.

(6) Trošak onečišćenja zraka zbog prometa je trošak štete uzrokovane ispuštanjem čestičnih tvari i prekursora ozona, kao što su dušikov oksid i isparivi organski spojevi, za vrijeme prometovanja vozila. Ovaj trošak nadoknađuje se naplatom posebne naknade za okoliš za vozila na motorni pogon, sukladno posebnim propisima o zaštiti okoliša i energetske učinkovitosti.

(7) Trošak zagađenja bukom zbog cestovnog prometa je trošak štete uzrokovane bukom koju emitiraju vozila u cestovnom prometu. Ovaj trošak može se nadoknaditi naplatom pristojbe za vanjske troškove na dionicama autocesta i pojedinom cestovnom objektu (most, tunel, vijadukt i slično) na državnoj cesti koji se nalaze u područjima u kojima je stanovništvo izloženo buci izazvanoj cestovnim prometom.

(8) Ponderirana prosječna infrastrukturna pristojba znači ukupan prihod od infrastrukturne pristojbe tijekom određenog razdoblja, podijeljen s brojem kilometara koje su vozila prešla na dionicama autoceste i pojedinom cestovnom objektu (most, tunel, vijadukt i slično) na državnoj cesti na kojima se naplaćivala pristojba tijekom toga razdoblja. Ponderirana prosječna infrastrukturna pristojba može uključiti povrat na kapital i marginu profita u tržišnim uvjetima.

(9) Ponderirana prosječna pristojba za vanjske troškove je ukupan prihod od pristojbi za vanjske troškove tijekom određenog razdoblja, podijeljen s brojem kilometara koje su vozila prešla na dionicama autoceste i pojedinom cestovnom objektu (most, tunel, vijadukt i slično) na državnoj cesti na kojima se naplaćivala pristojba tijekom toga razdoblja.

(10) Vozila se za potrebe naplate cestarine raspoređuju u skupine sukladno broju osovina i/ili dimenziji i/ili težini i/ili vrsti vozila koja je naznačena u knjižici vozila.

(11) Ministar je ovlašten donijeti provedbene propise kojima će, sukladno odredbama Direktive 1999/62/EC, Direktive 2006/638EC i Direktive 2011/76/EU iz članka 1.a ovoga Zakona urediti:

- skupine vozila u koje se raspoređuju vozila u svrhu naplate cestarine,
- metodologiju utvrđivanja i izračuna cestarine i koncesijske cestarine, troškova izgradnje, troškova financiranja, infrastrukturne pristojbe, pristojbe za vanjske troškove koja se odnosi na troškove zaštite od buke, utvrđivanje najviše razine infrastrukturnih pristojbi, uvjete za umanjene infrastrukturnih pristojbi za vozila koja ispunjavaju najviše ekološke standarde te radi učinkovitog korištenja autoceste i podizanja razine sigurnosti na autocesti, metodologiju izračunavanja prosječne cestarine koja je razmjerna troškovima izgradnje, održavanja, upravljanja i razvoja mreže autocesta, a iskazana je kao ukupan prihod od cestarina

u određenom vremenskom razdoblju podijeljen s brojem prevaljenih kilometara svih vozila koja su platila cestarinu na određenoj mreži autocesta.

(12) Ministarstvo najmanje šest mjeseci prije uvođenja cestarina, određenih na temelju infrastrukturnih pristojbi i na temelju pristojbi za vanjske troškove, Europskoj komisiji dostavlja podatke sukladno Direktivi 2011/76/EU iz članka 1.a ovoga Zakona. Navedene pristojbe se prije primjene trebaju uskladiti s odlukom Europske komisije o ispunjavanju uvjeta iz Direktive 2011/76/EU.

(13) Hrvatske autoceste d.o.o. i koncesionar ne smiju davati popuste ili sniženja cestarine u dijelu koji se odnosi na pristojbu za vanjske troškove. Ova odredba ne primjenjuje se na ugovore o koncesiji sklopljene prije dana pristupanja Republike Hrvatske Europskoj uniji.

(14) Hrvatske autoceste d.o.o. i koncesionar mogu davati popuste ili sniženja cestarine u dijelu koji se odnosi na infrastrukturnu pristojbu pod sljedećim uvjetima:

- da su razmjerni za sve skupine vozila, javno objavljeni i dostupni svim korisnicima autocesta pod jednakim uvjetima te da ne uzrokuju dodatne troškove koji se prenose na ostale korisnike u obliku viših cestarina,
- da doprinose uštedama u troškovima upravljanja autocestom,
- da ne premašuju 13% iznosa infrastrukturne pristojbe koju plaćaju vozila razvrstana u istu skupinu koja ne ostvaruju pravo na popust ili sniženje.

(15) Odredbe stavka 14. podstavka 2. i 3. ovoga članka ne primjenjuju se na infrastrukturne pristojbe za nove javne ceste, koje će biti dio transeuropske mreže cesta nakon pristupanja Republike Hrvatske Europskoj uniji, određene na temelju odluka Europskog parlamenta i Vijeća o smjernicama za razvoj Transeuropske prometne mreže, radi osiguranja tržišne održivosti tih investicija ukoliko su izložene izravnom tržišnom natjecanju s drugim infrastrukturnama. Prije početka primjene ovih infrastrukturnih pristojbi Europska komisija provjerit će usklađenost pristojbi s odredbama Direktive 2011/76/EU iz članka 1.a ovoga Zakona .

(16) Vlada može odobriti stimulatívne modele plaćanja za elektroničku naplatu cestarine.

(17) Ukupan iznos cestarine, iznos infrastrukturne pristojbe i/ili iznos pristojbe za vanjske troškove mora biti naznačen na računu koji se izdaje korisniku autoceste i pojedinog cestovnog objekta (most, tunel, vijadukt i slično) na državnoj cesti.“

Članak 6.

Iza članka 9. dodaje se naslov i članci 9.a, 9.b i 9.c koji glase:

„Godišnja naknada

Članak 9.a

(1) Minimalni iznosi godišnje naknade iz članka 86. stavka 1. podstavka 1. ovoga Zakona za skupine vozila određene prema broju osovina i maksimalnoj dozvoljenoj bruto nosivosti određeni su u Prilogu I Direktive 1999/62/EC iz članka 1.a ovoga Zakona.

(2) Visina godišnje naknade iz stavka 1. ovoga članka može se umanjiti za:

- vatrogasna vozila,

- vozila koja se javom cestom kreću samo povremeno i kojima se koriste osobe čija djelatnost nije javni prijevoz tereta.

Korisnička naknada

Članak 9.b

(1) Korisnička naknada iz članka 86. stavka 1. točke 6. ovoga Zakona može se uvesti za korištenje javne ceste ili pojedine dionice javne ceste za motorna i priključna vozila namijenjena isključivo za prijevoz tereta, čija ukupna masa prelazi 3,5 tone. Na elektroničko ubiranje korisničke naknade primjenjuju se odredbe o elektroničkoj naplati i interoperabilnosti iz članka 10. ovoga Zakona.

(2) Odluku o uvođenju, visini i namjeni korisničke naknade donosi Vlada.

(3) Visina korisničke naknade utvrđuje se razmjerno trajanju korištenja javne ceste koje može biti jedan dan, jedan tjedan, jedan mjesec ili jednu godinu. Mjesečni iznos korisničke naknade ne prelazi 10 % godišnjeg iznosa, tjedni iznos ne prelazi 5 % godišnjeg iznosa, a dnevni iznos ne prelazi 2 % godišnjeg iznosa.

(4) Za vozila registrirana u Republici Hrvatskoj mogu se naplaćivati samo godišnji iznosi korisničke naknade.

(5) Maksimalni iznosi korisničke naknade za sve kategorije vozila određeni su u Prilogu II Direktive 1999/62/EC iz članka 1.a ovoga Zakona.

Nadzor sustava naplaćivanja korištenja javnih cesta

Članak 9.c

Nadzor sustava naplaćivanja korištenja javnih cesta koji moraju funkcionirati na transparentan i nediskriminirajući način provodi se kroz propise iz članka 9. stavka 11., članka 87. stavka 1. i 6. ovoga Zakona te kroz izdavanje suglasnosti na visinu cestarine iz članka 87. stavka 2. ovoga Zakona.“

Članak 7.

Članak 10. mijenja se i glasi:

„(1) Elektronički sustavi za naplatu cestarine su sustavi za naplatu cestarine koji omogućuju 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) Elektronički sustavi za naplatu cestarine koje uvode Hrvatske autoceste d.o.o. i koncesionari moraju biti međusobno interoperabilni. Hrvatske autoceste d.o.o. i koncesionari mogu s pružateljima drugih usluga ugovoriti da se oprema u vozilu korisnika usluge elektroničke naplate cestarine može koristiti i za druge namjene, pod uvjetom da to ne predstavlja dodatno opterećenje za korisnika usluge i ne diskriminira korisnike usluga elektroničke naplate cestarine.

(3) Odredbe članka 10. do 15. ovoga Zakona ne primjenjuje se na:

- sustave za naplatu cestarine koji nemaju tehnologiju elektroničke naplate cestarine,
- elektroničke sustave za naplatu cestarine kod kojih nije potrebna ugradnja 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.

(4) Elektronički sustavi za naplatu cestarine u smislu ovoga Zakona ne smatraju se elektroničkim novcem prema posebnim propisima kojima se uređuju institucije za elektronički novac.

(5) Naplata putem elektroničkih sustava za naplatu cestarine iz stavka 1. i stavka 3. podstavka 2. ovoga članka ne smatra se javno dostupnom telekomunikacijskom uslugom prema propisima kojima se uređuje područje telekomunikacija.

(6) Na opremu za elektroničku naplatu cestarine primjenjuju se propisi koji uređuju elektromagnetsku kompatibilnost, radijsku opremu i telekomunikacijsku terminalnu opremu.

(7) Naplatne prometne trake za elektroničku naplatu cestarine mogu, uz primjenu propisa o sigurnosti prometa, biti korištene i za naplatu cestarine na druge načine.

(8) Interoperabilnost predstavlja sposobnost sustava i pridruženih poslovnih procesa da nesmetano razmjenjuju podatke i međusobno dijele informacije i znanje.“

Članak 8.

Iza članka 10. dodaje se članak 10.a koji glasi:

„Članak 10.a.

Vlada će na prijedlog Ministarstva u programu iz članka 21. ovoga Zakona utvrditi mjere za povećanje korištenja elektroničkih sustava za naplatu cestarine, koje uključuju i stimulative modele plaćanja cestarine, kako bi elektronička naplata cestarine dostigla barem 50% ukupne naplate cestarine.“

Članak 9.

U članku 11. stavak 2. mijenja se i glasi:

„(2) Hrvatske autoceste d.o.o. i koncesionar dužni su, najkasnije u roku od 5 godina od dana pristupanja Republike Hrvatske Europskoj uniji, osigurati uvjete za sklapanje ugovora s ovlaštenim pružateljem usluge EENC-a u Europskoj uniji i omogućiti plaćanje cestarine na način propisan u stavku 1. ovoga članka. Ugovorom se uz ostalo određuje način obrade transakcija na naplatnim postajama, financijski obračun, postupci za pregled podataka o transakcijama, posebno u slučaju zakazivanja ili kvara opreme, kontrolni sustavi, mogućnost prisilne izvršivosti i osiguranja plaćanja.“

Iza stavka 5. dodaje se stavak 6. koji glasi:

„(6) EENC može biti korištena i kao način naplate usluge drugih vrsta prijevoza ako za to postoje tehničke mogućnosti kod drugih vrsta prijevoza.“

Članak 10.

U članku 12. stavak 2. briše se.

Dosadašnji stavak 3. postaje stavak 2.

Članak 11.

U članku 13. stavku 2. riječ: „uvjeti“ zamjenjuje se riječju: „zahtjevi“.

Članak 12.

Naslov iznad članka 14. mijenja se i glasi: „*Tehnički zahtjevi i posebni uvjeti za EENC i interoperabilnost*“.

Članak 14. mijenja se i glasi:

„(1) Tehničke zahtjeve i posebne uvjete te elemente interoperabilnosti koje moraju ispunjavati pružatelji usluge EENC-a sa sjedištem na teritoriju Republike Hrvatske, Hrvatske autoceste d.o.o. odnosno koncesionar popisuje ministar.

(2) Potvrdu o ispunjavanju tehničkih zahtjeva i elemenata interoperabilnosti iz stavka 1. ovoga članka izdaje Državni zavod za mjeriteljstvo.“

Članak 13.

Iza članka 15. dodaje se naslov i članak 15.a koji glase:

„Zaštita osobnih podataka korisnika javnih cesta

Članak 15.a

(1) Pravna osoba koja upravlja javnom cestom i koncesionar dužni su osobne podatke korisnika javne ceste za potrebe inteligentnih transportnih sustava na javnoj cesti (elektronička naplata cestarine i EENC, sustavi za upravljanja prometom i drugi) prikupljati, obrađivati i koristiti u skladu s propisima o zaštiti osobnih podataka i propisima o zaštiti podataka i sigurnosti u elektroničkim komunikacijama.

(2) U svrhu dodatne zaštite privatnosti, uvijek kada je to tehnički izvedivo, inteligentni transportni sustavi iz stavka 1. ovoga članka trebaju koristiti neimenovane podatke.”

Članak 14.

U članku 61. iza stavka 4. dodaje se stavak 5. koji glasi:

„(5) Sadržaj, namjenu i razinu razrade prometnog elaborata propisuje ministar.“

Članak 15.

U članku 63. stavak 1. mijenja se i glasi:

“(1) Minimalni sigurnosni zahtjevi za tunele iz članka 63. do 67. primjenjuju se na tunele dulje od 500 m na onim javnim cestama koje će biti dio transeuropske mreže cesta (u daljnjem tekstu: TEM ceste) nakon pristupanja Republike Hrvatske Europskoj uniji, određene na temelju odluka Europskog parlamenta i Vijeća o smjernicama za razvoj Transeuropske prometne mreže.”

Stavak 4. mijenja se i glasi:

“(4) Ministar u suglasnosti s ministrom nadležnim za unutarnje poslove i ministrom nadležnim za graditeljstvo donosi propis o minimalnim sigurnosnim zahtjevima i postupcima za tunele za faze planiranja, projektiranja, građenja i korištenja, o uvjetima kada se mora izraditi analiza rizika, o metodologiji po kojoj se ista provodi, o dokumentaciji o sigurnosti, o povjeravanju rada upravljanja tunelima, o tehničkim zahvatima i drugim preinakama, redovitim vježbama radi provjere spremnosti osoblja i funkcioniranja opreme, te o obvezi primjene novih tehnologija.“

Iza stavka 4. dodaje se stavak 5. koji glasi:

“(5) Vlada odlukom može odrediti da se odredbe članka 63. do 67. ovoga Zakona o minimalnim sigurnosnim zahtjevima za tunele na TEM cestama mogu primjenjivati i za pojedine tunele na drugim javnim cestama.”

Članak 16.

Iza članka 63. dodaje se naslov i članak 63.a koji glase:

„Tuneli koji su u prometu po ranijim propisima

Članak 63.a

(1) Upravno tijelo iz članka 64. stavka 1. ovoga Zakona, za tunele koji su pušteni u promet prije stupanja na snagu propisa iz članka 63. stavka 4. ovoga Zakona, mora u roku od 18 mjeseci od dana pristupanja Republike Hrvatske Europskoj uniji osigurati pregled tunela i temeljem pregleda ocijeniti stanje usklađenosti tunela sa zahtjevima iz navedenog propisa.

(2) Upravno tijelo iz članka 64. stavka 1. ovoga Zakona uz suglasnost Vlade, na temelju pregleda i ocjene tunela iz stavka 1. ovoga članka, donosi plan za postupnu primjenu propisa iz članka 63. stavka 4. ovoga Zakona za tunele koji su pušteni u promet prije stupanja na snagu istih, s krajnjim rokom potpune primjene propisa do 1. svibnja 2019. godine.

(3) Upravitelj tunela uz suglasnost Upravnog tijela donosi plan za prilagodbu tunela sukladno propisu iz članka 63. stavka 4. ovoga Zakona.

(4) Ako za tunel koji je pušten u promet prije 21. rujna 2009. godine nije moguće tehnički provesti usklađivanje s propisom iz članka 63. stavka 4. ovoga Zakona ili se usklađivanje može provesti samo uz nesrazmjerne troškove, upravno tijelo iz članka 64. stavka 1. ovoga Zakona može, na temelju provedene analize rizika, odobriti provedbu drugih mjera smanjenja rizika kojima će se osigurati sprečavanje kritičnih događaja koji mogu imati za posljedicu ugrožavanje ljudskih života, okoliša i tunnelske instalacije te pružanje zaštite u slučaju nesreća.”

Članak 17.

Naslov iznad članka 64. mijenja se i glasi: „*Upravno tijelo za sigurnost tunela*“.

Članak 64. mijenja se i glasi:

„(1) U Ministarstvu se ustrojava upravno tijelo za upravljanje tunelima i uspostavu svih sigurnosnih zahtjeva u tunelima kao i za poduzimanje svih neophodnih radnji za zadovoljavanje minimalnih sigurnosnih zahtjeva za tunele (u daljnjem tekstu: Upravno tijelo).

(2) Upravno tijelo je ovlašteno u svakom trenutku upravitelju tunela naložiti da ograniči ili zabrani promet u tunelu, uključujući i potpuno zatvaranje tunela, ako nisu ispunjeni sigurnosni zahtjevi za odvijanje prometa, uz obvezno utvrđivanje uvjeta pod kojima se promet može ponovno uspostaviti, odnosno tunel otvoriti.

(3) Upravno tijelo dužno je osigurati:

- provedbu redovitih ispitivanja i inspekcijski nadzor tunela te uspostavu odgovarajućih sigurnosnih zahtjeva,
- izradu organizacijske i radne sheme za obuku i opremanje hitnih službi, uključujući i planove za slučaj opasnosti,
- utvrđivanje postupaka za trenutačno zatvaranje tunela u slučaju opasnosti,
- provođenje potrebnih mjera za smanjenje rizika,

- da u slučaju potrebe upravitelj tunela izradi analizu rizika koja treba utvrditi čimbenike koji utječu na sigurnost, vrstu prometa, duljinu i geometriju tunela te predviđeni broj prolazaka teretnih vozila dnevno.

(4) Za tunele koji se nalaze na području Republike Hrvatske i druge države članice Europske unije, svaka država ustrojiti će upravno tijelo sukladno nacionalnim propisima, a mogu ustrojiti i zajedničko upravno tijelo.

(5) Ako su u slučaju iz stavka 2. ovoga članka ustrojena dva različita tijela, odluke svakog od njih vezane za pitanja sigurnosti upravljanja tunelom moraju se donositi uz prethodnu suglasnost drugog tijela.“

Članak 18.

Iza članka 64. dodaje se naslov i članci 64.a i 64. b koji glase:

„Upravitelj tunela

Članak 64. a

(1) Upravitelj tunela su Hrvatske autoceste d.o.o., Hrvatske ceste d.o.o. i koncesionar odnosno pravna osoba koju Upravno tijelo imenuje upraviteljem tunela za projektiranje i građenje odnosno za korištenje i održavanje tunela.

(2) Upravitelj tunela dužan je za svaki veći izvanredni slučaj ili nesreću koja se dogodi u tunelu sačiniti istražno izvješće o izvanrednom slučaju, koje se prosljeđuje službeniku za sigurnost iz članka 65. ovoga Zakona te hitnim službama najkasnije u roku od jednog mjeseca od događaja koji je predmet izvješća.

(3) Nakon sastavljanja istražnog izvješća i analize okolnosti izvanrednog slučaja ili nesreće iz stavka 2. ovoga članka ili zaključaka koji se mogu iz njega izvesti, upravitelj tunela dužan je izvješća i analize proslijediti službeniku za sigurnost iz članka 65. ovoga Zakona, hitnim službama, Upravnom tijelu, inspekciji za ceste iz članka 111. ovoga Zakona, drugim nadležnim inspekcijским službama, ministarstvu nadležnom za sigurnost prometa i ministarstvu nadležnom za graditeljstvo najkasnije u roku od jednog mjeseca od dana zaprimanja.

(4) Upravitelj tunela dužan je Upravnom tijelu podnositi izvješća o požarima u tunelima i o nesrećama koje utječu na sigurnost prometa.

(5) Za tunele koji se nalaze na području Republike Hrvatske i druge države članice Europske unije, nacionalna upravna tijela odnosno zajedničko upravno tijelo imenovati će jednog upravitelja tunela.

Izvješćivanje Europske komisije o ispunjavanju minimalnih sigurnosnih zahtjeva za tunele na TEM cestama

Članak 64.b

Ministarstvo je dužno:

- izvijestiti Europsku komisiju o nazivu i adresi Upravnog tijela,
- svake 2 godine izraditi izvješće o požarima u tunelima i o nesrećama koje utječu na sigurnost prometa, o učestalosti i uzrocima izvanrednih događaja s procjenom djelotvornosti sigurnosnih zahtjeva i mjera te isti dostaviti Europskoj komisiji prije kraja rujna tekuće godine za prethodno razdoblje,
- Europskoj komisiji dostaviti plan iz članka 63.a stavka 2. ovoga Zakona i svake dvije godine izvijestiti Europsku komisiju o provedbi istog,
- obavijestiti Europsku komisiju o mjerama smanjenja rizika iz članka 63.a stavka 4. ovoga Zakona uz obrazloženje odobravanja istih.“

Članak 19.

U članku 65. stavku 1. riječi: “Hrvatske autoceste d.o.o., Hrvatske ceste d.o.o. i koncesionar dužni su” zamjenjuju se riječima: “Upravitelj tunela mora”.

Članak 20.

Naslov iznad članka 66. i članak 66. brišu se.

Članak 21.

U članku 67. stavku 1. brojka: “2” zamjenjuje se brojkom: “4”.

U stavku 2. riječi: “razinu stručnosti” zamjenjuju se riječju: “stručnost”.

U stavku 3. riječi: “Hrvatske autoceste d.o.o., Hrvatske ceste d.o.o., koncesionara” zamjenjuju se riječima: “Upravno tijelo, upravitelja tunela”.

U stavku 4. riječi: “donošenje mjera” zamjenjuju se riječima: “provođenje mjera”.

U stavku 5. riječi: “Hrvatske autoceste d.o.o., Hrvatske ceste d.o.o. i koncesionar nakon” zamjenjuju se riječima: “Upravno tijelo na temelju”, a riječi: “propisat će” zamjenjuju se riječju: “određuje”.

Članak 22.

Članak 68. mijenja se i glasi:

„(1) Odredbe članka 68. do 72. ovoga Zakona odnose se na TEM ceste, a primjenjuju se na postupke ocjene utjecaja na sigurnost u cestovnom prometu, procjenu cestovne sigurnosti,

upravljanje javnim cestama sa stajališta sigurnosti te na kontrolu sigurnosti na javnim cestama.

(2) Vlada odlukom može odrediti da se odredbe članka 68. do 72. ovoga Zakona mogu primijeniti i na druge javne ceste.

(3) Odredbe članka 68. do 72. ne primjenjuju se na tunele na koje se primjenjuju odredbe članka 63. do 67. ovoga Zakona.

(4) Upravljanje postojećim javnim cestama sa stajališta sigurnosti obuhvaća poduzimanje mjera za povećanja stupnja sigurnosti na istima te smanjenje troškova prometnih nesreća.

(5) Provjera sigurnosti je povremena provjera karakteristika i oštećenja javne ceste sa stajališta sigurnosti, a provodi se sukladno propisu iz članka 26. stavka 3. ovoga Zakona.“

Članak 23.

Članak 69. mijenja se i glasi:

„(1) Aktivnosti za poboljšanje sigurnosti TEM cesta odnose se na sve faze planiranja, projektiranja, građenja i održavanja TEM cesta te obuhvaćaju:

- smjernice za primjenu odredbi članka 68. do 72. ovoga Zakona,
- provjeru i inspekciju sigurnosti TEM cesta,
- upravljanje podacima o sigurnosti TEM cesta,
- ocjenu utjecaja na sigurnost u cestovnom prometu,
- reviziju cestovne sigurnosti,
- sigurnosno ocjenjivanje dionica s velikim brojem prometnih nesreća i upravljanje TEM cestama sa stajališta sigurnosti.

(2) Aktivnosti iz stavka 1. podstavka 4. do 6. ovoga članka, uvjete postupak i rokove njihove provedbe te sadržaj izvješća o prometnim nesrećama propisuje ministar.

(3) Smjernice iz stavka 1. podstavka 1. ovoga članka utvrđuje Vlada u programu iz članka 21. ovoga Zakona. Smjernice se dostavljaju Europskoj komisiji u roku od 3 mjeseca od njihovog usvajanja.“

Članak 24.

Iza članka 69. dodaje se naslov i članak 69.a koji glase:

“Ocjena utjecaja na sigurnost u cestovnom prometu

Članak 69. a

(1) Ocjena utjecaja na sigurnost u cestovnom prometu je obvezna i usporedna analiza utjecaja

nove javne ceste odnosno rekonstrukcije postojeće javne ceste koja utječe na promet i razinu sigurnosti cestovne mreže.

(2) Ocjena utjecaja na sigurnost u cestovnom prometu iz stavka 1. ovoga članka jedna je od obveznih analiza koje se provode radi utvrđivanja prioriteta u građenju i održavanju javnih cesta iz članka 20. ovoga Zakona, a uz ostalo sadrži i sve podatke potrebne za analizu troškova i koristi.

(3) Ocjena utjecaja na sigurnost u cestovnom prometu iz stavka 1. ovoga članka provodi se tijekom planiranja izgradnje nove odnosno rekonstrukcije postojeće javne ceste iz članka 21. i 22. ovoga Zakona.”

Članak 25.

Naslov iznad članka 70. mijenja se i glasi: “*Revizija sigurnosti TEM ceste*“.

Članak 70. mijenja se i glasi:

„(1) Revizija sigurnosti TEM ceste je nezavisna, detaljna, sustavna i tehnička provjera sigurnosti koja se odnosi na projektirane karakteristike projekta javne ceste i koja obuhvaća sve faze od planiranja do puštanja javne ceste u promet.

(2) Revizija sigurnosti TEM ceste provodi se tijekom projektiranja, građenja odnosno rekonstrukcije te puštanja u promet javne ceste te u početnom razdoblju korištenja TEM ceste.”

Članak 26.

Iza članka 70. dodaje se naslov i članci 70.a i 70.b koji glase:

„Revizor cestovne sigurnosti

Članak 70.a

(1) Reviziju projektne i druge dokumentacije u okviru procjene sigurnosti na TEM cestama sukladno odredbama ovoga Zakona provodi revizor cestovne sigurnosti.

(2) Revizor cestovne sigurnosti mora imati ovlaštenje, koje na prijedlog povjerenstva izdaje ministar. Ovlaštenje se izdaje za razdoblje od 5 godina.

(3) Povjerenstvo iz stavka 2. ovoga članka imenuje ministar. Povjerenstvo ima predsjednika i četiri člana, koji se imenuju iz Ministarstva, ministarstva nadležnog za unutarnje poslove, ministarstva nadležnog za graditeljstvo i strukovnih organizacija.

(4) Ovlaštenje za revizora cestovne sigurnosti izdaje se osobi koja ima odgovarajuće iskustvo ili kvalifikaciju u projektiranju cesta, u području cestovne sigurnosti, te u provođenju analiza prometnih nesreća, a prošla je program osposobljavanja za revizora cestovne sigurnosti.

(5) O ovlaštenjima iz stavka 2. ovoga članka Ministarstvo vodi očevidnik. Popis ovlaštenih revizora cestovne sigurnosti, na temelju podataka iz očevidnika, objavljuje se jednom godišnje u „Narodnim novinama“.

(6) Radno iskustvo i stručnu spremu za revizora cestovne sigurnosti, način na koji se isto dokazuje kod izdavanja ovlaštenja iz stavka 4. ovoga članka, program osposobljavanja za revizora cestovne sigurnosti i provjeru osposobljenosti, programe dodatnog osposobljavanja, sadržaj i način vođenja očevidnika iz stavka 5. ovoga članka, način i opseg obavljanja poslova revizije cestovne sigurnosti te način izračuna naknade za obavljene poslove revizije cestovne sigurnosti propisuje ministar.

Članak 70.b

(1) Revizor cestovne sigurnosti iz članka 70.a ovoga Zakona ne može obaviti reviziju cestovne sigurnosti za projekte i dokumentaciju u čijoj je izradi sudjelovao ili je u projektiranje ili upravljanje javnom cestom za koju se revizija obavlja uključena pravna osoba u kojoj je isti zaposlen.

(2) Revizor cestovne sigurnosti provodi reviziju cestovne sigurnosti sukladno odredbama ovoga Zakona, posebnih propisa, tehničkih zahtjeva (specifikacija) i pravilima struke u vezi sa cestovnom sigurnosti.“

Članak 27.

Naslov iznad članka 71. mijenja se i glasi: „*Izvešća revizora cestovne sigurnosti*“.

U članku 71. stavak 1. mijenja se i glasi.

„(1) Revizor cestovne sigurnosti izrađuje izvješće o provedenoj reviziji i utvrđuje elemente u projektnoj i drugoj dokumentaciji bitne za cestovnu sigurnost. Izvješće sadrži preporuke za projektanta i pravnu osobu koja upravlja javnom cestom te koncesionara.“

Stavak 3. briše se.

Članak 28.

Iza članka 71. dodaje se naslov i članci 71.a i 71.b koji glase:

„*Sigurnosna ocjena dionica TEM ceste s velikim brojem prometnih nesreća*“

Članak 71. a

(1) Dionica TEM ceste s velikim brojem prometnih nesreća je dionica TEM ceste kojom se prometuje duže od tri godine i na kojoj se dogodio velik broj nesreća s poginulim osobama u

odnosu na veličinu prometa. Sigurnosno ocjenjivanje se provodi po postupku iz članka 69. stavka 2. ovoga Zakona.

(2) Pravna osoba koja upravlja TEM cestom i koncesionar dužni su svake tri godine za TEM ceste kojima upravljaju provesti sigurnosno ocjenjivanje dionica s velikim brojem prometnih nesreća, s time da se prvo sigurnosno ocjenjivanje treba provesti najkasnije u roku od 1 godine od dana pristupanja Republike Hrvatske Europskoj uniji.

(3) Sigurnosnu ocjenu dionica TEM cesta s velikim brojem prometnih nesreća provode stručni timovi koje imenuje pravna osoba koja upravlja TEM cestom odnosno koncesionar, a barem jedan član stručnog tima mora biti ovlašten revizor cestovne sigurnosti.

(4) U propisu iz članka 17. stavka 4. podstavka 1. ovoga Zakona uređuje se i način obavješćivanja korisnika javne ceste da je određena dionica javne ceste prema sigurnosnoj ocjeni dionica s velikim brojem prometnih nesreća.

Kontrola sigurnosti i vođenje evidencije o prometnim nesrećama

Članak 71.b

(1) Na TEM cestama se obavljaju kontrole sigurnosti da bi se odredile sigurnosne karakteristike cesta i smanjio broj prometnih nesreća na njima.

(2) Kontrole sigurnosti uključuju povremene kontrole TEM cesta i analize mogućeg utjecaja radova na cestama na sigurnost odvijanja prometa, a obavljaju se u vremenskim razmacima koji osiguravaju primjerenu razinu sigurnosti.

(3) Kontrole se provode prema godišnjem planu.

(4) O svakoj prometnoj nesreći na TEM cesti sa smrtnom posljedicom izrađuje se izvještaj prema propisu iz članka 69. stavka 2. ovoga Zakona.

(5) Ministarstvo je dužno prije donošenja programa iz članka 21. ovoga Zakona izraditi analizu prosječnog društvenog troška prometne nesreće i prosječnog društvenog troška nesreće s teškim posljedicama u razdoblju prethodnog programa.“

Članak 29.

Članak 72. mijenja se i glasi:

„Inspekciju sigurnosti TEM cesta i kontrolu sigurnosti iz članka 71.b ovoga Zakona provodi inspekcija za ceste.“

Članak 30.

Iza članka 72. dodaje se naslov i članci 72.a, 72.b, 72.c i 72.d koji glase:

„Inteligentni transportni sustavi u cestovnom prometu

Članak 72.a

(1) Inteligentni transportni sustavi (u daljnjem tekstu: ITS) u smislu ovoga Zakona su informacijsko-komunikacijska nadgradnja klasičnog sustava cestovnog prometa, kojim se postiže znatno poboljšanje učinaka cjelokupnog prometnog sustava. ITS uključuje ceste, vozila i korisnike cesta, a primjenjuju se u upravljanju prometom, upravljanju mobilnosti, upravljanje prometnim incidentima te za veze s ostalim vrstama prijevoza.

(2) Usluga ITS-a obuhvaća aplikaciju ITS-a kroz dobro definirani organizacijski i operativni okvir primjene, a pridonosi sigurnosti u cestovnom prometu, učinkovitijem prijevozu putnika i tereta, poboljšanju udobnosti prijevoza, zaštiti putnika i tereta te protočnosti prometa na cesti.

(3) Aplikacija ITS-a je operativno sredstvo za primjenu ITS-a.

(4) Za usluge ITS-a primjenjuju se tehnički, funkcionalni i organizacijski zahtjevi (specifikacije) i norme koje donosi Europska komisija kako bi se osigurala usklađenost i interoperabilnost ITS-a na području Europske unije.

(5) Zahtjevi (specifikacije) i norme iz stavka 4. ovoga članka sadržani su u popisu obvezujućih norma i/ili tehničkih specifikacija, koji se objavljuje u Službenom listu Europske unije u skladu s mjerodavnom direktivom Europske unije.

Članak 72.b

(1) ITS se prvenstveno treba razvijati i primijeniti za sljedeća prioritetna područja:

- optimalno korištenje cestovnih, prometnih i putnih podataka
- neprekinutost ITS usluga u upravljanju prometom,
- ITS aplikacije za sigurnosti prometa na cestama te zaštitu korisnika cesta,
- za kooperativne sustave koji povezuju vozila i ceste.

(2) Unutar prioritetnih područja razvoja i primjene ITS-a iz stavka 1. ovoga članka prioritetne su sljedeće aktivnosti:

- pružanje usluga multimodalnih putnih informacija u cijeloj Europskoj uniji,
- pružanje usluga prometnih informacija u stvarnom vremenu u cijeloj Europskoj uniji,
- besplatno pružanje općih usluga s minimalnim skupom prometnih informacija u vezi s cestovnom sigurnosti
- usklađeno pružanje usluga interoperabilnog sustava eCall u cijeloj Europskoj uniji,
- pružanje usluga informiranja o sigurnim i zaštićenim parkirališnim mjestima za teretna vozila i autobuse,

- pružanje usluga rezervacije sigurnih i zaštićenih parkirališnih mjesta za teretna vozila i autobuse.

(3) Vlada na prijedlog Ministarstva donosi nacionalni program za razvoj i uvođenje ITS-a u cestovnom prometu na prioritetnim područjima iz stavka 1. ovoga članka, za razdoblje od pet godina, kojim se planiraju aktivnosti i projekti te određuju mjere za provedbu programa.

(4)) Izvješće o usvojenom nacionalnom programu i odgovarajućim mjerama za njegovu provedbu iz stavka 3. ovoga članka dostavlja se Europskoj komisiji. Europskoj komisiji se svake tri godine podnosi izvješće o napretku u provođenju nacionalnog programa.

Članak 72.c

Ministarstvo obavlja upravne i druge poslove koji se odnose na ITS, koordinira prikupljanje i razmjenu cestovnih i prometnih podataka, surađuje sa susjednim državama i članicama Europske unije vezanu uz prioritetna područja primjene ITS-a te za nadzor provedbe nacionalnog programa iz članka 72.b stavka 2. ovoga Zakona.

Članak 72. d

Na usluge ITS-a i aplikacije ITS-a (usluge elektroničkih sustava za naplatu cestarine i EENC, usluge iz članka 72.b i druge) u pogledu odgovornosti za neispravne proizvode primjenjuju se odredbe propisa o obveznim odnosima.“

Članak 31.

U članku 75. stavku 3. brojka: „40“ zamjenjuje se brojkom „60“.

Iza stavka 4. dodaju se stavci 5. i 6. koji glase:

„(5) Koncesijska cestarina je cestarina koju ubire koncesionar sukladno ugovoru o koncesiji. Koncesijska cestarina utvrđuje se sukladno propisu iz članka 9. stavka 11. ovoga Zakona. Koncesijske naknade koje su u primjeni sukladno ugovorima o koncesiji sklopljenim prije dana pristupanja Republike Hrvatske Europskoj uniji ne podliježu usklađivanju s odredbama propisa iz članka 9. stavka 11. ovoga Zakona niti odredbi članka 9. stavka 13. ovoga Zakona, do isteka roka na koji su ugovori sklopljeni, pod uvjetom da se ne mijenjaju bitne odredbe tih ugovora.

(6) Davatelj koncesije u slučaju davanja koncesije na temelju kriterija ekonomski najpovoljnije ponude, kao posebni kriterije treba primijeniti naročito: visinu koncesijske naknade, poslovni plan koncesionara, financijski plan koncesionara te tehnički i operativni plan koncesionara.“

Dosadašnji stavak 5. postaje stavak 7.

Članak 32.

U članku 76. iza stavka 2. dodaju se stavci 3.i 4. koji glase:

„(3.) Kada je koncesija na javnoj cesti u smislu Zakona o koncesijama koncesija za javne radove, procijenjena vrijednost određuje se na način da se uzimaju u obzir procijenjeni troškovi radova i ukupna procijenjena vrijednost robe i/ili usluga nužnih za izvođenje radova. (4) Pravna analiza iz studije opravdanosti davanja koncesije sadrži popis i obrazloženje primjene propisa koji se primjenjuju na davanje koncesije, utvrđenja i analizu imovinskopravnih pitanja i pitanje osiguranja izvršenja ugovora o koncesiji.“

Dosadašnji stavak 3. postaje stavak 5.

Članak 33.

U članku 77. stavak 3. mijenja se i glasi:

„(3) Kada se radi o koncesiji koja ima i obilježja javno-privatnog partnerstva, osim odredbi ovoga Zakona i Zakona o koncesijama odgovarajuće se primjenjuju i odredbe propisa kojima se uređuje javno-privatno partnerstvo. Postupak procjene ima li koncesija obilježja javno-privatnog partnerstva provodi se u suradnji s tijelom nadležnim za javno-privatno partnerstvo, primjenom odredbi propisa kojim se uređuje javno-privatno partnerstvo u dijelu kojim se uređuje definicija javno-privatnog partnerstva.“

Članak 34.

Naslov iznad članka 78. mijenja se i glasi: „*Odluka o davanju koncesije*“.

Članak 78. mijenja se i glasi:

„(1) Odluku o davanju koncesije donosi Vlada kao davatelj koncesije u ime Republike Hrvatske.

(2) Odluka o davanju koncesije sadrži osobito:

- naziv davatelja koncesije s brojem i datumom donošenja odluke,
- naziv odabranog najpovoljnijeg ponuditelja,
- osnovna prava i obveze davatelja koncesije i koncesionara,
- vrstu i predmet koncesije,
- prirodu i opseg te mjesto, odnosno područje obavljanja djelatnosti koncesije,
- rok na koji se daje koncesija,
- posebne uvjete kojima tijekom trajanja koncesije mora udovoljavati odabrani najpovoljniji ponuditelj,
- osnove financiranja,
- mjerila za utvrđivanje visine cestarine,
- mjere očuvanja i zaštite okoliša,
- uvjete za povjeravanje trećima pojedinih radova ili usluga koje su predmet koncesije,

- iznos naknade za koncesiju ili osnovu za utvrđivanje iznosa naknade za koncesiju koju će koncesionar plaćati,
- rok u kojem je odabrani najpovoljniji ponuditelj obvezan sklopiti ugovor o koncesiji s davateljem koncesije,
- obrazloženje razloga za odabir najpovoljnijeg ponuditelja,
- uputu o pravnom lijeku,
- potpis odgovorne osobe i pečat davatelja koncesije.

(3) Odluka o davanju koncesije može sadržavati i druge odgovarajuće podatke sukladno dokumentaciji za nadmetanje i podnesenoj ponudi.“

Članak 35.

U članku 79. stavci 2. i 3. mijenjaju se i glase:

„(2) Davatelj koncesije mora odabranom najpovoljnijem ponuditelju ponuditi potpisivanje ugovora o koncesiji u roku od 10 dana od dana kada je odluka o davanju koncesije postala izvršna.

(3) Kada se provodi postupak davanja koncesije u kojem se vode pregovori o konačnom tekstu ugovora o koncesiji, rok iz stavka 2. ovoga članka iznosi 30 dana.“

Iza stavka 3. dodaju se stavci 4. i 5. koji glase:

„(4) Ugovor o koncesiji mora se potpisati u roku od 60 dana od dana kada je odluka o davanju koncesije postala izvršna.

(5) Ugovor o koncesiji neće biti sklopljen ako jamstva i/ili instrumenti osiguranja propisani Zakonom o koncesijama ne budu dostavljeni davatelju koncesije u roku određenom u dokumentaciji za nadmetanje.“

Dosadašnji stavak 4. postaje stavak 6.

Članak 36.

Naslov iznad članka 80. i članak 80. brišu se.

Članak 37.

U članku 112. stavku 1. točka 8. mijenja se i glasi:

„8. nadzirati sigurnost TEM cesta i kontrolu sigurnosti iz članka 71.b ovoga Zakona,“.

Iza točke 8. dodaje se točka 9. koja glasi:

„9. nadzirati postupanje po odredbama članka 9. stavka 13. i 14. ovoga Zakona“.

Članak 38.

U članku 113. stavku 1. dodaje se nova točka 1. koja glasi:

„1. ako postupi suprotno odredbama članka 9. stavka 13. i 14. ovoga Zakona“.

Članak 39.

U članku 86. stavci 2., 3. i 4. brišu se.

Dosadašnji stavci 5., 6. i 7. postaju stavci 2., 3. i 4.

Članak 40.

U članku 143. riječi: „osim članka 9. stavka 1. podstavka 8. i stavka 3., članka 10. do 15. i članka 63. do 72., koji stupaju na snagu danom pristupanja Republike Hrvatske Europskoj uniji“ brišu se.

Članak 41.

(1) Vlada će u roku od 6 mjeseci od dana stupanja na snagu ovoga Zakona donijeti smjernice iz članka 23. i nacionalni program iz članka 30. ovoga Zakona.

(2) Ministar će propise iz članka 12., 14., 15. i 26. ovoga Zakona donijeti u roku od 30 dana od dana stupanja na snagu ovoga Zakona, osim propisa iz članka 5. ovoga Zakona koje će donijeti do 1. listopada 2013. godine.

Članak 42.

Ovaj Zakon stupa na snagu osmoga dana od dana objave u „Narodnim novinama“.

OBRAZLOŽENJE ODREDBI ZAKONA

Članak 1.

U ovom članku navedeni su pravni propisi Europske unije s kojima je usklađen ovaj Zakon.

Članak 2. i 3.

U navedenim člancima provodi se usklađivanje naziva s odredbama Zakona o ustrojstvu i djelokrugu ministarstava i drugih središnjih tijela državne uprave („Narodne novine“, 150/11. i 22/12.).

Članak 4., 5. i 6.

U navedenim se člancima preuzimaju odredbe Direktive 1999/62/EC Europskog parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 1999. o pristojbama za korištenje određene infrastrukture za teška teretna vozila, Direktive 2006/38/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 17. svibnja 2006. kojom se mijenja Direktiva 1999/62/EC o pristojbama za korištenje određene infrastrukture za teška teretna vozila i Direktive 2011/76/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 27. rujna 2011. kojom se mijenja Direktiva 1999/62/EC o pristojbama za korištenje određene infrastrukture za teška teretna vozila.

U članku 4. propisuje se da se za korištenje javnih cesta vozilima registriranim u Republici Hrvatskoj naplaćuje godišnja naknada, a vozilima bez obzira na državu u kojoj su registrirana može se pod uvjetima propisanim Zakonom o cestama naplaćivati cestarina odnosno korisnička naknada. Naknade za korištenje javnih cesta ne smiju diskriminirati korisnike javnih cesta, uvođenje naknada ne smije diskriminirati međunarodni promet javnim cestama niti prijevoznici u cestovnom prometu poremetiti slobodu tržišnog natjecanja.

Za korištenje iste dionice autoceste ne može se za bilo koju skupinu vozila istodobno naplaćivati cestarina i korisnička naknada.

Člankom 5. propisano je da je cestarina naknada za korištenje autoceste ili pojedinog cestovnog objekata (most, tunel, vijadukt i slično) na državnoj cesti koja se plaća u iznosu određenom na temelju udaljenosti koju je vozilo prešlo i na temelju skupine vozila. Cestarina obuhvaća infrastrukturnu pristojbu i pristojbu za vanjske troškove. Infrastrukturna pristojba se naplaćuje za nadoknadu nastalih troškova izgradnje, održavanja, upravljanja, poslovanja i razvoja, a pristojba za vanjske troškove naplaćuje se radi nadoknade nastalih troškova vezanih uz onečišćenje zraka i štetne učinke buke cestovnog prometa na stanovništvo.

Ministru pomorstva, prometa i infrastrukture daje se ovlast za donošenje provedbenih propisa kojima će urediti skupine vozila u koje se raspoređuju vozila u svrhu naplate cestarine, metodologija utvrđivanja i izračuna cestarine i koncesijske cestarine, troškova izgradnje, troškova financiranja, infrastrukturne pristojbe, pristojbe za vanjske troškove koja se odnosi na troškove zaštite od buke, utvrđivanje najviše razine infrastrukturnih pristojbi, uvjete za umanjenje infrastrukturnih pristojbi za vozila koja ispunjavaju najviše ekološke standarde te metodologiju izračunavanja prosječne cestarine. Rok za donošenje navedenog propisa je 1. listopada 2013. godine (članak 41. stavak 2. ovoga Zakona).

Propisuju se uvjeti pod kojima Hrvatske autoceste d.o.o. i koncesionar mogu davati popuste ili sniženja cestarine u dijelu koji se odnosi na infrastrukturnu pristojbu. Daje se ovlast Vladi Republike Hrvatske da može odobriti stimulativne modele plaćanja za elektroničku naplatu cestarine.

Člankom 6. se određuju minimalni iznosi i umanjenja godišnje naknade. Propisuje se da se korisnička naknada može uvesti za korištenje javne ceste ili pojedine dionice javne ceste za motorna i priključna vozila namijenjena isključivo za prijevoz tereta, čija ukupna masa prelazi

3,5 tone. Odluku o uvođenju, visini i namjeni korisničke naknade donosi Vlada. Visina korisničke naknade utvrđuje se razmjerno trajanju korištenja javne ceste, a maksimalni iznosi korisničke naknade za sve kategorije vozila određeni su u Prilogu II Direktive 1999/62/EC.

Članak 7. do 12.

U navedenim se člancima preuzimaju odredbe Direktive 2004/52/EC Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o interoperabilnosti elektroničkih sustava za naplatu cestarine u Zajednici.

Elektronički sustavi za naplatu cestarine koje uvode Hrvatske autoceste d.o.o. i koncesionari moraju biti međusobno interoperabilni. Hrvatske autoceste d.o.o. i koncesionari mogu s pružateljima drugih usluga ugovoriti da se oprema u vozilu korisnika usluge elektroničke naplate cestarine može koristiti i za druge namjene, pod uvjetom da to ne predstavlja dodatno opterećenje za korisnika usluge i ne diskriminira korisnike usluga elektroničke naplate cestarine. Interoperabilnost predstavlja sposobnost sustava i pridruženih poslovnih procesa da nesmetano razmjenjuju podatke i međusobno dijele informacije i znanje.

Na temelju članka 8. Vlada treba utvrditi mjere za povećanje korištenja elektroničkih sustava za naplatu cestarine, koje uključuju i stimulativne modele plaćanja cestarine, kako bi elektronička naplata cestarine dostigla barem 50% ukupne naplate cestarine.

Člankom 9. se propisuje da su Hrvatske autoceste d.o.o. i koncesionar, najkasnije u roku od 5 godina od dana pristupanja Republike Hrvatske Europskoj uniji, dužni osigurati uvjete za sklapanje ugovora s ovlaštenim pružateljem usluge EENC-a u Europskoj uniji. Ugovorom se uz ostalo određuje način obrade transakcija na naplatnim postajama, financijski obračun, postupci za pregled podataka o transakcijama, posebno u slučaju zakazivanja ili kvara opreme, kontrolni sustavi, mogućnost prisilne izvršivosti i osiguranja plaćanja.

Članci 10., 11. i 12. sadrže odredbe o tehničkim zahtjevima i posebnim uvjetima te elementima interoperabilnosti koje moraju ispunjavati pružatelji usluge EENC-a sa sjedištem na teritoriju Republike Hrvatske, Hrvatske autoceste d.o.o. odnosno koncesionar, koje propisuje ministar pomorstva, prometa i infrastrukture. Potvrdu o ispunjavanju tehničkih zahtjeva i elemenata interoperabilnosti iz stavka 1. ovoga članka izdaje Državni zavod za mjeriteljstvo.

Članak 13.

Odredbama ovoga članka propisuje se zaštita osobnih podataka korisnika javnih cesta, sukladno zahtjevima Direktive 2004/52/EC i Direktive 2010/40/EC.

Osobni podatci korisnika javne ceste za potrebe inteligentnih transportnih sustava na javnoj cesti (elektronička naplata cestarine i EENC, sustavi za upravljanja prometom i drugi) moraju se prikupljati, obrađivati i koristiti u skladu s propisima o zaštiti osobnih podataka i propisima o zaštiti podataka i sigurnosti u elektroničkim komunikacijama. U svrhu dodatne zaštite privatnosti, uvijek kada je to tehnički izvedivo, inteligentni transportni sustavi trebaju koristiti depersonalizirane podatke.

Članak 14.

Ovim se člankom ministru pomorstva, prometa i infrastrukture daje ovlast za propisivanje sadržaja, namjene i razine razrade prometnog elaborata.

Prema odredbi članka 61. Zakona o cestama, prometni znakovi, signalizacija i oprema te turistička i ostala signalizacija postavlja se na javnoj cesti na temelju prometnog elaborata. Sukladno članku 2. Pravilnika o jednostavnim građevinama i radovima („Narodne novine“,

broj 21/09., 57/10., 126/10., 48/11. i 81/12.) za izmjenu ili postavljanje navedene signalizacije nije potrebno ishoditi akt o gradnji, stoga se ne primjenjuje Pravilnik o vrsti i sadržaju projekata za javne ceste, osim u slučajevima kada se prometni elaborat prilaže u postupcima ishoda akta za građenje.

Pravilnik o vrsti i sadržaju projekata za javne ceste ne primjenjuje se niti na elaborat privremene prometne signalizacije za vrijeme izvođenja radova na javnoj cesti, elaborat postavljanja biciklističke signalizacije, elaborat semaforizacije, prometne analize i studije. Stoga je nužno za sve prometne elabore, na koje se ne primjenjuje Pravilnik o vrsti i sadržaju projekata za javne ceste, propisati sadržaj, namjenu i razinu njihove razrade.

Članak 15. do 21.

U navedenim se člancima preuzimaju odredbe Direktive 2004/54/EC Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o najnižim sigurnosnim zahtjevima za tunele u transeuropskoj cestovnoj mreži.

Člankom 15. propisuje se da se minimalni sigurnosni zahtjevi za tunele primjenjuju na tunele dulje od 500 m na onim javnim cestama koje će biti dio transeuropske mreže cesta (u daljnjem tekstu: TEM ceste) nakon pristupanja Republike Hrvatske Europskoj uniji, određene na temelju odluka Europskog parlamenta i Vijeća o smjernicama za razvoj Transeuropske prometne mreže.

Ministar pomorstva, prometa i infrastrukture u suglasnosti s ministrom nadležnim za unutarnje poslove i ministrom nadležnim za graditeljstvo donosi propis o minimalnim sigurnosnim zahtjevima i postupcima za tunele za faze planiranja, projektiranja, građenja i korištenja, o uvjetima kada se mora izraditi analiza rizika, o metodologiji po kojoj se ista provodi, o dokumentaciji o sigurnosti, o povjeravanju rada upravljanja tunelima, o tehničkim zahvatima i drugim preinakama, redovitim vježbama radi provjere spremnosti osoblja i funkcioniranja opreme, te o obvezi primjene novih tehnologija.

Članak 16. sadrži odredbe o prilagodbi tunela koji su u prometu po ranijim propisima odredbama Zakona o cestama i Direktive 2004/54/EC.

U članku 17. propisuje se ustrojavanje Upravnog tijela u Ministarstvu pomorstva, prometa i veza, njegove obveze i ovlaštenja.

U članku 18. propisuje se obveze i odgovornosti upravitelja tunela. Upravitelj tunela su Hrvatske autoceste d.o.o., Hrvatske ceste d.o.o. i koncesionar odnosno pravna osoba koju Upravno tijelo imenuje upraviteljem tunela za projektiranje i građenje odnosno za korištenje i održavanje tunela.

Također se propisuje sustav izvješćivanja Europske komisije o ispunjavanju minimalnih sigurnosnih zahtjeva za tunele koje traži Direktiva 2004/54/EC, te kao nositelja izvješćivanja određuje Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture.

Odredbe članka 19., 20. i 21. nomotehničke su naravi.

Članak 22. do 29.

U navedenim se člancima preuzimaju odredbe Direktive 2008/96/EC Europskog parlamenta i Vijeća od 19. studenoga 2008. o sigurnosti upravljanja cestovne infrastrukture.

U odnosu na važeće odredbe Zakona o cestama, uvodi se ocjena utjecaja na sigurnost u cestovnom prometu, kao obvezna i usporedna analiza utjecaja nove javne ceste odnosno rekonstrukcije postojeće javne ceste koja utječe na promet i razinu sigurnosti cestovne mreže (članak 24.).

Odredbama članaka 25. i 26. propisuju se provođenje revizije projektne i druge dokumentacije u okviru procjene sigurnosti na TEM cestama. Revizija sigurnosti TEM ceste je nezavisna, detaljna, sustavna i tehnička provjera sigurnosti koja se odnosi na projektirane karakteristike projekta javne ceste i koja obuhvaća sve faze od planiranja do puštanja javne ceste u promet. Reviziju provodi revizor cestovne sigurnosti. Revizor cestovne sigurnosti mora imati ovlaštenje, koje se izdaje osobi koja ima odgovarajuće iskustvo ili kvalifikaciju u projektiranju cesta, u području cestovne sigurnosti, te u provođenju analiza prometnih nesreća, a prošla je program osposobljavanja za revizora cestovne sigurnosti. Ministar pomorstva, prometa i veza ovlašćuje se propisati radno iskustvo i stručnu spremu za revizora cestovne sigurnosti, način na koji se isto dokazuje kod izdavanja ovlaštenja, program osposobljavanja za revizora cestovne sigurnosti i provjeru osposobljenosti, programe dodatnog osposobljavanja, sadržaj i način vođenja očevidnika, način i opseg obavljanja poslova revizije cestovne sigurnosti te način izračuna naknade za obavljene poslove revizije cestovne sigurnosti.

Sigurnosna ocjena dionica TEM cesta s velikim brojem prometnih nesreća te kontrola sigurnosti i vođenje evidencije o prometnim nesrećama uređuju se u članku 28.

Članak 30.

Ovim se člankom preuzimaju odredbe Direktive 2010/40/EC Europskog parlamenta i Vijeća od 7. srpnja 2010. o okviru za uvođenje inteligentnih prometnih sustava u cestovnom prometu i za veze s ostalim vrstama prijevoza.

Inteligentni transportni sustavi - ITS su informacijsko-komunikacijska nadgradnja klasičnog sustava cestovnog prometa, kojim se postiže znatno poboljšanje učinaka cjelokupnog prometnog sustava. ITS uključuje ceste, vozila i korisnike cesta, a primjenjuju se u upravljanju prometom, upravljanju mobilnosti, upravljanje prometnim incidentima te za veze s ostalim vrstama prijevoza.

Za usluge ITS-a primjenjuju se tehnički, funkcionalni i organizacijski zahtjevi (specifikacije) i norme koje donosi Europska komisija kako bi se osigurala usklađenost i interoperabilnost ITS-a na području Europske unije.

Određuju se četiri prioriteta područja za koja se ITS prvenstveno treba razvijati te prioriteta aktivnosti unutar tih prioriteta područja.

Vlada Republike Hrvatske donijet će nacionalni program za razvoj i uvođenje ITS-a u cestovnom prometu na prioriteta područjima, za razdoblje od pet godina, kojim se planiraju aktivnosti i projekti te određuju mjere za provedbu programa.

Upravne i druge poslove koji se odnose na ITS, koordinaciju prikupljanja i razmjene cestovnih i prometnih podataka, suradnju sa susjednim državama i članicama Europske unije vezanu uz prioriteta područja primjene ITS-a te za nadzor provedbe nacionalnog programa obavlja Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture.

Članak 31. do 36.

Odredbama članaka 31., 33., 34. i 35. ovoga Zakona usklađuju se odredbe o koncesiji s odredbama Zakona o koncesijama („Narodne novine“, broj 143/2012), pri čemu se pretežito radi o izmjenama formalne naravi (na primjer: naziv „odluka o odabiru najpovoljnije ponude“ zamjenjuje se nazivom „odluka o dodjeli koncesije“, kraći rokovi u postupku i drugo).

Člankom 32. se uređuju pitanja vezana uz koncesijsku cestarinu sukladno odredbama Direktive 2011/76/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 27. rujna 2011. kojom se mijenja

Direktiva 1999/62/EC o pristojbama za korištenje određene infrastrukture za teška teretna vozila.

Također se propisuje da se koncesija može dati na vrijeme do 60 godina, u odnosu na važeću odredbu prema kojoj je taj rok određen do 40 godina. Naime, Zakon o javno-privatnom partnerstvu („Narodne novine“, broj 129/08.) u članku 6. stavku 1. propisivao je da se ugovor o javno-privatnom partnerstvu sklapa na određeno vrijeme, s time da to razdoblje ne može biti kraće od pet, a niti duže od četrdeset godina, te je Zakon o cestama bio usklađen s navedenim ograničenjem. Zakon o javno-privatnom partnerstvu („Narodne novine“, broj 78/12.) u članku 9. stavku 8. određuje ugovorno razdoblje od 5 do 40 godina, s time da se daje mogućnost da se posebnim zakonom može iznimno propisati duže ugovorno razdoblje. Prosječni godišnji dnevni promet na autocestama u Republici Hrvatskoj, na većini dionica ne doseže vrijednosti potrebne za povrat investicije u kraćem roku. Budući da više ne postoji ograničenje od 40 godina za koncesije koje su ujedno i projekti javno-privatnog partnerstva, predlaže se propisati dulji rok jer bi se time omogućilo davanje koncesije i za manje isplative dionice čija gradnja je od interesa za Republiku Hrvatsku. Time se ne prejudicira davanje autocesta u koncesije i s kraćim rokom jer duljinu koncesijskog roka određuje upravo isplativost projekta koja je nužna za uključivanje privatnih partnera. Odredbe Zakona o koncesijama koje definiraju produljenje koncesijskog roka ne ostavljaju mogućnost za produljenje roka iz razloga što je prvobitno određen rok prekatak, nerazmjern isplativosti projekta i ne ostavlja mogućnost povrata investicije. Zbog toga pri davanju koncesije treba odrediti koncesijski rok koji će omogućiti realizaciju projekta, osiguranje financiranja i povrat investicije i to bez financijskih jamstava i drugih financijskih obveza davatelja koncesije.

Članak 37.

S obzirom na usklađivanje Zakona o cestama s Direktivom 2008/96/EC i Direktivom 2011/76/EU, kojima je predviđeno da države članice EU osiguraju nadzor provođenja odredbi navedenih direktiva, bilo je nužno inspektorima za ceste propisati da nadziru i sigurnost na TEM cestama te nadziru odobravanja popusta u naplati cestarine.

Članak 38.

Sukladno zahtjevima Direktive 2011/76/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 27. rujna 2011. kojom se mijenja Direktiva 1999/62/EC o pristojbama za korištenje određene infrastrukture za teška teretna vozila, uvodi se nova kaznena odredba (za povredu odredbi o popustima kod naplate cestarine).

Članak 39.

Ovim člankom predlaže se brisanje odredbi stavaka 2., 3. i 4. članka 86. Zakona o cestama iz razloga što se ovim Zakonom u člancima 4., 5. i 6. ta pitanja uređuju na odgovarajući način.

Članak 40.

S obzirom da se ovim Zakonom želi odrediti da svi članci koji se usklađuju s direktivama iz članka 1. ovoga Zakona, stupaju na snagu donošenjem ovoga Zakona, a ne danom pristupanja Republike Hrvatske Europskoj uniji, bilo je nužno izmijeniti i odredbu članka 143. Zakona o cestama.

Članak 41.

Ovim člankom se daje ovlast Vladi Republike Hrvatske i ministru pomorstva, prometa i infrastrukture za donošenje dokumenata i provedbenih propisa na temelju ovoga Zakona.

Članak 42.

Ovim se člankom određuje dan stupanja na snagu ovoga Zakona.