



P.Z.E. br. 50 / 2

HRVATSKI SABOR

Odbor za pomorstvo,

promet i infrastrukturu

Klasa: 022-03/16-01/47

Urbroj: 6521-17-16

Zagreb, 5. svibnja 2016.

PREDSJEDNIKU HRVATSKOGA SABORA

PREDMET: Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu, s Konačnim prijedlogom zakona, P.Z.E. br. 50
- Izvješće s rasprave

Odbor za pomorstvo, promet i infrastrukturu Hrvatskoga sabora, na 8. sjednici održanoj 5. svibnja 2016. godine, raspravio je Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu, s Konačnim prijedlogom zakona, P.Z.E. br. 50, kojeg je predsjedniku Hrvatskoga sabora dostavila Vlada Republike Hrvatske, aktom od 28. travnja 2016. godine.

Odbor je predmetni akt raspravio kao matično radno tijelo, sukladno odredbi članka 103. Poslovnika Hrvatskoga sabora.

Predstavnica predlagatelja uvodno je izložila kako se ovim prijedlogom, Zakon o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu u potpunosti usklađuje s pravnom stečevinom Europske unije u dijelu koji se odnosi na paket mjera europskih pravila o državnim potporama za usluge od općeg gospodarskog interesa (tzv. SGEI paket) te sa zakonima kojima se uređuju koncesije i javna nabava. Omogućuje se precizniji postupak odabira brodarica kao pružatelja usluge kroz mehanizam ugovora o javnoj usluzi sklopljenih temeljem javnih natječaja, otvorenih za sve brodare s područja Europskog gospodarskog prostora. Naime, do 01. siječnja 2017. godine moraju biti sklopljeni novi ugovori za linije temeljem natječaja koji će biti otvoreni za brodare iz EGP, a što je u skladu s obvezama Republike Hrvatske iz pristupnog ugovora sa Europskom Unijom.

U raspravi članovi Odbora su se posebno osvrnuli na činjenicu da je Republika Hrvatska u pregovorima s Europskom komisijom uspjela osigurati prijelazno razdoblje za pomorsku kabotažu na rok od osam godina, maksimalno do 1. siječnja 2017. U nastavku je raspravljano o položaju i značaju Jadrolinije. Postavljeno je pitanje da li će ova hrvatska tvrtka biti konkurentna europskim brodarima. Istaknuto je da je potrebno sačuvati ovog najvećeg hrvatskog brodarica koji ima odlične reference, jer je do sada pokazao visok nivo sigurnosti putnika obzirom na činjenicu da u dugogodišnjoj plovidbi od preko 60 godina i to ploveći na najvažnijim linijama, nije imao ozbiljnijih havarija. Premda je iskazana bojazan što će donijeti liberalizacija javnog pomorskog prometa, stav je predlagatelja da posebna zaštita Jadrolinije ne bi bila u skladu sa zakonom i preuzetim obvezama, ali nije niti potrebna ako će nastaviti poslovati kao do sada. Flotu kao što ima Jadrolinija nema niti jedan europski brodar.

S tim u vezi, radi zaštite hrvatskih pomoraca ali i iz sigurnosnih razloga, istaknuta je važnost sindikata pomoraca kojeg trebaju imati tvrtke koje dođu te potpisan kolektivni ugovor kakav sada vrijedi i za Jadroliniju kao poslodavca. Također je važno da na Jadran ne dođu stari brodovi i inozemni pomorci koji su izravni konkurenti domaćoj radnoj snazi. Članovi posade moraju se služiti jezikom sukladno propisima o kabotaži u Republici Hrvatskoj kako je i propisano ovim Prijedlogom zakona. Također, brodar, brod i posada moraju zadovoljavati i druge uvjete utvrđene propisima kojima se uređuje pomorska plovidba uključujući i uvjete u

pogledu broja i sastava posade te životnih i radnih uvjeta na brodovima u obalnoj i otočnoj kabotaži.

Član Odbora osvrnuo se na članak 25. u kojemu su izbačeni parametri o postotku povećanja prometa u odnosu na važeći Zakon. Mišljenja je da će se tako omogućiti da se najvećem hrvatskom brodaru Jadroliniji daju subvencije, dok će novac zarađivati drugi prijevoznici. Predlagatelj je u odgovoru pojasnio kako se suglasnošću davatelja koncesije utvrđuje da se prijevoz bez obveze javne usluge ne obavlja više od 80% luka ticanja na liniji na kojoj se već obavlja javni prijevoz s obvezom javne usluge, odnosno da ista nije po svojim relacijama više od 80% luka ticanja istovjetna nijednoj postojećoj liniji na kojoj se obavlja redoviti javni prijevoz s obvezom javne usluge. Dakle, ticati se mogu samo do 20%. Osim toga ove linije nisu linije s obvezom javne usluge, već se na njima obavljaju usluge prijevoza na tržišnim principima. Naime, u praksi neki brodari nisu odgovarali potrebama za povećanim kapacitetima te jedino ukoliko brodar nije u mogućnosti udovoljiti zahtjevu za povećanim kapacitetom prijevoza Agencija za obalni linijski pomorski promet može dati suglasnost za obavljanje tog prijevoza drugom brodaru.

Raspravljano je o linijama na kojima se ne ostvaruje prosječni godišnji promet putnika veći od 300.000 putnika. Istaknuto je da u odnosu na važeći Zakon suštinskih izmjena nema, stav je da se za profitabilne linije plaća koncesija, a da se neprofitabilne subvencioniraju. Također je raspravljano o modernizaciji i obnovi putničke flote hrvatskih brodarka, povlaštenoj cijeni „plavog dizela“, ekološki prihvatljivim brodovima tzv. „zelenim brodovima“.

Nakon provedene rasprave, Odbor za pomorstvo, promet i infrastrukturu Hrvatskoga sabora, većinom glasova (6 "za" i 4 "suzdržana") odlučio je predložiti Hrvatskom saboru da donese

ZAKON O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U LINIJSKOM I POVREMENOM OBALNOM POMORSKOM PROMETU

uz sljedeći

AMANDMAN

I. Na članak 2.

U članku 2. kojim se mijenja članak 1.a podstavak 4. mijenja se i glasi:

„- Priopćenje Europske Komisije o primjeni pravila Europske unije o državnim potporama na naknadu za pružanje usluga od općeg gospodarskog interesa (SL C 8, 11.1.2012.);“

Obrazloženje

Amandmanom se ispravlja tehnička pogreška u nazivu priopćenja Europske Komisije s obzirom da su u istom broju Službenog lista Europske unije objavljena oba priopćenja čija se primjena osigurava odredbama ovoga Zakona.

Za izvjestitelja na sjednici Hrvatskoga sabora, Odbor je odredio Peru Čosića, predsjednika Odbora, odnosno u slučaju njegove spriječenosti Vedrana Babića, potpredsjednika Odbora.

PREDSJEDNIK ODBORA


Peru Čosić