



**HRVATSKI SABOR**

KLASA: 022-03/15-01/90  
URBROJ: 65-15-02

Zagreb, 2. srpnja 2015.

**P.Z. br. 867**

**ZASTUPNICAMA I ZASTUPNICIMA  
HRVATSKOGA SABORA**

**PREDSJEDNICAMA I PREDSJEDNICIMA  
RADNIH TIJELA**

Na temelju članka 178. Poslovnika Hrvatskoga sabora u prilogu upućujem *Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o cestama*, koji je predsjedniku Hrvatskoga sabora dostavila Vlada Republike Hrvatske, aktom od 2. srpnja 2015. godine.

Za svoje predstavnike, koji će u njezino ime sudjelovati u radu Hrvatskoga sabora i njegovih radnih tijela, Vlada je odredila dr. sc. Sinišu Hajdaša Dončića, ministra pomorstva, prometa i infrastrukture, Zdenka Antešića, zamjenika ministra pomorstva, prometa i infrastrukture, te Igora Cigulu i Dana Simonića, pomoćnike ministra pomorstva, prometa i infrastrukture.

**PREDSJEDNIK**

Josip Leko



**VLADA REPUBLIKE HRVATSKE**

**Klasa:** 022-03/15-01/60  
**Urbroj:** 50301-05/18-15-4

**Zagreb,** 2. srpnja 2015.

**PREDSJEDNIKU HRVATSKOGA SABORA**

**Predmet:** Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o cestama

Na temelju članka 85. Ustava Republike Hrvatske (Narodne novine, br. 85/2010 – pročišćeni tekst i 5/2014 – Odluka Ustavnog suda Republike Hrvatske) i članka 172. Poslovnika Hrvatskoga sabora (Narodne novine, broj 81/2013), Vlada Republike Hrvatske podnosi Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o cestama.

Za svoje predstavnike, koji će u njezino ime sudjelovati u radu Hrvatskoga sabora i njegovih radnih tijela, Vlada je odredila dr. sc. Sinišu Hajdaša Dončića, ministra pomorstva, prometa i infrastrukture, Zdenka Antešića, zamjenika ministra pomorstva, prometa i infrastrukture, te Igora Cigulu i Dana Simonića, pomoćnike ministra pomorstva, prometa i infrastrukture.



**VLADA REPUBLIKE HRVATSKE**

---

**PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA  
ZAKONA O CESTAMA**

---

**Zagreb, srpanj 2015.**

## **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, br. 85/2010 – pročišćeni tekst i 5/2014 - Odluka Ustavnog suda Republike Hrvatske).

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

#### **a) Ocjena stanja**

Zakonom o cestama (Narodne novine, br. 84/2011, 22/2013, 54/2013, 148/2013 i 92/2014), uz ostalo, uređeno je pitanje upravljanja i održavanja autocesta na način da Hrvatske autoceste d.o.o. upravljaju autocestama, grade ih, rekonstruiraju i održavaju, osim onih autocesta kojima upravlja koncesionar.

Ovim Prijedlogom zakona o izmjenama i dopunama Zakona o cestama predviđa se da se, radi zaštite i ostvarenja strateškog interesa Republike Hrvatske, posebnim zakonom može propisati da na određeno vrijeme, određene poslove iz predmeta poslovanja Hrvatskih autocesta d.o.o., na određenim autocestama i cestovnim objektima s naplatom cestarine na državnim cestama, obavlja trgovačko društvo iz članka 81. stavka 4. Zakona o cestama, koje su Hrvatske autoceste d.o.o. osnovale radi pružanja usluga naplate cestarine i obavljanja radova održavanja autocesta i objekata s naplatom cestarine. Trgovačko društvo iz članka 81. stavka 4. Zakona o cestama tijekom propisanog razdoblja imat će sva prava i obveze koje imaju Hrvatske autoceste d.o.o. u odnosu na preneseni predmet poslovanja, uključujući pravo na prihode od naknada za korištenje autocesta (cestarina, naknada za izvanredni prijevoz, naknada za pravo građenja i pravo služnosti, naknada za korištenje cestovnog zemljišta i obavljanje pratećih uslužnih djelatnosti).

Ukoliko se upravljanje i održavanje izgrađenim autocestama i cestovnim objektom s naplatom cestarine povjeri posebnim zakonom na određeni rok trgovačkom društvu iz članka 81. stavka 4. Zakona o cestama, na to trgovačko društvo primjenjivat će se sve odredbe Zakona o cestama koje se odnose na upravitelje javnih cesta, a za rekonstrukciju i dogradnju, upravljanje i održavanje tim autocestama i objektom s naplatom tijekom propisanog razdoblja neće biti nadležne Hrvatske autoceste d.o.o.

Nadalje, kroz primjenu Zakona o cestama uočene su potrebe za uređivanjem pojedinih pitanja koja su Zakonom ostala neuređena, a potrebno ih je urediti kao i za određenim izmjenama kako bi se izričaj pojedinih važećih odredbi pojasnio i tako osiguralo jedinstveno tumačenje i postupanje.

Zakon o cestama propisuje oslobođenja od plaćanja cestarine samo za vozila osoba s određenim stupnjem invaliditeta. Za vozila hitnih službi odnosno za vozila s pravom prednosti prolaska oslobođenje od plaćanja cestarine Zakonom o cestama nije propisano.

Vozila s pravom prednosti prolaska već dugi niz godina koriste autoceste bez plaćanja cestarine zbog prakse uspostavljene temeljem Zakona o javnim cestama (Narodne novine, br. 100/96, 77/98, 27/2001, 114/2001, 117/2001 i 65/2002), kojim je za ova vozila bilo propisano da ne plaćaju cestarinu.

Važeći Zakon o sigurnosti prometa na cestama (Narodne novine, br. 67/2008, 48/2010, 74/2011, 80/2013, 158/2013 i 92/2014) kao vozila s pravom prednosti prolaska određuje vozila službe hitne pomoći, vozila sanitetskog prijevoza, vatrogasne službe, civilne zaštite, unutarnjih poslova i vojne policije, osobna vozila kojima se koriste suci i državni odvjetnici za obavljanje očevida povodom kaznenih djela, službena vozila ovlaštenih carinskih službenika, službena vozila ovlaštenih službenika središnjeg tijela državne uprave nadležnog za zaštitu i spašavanje, službena vozila inspektora cestovnog prometa, službena vozila kriznog stožera Ministarstva nadležnog za zdravstvo, vozila gorske službe spašavanja, vozila mobilne jedinice veterinarske inspekcije te vozila Ministarstva nadležnog za poslove pravosuđa kojima se prevoze uhićene ili osuđene osobe, kada posebnim uređajima daju svjetlosne ili zvučne znakove.

Zakon o sigurnosti prometa na cestama ne uređuje pitanje plaćanja cestarine za korištenje autoceste vozilima s pravom prednosti prolaza.

Propuštanje policijskih i vatrogasnih vozila, vozila hitne pomoći, saniteta i spasilačkih službi bez naplate cestarine, koje nije temeljeno na jasnoj odredbi propisa, izlaže Hrvatske autoceste d.o.o. i koncesionare riziku primjene poreznih propisa u pogledu obveze obračunavanja i plaćanja poreza na dodanu vrijednost na isporučenu a nenaplaćenu uslugu.

U praksi Europske unije (u daljnjem tekstu: EU) cestarina se u pravilu ne naplaćuje za policijska i vatrogasna vozila te vozila hitne pomoći, koja su prepoznatljivog vizualnog identiteta.

Imajući u vidu navedeno, potrebno je u Zakonu o cestama dodati odredbu kojom će se propisati za vozila kojih hitnih službi se korištenje autocesta i objekata s naplatom ne naplaćuje.

Države članice EU koje naplaćuju korištenje autocesta u nacionalnim propisima imaju ugrađene prekršajne odredbe za neplaćanje cestarine (Slovenija, Španjolska, Portugal, Italija, Francuska) te prema hrvatskim sudovima, temeljem propisa EU i hrvatskog Zakona o pravosudnoj suradnji u kaznenim stvarima s državama članicama Europske unije (Narodne novine, br. 91/2010, 81/2013, 124/2013 i 26/2015), pokreću postupak za priznanje i izvršenje odluka njihovih prekršajnih tijela u odnosu na državljane Republike Hrvatske zbog neplaćanja cestarine i naknade za korištenje infrastrukture u tim državama.

Zakon o cestama nije propisao prekršaj i kazne koje se mogu izreći za propust neplaćanja cestarine. Važećom odredbom članka 115. Zakona o cestama propisan je samo prekršaj i kazna za slučajeve povrede odredbi članaka 88. i 89. Zakona o cestama koje se odnose na zlouporabe isprave kojom osoba s invaliditetom ostvaruje pravo da ne plaća cestarinu.

Članak 46. stavak 4. Zakona o cestama propisuje da dozvolu za izvanredni prijevoz izdaje pravna osoba koja upravlja javnom cestom, odnosno koncesionar, ovisno o javnoj cesti na kojoj se treba obaviti izvanredni prijevoz, a da se dozvola za izvanredni prijevoz stranom prijevozniku izdaje sukladno zakonu kojim se uređuje cestovni prijevoz. Stavkom 5. istog članka propisano je da dozvolu za izvanredni prijevoz izdaje društvo Hrvatske ceste d.o.o. ako se izvanredni prijevoz treba obaviti na više javnih cesta razvrstanih kao autocesta, državna, županijska, odnosno lokalna cesta.

Prema Zakonu o sigurnosti prometa na cestama i članku 48. stavku 2. Zakona o cestama, poslove kontrole vozila koja obavljaju izvanredni prijevoz i kontrole osovinskog opterećenja, ukupne mase i dimenzije vozila u prometu na javnim cestama provodi društvo Hrvatske ceste d.o.o., što se u praksi nije pokazalo dovoljno uspješnim. Sada se predlaže nadzor i kontrolu izvanrednog prijevoza povjeriti inspektoru za ceste Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture i u prekršajnim odredbama Zakona o cestama za nepridržavanje propisanih odredbi o izvanrednom prijevozu odrediti novčanu kaznu.

### **b) Osnovna pitanja koja se trebaju urediti ovim Zakonom**

Ovim Prijedlogom zakona o izmjenama i dopunama Zakona o cestama uređuju se sljedeća osnovna pitanja:

- donošenje posebnog zakona kojim se može propisati da, na određeno vrijeme, određene poslove iz predmeta poslovanja društva Hrvatske autoceste d.o.o. na izgrađenim autocestama i cestovnim objektima s naplatom cestarine na državnim cestama, obavlja trgovačko društvo iz članka 81. stavka 4. Zakona o cestama, koje je društvo Hrvatske autoceste d.o.o. osnovalo radi izvođenja radova održavanja autocesta i pružanja usluga naplate cestarine,
- oslobođenja od obveze plaćanja cestarine za vozila hitnih službi (policijska i vatrogasna vozila, vozila hitne medicinske pomoći i vozila gorske službe spašavanja),
- povjeravanje nadzora i kontrole izvanrednog prijevoza u nadležnost inspektora za ceste Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture,
- dopuna prekršajnih odredbi kako bi se novčanom kaznom kaznilo postupanje koje nije u skladu s odredbama o obavljanju izvanrednog prijevoza iz članaka 46. i 48. Zakona te neplaćanje cestarine.

### **c) Posljedice koje će proisteći donošenjem ovoga Zakona**

Donošenjem Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o cestama ostvarit će se pravne pretpostavke da se posebnim zakonom radi zaštite i ostvarenja strateškog interesa Republike Hrvatske, može propisati da na određeno vrijeme, određene poslove iz predmeta poslovanja društva Hrvatske autoceste d.o.o., na izgrađenim autocestama i cestovnim objektima s naplatom cestarine na državnim cestama, obavlja trgovačko društvo iz članka 81. stavka 4. Zakona o cestama, koje je društvo Hrvatske autoceste d.o.o. osnovalo radi izvođenja radova održavanja autocesta i pružanja usluga naplate cestarine.

Precizno će se propisati za vozila kojih hitnih službi se korištenje autocesta i objekata s naplatom ne naplaćuje, što će omogućiti upraviteljima autocesta i objekata s naplatom cestarine ujednačeno postupanje prema korisnicima.

Povjeravanjem poslova nadzora i kontrole izvanrednog prijevoza inspektorima za ceste osigurat će se veća zaštita javnih cesta.

Omogućit će se efikasnije sankcije prema korisnicima javnih cesta koji ne poštuju odredbe Zakona o cestama o izvanrednom prijevozu i plaćanju cestarine za korištenje autocesta i objekata za koje je uvedena naplata cestarine.

### **III. OCJENA I IZVORI POTREBNIH SREDSTAVA ZA PROVOĐENJE ZAKONA**

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

**PRIJEDLOG ZAKONA  
O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O CESTAMA**

**Članak 1.**

U Zakonu o cestama (Narodne novine, br. 84/2011, 22/2013, 54/2013, 148/2013 i 92/2014), u članku 14. iza riječi: „Hrvatske autoceste d.o.o.“, dodaju se riječi: „pravna osoba iz članka 81.a ovoga Zakona.“.

**Članak 2.**

Naslov iznad članka 15. i članak 15. mijenjaju se i glase:

*„Povjerenstvo za mirno rješavanje sporova*

**Članak 15.**

(1) U Ministarstvu se osniva Povjerenstvo za mirno rješavanje sporova u svrhu pokušaja mirnog rješenja spora između Hrvatskih autocesta d.o.o., pravne osobe iz članka 81.a ovoga Zakona odnosno koncesionara i pružatelja usluga EENC-a u sporovima koji nastanu za vrijeme pregovora ili nakon sklapanja ugovora, posebice u odnosu na sadržaj izjave Hrvatskih autocesta d.o.o., pravne osobe iz članka 81.a ovoga Zakona odnosno koncesionara o uvjetima sklapanja ugovora s pružateljem usluga EENC-a radi osiguranja ravnopravnog odnosa prema pružateljima usluge EENC-a i opravdanosti visine naknade koju plaća pružatelj usluge EENC-a.

(2) Postupak mirnog rješavanja sporova i osnivanje Povjerenstva za mirno rješavanje sporova propisuje ministar.“.

**Članak 3.**

U članku 22. stavku 1. iza podstavka 1. dodaje se novi podstavak 2. koji glasi:

„- godišnjim planom građenja i održavanja autocesta koji donosi pravna osoba iz članka 81.a ovoga Zakona,“.

Dosadašnji podstavci 2. i 3. postaju podstavci 3. i 4.

U stavku 2. iza riječi: „podstavka 1. i 2.“ zamjenjuju se riječima: „podstavka 1., 2. i 3.“.

**Članak 4.**

U članku 32. iza stavka 1. dodaje se novi stavak 2. koji glasi:

„(2) Hrvatske ceste d.o.o. mogu obavljanje poslova iz stavka 1. ovoga članka ugovorom povjeriti trgovačkom društvu čiji su jedini osnivač, te osiguravaju obavješćivanje javnosti o stanju i prohodnosti državnih cesta, izvanrednim događajima na njima i o meteorološkim uvjetima značajnim za sigurno odvijanje prometa.“.



Dosadašnji stavak 2. koji postaje stavak 3. mijenja se i glasi:

„(3) Hrvatske autoceste d.o.o., pravna osoba iz članka 81.a ovoga Zakona, županijske uprave za ceste i koncesionari dužni su podatke iz svojih baza podataka o javnim cestama prenositi Hrvatskim cestama d.o.o., te Hrvatskim cestama d.o.o. dostavljati sve podatke potrebne za izvršenje obveza iz stavka 1. ovoga članka te članka 19. stavka 2. i članka 82. stavka 3. podstavka 1. ovoga Zakona.“.

### **Članak 5.**

U članku 36. stavci 9. i 10. mijenjaju se i glase:

„(9) Prijedlog za izvlaštenje u ime i za račun Republike Hrvatske može podnijeti i koncesionar ako je za to posebno ovlašten ugovorom o koncesiji sklopljenim po odredbama ovoga Zakona te pravna osoba iz članka 81. a ovoga Zakona, ako je za to posebno ovlaštena Ugovorom o upravljanju iz članka 81.a stavak 6. ovoga Zakona.

(10) Pravna osoba koja upravlja javnom cestom iz stavaka 7. i 8. ovoga članka obveznik je plaćanja naknade u postupku izvlaštenja radi građenja, rekonstrukcije i održavanja javne ceste kao i koncesionar te pravna osoba iz članka 81.a ovoga Zakona, ukoliko podnose prijedlog za izvlaštenje sukladno stavku 9. ovoga članka.“.

### **Članak 6.**

Članak 48. mijenja se i glasi:

„(1) Nadzor i kontrolu osovinskog opterećenja, ukupne mase i dimenzija vozila u odnosu na dopuštene vrijednosti na javnim cestama i na cestama iz članka 98. stavka 1. podstavka 1. ovoga Zakona obavlja inspektor za ceste iz članka 111. ovoga Zakona. U nadzoru nad obavljanjem izvanrednog prijevoza, kontroli osovinskog opterećenja, ukupne mase i dimenzija, usklađenosti vozila odnosno skupa vozila koje obavlja izvanredni prijevoz, usklađenosti pratnje i opreme potrebne za obavljanje izvanrednog prijevoza te načina označavanja izvanrednog prijevoza, na poziv inspektora za ceste mogu sudjelovati izdavatelj dozvole za izvanredni prijevoz, pravna osoba koja upravlja javnom cestom odnosno koncesionar, policija i carina.

(2) Ako se kontrolom sukladno posebnim propisima utvrdi da se obavlja izvanredni prijevoz bez dozvole, odnosno ako se utvrdi da osovinsko opterećenje, ukupna masa i dimenzije vozila premašuju dozvolom utvrđene iznose, izvanredni prijevoz može se nastaviti nakon pribavljanja dozvole i plaćanja naknade za izvanredni prijevoz, odnosno nakon usklađenja osovinskog opterećenja, ukupne mase i dimenzija vozila s izdanom dozvolom za izvanredni prijevoz .

(3) Inspektor za ceste koji obavlja nadzor i kontrolu iz stavka 1. ovoga članka može uputiti vozilo na vaganje ako posumnja da je teret koji se istim prevozi utovaren suprotno odredbama ovoga Zakona i posebnih propisa odnosno ako isti nije u skladu s izdanom dozvolom za izvanredni prijevoz. Ako se prilikom nadzora i kontrole utvrdi da nisu ispunjeni svi zahtjevi iz dozvole, inspektor za ceste zabranit će obavljanje izvanrednog prijevoza do usklađenja odnosno ispunjenja svih zahtjeva navedenih u dozvoli.

(4) Prijevoznik je dužan uz troškove kontrole platiti i naknadu za izvanredni prijevoz za prijeđeni put do mjesta kontrole, odnosno do mjesta usklađjenja osovinskog opterećenja, ukupne mase i dimenzija vozila, kao i nadoknaditi štetu koju je prouzročio na javnoj cesti.“.

#### **Članak 7.**

U članku 62. stavku 1. iza riječi: „sukladno prometnom elaboratu“ dodaju se riječi: „, odnosno standardnim shemama regulacije prema propisu iz članka 17. stavka 4. podstavka 3. ovoga Zakona“.

#### **Članak 8.**

U članku 64.a stavku 1. iza riječi: „Hrvatske autoceste d.o.o.“,“ dodaju se riječi: „pravna osoba iz članka 81.a ovoga Zakona,“.

#### **Članak 9.**

U članku 74. stavku 1. iza riječi: „Pravna osoba koja upravlja javnom cestom,“ dodaju se riječi: „pravna osoba iz članka 81.a ovoga Zakona,“.

#### **Članak 10.**

U članku 81. stavak 1. mijenja se i glasi:

„(1) Hrvatske autoceste, društvo s ograničenom odgovornošću sa sjedištem u Zagrebu, upravlja autocestama, gradi ih, rekonstruira i održava, osim onih autocesta kojima upravlja društvo iz članka 81.a ovoga Zakona ili koncesionar, sukladno odredbama ovoga Zakona.“.

U stavku 4. riječi: „društvo s ograničenom odgovornošću“ zamjenjuju se riječima: „trgovačko društvo“.

#### **Članak 11.**

Iza članka 81. dodaje se članak 81.a koji glasi:

##### **„Članak 81.a**

(1) Iznimno, radi zaštite i ostvarenja strateškog interesa Republike Hrvatske, posebnim zakonom može se propisati da na određeno vrijeme, određene poslove iz predmeta poslovanja Hrvatskih autocesta d.o.o., na određenim autocestama i cestovnim objektima s naplatom cestarine na državnim cestama, obavlja trgovačko društvo iz članka 81. stavka 4. ovoga Zakona, uz naknadu.

(2) Trgovačkom društvu iz članka 81. stavka 4. ovoga Zakona mogu se, pod uvjetima propisanim posebnim zakonom iz stavka 1. ovoga članka, na određenim autocestama i cestovnim objektima s naplatom cestarine na državnim cestama prenijeti svi poslovni iz predmeta poslovanja Hrvatskih autocesta d.o.o., osim ostalih poslova upravljanja iz članka 31. stavka 1. podstavka 3. ovoga Zakona.

(3) Trgovačko društvo iz stavka 1. ovoga članka ima sva prava i obveze iz članka 5. stavaka 2. i 4., članka 9. stavaka 13. i 14., članka 10. stavka 2., članka 11. stavaka 2. i 5., članka 12. stavka 2., članka 13. stavka 2., članka 15.a, članka 25. stavaka 7. i 8., članka 29. stavka 1., članka 34. stavka 1., članka 35., članka 45. stavaka 4. i 5., članka 46. stavaka 4. i 6., članka 50., članka 55. stavka 3., članka 56. stavaka 2. i 3., članka 57., članka 58., članka 60., članka 61. stavka 4., članka 62., članka 63.a, članka 71., članka 71.a, članka 71.b i članka 136. ovoga Zakona, koje imaju Hrvatske autoceste d.o.o. u odnosu na predmet poslovanja prenesen sukladno odredbama posebnog zakona iz stavka 1. ovoga članka, osim prava iz članka 81. stavka 4. ovoga Zakona.

(4) Trgovačko društvo iz stavka 1. ovoga članka utvrđuje visinu cestarine iz članka 86. stavka 1. točke 2. ovoga Zakona za korištenje autocesta i cestovnih objekata s naplatom cestarine na državnim cestama iz stavka 1. ovoga članka uz suglasnost ministra.

(5) Trgovačko društvo iz stavka 1. ovoga članka za autoceste i cestovne objekte s naplatom cestarine na državnim cestama iz stavka 1. ovoga članka ima pravo na nadoknadu neostvarene cestarine iz članka 90. stavka 1. ovoga Zakona i pravo da se sredstva iz članka 86. stavka 1. točaka 2., 4., 7., 8. i 12. ovoga Zakona uplaćuju na račun toga trgovačkog društva.

(6) Republika Hrvatska i trgovačko društvo iz stavka 1. ovoga članka sklopit će Ugovor o upravljanju u kojem će se sukladno odredbama posebnog zakona ugovoriti sva prava i obveze koje proizlaze iz prenesenog predmeta poslovanja, uključujući i oblik, visinu i rokove naknade.

(7) Ugovor o upravljanju iz stavka 6. ovoga članka može se sklopiti na rok do 50 godina od dana stupanja na snagu tog Ugovora.

(8) Po isteku roka na koji je sklopljen Ugovor o upravljanju iz stavka 6. ovoga članka, ili ranije u slučaju raskida toga Ugovora, poslovi prenijeti trgovačkom društvu iz stavka 1. ovoga članka postaju predmet poslovanja Hrvatskih autocesta d.o.o.“.

## **Članak 12.**

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

## **Članak 13.**

Iza članka 89. dodaje se članak 89.a koji glasi:

### **„Članak 89.a**

(1) Odluka o uvođenju naplate cestarine iz članka 9. stavka 1. ovoga Zakona ne odnosi se na korištenje autoceste i objekta na državnoj cesti za:

- policijska vozila,
- vozila oružanih snaga,
- vatrogasna vozila,
- vozila hitne pomoći,
- vozila gorske službe spašavanja.

(2) Vozila iz stavka 1. ovoga članka registrirana u Republici Hrvatskoj obvezna su korištenje autoceste i objekta s naplatom evidentirati uređajem za elektronsku naplatu cestarine.

(3) Nadzor korištenja autoceste i objekta s naplatom temeljem podataka evidentiranih uređajem za elektronsku naplatu cestarine provodi Ministarstvo unutarnjih poslova za policijska vozila, Ministarstvo obrane za vozila oružanih snaga, Hrvatska vatrogasna zajednica za vatrogasna vozila, Ministarstvo zdravlja za vozila hitne pomoći, Hrvatska gorska služba spašavanja za vozila gorske službe spašavanja te Ministarstvo za vozila iz stavka 1. ovoga članka registrirana izvan Republike Hrvatske.

(4) Radi provedbe odredbi ovoga članka ministar donosi propis kojim se određuje vizualni identitet vozila iz stavka 1. ovoga članka, postupanje Hrvatskih autocesta d.o.o., pravne osobe iz članka 81.a ovoga Zakona, koncesionara i vlasnika vozila iz stavka 1. ovoga članka, način korištenja, evidentiranja i izvještavanja o korištenju autoceste i objekta na državnoj cesti za vozila iz stavka 1. ovoga članka registrirana izvan Republike Hrvatske te provođenje nadzora iz stavka 3. ovoga članka.

(5) Sredstva za porez na dodanu vrijednost za uslugu iz ovoga članka osiguravaju se u državnom proračunu.“.

#### **Članak 14.**

U članku 93. stavci 2., 4. i 7. mijenjaju se i glase:

„(2) Sredstva iz članka 86. stavka 1. točke 2. ovoga Zakona od cestarine na autocestama i cestovnim objektima s naplatom na državnim cestama uplaćuju se na račun Hrvatskih autocesta d.o.o. u odnosu na autoceste i objekte s naplatom kojima upravlja društvo Hrvatske autoceste d.o.o. i društva iz članka 81.a ovoga Zakona u odnosu na autoceste i objekte s naplatom kojima upravlja društvo iz članka 81.a ovoga Zakona, a sredstva od cestarine na autocestama i objektima s naplatom u koncesiji na račun koncesionara.

(4) Sredstva iz članka 86. stavka 1. točke 4. ovoga Zakona uplaćuju se na račun Hrvatskih autocesta d.o.o., društva iz članka 81.a ovoga Zakona te koncesionara za izvanredni prijevoz koji se treba obaviti na autocesti, Hrvatskih cesta d.o.o. za izvanredni prijevoz koji se treba obaviti na državnoj cesti te županijskoj upravi za ceste za izvanredni prijevoz koji se treba obaviti na županijskoj i lokalnoj cesti.

(7) Sredstva iz članka 86. stavka 1. točke 7., 8. i 12. ovoga Zakona uplaćuju se na račun Hrvatskih autocesta d.o.o., društva iz članka 81.a ovoga Zakona, Hrvatskih cesta d.o.o., koncesionara, županijske uprave za ceste, ovisno o ugovoru o korištenju cestovnog zemljišta, ugovoru o obavljanju pratećih djelatnosti, ugovoru o stjecanju prava građenja, odnosno ugovoru o osnivanju prava služnosti.“.

#### **Članak 15.**

U članku 94. stavku 3. iza riječi: „prihodi po osnovi tečajnih razlika,“ dodaju se riječi: „prihodi od prodaje poslovnih i vlasničkih udjela u povezanim društvima, prihodi od dividende koju Hrvatske autoceste d.o.o. ostvaruju po osnovi udjela u pravnoj osobi iz članka 81.a ovoga Zakona,“.

### Članak 16.

U članku 95. stavku 2. iza riječi: „stavka 1.“ dodaju se riječi: „i stavka 3.“.

### Članak 17.

U članku 96. iza stavka 2. dodaje se novi stavak 3. koji glasi:

„(3) Pravna osoba iz članka 81.a ovoga Zakona ulaganja u autocestu i cestovni objekt na državnoj cesti tijekom trajanja Ugovora o upravljanju u svojim financijskim izvještajima može prikazati kao nematerijalnu ili financijsku imovinu. Ukoliko svoja ulaganja ili dio ulaganja iskazuje kao materijalnu imovinu, za istu obračunava amortizaciju.“.

U dosadašnjem stavku 3. koji postaje stavak 4. iza riječi: „koncesionaru“ dodaju se riječi: „pravnoj osobi iz članka 81.a ovoga Zakona“.

Dosadašnji stavak 4. postaje stavak 5.

### Članak 18.

Članak 97.a mijenja se i glasi:

„Kada se javna cesta razvrstana u jednu od četiri skupine iz članka 6. ovoga Zakona razvrstava u drugu skupinu, a započelo se s izgradnjom pojedine dionice te javne ceste, započete radove će završiti pravna osoba koja je do trenutka razvrstavanja u drugu skupinu upravljala istom javnom cestom sukladno tehničkim karakteristikama ceste u koju se javna cesta razvrstava.“.

### Članak 19.

Iza članka 108. dodaje se naslov i članak 108.a koji glase:

*„Financiranje zimske službe za nerazvrstane ceste na brdsko-planinskim područjima*

#### Članak 108.a

(1) Dio troškova zimske službe za nerazvrstane ceste na području jedinica lokalne samouprave koje imaju status brdsko-planinskog područja financira se iz dijela naknade za financiranje građenja i održavanja javnih cesta, koja se sukladno članku 91. stavku 2. podstavku 2. ovoga Zakona uplaćuje iz državnog proračuna na račun Hrvatskih cesta d.o.o.

(2) Financiranje zimske službe iz stavka 1. ovoga članka uređuje se ugovorom koji sklapaju Hrvatske ceste d.o.o. i jedinica lokalne samouprave koje imaju status brdsko-planinskog područja.

(3) Postupak utvrđivanja troškova, ukupni iznos koji će se financirati iz naknade za financiranje građenja i održavanja javnih cesta iz stavka 1. ovoga članka, sadržaj ugovora između Hrvatskih cesta d.o.o. i jedinica lokalne samouprave koje imaju status brdsko-planinskog područja, način uplate sredstava i nadzor korištenja sredstava propisuje ministar u suglasnosti s ministrom nadležnim za regionalni razvoj.“.

### **Članak 20.**

U članku 114. stavku 1. iza točke 1. dodaje se nova točka 2. koja glasi:

„2. ako postupi suprotno odredbama o obavljanju izvanrednog prijevoza iz članka 46. i članka 48. ovoga Zakona,“.

Dosadašnje točke 2. do 7. postaju točke 3. do 8.

### **Članak 21.**

Članak 115. mijenja se i glasi:

„(1) Novčanom kaznom od 2.000,00 do 10.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač, koji je upravljao vozilom koje je sudjelovalo u prometu autocestom ili cestovnim objektom pod naplatom, a nije platio cestarinu, osim ukoliko su ispunjeni uvjeti propisani člancima 88. i 89. ovoga Zakona.

(2) Ako je počinjen prekršaj iz stavka 1. ovoga članka, a nije moguće utvrditi identitet vozača, za prekršaj će se kazniti vlasnik vozila odnosno korisnik vozila danog u leasing, osim ukoliko su ispunjeni uvjeti propisani člankom 89. ovoga Zakona.“.

### **Članak 22.**

Ministar će propise iz članka 2. ovoga Zakona, članka 9. ovoga Zakona kojim se dodaje članak 89.a i članka 16. ovoga Zakona kojim se dodaje članak 108.a donijeti u roku od 90 dana od dana stupanja na snagu ovoga Zakona.

### **Članak 23.**

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

## OBRAZLOŽENJE

### Članak 1.

Ovim se člankom proširuje ovlast ministra iz članka 14. Zakona o cestama za propisivanje tehničkih zahtjeva i posebnih uvjeta te elemenata interoperabilnosti u odnosu na pravnu osobu iz članka 81.a Zakona o cestama.

### Članak 2.

Važeća odredba članka 15. Zakona o cestama propisuje tijelo za mirenje u rješavanju sporova između subjekata za naplatu cestarine i pružatelja usluge EENC, koje se treba ustrojiti sukladno Odluci 2009/750/EC o definiciji usluge Europske elektroničke naplata cestarine (EENC) i njenim tehničkim elementima. Predloženom izmjenom članka 15. Zakona o cestama tijelom za mirenje određuje se Povjerenstva za mirno rješavanje sporova te se ovlašćuje ministar pomorstva, prometa i infrastrukture za propisivanje postupka mirnog rješavanja sporova i osnivanje Povjerenstva.

### Članak 3.

Ovim se člankom uređuju pitanja vezana za godišnji plan održavanja autocesta kojima upravlja pravna osoba iz članka 81.a Zakona o cestama.

### Članak 4.

Ovim se člankom dopunjuju važeće odredbe članka 32. Zakona o cestama na način da Hrvatskim cestama d.o.o., koje imaju obvezu vođenja jedinstvene baze podataka o javnim cestama, upravitelji javnih cesta imaju obvezu prenositi podatke iz svojih baza podataka o javnim cestama i dostavljati sve podatke potrebne za obavljanje operativnih stručno-tehničkih poslova u vezi s osiguranjem tehničko-tehnološkog jedinstva javnih cesta koje je Hrvatskim cestama d.o.o. povjerilo nadležno ministarstvo. Također se Hrvatskim cestama d.o.o. daje mogućnost da obavljanje poslova ugovorom povjere trgovačkom društvu čiji su osnivač.

### Članak 5.

Ovim se člankom predviđa mogućnost da se Ugovorom o upravljanju društvo iz članka 81.a Zakona o cestama ovlasti za podnošenje prijedloga za izvlaštenje u ime i za račun Republike Hrvatske nekretnina potrebnih za gradnju, rekonstrukciju i održavanje autoceste. Nadalje se propisuje da, ukoliko je društvo iz članka 81.a Zakona o cestama ovlašteno podnositi prijedlog za izvlaštenje, ono je i obveznik plaćanja naknade u postupku izvlaštenja.

### Članak 6.

U ovom članku se nadzor i kontrola izvanrednog prijevoza povjeravaju u nadležnost inspektora za ceste Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture.

Prema Zakonu o sigurnosti prometa na cestama i važećem članku 48. stavku 2. Zakona o cestama poslove kontrole vozila koja obavljaju izvanredni prijevoz te kontrole osovinskog opterećenja, ukupne mase i dimenzije vozila u prometu na javnim cestama provode Hrvatske ceste d.o.o., što se u praksi nije pokazalo dovoljno uspješnim.

Isto tako, ovim člankom se propisuje da inspektor za ceste koji obavlja nadzor i kontrolu smije uputiti vozilo na vaganje ako posumnja da je teret koji se istim prevozi utovaren

suprotno odredbama važećih propisa. Ako se prilikom nadzora ili kontrole, a prije početka obavljanja izvanrednog prijevoza, utvrdi da isti ne ispunjava sve zahtjeve upisane u dozvoli, obavljanje izvanrednog prijevoza zabranit će se do usklađenja odnosno ispunjenja svih zahtjeva navedenih u dozvoli.

Također se propisuje obveza prijevoznika koji je obavljao prijevoz bez dozvole ili protivno dozvoli, da podmiri troškove kontrole, plati naknadu za izvanredni prijevoz i nadoknadi štetu koju je prouzročio na javnoj cesti.

#### **Članak 7.**

Ovom se odredbom u članku 62. Zakona o cestama propisuje uspostava privremene regulacije prometa kod izvođenju radova i obavljanja aktivnosti na javnoj cesti prema propisu iz članka 17. stavka 4. podstavka 3. Zakona o cestama. Naime, člankom 17. stavkom 4. podstavkom 3. Zakona o cestama je ministar pomorstva, prometa i infrastrukture ovlašten donijeti propis o načinu označavanja i osiguranja radova na cesti, kojim se uz ostalo određuju i standardne sheme regulacije. U slučajevima za koje nisu predviđene standardne sheme regulacije privremena regulacija prometa postavlja se prema prometnom elaboratu.

#### **Članak 8.**

Ovom se odredbom za pravnu osobu iz članka 81.a Zakona o cestama dopunom članka 64.a stavka 1. Zakona o cestama propisuju prava i obveze upravitelja tunela prema Direktivi 2004/54/EZ.

#### **Članak 9.**

Ovim se člankom pravnoj osobi iz članka 81.a Zakona o cestama daju javne ovlasti koje su dane upraviteljima javnih cesta.

#### **Članak 10.**

Odredbe članka 81. stavaka 1. i 4. Zakona o cestama usklađuju se s odredbama ovoga Zakona.

#### **Članak 11.**

Ovom odredbom se Zakon o cestama dopunjuje člankom 81.a i omogućuje da se, radi zaštite i ostvarenja strateškog interesa Republike Hrvatske, posebnim zakonom može propisati da na određeno vrijeme, određene poslove iz predmeta poslovanja Hrvatskih autocesta d.o.o., na određenim autocestama i cestovnim objektima s naplatom cestarine na državnim cestama, obavlja trgovačko društvo iz članka 81. stavka 4. ovoga Zakona, koje su Hrvatske autoceste d.o.o. osnovale radi pružanja usluga naplate cestarine i obavljanja radova održavanja autocesta i objekata s naplatom cestarine.

#### **Članak 12.**

Ovim se člankom propisuje brisanje važećih odredbi članka 86. stavaka 2., 3. i 4. Zakona o cestama da se za osnivanje prava služnosti ili pravo građenja na javnoj ne plaća naknada za navedena prava ako je komunalna građevina ili komunalna instalacija u isključivom vlasništvu Republike Hrvatske ili jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave, odnosno pravne osobe u vlasništvu ili pretežitom vlasništvu Republike Hrvatske ili jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave.



**Članak 13.**

U navedenom članku se propisuje da policijska i vatrogasna vozila, vozila oružanih snaga, vozila hitne pomoći i vozila gorske službe spašavanja (u daljnjem tekstu: vozila hitnih službi), prepoznatljivog vizualnog identiteta, ne plaćaju cestarinu za korištenje autocesta i objekta s naplatom. Za navedena vozila registrirana u Republici Hrvatskoj evidencija prolazaka provodi se putem uređaja za elektronsku naplatu cestarine (ENC uređaja).

Nadalje, daje se ovlast ministru pomorstva, prometa i infrastrukture za donošenje propisa kojim će se odrediti vizualni identitet vozila hitnih službi, postupanje upravitelja autocesta i vlasnika navedenih vozila, način korištenja, evidentiranja i izvještavanja o korištenju autoceste i objekta na državnoj cesti za vozila hitnih službi registrirana izvan Republike Hrvatske te provođenje nadzora.

**Članak 14.**

Ovim se člankom mijenja članak 93. stavci 2., 4. i 7. Zakona o cestama na način da se cestarine na autocestama i cestovnim objektima s naplatom, naknada za izvanredni prijevoz, naknada za korištenje cestovnog zemljišta, naknada za obavljanje pratećih djelatnosti te naknada za osnivanje prava služnosti i prava građenja na autocestama definiraju i kao prihod društva iz članka 81.a Zakona budući da je navedeno društvo nadležno za poslove upravljanja autocestama.

**Članak 15.**

Ovom se odredbom dopunjuju važeće odredbe članka 94. Zakona o cestama na način da javni kapital čine i prihodi od prodaje poslovnih i vlasničkih udjela u povezanim društvima te prihodi od dividende koje Hrvatske autoceste d.o.o. mogu ostvariti temeljem odredbi posebnog zakona.

**Članak 16.**

Ovom se odredbom dopunjuju važeće odredbe članka 95. Zakona o cestama vezano za dopune članka 94. Zakona o cestama predložene člankom 12. ovoga Zakona.

**Članak 17.**

Ovom odredbom propisuje se da vrijednost autocesta i cestovnih objekata na državnoj cesti kojima upravlja pravna osoba iz članka 81.a Zakona o cestama ispravljaju Hrvatske autoceste d.o.o. izravno na teret javnog kapitala. Također se propisuje na koji način pravna osoba iz članka 81.a Zakona o cestama u poslovnim knjigama evidentira ulaganja u javno dobro i na ulaganja obračunava amortizaciju.

**Članak 18.**

Ovom odredbom se proširuje važeća odredba članka 97.a Zakona o cestama na sve javne ceste.

**Članak 19.**

Redovno održavanje nerazvrstanih cesta u zimskoj službi predstavlja značajan dodatni trošak za proračune jedinice lokalne samouprave s brdsko-planinskih područja. U svrhu rasterećenja

proračunskih rashoda jedinica lokalne samouprave s ovih područja, ovom se odredbom propisuje da se dio troškova zimske službe financira iz naknade za financiranje građenja i održavanja javnih cesta, iz dijela koji se sukladno članku 91. stavku 2. podstavku 2. ovoga Zakona uplaćuje iz državnog proračuna na račun društva Hrvatske ceste d.o.o. Također se ovlašćuje ministar nadležan za ceste da u suglasnosti s ministrom nadležnim za regionalni razvoj propiše postupak utvrđivanja troškova, ukupni iznos koji će financirati Hrvatske ceste d.o.o., sadržaj ugovora između društva Hrvatske ceste d.o.o. i jedinica lokalne samouprave koje imaju status brdsko-planinskog područja, način uplate sredstava i nadzor korištenja sredstava.

#### **Članak 20.**

Ovim se člankom uvodi prekršajna odredba za postupanje koje nije u skladu s odredbama o obavljanju izvanrednog prijevoza iz članka 46. i 48. Zakona o cestama.

#### **Članak 21.**

Ovim se člankom propisuju prekršaj i kazne koje se mogu izreći za propust neplaćanja cestarine. Važećom odredbom članka 115. Zakona o cestama, koja se ovim člankom mijenja, propisan je samo prekršaj i kazna za slučajevne povrede odredbi članka 88. i 89. Zakona o cestama koje se odnose na zlouporabe isprave kojom osoba s invaliditetom ostvaruje pravo da ne plaća cestarinu.

#### **Članak 22.**

Ovim člankom se daje ovlast ministru pomorstva, prometa i infrastrukture za donošenje provedbenih propisa iz ovoga Zakona i utvrđuje rok za donošenje istih.

#### **Članak 23.**

Ovim se člankom određuje stupanje na snagu ovoga Zakona.

## **ODREDBE VAŽEĆEG ZAKONA KOJE SE MIJENJAJU, ODNOSNO DOPUNJUJU**

### **Članak 14.**

- (1) Tehničke uvjete EENC-a koje moraju ispunjavati pružatelji usluge EENC-a koji imaju sjedište na teritoriju Republike Hrvatske, Hrvatske autoceste d.o.o., odnosno koncesionar te elemente interoperabilnosti propisuje ministar.
- (2) Potvrdu o ispunjavanju tehničkih uvjeta i elemenata interoperabilnosti iz stavka 1. ovoga članka izdaje Državni zavod za mjeriteljstvo.

### *Tijelo za mirenje*

### **Članak 15.**

U Ministarstvu se osniva tijelo za mirenje koje provodi mirenje između Hrvatskih autocesta d.o.o., odnosno koncesionara i pružatelja usluga EENC-a u sporovima koji nastanu za vrijeme pregovora ili nakon sklapanja ugovora, posebice u odnosu na sadržaj izjave Hrvatskih autocesta d.o.o., odnosno koncesionara o uvjetima sklapanja ugovora s pružateljem usluga EENC-a radi osiguranja ravnopravnog odnosa prema pružateljima usluge EENC-a i opravdanosti visine naknade koju plaća pružatelj usluge EENC-a.

### **Članak 22.**

- (1) Program građenja i održavanja javnih cesta iz članka 21. ovoga Zakona ostvaruje se:
- godišnjim planom građenja i održavanja autocesta, koji donose Hrvatske autoceste d.o.o.,
  - godišnjim planom građenja i održavanja državnih cesta, koji donose Hrvatske ceste d.o.o.,
  - godišnjim planom građenja i održavanja županijskih i lokalnih cesta, koji donose županijske uprave za ceste.
- (2) Godišnji planovi iz stavka 1. podstavka 1. i 2. ovoga članka donose se uz suglasnost Vlade, a godišnji planovi iz podstavka 3. ovoga članka uz prethodnu suglasnost Ministarstva.

### **Članak 32.**

- (1) Hrvatske ceste d.o.o. vode jedinstvenu bazu podataka o javnim cestama za operativne potrebe osiguranja tehničko-tehnološkog jedinstva mreže javnih cesta.
- (2) Hrvatske autoceste d.o.o., županijske uprave za ceste i koncesionari dužni su podatke iz svojih baza podataka o javnim cestama prenositi Hrvatskim cestama d.o.o.

### **Članak 36.**

- (1) Građenje rekonstrukcija i održavanje javnih cesta u interesu je Republike Hrvatske.
- (2) Dokazom da investitor ima pravo graditi javnu cestu u smislu propisa kojim se uređuje gradnja smatra se odluka Vlade o utvrđivanju interesa Republike Hrvatske ili poziv na odredbu zakona kojom je određen interes Republike Hrvatske za građenje građevine za koju je zatražena potvrda glavnog projekta ili građevinska dozvola.
- (3) Na postupak izvlaštenja nekretnina radi građenja, rekonstrukcije i održavanja javnih cesta primjenjuju se propisi o izvlaštenju, ako ovim Zakonom nije drukčije određeno.

- (4) Uz prijedlog za izvlaštenje nekretnina prilaže se pravomoćna lokacijska dozvola te parcelacijski elaborat, odnosno drugi odgovarajući geodetski elaborat prema propisima kojima se uređuje katastar nekretnina.
- (5) Vlasnik izvlaštene nekretnine radi građenja, rekonstrukcije i održavanja javnih cesta ima pravo na novčanu naknadu sukladno zakonu kojim je uređeno izvlaštenje, a može mu se umjesto novčane naknade dati u vlasništvo druga odgovarajuća nekretnina.
- (6) Nekretnine koje su izvlaštenjem, pravnim poslom ili drugim pravnim aktom postale vlasništvo Republike Hrvatske, a lokacijskom dozvolom su predviđene kao javna cesta, neotuđive su iz vlasništva Republike Hrvatske.
- (7) Nekretnine koje su potrebne za gradnju, rekonstrukciju i održavanje javne ceste izvlašćuju se u korist Republike Hrvatske.
- (8) Prijedlog za izvlaštenje za autoceste podnose Hrvatske autoceste d.o.o., za državne ceste Hrvatske ceste d.o.o., a za županijske i lokalne ceste županijske uprave za ceste.
- (9) Prijedlog za izvlaštenje u ime i za račun Republike Hrvatske može podnijeti i koncesionar ako je za to posebno ovlašten ugovorom o koncesiji sklopljenim po odredbama ovoga Zakona.
- (10) Pravna osoba koja upravlja javnom cestom iz stavka 7. i 8. ovoga članka obveznik je plaćanja naknade u postupku izvlaštenja radi građenja, rekonstrukcije i održavanja javne ceste.

#### **Članak 48.**

- (1) Ako se kontrolom sukladno posebnim propisima utvrdi da se obavlja izvanredni prijevoz bez dozvole, odnosno ako se utvrdi da osovinsko opterećenje, ukupna masa i dimenzije vozila premašuju dozvolom utvrđene iznose, izvanredni prijevoz može se nastaviti nakon pribavljanja dozvole i plaćanja naknade za izvanredni prijevoz, odnosno nakon usklađenja osovinskog opterećenja, ukupne mase i dimenzija vozila s propisanim iznosima.
- (2) Prilikom obavljanja kontrole vozila iz stavka 1. ovoga članka te kontrole osovinskog opterećenja, ukupne mase i dimenzija vozila u prometu na cestama, utvrđene posebnim propisom, Hrvatske ceste d.o.o. moraju unaprijed pravodobno obavijestiti predstavnika pravne osobe koja upravlja javnom cestom na kojoj se obavlja kontrola, odnosno koncesionara te inspekciju za ceste iz članka 111. ovoga Zakona. Predstavnik pravne osobe koja upravlja javnom cestom, odnosno koncesionara te inspektor za ceste iz članka 112. ovoga Zakona mogu biti nazočni kontroli.
- (3) Prijevoznik je dužan uz troškove kontrole platiti i naknadu za izvanredni prijevoz za prijeđeni put do mjesta kontrole, odnosno do mjesta usklađenja osovinskog opterećenja, ukupne mase i dimenzija vozila, kao i nadoknaditi štetu koju je prouzročio na javnoj cesti.

#### **Članak 62.**

- (1) Pri izvođenju radova te poduzimanju drugih aktivnosti na javnoj cesti mora se uspostaviti odgovarajuća privremena regulacija prometa na način koji osigurava sigurno odvijanje prometa i nesmetano izvođenje radova ili obavljanje drugih aktivnosti, sukladno prometnom elaboratu.
- (2) Po završetku radova ili drugih aktivnosti privremena regulacija prometa iz stavka 1. ovoga članka mora se odmah ukloniti.
- (3) Radovi ili druge aktivnosti na javnoj cesti trebaju se planirati i izvoditi u vrijeme najmanjeg intenziteta prometa.
- (4) Inspekcija za ceste može odrediti koji se radovi mogu izvoditi odnosno koje se druge aktivnosti mogu poduzimati na javnoj cesti u dane vikenda, blagdana i tijekom turističke sezone, u vrijeme intenzivnog prometa.

### 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 sastaviti 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. stavka 1. ovoga Zakona, drugim nadležnim inspekcijским službama, ministarstvu nadležnom za unutarnje poslove i ministarstvu nadležnom za graditeljstvo najkasnije u roku od jednog mjeseca od dana zaprimanja istražnog izvješća.
- (4) Upravitelj tunela dužan je Upravnom tijelu podnositi izvješća o požarima u tunelima i o događajima koji utječu na sigurnost prometa u tunelu.
- (5) Za tunele koji se nalaze na području Republike Hrvatske i druge države članice Europske unije, nacionalna upravna tijela, odnosno zajedničko upravno tijelo imenovat će jednog upravitelja tunela.

### Članak 74.

- (1) Pravna osoba koja upravlja javnom cestom, odnosno koncesionar obavlja javnu ovlast kada izdaje:
- dozvolu za izvanredni prijevoz iz članka 46. stavka 4. ovoga Zakona,
  - rješenje o prekomjernoj uporabi iz članka 49. stavka 4. ovoga Zakona,
  - suglasnost za priključak i prilaz na javnu cestu iz članka 51. stavka 3. ovoga Zakona,
  - rješenje za prilagođavanje priključka i prilaza iz članka 52. stavka 1. ovoga Zakona.
- (2) Protiv upravnih akta iz stavka 1. ovoga članka može se izjaviti žalba Ministarstvu u roku od 15 dana od dana dostave stranci.

### Članak 81.

- (1) Hrvatske autoceste, društvo s ograničenom odgovornošću sa sjedištem u Zagrebu, upravlja autocestama, gradi ih, rekonstruira i održava, osim onih autocesta kojima upravlja koncesionar sukladno odredbama ovoga Zakona.
- (2) Skraćeni naziv tvrtke glasi: Hrvatske autoceste d.o.o.
- (3) Predmet poslovanja Hrvatskih autocesta d.o.o. je:
- izrada stručnih podloga za četverogodišnji program građenja i održavanja autocesta,
  - obavljanje poslova građenja i rekonstrukcije iz članka 23. ovoga Zakona autocesta i cestovnih objekata s naplatom cestarine na državnim cestama,
  - rješavanje imovinskopravnih odnosa potrebnih za građenje, rekonstrukciju i održavanje autocesta cestovnih objekata s naplatom,
  - obavljanje poslova održavanja iz članka 26. ovoga Zakona autocesta i cestovnih objekata s naplatom cestarine na državnim cestama,
  - ostali poslovi upravljanja iz članka 31. ovoga Zakona autocestama i objektima s naplatom cestarine na državnim cestama,
  - financiranje građenja, rekonstrukcije i održavanja autocesta,
  - praćenje prometnog opterećenja i prometnih tokova na autocestama,

– ostale djelatnosti sadržane u osnivačkom aktu.

(4) Hrvatske autoceste d.o.o. mogu osnovati posebno društvo s ograničenom odgovornošću za pružanje usluga naplate cestarine i za obavljanje poslova održavanja autocesta i cestovnih objekata s naplatom cestarine na državnim cestama iz članka 81. stavka 3. podstavka 4. ovoga Zakona.

### **Članak 86.**

(1) Izvori sredstava za financiranje javnih cesta jesu:

- 1) godišnja naknada za uporabu javnih cesta, koja se plaća pri registraciji motornih i priključnih vozila (u daljnjem tekstu: godišnja naknada),
- 2) cestarina za uporabu autoceste i objekta s naplatom (most, tunel, vijadukt i slično),
- 3) naknada za uporabu javnih cesta motornim i priključnim vozilima registriranim izvan Republike Hrvatske,
- 4) naknada za izvanredni prijevoz,
- 5) naknada za prekomjernu uporabu,
- 6) korisnička naknada,
- 7) naknada za korištenje cestovnog zemljišta,
- 8) naknada za obavljanje pratećih djelatnosti,
- 9) naknada za koncesije,
- 10) sredstva državnog proračuna,
- 11) naknada za financiranje građenja i održavanja javnih cesta,
- 12) naknada za osnivanje prava služnosti i prava građenja na javnoj cesti,
- 13) ostali izvori.

(2) Ukoliko se osniva pravo služnosti ili pravo građenja na javnoj cesti sukladno članku 25. ovoga Zakona, ne plaća se naknada iz stavka 1. točke 12. ovoga članka ukoliko su građevina ili instalacija u isključivom vlasništvu Republike Hrvatske, odnosno pravne osobe u vlasništvu ili pretežitom vlasništvu Republike Hrvatske.

(3) Ukoliko se osniva pravo služnosti ili pravo građenja na javnoj cesti sukladno članku 25. ovoga Zakona, ne plaća se naknada iz stavka 1. točke 12. ovoga članka ukoliko su građevina ili instalacija u isključivom vlasništvu jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave, odnosno pravne osobe u vlasništvu ili pretežitom vlasništvu jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave.

(4) Ukoliko se na zemljištu u vlasništvu jedinica lokalne i područne (regionalne) samouprave osniva pravo služnosti ili pravo građenja radi građenja javne ceste, ne plaća se naknada za osnivanje prava služnosti ili prava građenja.

### **Članak 89.**

Pravo na oslobađanje od plaćanja cestarine može se ostvariti samo ako se u osobnom automobilu iz članka 88. stavka 2. ovoga Zakona nalazi osoba s invaliditetom kojoj je izdana isprava prema odredbama članka 88. stavka 4. ovoga Zakona.

### **Članak 93.**

(1) Sredstva iz članka 86. stavka 1. točke 1. ovoga Zakona uplaćuju se na račun županijske uprave za ceste i koriste za županijske i lokalne ceste na području županije u kojoj su ostvarena. Način naplate, postupak uplate sredstava na račun županijske uprave za ceste, izdvajanje sredstava za ceste iz članka 98. stavka 1. podstavka 1. ovoga Zakona sukladno članku 108. ovoga Zakona, vođenje evidencije i ovlast za provođenje kontrole nad postupkom naplate propisuje ministar nadležan za poslove financija.

- (2) Sredstva iz članka 86. stavka 1. točke 2. ovoga Zakona od cestarine na autocestama i cestovnim objektima s naplatom na državnim cestama uplaćuju se na račun Hrvatskih autocesta d.o.o., a sredstva od cestarine na autocestama i objektima s naplatom u koncesiji na račun koncesionara.
- (3) Sredstva iz članka 86. stavka 1. točke 3. ovoga Zakona uplaćuju se na račun Hrvatskih cesta d.o.o.
- (4) Sredstva iz članka 86. stavka 1. točke 4. ovoga Zakona uplaćuju se na račun Hrvatskih autocesta d.o.o., odnosno koncesionara za izvanredni prijevoz koji se treba obaviti na autocesti, Hrvatskih cesta d.o.o. za izvanredni prijevoz koji se treba obaviti na državnoj cesti te županijskoj upravi za ceste za izvanredni prijevoz koji se treba obaviti na županijskoj i lokalnoj cesti.
- (5) Sredstva iz članka 86. stavka 1. točke 5. ovoga Zakona uplaćuju se na račun Hrvatskih cesta d.o.o. odnosno županijske uprave za ceste koja je izdala rješenje o prekomjernoj uporabi javne ceste.
- (6) Sredstva iz članka 86. stavka 1. točke 6. ovoga Zakona uplaćuju se na račun koji odlukom određuje Vlada.
- (7) Sredstva iz članka 86. stavka 1. točke 7., 8. i 12. ovoga Zakona uplaćuju se na račun Hrvatskih autocesta d.o.o., Hrvatskih cesta d.o.o., koncesionara, županijske uprave za ceste, ovisno o ugovoru o korištenju cestovnog zemljišta, ugovoru o obavljanju pratećih djelatnosti, ugovoru o stjecanju prava građenja, odnosno ugovoru o osnivanju prava služnosti.
- (8) Sredstva iz članka 86. stavka 1. točke 9. ovoga Zakona uplaćuju se u državni proračun.

#### **Članak 94.**

- (1) Sredstva iz godišnje naknade iz članka 86. stavka 1. točke 1., korisničke naknade iz članka 86. stavka 1. točke 6. i naknade za financiranje građenja i održavanja javnih cesta iz članka 86. stavka 1. točke 11. ovoga Zakona, kojima Republika Hrvatska financira građenje, održavanje i ostale poslove upravljanja javnim cestama te javne ceste, čine imovinu Republike Hrvatske (u daljnjem tekstu: javni kapital), koja se vodi izdvojeno u poslovnim knjigama pravne osobe koja upravlja javnom cestom.
- (2) Naknada za financiranje građenja i održavanja javnih cesta iz članka 86. stavka 1. točke 11. ovoga Zakona uplaćuje se iz državnog proračuna, sukladno odredbi članka 91. ovoga Zakona, na račune Hrvatskih autocesta d.o.o. i Hrvatskih cesta d.o.o. i predstavlja sredstva kojim Republika Hrvatska financira izvlaštenje nekretnina, građenje i održavanje javnih cesta, povrat kredita kojima se financira građenje autocesta i državnih cesta te dokapitalizaciju Hrvatskih autocesta d.o.o. i Hrvatskih cesta d.o.o., sukladno programu iz članka 21. ovoga Zakona.
- (3) Javni kapital čine i prihodi po osnovi tečajnih razlika, kamate i drugi prihodi ostvareni po osnovi gospodarenja novcem koji čini javni kapital, a javni kapital se umanjuje za kamate i druge naknade povezane s financiranjem građenja i održavanja javnih cesta te za negativne tečajne razlike.
- (4) Javni kapital uvećava se za dobit koju ostvare Hrvatske autoceste d.o.o. i Hrvatske ceste d.o.o. dok je Republika Hrvatska jedini član društva te dobit koju ostvare županijske uprave za ceste.

### Članak 95.

(1) Sredstva iz članka 94. stavka 1. ovoga Zakona koriste se za namjene propisane odredbama toga članka sukladno godišnjim planovima građenja i održavanja autocesta i državnih cesta koje uz suglasnost Vlade donose Hrvatske autoceste d.o.o. i Hrvatske ceste d.o.o. odnosno sukladno godišnjim planovima građenja i održavanja županijskih i lokalnih cesta koje uz suglasnost Ministarstva donosi županijska uprava za ceste.

(2) Razlika između vlastitih prihoda i rashoda ostvarenih u poslovnoj godini nadoknađuje se na teret javnog kapitala iz članka 94. stavka 1. ovoga Zakona sukladno odobrenom planu poslovanja Hrvatskih autocesta d.o.o., Hrvatskih cesta d.o.o. i županijskih uprava za ceste.

(3) Sredstva koja sukladno odredbi članka 92. stavka 2. ovoga Zakona Hrvatske ceste d.o.o. doznače županijskoj upravi za ceste koriste se za financiranje izvlaštenja nekretnina, građenje i održavanje županijskih i lokalnih cesta, povrat kredita kojima se financira građenje županijskih i lokalnih cesta, sukladno godišnjim planovima građenja i održavanja županijskih i lokalnih cesta koje uz suglasnost Ministarstva donosi županijska uprava za ceste.

### Članak 96.

(1) Pravna osoba koja upravlja javnom cestom u rashode poslovanja uključuje amortizaciju javnih cesta kojima upravlja. Dio amortizacije koji nije pokriven iz vlastitih prihoda obračunava se na teret sredstava javnog kapitala.

(2) Koncesionar ulaganja u autocestu i cestovni objekt na državnoj cesti tijekom trajanja koncesije u svojim financijskim izvještajima može prikazati kao nematerijalnu ili financijsku imovinu. Ukoliko svoja ulaganja ili dio ulaganja iskazuje kao materijalnu imovinu, za istu obračunava amortizaciju.

(3) Vrijednost izgrađenih autocesta i cestovnih objekata na državnoj cesti koje su dane na upravljanje koncesionaru, ispravljaju Hrvatske autoceste d.o.o. i Hrvatske ceste d.o.o. izravno na teret javnog kapitala.

(4) Amortizacija iz stavka 1. i 2. ovoga članka te ispravak vrijednosti iz stavka 3. ovoga članka obračunava se primjenom amortizacijskih stopa koje utvrđuje Vlada.

### Članak 97.a

Kada se javna cesta razvrstana u autocestu, odnosno državnu cestu, razvrstava u drugu skupinu na način da autocesta prelazi u državnu cestu i obrnuto, a započelo se s izgradnjom pojedine dionice, započete radove će završiti pravna osoba koja je do trenutka razvrstavanja u drugu skupinu upravljala istom cestom sukladno tehničkim karakteristikama ceste u koju se javna cesta razvrstava.

### Članak 114.

(1) Novčanom kaznom od 10.000,00 do 30.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna osoba:

1. ako postupi suprotno odredbama članka 45. stavka 2. i 3. ovoga Zakona,
2. ako izvede priključak i prilaz na javnu cestu bez suglasnosti ili se ne pridržava uvjeta iz suglasnosti (članak 51. stavak 3.),
3. ako postupi suprotno odredbi članka 55. stavka 3. ovoga Zakona,
4. ako postupa suprotno odredbi članka 56. stavka 1. i 2. ovoga Zakona,
5. ako ne postupi sukladno odredbi članka 57. stavka 1., 2. i 3. ovoga Zakona,
6. ako ne postupi sukladno odredbi članka 58. stavka 1. i 2. ovoga Zakona,
7. ako postavi reklame protivno odredbi članka 59. ovoga Zakona.



(2) Za prekršaj iz stavka 1. ovoga članka kaznit će se i odgovorna osoba u pravnoj osobi novčanom kaznom od 2.000,00 do 8.000,00 kuna.

(3) Za prekršaj iz stavka 1. ovoga članka kaznit će se i fizička osoba novčanom kaznom od 10.000,00 do 30.000,00 kuna.

### **Članak 115.**

Novčanom kaznom od 2.000,00 do 5.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vlasnik odnosno korisnik leasinga osobnog automobila ako je njegovo vozilo bez plaćene cestarine sudjelovalo u prometu autocestom ili cestovnim objektom pod naplatom, a vlasnik ne ispunjava uvjete propisane člankom 88. stavkom 2. ovoga Zakona.

**PRILOG - Izvješće o provedenom savjetovanju sa zainteresiranom javnošću**

**Obrazac izvješća o provedenom savjetovanju sa zainteresiranom javnošću**

<b>OBRAZAC</b>	
<b>IZVJEŠĆA O PROVEDENOM SAVJETOVANJU SA ZAINTERESIRANOM JAVNOŠĆU</b>	
Naslov dokumenta	Nacrt Prijedloga zakona o izmjenama i dopunama zakona o cestama
Stvaratelj dokumenta, tijelo koje provodi savjetovanje	Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture
Svrha dokumenta	Nacrtom Prijedloga zakona o izmjenama i dopunama zakona o cestama predviđa se mogućnost da se, radi zaštite i ostvarenja strateškog interesa Republike Hrvatske, posebnim zakonom može propisati da na određeno vrijeme, određene poslove iz predmeta poslovanja Hrvatskih autocesta d.o.o., na određenim autocestama i cestovnim objektima s naplatom cestarine na državnim cestama, obavlja trgovačko društvo iz članka 81. stavka 4. ovoga Zakona, koje su Hrvatske autoceste d.o.o. osnovale radi pružanja usluga naplate cestarine i obavljanja radova održavanja autocesta i objekata s naplatom cestarine. Osim navedenog, namjerava se riješiti problem neuređenosti određenih pitanja Zakona o cestama te pojasniti izričaj pojedinih važećih odredbi i tako osigurati jedinstveno tumačenje i postupanje. Precizno će se propisati vozila kojih hitnih službi se korištenje autocesta i objekata s naplatom ne naplaćuje, što će omogućiti upraviteljima autocesta i objekata s naplatom cestarine ujednačeno postupanje prema korisnicima. Poslovi nadzora i kontrole izvanrednog prijevoza povjerit će se inspektoru Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture čime će se osigurati veća zaštita javnih cesta. Također, uvest će se efikasnije sankcije prema korisnicima javnih cesta koji ne poštuju odredbe iz članaka 46. i 48. Zakona o cestama vezanih za obavljanje izvanrednog prijevoza te isto tako i za propust neplaćanja cestarine za korištenje autocesta i objekata za koje je uvedena naplata cestarine.
Datum dokumenta	Lipanj, 2015.
Verzija dokumenta	6
Vrsta dokumenta	Zakon
Naziv nacrt zakona, drugog propisa ili akta	Nacrt Prijedloga zakona o izmjenama i dopunama zakona o cestama
Jedinstvena oznaka iz Plana donošenja zakona, drugih propisa i akata objavljenog na internetskim stranicama	
Naziv tijela nadležnog za izradu nacrt	Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture
Koji su predstavnici zainteresirane javnosti bili uključeni u postupak izrade	Hrvatske autoceste d.o.o., Hrvatske ceste d.o.o. i Autocesta Rijeka-Zagreb d.d.

odnosno u rad stručne radne skupine za izradu nacрта?		
Je li nacrt bio objavljen na internetskim stranicama ili na drugi odgovarajući način? Ako jest, kada je nacrt objavljen, na kojoj internetskoj stranici i koliko je vremena ostavljeno za savjetovanje?	DA  Nacrt je objavljen 27.svibnja 2015. godine na središnjem web portalu za savjetovanje s javnošću: <a href="https://esavjetovanja.gov.hr/ECon/EconReport?entityId=1220">https://esavjetovanja.gov.hr/ECon/EconReport?entityId=1220</a>  Za savjetovanje je ostavljeno 15 dana.	
Koji su predstavnici zainteresirane javnosti dostavili svoja očitovanja?	Hrvatski Telekom d.d., Jozo Šitum, Hrvatska komora inženjera tehnologije prometa i transporta, Mariva projekt d.o.o., Danijel Zdolc, Jure Granić, Promet i prostor d.o.o., Ivan Molnar, Projekt Lab d.o.o., Nezavisni cestarski sindikat i Ivan Danolić.	
Razlozi neprihvatanja pojedinih primjedbi zainteresirane javnosti na određene odredbe nacрта	Razlozi neprihvatanja su navedeni u Izvješću o provedenom savjetovanju - Javno savjetovanje o Prijedlogu zakona o izmjenama i dopunama Zakona o cestama.	
Troškovi provedenog savjetovanja	0 kn	

## Izvešće o provedenom savjetovanju - Javno savjetovanje o Prijedlogu zakona o izmjenama i dopunama zakona o cestama

Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
Jozo Šitum	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA	<p>komentar u vezi izmjena čl.62 Zakona o cestama - privremena prometna signalizacija:</p> <p>1. Shematske regulacije su propisane Pravilnikom o ophodnji javnih cesta (NN75/2014). Ima ih ukupno šesnaest i nalaze se u prilogu Pravilnika (1 – 16).</p> <p>Međutim, Pravilnikom o ophodnji javnih cesta su uređena pravila za ophodnju javnih cesta koja se odnose na uspostavu ophodnje, ophodare, opremu za ophodnju, mjere za zaštitu javnih cesta i prometa te radove, radnje i druge aktivnosti koje obavlja ophodar.</p> <p>Dakle, radi se o tipskim regulacijama koje postavljaju ophodari kada obavljaju redovne – svakodnevne poslove za zaštitu odnosno održavanje javnih cesta. To se može primijeniti samo na neke radove koji ne trpe odgodu, kada ophodar mora žurno postupiti zbog izvanrednih događaja kao što su odroni, prometne nesreće, klizišta i slično, kako bi osigurao sigurno i protočno odvijanje prometa. U slučaju da ove vrste regulacija potraju dulje, nadzorni inženjeri trebaju izvršiti</p>	Primljeno na znanje	Iako u komentaru nije bilo konkretnih prijedloga na ovaj Prijedlog Zakona o cestama ipak navodimo da je čl. 6 Prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o cestama promijenjen tako da konačan prijedlog članka 6. glasi: „U članku 62. stavku 1. iza riječi: „sukladno prometnom elaboratu“ dodaju se riječi: „odnosno standardnim shemama regulacije prema propisu iz članka 17. stavka 4. podstavka 3. ovog Zakona.“

nadzor stanja na terenu i po potrebi poduzeti izradu prometnog elaborata odnosno korekcije postavljene privremene prometne signalizacije.

Navedene shematske regulacije su prilagođene za žurnu primjenu od strane ophodara kao osoba koje provode svakodnevne poslove održavanja cesta, ali ipak nemaju dovoljna stručna znanja niti ovlasti za samostalno planiranje postavljanja prometne signalizacije ili izradu elaborata za postavljanje prometnih znakova.

Nadalje, ovaj Pravilnik se odnosi samo na javne ceste. Prema Zakonu o cestama (NN 84/11, 18/13, 22/13, 54/13, 148/13 i 92/14) javne ceste su ceste razvrstane kao javne ceste sukladno ovom Zakonu, koje svatko može slobodno koristiti na način i pod uvjetima određenim ovim Zakonom i drugim propisima. To znači da se ove shematske regulacije ne mogu primijeniti na nerazvrstane ceste (koje nisu razvrstane niti javne).

Bez obzira na lošiji stupanj tehničkog uređenja prometa na nerazvrstanim cestama, ove se ceste ne smiju zapostavljati prije svega zbog sigurnosnih razloga, jer je upravo na njima promet odvija u najlošijim i najsloženijim uvjetima.

2. Navedeni shematski prikazi ne predstavljaju prometni projekt ili prometni elaborat.

Zakonom o sigurnosti prometa na cestama (NN 67/2008, 48/2010, 74/2011 i 80/2013), člankom 13, je propisano da se prometni znakovi, oprema i signalizacija na cestama postavljaju se na temelju prometnog projekta.

3. Prilikom postavljanja prometnih znakova, stalnih i privremenih, moraju se poštovati odredbe Zakona o sigurnosti prometa na cestama koje propisuju da se prometni znakovi postavljaju i održavaju tako da ih sudionici u prometu mogu danju i noću na vrijeme i lako uočiti te pravovremeno postupiti u skladu s njihovim značenjem. Ceste se moraju obilježavati propisanim prometnim znakovima kojima se sudionici u prometu upozoravaju na opasnost koja im prijete na određenoj cesti ili dijelu te ceste, stavljaju do znanja ograničenja, zabrane i obveze kojih se sudionici u prometu moraju držati i daju potrebne obavijesti za siguran i nesmetan tok prometa. Prometnim znakovima moraju se obilježiti i opasnosti privremenog karaktera, osobito one koje nastanu zbog iznenadnog oštećenja ili onesposobljavanja ceste te privremena ograničenja i privremene zabrane u prometu i ti se znakovi moraju ukloniti čim prestanu razlozi zbog kojih su postavljeni.

Ovim je odredbama zakona istaknut sigurnosni značaj

prometne signalizacije.  
Da bi se to provelo  
potrebna su stručna  
znanja i realne  
sigurnosne procjene  
stanja na cesti.

4. Osnivanjem Hrvatske  
komore inženjera  
tehnologije prometa i  
transporta, značajno su  
podignuti sigurnosni  
standardi na području  
prometnog inženjerstva.  
Uvedena su jasna pravila  
za obavljanje stručnih  
poslova koji su vezani za  
poslove prometne  
sigurnosti što se posebno  
odnosi na poslove  
projektiranja prometne  
signalizacije koja je  
neizostavna sigurnosna  
komponenta.

Prihvatanje i propisivanje  
tipskih ili shematskih  
prometnih rješenja ili  
elaborata predstavlja ne  
samo obezvrjeđivanje  
Komore i stručnih znanja  
ovlaštenih inženjera  
cestovnog prometa, nego  
i izravno zanemarivanje  
značaja sigurnosti  
prometa na cestama. To  
može rezultirati  
prometnim nesrećama s  
materijalnim štetama ili  
ljudskim žrtvama.

5. U godinama kada  
bilježimo povećanje  
stupnja sigurnosti na  
cestama u Republici  
Hrvatskoj, čemu su  
ovlašteni inženjeri  
cestovnog prometa i  
Komora kroz svoje  
djelatnosti dali izuzetan  
doprinos, uvođenje  
shematskih ili tipskih  
rješenja kod postavljanja  
privremene prometne  
signalizacije nedvojbeno



predstavlja prometno sigurnosni presedan i anakronizam.

Osim toga, na taj način se ne provode ciljevi Nacionalnog programa sigurnosti prometa na cestama kojega je donijela Vlada Republike Hrvatske na sjednici 14. travnja 2011. godine.

Okvir za Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa RH temelji se na odredbama i smjernicama Moskvske deklaracije iz 2009. godine, Deklaraciji Ujedinjenih naroda 62/244 iz ožujka 2010. godine i na temelju toga usvojenom 4. Akcijskom programu Europske komisije.

Jedan od kvalitativnih ciljeva Nacionalnog programa je izrada posebnih rješenja za razvoj infrastrukture kako bi se zaštitili svi sudionici u prometu. Alat za provedbu ovoga cilja je i prometna signalizacija, ali samo ako je stručno i kvalitetno projektirana, izrađena i postavljena.

6. Postavljanje shematske privremene prometne signalizacije će sigurno donijeti izostanak izlaska na teren od strane stručnih osoba, tako da će se prometna signalizacija postavljati „iz ureda“, bez uvida u stanje na terenu. To će negativno utjecati na samo postavljanje signalizacije na terenu, jer zbog loših procjena, mogućih okolnih objekata i građevinskih elemenata same ceste, signalizaciju jednostavno neće biti moguće fizički postaviti.

To će potaknuti improvizacije bez stručnog nadzora,

odstupanje od tipskih rješenja i smanjenje sigurnosti i protočnosti prometa.

Osim toga, nitko od ovlaštenih inženjera u takvim uvjetima ne može preuzeti odgovornost za prometno rješenje i ovjeriti ili potpisati to tipsko rješenje.

7. Općenito, odvijanje prometa u uvjetima raznih ograničenja ili zabrana uvjetovanih gradilištem, predstavlja složene, potencijalno opasne i rizične situacije u prometu koje od vozača iziskuju pojačane napore i koncentraciju. Da bi se te opasne situacije izbjegle i smanjile, potrebno je vozaču dati jasnu, pravovremenu i nedvosmislenu obavijest o događajima na cesti.

8. Postavljanje privremene prometne signalizacije koje će biti u funkciji sigurnog i mobilnog odvijanja prometa je moguće samo uz izradu konkretnih prometnih projekata ili prometnih rješenja utemeljenih na točno utvrđenim građevinskim i geometrijskim elementima ceste kao i osnovnim veličinama prometnog toka.

9. Ukoliko se pak uvode shematska rješenja, treba ih biti više, a ne samo šesnaest (u Sloveniji ih ima oko 100), treba donijeti Pravilnik o privremenoj prometnoj signalizaciji, a svakako je potrebno propisati da tipska rješenja mora odabrati i nadzirati ovlašteni inženjer cestovnog prometa.

		Sve ostalo predstavlja improvizaciju koje je opasna za sigurno odvijanje prometa.		
Hrvatski Telekom d.d.	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA	<p>Hrvatski Telekom d.d. (dalje: HT) u potpunosti podržava te pozdravlja predložene izmjene Zakona o cestama kojima se predlaže brisanje važećih odredbi čl.86. st. 2., 3. i 4. Predloženim brisanjem ukida se diskriminacija u plaćanju naknada za korištenje cesta između subjekta javnog i privatnog prava.</p> <p>Nadalje, s obzirom da je čl.3. Zakona o elektroničkim komunikacijama propisano da je elektronička komunikacijska infrastruktura (EKI) od interesa za Republiku Hrvatsku, HT je mišljenja da je u svrhu daljnje gradnje i korištenja EKI potrebno izmijeniti iznose naknada koje su definirane Odlukom o visini naknade za osnivanje prava služnosti i prava građenja na javnoj cesti (Odluka) na način da se visina naknade za pravo služnosti vodova na javnoj cesti utvrdi u jedinstvenom iznosu jednakom iznosu koji je danas određen Odlukom u čl.3.t.a) te da se ponovo uvedu količinski popusti ukinuti Odlukom iz 2014. godine. Također, potrebno je osigurati plaćanje naknade od strane svih osoba ovlaštenih upravljati infrastrukturom određenom Odlukom neovisno o tome da li su subjekti javnog ili privatnog prava.</p>	Primljeno na znanje	Poštovani, Vaš komentar je zaprimljen.

		<p>Dodatno, HT je mišljenja da je potrebno izmijeniti i čl.4. Odluke na način da se osigura da se naknada za pravo služnosti radi postavljanja elektroničke komunikacijske opreme (antenskih i sličnih uređaja i opreme) na javnoj cesti ne plaća u slučajevima postavljanja navedene opreme u tunelima. Razlog tome je što postavljanje navedene opreme u tunelima doprinosi sigurnosti prometa na cestama, zaštiti ljudskih života te omogućuje pravovremenu komunikaciju u slučaju prometnih nesreća te drugim izvanrednim situacijama.</p> <p>U svrhu postizanja potpune ravnopravnosti između subjekata javnog i privatnog prava u plaćanju naknada za korištenje javnih površina, apeliramo prema Ministarstvu pomorstva, prometa i infrastrukture, kao ministarstvu nadležnom za razvoj EKI, da inicira pokretanje aktivnosti potrebnih za ukidanje Zakona o uređenju imovinskopravnih odnosa u svrhu izgradnje infrastrukturnih građevina te čl.24. st.1. t. c) i d) Zakona o poljoprivrednom zemljištu pred tijelima u čijoj se nadležnosti izmjena navedenih propisa nalazi.</p> <p>U Zagrebu, 09. lipnja 2015.g.</p> <p>Hrvatski Telekom d.d.</p>		
Nezavisni cestarski sindikat	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA	S obzirom na povezanost materije i međusobnu uvjetovanost predloženih izmjena Zakona o	Odbijen	Navedeni prijedlog se ne prihvaća iz razloga što se ovim Prijedlogom Zakona o izmjenama i

cestama i prijedloga Zakona o postupku razduživanja strateških trgovačkih društava Hrvatske autoceste d.o.o. i Autocesta Rijeka-Zagreb d.d. privatizacijom trgovačkog društva Hrvatske autoceste održavanje i naplata cestarine d.d. putem inicijalne javne ponude (IPO) ovim putem šaljemo zajedničke komentare koji se odnose na oba prijedloga zakona.

Vlada RH predloženim Zakonom o postupku razduživanja strateških trgovačkih društava Hrvatske autoceste d.o.o. i Autocesta Rijeka-Zagreb d.d. privatizacijom trgovačkog društva Hrvatske autoceste održavanje i naplata cestarine d.d. putem inicijalne javne ponude (IPO) želi postići nekoliko ciljeva, najvažniji od kojih je razduživanje HAC-a d.o.o. i ARZ-a d.d. zbog nemogućnosti navedenih društava da uredno podmiruju kreditne obveze. Razduživanje HAC-a d.o.o. i ARZ-a d.d. bi se postiglo na način da bi se društvo ARZ d.d. ugasilo, a njegova imovina prenijela u vlasništvo Republike Hrvatske te bi se pritom sukladno Zakonu o cestama povjerilo HAC-u d.o.o. na upravljanje. HAC d.o.o. bi potom pretvorio društvo HAC-ONC d.o.o. u svojem vlasništvu u dioničko društvo te bi u tako restrukturiranom društvu koje ne bi sadržavalo obaveze HAC-a, HAC d.o.o. prodajom 60% udjela u HAC-ONC d.d. stekao 1,5 milijardi kuna

dopunama Zakona o cestama ne reguliraju pitanja koje bi trebala biti predmetom državnog referenduma. U skladu s propisima, donošenje ovih zakonskih izmjena predlaže Vlada Republike Hrvatske, a odluku o prihvatanju istih donosi Hrvatski sabor.

koji bi mogli pomoći pri restrukturiranju i otplati kreditnih zaduženja tog društva. HAC-ONC d.d. bi također prema projekcijama Vlade kao predlagatelja, trebao biti iznimno profitabilna firma koja bi kroz porezne prihode uplaćene kroz poslovanje trebalo pomoći društvu HAC d.o.o i pri otplati preostalih kreditnih zaduženja.

Međutim, prijedlog zakona, baš kao i cijeli plan otplate kreditnih zaduženja putem privatizacije poduzeća HAC-ONC d.d. iz cijelog niza razloga ne predstavljaju adekvatna rješenja za rješavanje problema duga autocesta niti odgovarajući model upravljanja autocestama koje su i po Zakonu o cestama javno dobro u općoj upotrebi. U nastavku ćemo iznijeti osnovne argumente koji potkrijepljuju našu tvrdnju.

Prije toga ipak spominjemo i jednu pozitivnu stvar koju zakon predlaže, a to je ukidanje društva ARZ d.d. i prijenos njegove imovine Republici Hrvatskoj te sukladno Zakonu tada i davanje njegove bivše imovine na upravljnje HAC-u d.o.o. Naime, društvo ARZ d.d. koje upravlja dionicom autoceste Zagreb-Rijeka je upravo kao i HAC d.o.o., javno poduzeće koje se bavi upravljanjem i održavanjem autocestama. S obzirom na sličnost poslova održavanja i upravljanja, baš kao i na već postojeću integriranost sustava naplate cestarine, ne postoji niti jedan razlog

zašto se poduzeće ARZ d.d. ne bi pripojilo HAC-u s ciljem objedinjavanja usluga koja su ta poduzeća pružala, povećanja efikasnosti, smanjivanja troškova kroz ukidanje dupliranja organizacijskih struktura i resursa, niže troškove poslovanja te ujednačavanja razine kvalitete pruženih usluga. Plan pripajanja poslovanja društva ARZ d.d. HAC-u d.o.o. na način predložen Zakonom je dobro zamišljen i koristan za poboljšavanje procesa upravljanja autocestama.

Međutim smatramo da taj proces treba ići i korak dalje. HAC d.o.o. je kao organizacija osnovana s ciljem ubrzane gradnje autocesta. S obzirom da je tu funkciju uspješno dovršio, ne postoji više potreba za zadržavanjem HAC-a d.o.o. kao zasebne organizacije te predlažemo da se on na isti način (kao i društvo ARZ d.d. društvu HAC d.o.o.) pripoji društvu Hrvatske ceste d.o.o. s ciljem racionalizacije troškova upravljanja, povećanjem efikasnosti i općenito objedinjavanjem upravljanja cestama na području Republike Hrvatske.

Glavni problem drugog dijela zakona koji se odnosi na prodaju udjela u poduzeću HAC-ONC d.d. je strateške naravi koja za sobom povlači cijeli niz negativnih ekonomskih posljedica. Primjedbe navodimo i obrazlažemo detaljno u nastavku:

1. Zatvaranje poslovnog

modela i ekonomska računica gradnje autocesta ne smije se temeljiti na prihodima ostvarenima od naplate cestarine i drugih direktnih usluga pruženih na području autoceste kao javnog dobra

Pogrešno je autoceste promatrati iz konteksta financijskog poslovanja poduzeća koje se bavi njegovom izgradnjom, održavanjem i upravljanjem. Naime, razlog zbog kojeg države grade autoceste nije poslovni pothvat pri kojem će se pokrenuti poduzetnički posao koji će ujedno kreirati dobru zaradu za vlasnika kroz direktne prihode ostvarene kroz naplatu cestarine i popratne usluge (koncesije za benzinske postaje, restorane, naknade za prijevoz specijalnog tereta i sl.). U ekonomskom kontekstu autoceste imaju mnogo širu ulogu kroz širenje potencijala društvenog i ekonomskog razvoja područja kroz koja prolaze. Od skraćivanja vremena transporta roba, mogućnosti kreiranja disperziranih proizvodnih i distribucijskih kapaciteta u krajevima u kojima to ranije nije bilo moguće, unapređenja poslovanja postojećih poduzeća koji na temelju nove infrastrukture mogu ponuditi nove ili bolje proizvode i usluge, preko razvoja turizma i mogućnosti razvoja novih turističkih destinacija pa do poboljšanja dostupnosti javnih usluga u prije teže dostupnim područjima (policija, hitna pomoć, vatrogasci,



gorska služba spašavanja, hitne intervencije i sl. ). Ekonomska korist od svih tih aktivnosti kroz povećanje ekonomske aktivnosti i pripadajuću naplatu poreza višestruko nadmašuje korist koja se može ostvariti pukom naplatom na naplatnim kućicama te se svakako treba uzeti u obzir pri izradi svih studija vezanih uz poslovanje autocesta, a prije donošenja odluka o njihovom financiranju i načinu njihovog upravljanja. Različita istraživanja pokazuju da je multiplikatorski efekt ulaganja u gradnju autocesta blizu 3x što je skoro dvostruko veći nego očekivani efekt javnih investicija iz raspoložive literature (Sylvain Leduc and Daniel Wilson, Highway Grants: Roads to Prosperity?, FRBSF Economic Letter, 2012-35). Države koje na taj integrirani način pristupaju izgradnji i financiranju autocesta su najčešće i u potpunosti odustale od naplate cestarina građanima (Njemačka, Nizozemska, Belgija, Luksemburg), a usprkos tome imaju najrazvijenije sustave autocesta u Europi. Države koje imaju uhodane naplate cestarine su uglavnom tranzitne države i države s velikim udjelom prometa stranaca u turističke svrhe, međutim niti kod njih taj prihod nije dovoljan da pokrije troškove gradnje autocesta niti se to od njega očekuje.

2. Društva HAC d.o.o. i ARZ d.d. nisu ekonomski

operateri koji djeluju na tržištu jer nema mogućnosti konkurencije pri pružanja usluga vožnje autocestama, ne postoji mogućnost uvođenja paralelne (tržišne) infrastrukture te je i odredbama Zakona o cestama jasno da se radi o poduzećima koja upravljaju javnim dobrom te samim time imaju poseban položaj u odnosu na poduzeća koja posluju slobodno na tržištu.

U obrazloženju motiva za donošenje zakona se navodi potreba ukidanja trenutnih vladinih potpora društvima HAC d.o.o. i ARZ d.d. zbog toga jer se, prema mišljenju predlagatelja, radi o ekonomskim operatorima koji djeluju na tržištu te da sukladno tome i pravilima EU ne mogu biti korisnici državnih potpora.

Smatramo da predlagatelj zakona u ovom slučaju kreće od pogrešnih postavki. Naime, prema članku 3., stavak 1. Zakona o cestama, javne ceste su javno dobro u općoj uporabi i u vlasništvu Republike Hrvatske. Zbog same njihove prirode u hrvatskoj pravnoj praksi, javnim dobrima mogu upravljati država i jedinice lokalne odnosno područne (regionalne) samouprave, javne ustanove (muzeji, arhivi, knjižnice), te posebna javna poduzeća (Dr. sc. Mario Jelušić, Javno vlasništvo u pravnom sustavu Republike Hrvatske, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu » God. 46 (2009), Broj 1 (91)), koje bi u slučaju

autocesta bili HAC d.o.o. i ARZ d.d. Osim toga, zbog samog karaktera javnog dobra, teško je zamislivo da postoji alternativna autocesta kojom bi upravljao neki drugi – tržišno orijentirani operater što također ukazuje na nelogičnost argumenta predlagatelja da se u slučaju autocesta i društava HAC d.o.o. i ARZ d.d. radi o društvima koja posluju na tržištu i po tržišnim principima.

Smatramo da zbog navedenih razloga argumentacija o nužnosti privatizacije društva HAC-ONC d.d. s ciljem sprečavanja primanja državnih potpora od strane tih poduzeća je bespredmetna i da bi se trebalo fokusirati na jasno pozicioniranje autocesta kao javnog dobra te jačanje javnog poduzeća koji njima upravlja (HAC d.o.o. ili HC d.o.o.) kao odgovornog i učinkovitog upravljača tim javnim dobrom.

Nadalje, predlagatelj kroz cijeli prijedlog Zakona operira s krivom pretpostavkom da je bilo koja poslovna odluka s financijskim posljedicama oblik državne potpore u slučaju da dolazi od poduzeća u vlasništvu države. U tom smislu zanemaruje se činjenica da je za utvrđivanje prisutnosti državne potpore potrebno napraviti tzv. test racionalnog privatnog investitora. Samo ona postupanja države kao vlasnika koje u jednakoj situaciji ne bi poduzeo i racionalni privatni investitor mogu biti okarakterizirana kao postupanja na koju se

primjenjuju pravila o državnim potporama. Cijeli prijedlog zakona utemeljen je na pretpostavci da je državnu potporu potrebno pod svaku cijenu izbjeći jer ista nije dozvoljena. Međutim, u onim situacijama koje potpadaju pod pravila o državnim potporama potrebno je napraviti daljnje testove da bi se utvrdilo je li utvrđena državna potpora dopuštena ili nije (što uključuje i neke daljnje korake i postupke u koje je uključena i Europska Komisija). U slučaju usluga od općeg ekonomskog interesa, kao što je primjer u predmetnom slučaju, prije svega radi se o tzv. Altmark testu, odnosno o četiri kriterija koja moraju biti zadovoljeni da bi državna potpora bila dopuštena. Navedeni kriteriji razvijeni su u presudi Europskog suda pravde C-280/00. Predlagatelj u obrazloženju prijedloga zakona nije proveo navedeni test već na paušalan način procjenjuje da bi zakonsko rješenje koje bi na bolji način zaštitilo interes Republike Hrvatske bilo nedopušteno s aspekta državne pomoći. Međutim, upravo pristupom usvojenim u prijedlogu Zakona predlagatelj riskira da povrijedi propise o državnim potporama. Naime, prema relevantnoj sudskoj praksi (C-288/11 P) gradnja infrastrukture (u konkretnom slučaju cestovne infrastrukture) preduvjet je obavljanja

kasnije djelatnosti te je s njom neodvojivo povezana. U tom smislu, prijedlog kojim se nepokriveni troškovi ulaganja u cestovnu infrastrukturu prebacuju na teret države, a od istih se oslobađa operator te infrastrukture (u konkretnom slučaju predlaže se da to bude HAC-ONC d.d. u većinskom privatnom vlasništvu), može predstavljati nedopštenu državnu potporu takvom operatoru cestovne infrastrukture tj. potencijalnom HAC-ONC d.d.-u.

3. Prodaja društva HAC-ONC d.d. privatnim investitorima nije racionalan način rješavanja duga poduzeća HAC d.o.o. i ARZ d.d. jer bi direktni prihodi od korištenja autocesta od strane poduzeća HAC d.o.o. ili povezanog poduzeća HAC-ONC d.o.o. srednjeročno i dugoročno bili veći izvor prihoda za otplatu duga od prihoda ostvarenih posredno kroz porezne prihode i naknade.

Prema izračunima predlagača poduzeće HAC-ONC d.d. bi trebalo biti visoko profitabilno poduzeće koje će godišnje samo od poreza na dobit uprihoditi oko 33 milijuna EUR godišnje što znači da bi godišnja dobit trebala iznositi oko 165 milijuna EUR koji bi pod pretpostavkom podjednako efikasnog upravljanja mogli značajno poboljšati sposobnost otplate postojećeg duga u

odnosu na situaciju u kojoj se taj dug treba vraćati većim dijelom iz drugih izvora. Neracionalnost odluke o prodaji poduzeća HAC-ONC s ciljem ostvarenja dodatnih prihoda u iznosu od 1,5 milijardi EUR koji bi mogli biti iskorišteni za otplatu duga, je tim više vidljiva ukoliko se primijeti da se tim iznosom ne pokriva ukupni iznos duga koji trenutno iznosi nešto više od 4 milijarde eura tako da najveći dio duga i dalje ostaje obaveza države s bitno smanjenim mogućnostima njegovog financiranja od strane prihoda samih autocesta nakon prodaje poduzeća ovlaštenog za upravljanje njima. Ukoliko bi se prihvatio model po kojem se upravljanje autocestama ne tretira kao tržišna poslovna aktivnost, država bi bila u mogućnosti naći povoljnije i kvalitetnije načine reprograma postojećeg kratkoročnog duga i njegovo pretvaranje u dugoročni kako bi se značajniji udio dospelih obaveza mogao financirati iz vlastitih prihoda proizašlih kroz upravljanje autocestama kao javnim dobrom.

4. Predaja 3% udjela u društvu HAC-ONC d.d. Fondu hrvatskih branitelja te pravo prvokupa do 57% udjela u društvu građanima RH nije racionalna ekonomska investicija koja je u interesu tih skupina zbog procikličnog karaktera navedene investicije.

Privatni investitori u društvo HAC-ONC d.d. kao svoj primarni interes

za kupnju udjela u društvu vide mogućnost ostvarivanja financijskog povrata na svoju investiciju. Financijski povrat se može ostvariti kroz racionalizaciju i uštede u poslovanju te kroz povećanje prihoda kroz povećanje cijena i količine naplaćenog prometa na autocestama. Valja primijetiti da su uštede u poslovanju uzrokovane troškovima održavanja i povećanje prihoda kroz povećanje količine prometa međuovisni jer kroz povećanje prometa dolazi i do povećanja troškova održavanja tako da se ti ciljevi međusobno isključuju. Prema tome kao jedina preostala mogućnost ostaje povećanje cijena usluga koje će najvećim dijelom zahvatiti građane RH (uključujući i branitelje), a koji su i predloženi kupci udjela društva HAC-ONC d.d. Taj prociklički odnos direktno negativno utječe na troškove korisnika autocesta (odnosno budućih imatelja udjela u društvu HAC-ONC d.d.-a) koji zauzvrat dobivaju eventualne indirektno benefite kroz možebitno povećanje isplate dividendi sukladno njihovom suvlasničkom udjelu. Racionalni investitori bi u takvom ulaganju vidjeli znatan rizik te ne bi takvo ulaganje smatrali povoljnim i privlačnim.

5. Kupnja udjela u društvu HAC-ONC d.d. od strane dijela strukturnih investitora (domaći mirovinski fondovi) ne predstavlja racionalnu investiciju koja na najbolji

mogući način štiti  
interese imatelje njihovih  
udjela

Prema planu  
predlagatelja, znatan udio  
u društvu HAC-ONC d.d.  
bi trebao biti ponuđen i  
institucionalnim  
investitorima među kojima  
se kao najizgledniji  
kandidati spominju  
domaći mirovinski  
fondovi. Zbog  
argumentacije slične onoj  
iz prethodne točke jer se i  
u ovom slučaju radi o  
procikličkom financijskom  
odnosu u kojemu su  
interesi mirovinskih  
fondova maksimizacija  
dobiti ostvarene u društvu  
HAC-ONC d.d., a koja se  
može prije svega postići  
povećanjem cijene  
usluga. Istovremeno  
povećanje cijene usluga  
će najvećim dijelom biti  
ostvaren kroz povećanje  
troškova korisnika  
autocesta među kojima je  
upravo najznačajnija  
skupina radno aktivnog  
stanovništva Hrvatske, a  
koji su ujedno i imatelji  
udjela u mirovinskim  
fondovima. Prema tome  
korisnici mirovinskih  
fondova će imati izravne  
dodatne troškove koji će  
se akumulirati u  
mirovinskim te će se u  
idealnom slučaju prenijeti  
u vrijednost budućih  
mirovina međutim bez  
bilo kakve novostvorene  
dodane vrijednosti. Takav  
financijski transfer bi bio  
prihvatljiv jedino u slučaju  
da je investicija  
mirovinskog fonda  
uložena u infrastrukturu  
koja stvara direktne  
benefite korisnicima  
mirovina (poput domova  
umirovljenika, stvaranja  
infrastrukture za  
poboljšanje socijalnih i



drugih usluga za osobe starije životne dobi što u ovom konkretnom primjeru nije slučaj). Zbog toga smatramo da kupnja udjela u društvu HAC-ONC d.d. ne predstavlja racionalnu investiciju za domaće mirovinske fondove.

Zaključno, predlaže se da se prijedlog zakona izmjeni na način da se članak 19. briše, te da se dodaju novi članci 19. i 20. u slijedećem tekstu:

“Članak 19.

Nakon usvajanja konačnog prijedloga ovog Zakona u Hrvatskom saboru o njegovom će usvajanju Hrvatski sabor raspisati državni referendum.

Članak 20.

Ovaj Zakon stupa na snagu danom utvrđenja rezultata državnog referenduma iz članka 17. ovog Zakona, pod uvjetom da se za njegovo usvajanje izjasnila većina izašlih birača.”

Naime, Ustavni sud je svojom odlukom broj U-VIIR-1158/2015 od 21. travnja 2015. godine u III. točki izreke obvezao Vladu Republike Hrvatske da u slučaju pokretanja novog postupka za sklapanje istog ili bitno sličnog pravnog posla (naš nalgasak) od kojeg je Vlada RH odustala Odlukom o prestanku važenja Odluke o davanju suglasnosti na prijedlog modela monetizacije javnog duga vezanog uz društva Hrvatske

autoceste d.o.o. i  
Autocesta Rijeka - Zagreb  
d.d. kroz dodjelu  
koncesije za upravljanje i  
održavanje autocesta  
(klasa: 022-03/15-04/139,  
ur. broj: 50301-05/18-15-1  
od 16. travnja 2015.),  
uvaži činjenicu da je riječ  
o odluci za koju birači  
smatraju da bi trebala biti  
donesena na  
referendumu.  
Predmetnim prijedlogom  
zakona nesumnjivo se  
radi o raspolaganju  
pravom upravljanja  
hrvatskim autocestama  
koje je bitno slično tom  
istom raspolaganju putem  
pravnog posla koncesije.  
Naime, predmet oba  
pravna posla je  
dodjeljivanje poslova iz  
predmeta poslovanja  
Hrvatskih autocesta d.o.o.  
trećim pravnim  
subjektima koje da sada  
nisu bile ovlaštene  
obavljati navedene  
poslove - u slučaju  
namjeravane koncesije  
koncesionaru, a u  
predmetnom slučaju  
društvu HAC-ONC d.d..  
Kao prilog navedenoj  
tvrđnji navodimo izvadak  
iz studije koju je za  
potrebe Vlade Republike  
Hrvatske izradio savjetnik  
za usluge monetizacije  
javnog duga vezanog uz  
društva Hrvatske  
autoceste d.o.o. i  
Autocesta Rijeka-Zagreb  
d.d. Temeljem prijedloga  
Savjetnika Vlada RH  
usvojila je na svojoj 102.  
sjednici 4. srpnja 2013.  
godine Odluku o davanju  
suglasnosti na prijedlog  
modela monetizacije  
javnog duga vezanog uz  
društva Hrvatske  
autoceste d.o.o. i  
Autocesta Rijeka-Zagreb  
d.d. kroz dodjelu  
koncesije za upravljanje i

održavanje autocesta. U navedenoj studiji u poglavlju 4. "Opcije monetizacije" pod točkom 4.1. naslova "Razmotrene opcije" navodi se, među ostalim, i sljedeće:

"(...)  
Privatizacija operatera autocesta  
Privatizacija (uključujući moguću inicijalnu javnu ponudu) HAC-a i/ili ARZ-a ili njihovog slijednika za naplatu cestarine i upravljanje i održavanje HAC ONC-a razmotrena je i odbačena pod pretpostavkom da bi MPPI svejedno morao zaključiti konačni ugovor o koncesiji s privatiziranim društvom, zbog čega bi se bit transakcije na kraju opet svela na koncesiju. (...)"

Iz citiranog nesumnjivo slijedi da se u oba pravna posla bit transakcije svodi na ustupanje (koncesiju) upravljanja i održavanja odnosno da se i u slučaju privatizacije operatera inicijalnom javnom ponudom radi o pravnom poslu koji je bitno sličan koncesiji.

<p>Hr. komora inženjera tehnologije prometa i transporta</p>	<p>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, OCJENA STANJA I OSNOVNA PITANJA KOJA SE TREBAJU UREDITI ZAKONOM TE POSLJEDICE KOJE ĆE DONOŠENJEM ZAKONA PROISTEĆI</p>	<p>U dijelu izrade i operacionalizacije prometnih rješenja neprijeporna je uloga prometne struke. Prilikom navođenja osnovnih pitanja koja se trebaju urediti zakonom zanemarena je važnost postojanja prometnih elaborata i njihova svrha. Postojanja prometnih elaborata jest da se njima na terenu u životnim situacijama osiguravaju najbolja i najsigurnija prometna rješenja koja izrađuju, predlažu i za koja odgovaraju stručnjaci s potrebnim kvalifikacijama, odnosno prometni stručnjaci. Isključivo prometni stručnjaci su oni koji mogu donositi meritorne odluke u domeni analize prometnih tokova i utvrđivanja sigurnosnih pokazatelja. Svako drugačije rješenje bi isključivalo kompetencije prometnih stručnjaka. Iz određenih predloženih izmjena i dopuna predmetnog Prijedloga vidljivo je da je to zanemareno.</p>	<p>Primljeno na znanje</p>	<p>S obzirom da nije bilo konkretnih prijedloga na ovaj Prijedlog Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o cestama ipak navodimo da je članak 6. Prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o cestama promijenjen tako da konačan prijedlog članka 6. glasi: „U članku 62. stavku 1. iza riječi: „sukladno prometnom elaboratu“ dodaju se riječi: „odnosno standardnim shemama regulacije prema propisu iz članka 17. stavka 4. podstavka 3. ovog Zakona.“</p>
--	---	--	----------------------------	---

Markiva projekt d.o.o.	<p>OCJENA STANJA I OSNOVNA PITANJA KOJA SE TREBAJU UREDITI ZAKONOM TE POSLJEDICE KOJE ĆE DONOŠENJEM ZAKONA PROISTEĆI,</p> <p>b) Osnovna pitanja koja se trebaju urediti ovim Zakonom</p>	<p>U uvodnom dijelu nije naveden razlog za izmjenu članka 62., odnosno nije jasno zašto je poslovanje Hrvatskih autocesta d.o.o., plaćanje cestarine, nadzor i kontrola izvanrednog prijevoza osnova za izmjenu članka 62.</p>	Primljeno na znanje	<p>Članak 6. Prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o cestama je promijenjen tako da konačan prijedlog članka 6. glasi: „U članku 62. stavku 1. iza riječi: „sukladno prometnom elaboratu“ dodaju se riječi: „odnosno standardnim shemama regulacije prema propisu iz članka 17. stavka 4. podstavka 3. ovog Zakona.“</p> <p>U skladu s navedenim dopunjeno je obrazloženje odredbi Zakona koje za članak 6. glasi: „Ovom se odredbom u članku 62. Zakona o cestama propisuje uspostava privremene regulacije prometa kod izvođenja radova i obavljanja aktivnosti na javnoj cesti prema propisu iz članka 17. stavka 4. podstavka 3. Zakona o cestama. Naime, člankom 17. stavkom 4. podstavkom 3. Zakona o cestama je ministar pomorstva, prometa i infrastrukture ovlašten donijeti propis o načinu označavanja i osiguranja radova na cesti, kojim se uz ostalo određuju i standardne sheme regulacije. U slučajevima za koje nisu predviđene standardne sheme regulacije, privremena regulacija prometa postavlja se prema prometnom elaboratu.“</p>
------------------------	--	--	---------------------	--

<p>Markiva projekt d.o.o.</p>	<p>TEKST NACRTA PRIJEDLOGA ZAKONA S OBRAZLOŽENJEM Članak 6.</p>	<p>1. Iz članka nije jasno koje su to "standardne sheme regulacije"? Da li se to odnosi na sheme regulacija iz Pravilnika o ophodnji javnih cesta (NN 75/14) koje su primjenjive na autocestama i brzim cestama dok za većinu slučajeva na svim ostalim cestama predmetne sheme nisu primjenjive? 2. Tko je odgovorna osoba koja određuje specifične uvjete i okolnosti o nemogućnosti primjene standardnih shema regulacije?</p>	<p>Primljeno na znanje</p>	<p>Navodimo da je članak 6. Prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o cestama promijenjen tako da konačan prijedlog članka 6. glasi: „U članku 62. stavku 1. iza riječi: „sukladno prometnom elaboratu“ dodaju se riječi: „odnosno standardnim shemama regulacije prema propisu iz članka 17. stavka 4. podstavka 3. ovog Zakona.“ Standardne sheme regulacije biti će definirane novim provedbenim propisom, a do tada se privremena regulacija prometa uspostavlja sukladno prometnom elaboratu. O mogućnosti primjene standardnih shema regulacije odlučuje upravitelj ceste.</p>
<p>Promet i prostor d.o.o.</p>	<p>TEKST NACRTA PRIJEDLOGA ZAKONA S OBRAZLOŽENJEM Članak 6.</p>	<p>Iz navedenog prijedloga dopune odredbe članka 62. na način da se iza članka 1. doda novi stavak, koji propisuje da se „Kod izvođenju radova i obavljanja aktivnosti iz stavka 1. ovog članka privremena regulacija prometa uspostavlja postavljanjem odgovarajućih prometnih znakova prema standardnim shemama regulacije.“, nije razvidno da li se shematske regulacije koje se na ovaj način uvode odnose na regulacije iz Pravilnika o ophodnji javnih cesta („Narodne novine“, broj 75/14). Ukoliko je tome tako, tada ozbiljan problem predstavlja činjenica da su u navedenom Pravilniku navedene shematske regulacije u većini slučajeva primjenjive</p>	<p>Primljeno na znanje</p>	<p>S obzirom da nije bilo konkretnih prijedloga na ovaj Prijedlog Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o cestama, ipak navodimo da je članak 6. Prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o cestama promijenjen tako da konačan prijedlog članka 6. glasi: „U članku 62. stavku 1. iza riječi: „sukladno prometnom elaboratu“ dodaju se riječi: „odnosno standardnim shemama regulacije prema propisu iz članka 17. stavka 4. podstavka 3. ovog Zakona.“</p>

samo za autoceste i brze ceste.

S obzirom da navedena predložena izmjena Zakona podrazumijeva upotrebu standardiziranih shema regulacija koje sadrži Pravilnik o ophodnji javnih cesta, izvjesno je da će se velika većina privremenih regulacija nastojati uklopiti upravo u samo 16 postojećih regulacija koje navedeni Pravilnik sadrži, a što nije dobro niti s aspekta pronalaženja najboljih prometnih rješenja niti s aspekta sigurnosti odvijanja prometa i transporta.

#### RJESENJE I UPUTA

Članak 62. se ni u kojem slučaju ne smije mijenjati dok se ne donese Pravilnik o privremenoj regulaciji prometa i označavanju te osiguranju radova na cestama sukladno odredbi članka 17. stavka 4. Zakona o cestama što je Ministarstvo bilo dužno donijeti u roku od 6 mjeseci od donošenja Zakona o cestama, što do danas nije učinjeno.

Upravo izradom prometnog elaborata osigurava se sigurno odvijanje prometa, te nesmetano izvođenje radova ili obavljanje drugih aktivnosti na cesti.

ProjektLab d.o.o.	TEKST NACRTA PRIJEDLOGA ZAKONA S OBRAZLOŽENJEM Članak 6.	Spomenute 'standardne sheme regulacije', ukoliko se misli na regulacije unutar važećeg Pravilnika o ophodnji javnih cesta (N.N.75/2014) ili unutar nekog drugog Pravilnika u fazi izrade, vrlo se rijetko mogu koristiti kao takve. U gotovo svim slučajevima neophodne su dodatne modifikacije i prilagodbe na specifične uvjete na terenu. Stoga je više nego suvišno i pogrešno navoditi da je samo u specifičnim uvjetima i okolnostima potrebno izraditi prometni elaborat. Dakle, prijedlog izmjena i dopuna predmetnog zakona, unutar navedenog članka, predstavlja nepotpuno i sa stajališta struke krajnje neprihvatljivo rješenje. Uza sve negativne posljedice na sigurnost prometa, u nezavidnu situaciju bili bi stavljeni i Upravljači prometne infrastrukture jer bi morali donositi odluke bez detaljne tehničke dokumentacije.	Primljeno na znanje	S obzirom da nije bilo konkretnih prijedloga na ovaj Prijedlog Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o cestama, ipak navodimo da je članak 6. Prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o cestama promijenjen tako da konačan prijedlog članka 6. glasi: „U članku 62. stavku 1. iza riječi: „sukladno prometnom elaboratu“ dodaju se riječi: „odnosno standardnim shemama regulacije prema propisu iz članka 17. stavka 4. podstavka 3. ovog Zakona.“
Jozo Šitum	TEKST NACRTA PRIJEDLOGA ZAKONA S OBRAZLOŽENJEM Članak 6.	1. Shematske regulacije su propisane Pravilnikom o ophodnji javnih cesta (NN75/2014). Ima ih ukupno šesnaest i nalaze se u prilogu Pravilnika (1 – 16).  Međutim, Pravilnikom o ophodnji javnih cesta su uređena pravila za ophodnju javnih cesta koja se odnose na uspostavu ophodnje, ophodare, opremu za ophodnju, mjere za zaštitu javnih cesta i prometa te radove, radnje i druge aktivnosti koje obavlja ophodar.	Primljeno na znanje	S obzirom da nije bilo konkretnih prijedloga na ovaj Prijedlog Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o cestama, ipak navodimo da je članak 6. Prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o cestama promijenjen tako da konačan prijedlog članka 6. glasi: „U članku 62. stavku 1. iza riječi: „sukladno prometnom elaboratu“ dodaju se riječi: „odnosno standardnim shemama regulacije prema propisu iz članka 17. stavka 4. podstavka 3. ovog Zakona.“



Dakle, radi se o tipskim regulacijama koje postavljaju ophodari kada obavljaju redovne – svakodnevne poslove za zaštitu odnosno održavanje javnih cesta. To se može primijeniti samo na neke radove koji ne trpe odgodu, kada ophodar mora žurno postupiti zbog izvanrednih događaja kao što su odroni, prometne nesreće, klizišta i slično, kako bi osigurao sigurno i protočno odvijanje prometa. U slučaju da ove vrste regulacija potraju dulje, nadzorni inženjeri trebaju izvršiti nadzor stanja na terenu i po potrebi poduzeti izradu prometnog elaborata odnosno korekcije postavljene privremene prometne signalizacije.

Navedene shematske regulacije su prilagođene za žurnu primjenu od strane ophodara kao osoba koje provode svakodnevne poslove održavanja cesta, ali ipak nemaju dovoljna stručna znanja niti ovlasti za samostalno planiranje postavljanja prometne signalizacije ili izradu elaborata za postavljanje prometnih znakova.

Nadalje, ovaj Pravilnik se odnosi samo na javne ceste. Prema Zakonu o cestama (NN 84/11, 18/13, 22/13, 54/13, 148/13 i 92/14) javne ceste su ceste razvrstane kao javne ceste sukladno ovom Zakonu, koje svatko može slobodno koristiti na način i pod uvjetima određenim ovim Zakonom i drugim propisima. To znači da se ove shematske regulacije ne

mogu primijeniti na nerazvrstane ceste (koje nisu razvrstane niti javne).

Bez obzira na lošiji stupanj tehničkog uređenja prometa na nerazvrstanim cestama, ove se ceste ne smiju zapostavljati prije svega zbog sigurnosnih razloga, jer je upravo na njima promet odvija u najlošijim i najsloženijim uvjetima.

2. Navedeni shematski prikazi ne predstavljaju prometni projekt ili prometni elaborat. Zakonom o sigurnosti prometa na cestama (NN 67/2008, 48/2010, 74/2011 i 80/2013), člankom 13, je propisano da se prometni znakovi, oprema i signalizacija na cestama postavljaju se na temelju prometnog projekta.

3. Prilikom postavljanja prometnih znakova, stalnih i privremenih, moraju se poštovati odredbe Zakona o sigurnosti prometa na cestama koje propisuju da se prometni znakovi postavljaju i održavaju tako da ih sudionici u prometu mogu danju i noću na vrijeme i lako uočiti te pravovremeno postupiti u skladu s njihovim značenjem. Ceste se moraju obilježavati propisanim prometnim znakovima kojima se sudionici u prometu upozoravaju na opasnost koja im prijete na određenoj cesti ili dijelu te ceste, stavljaju do znanja ograničenja, zabrane i obveze kojih se sudionici

u prometu moraju držati i daju potrebne obavijesti za siguran i nesmetan tok prometa. Prometnim znakovima moraju se obilježiti i opasnosti privremenog karaktera, osobito one koje nastanu zbog iznenadnog oštećenja ili onesposobljavanja ceste te privremena ograničenja i privremene zabrane u prometu i ti se znakovi moraju ukloniti čim prestanu razlozi zbog kojih su postavljeni.

Ovim je odredbama zakona istaknut sigurnosni značaj prometne signalizacije. Da bi se to provelo potrebna su stručna znanja i realne sigurnosne procjene stanja na cesti.

4. Osnivanjem Hrvatske komore inženjera tehnologije prometa i transporta, značajno su podignuti sigurnosni standardi na području prometnog inženjerstva. Uvedena su jasna pravila za obavljanje stručnih poslova koji su vezani za poslove prometne sigurnosti što se posebno odnosi na poslove projektiranja prometne signalizacije koja je neizostavna sigurnosna komponenta.

Prihvatanje i propisivanje tipskih ili shematskih prometnih rješenja ili elaborata predstavlja ne samo obezvrjeđivanje Komore i stručnih znanja ovlaštenih inženjera cestovnog prometa, nego i izravno zanemarivanje značaja sigurnosti

prometa na cestama. To može rezultirati prometnim nesrećama s materijalnim štetama ili ljudskim žrtvama.

5. U godinama kada bilježimo povećanje stupnja sigurnosti na cestama u Republici Hrvatskoj, čemu su ovlašteni inženjeri cestovnog prometa i Komora kroz svoje djelatnosti dali izuzetan doprinos, uvođenje shematskih ili tipskih rješenja kod postavljanja privremene prometne signalizacije nedvojbeno predstavlja prometno sigurnosni presedan i anakronizam. Osim toga, na taj način se ne provode ciljevi Nacionalnog programa sigurnosti prometa na cestama kojega je donijela Vlada Republike Hrvatske na sjednici 14. travnja 2011. godine. Okvir za Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa RH temelji se na odredbama i smjernicama Moskovske deklaracije iz 2009. godine, Deklaraciji Ujedinjenih naroda 62/244 iz ožujka 2010. godine i na temelju toga usvojenom 4. Akcijskom programu Europske komisije. Jedan od kvalitativnih ciljeva Nacionalnog programa je izrada posebnih rješenja za razvoj infrastrukture kako bi se zaštitili svi sudionici u prometu. Alat za provedbu ovoga cilja je i prometna signalizacija, ali samo ako je stručno i kvalitetno projektirana, izrađena i postavljena.

6. Postavljanje

shematske privremene prometne signalizacije će sigurno donijeti izostanak izlaska na teren od strane stručnih osoba, tako da će se prometna signalizacija postavljati „iz ureda“, bez uvida u stanje na terenu. To će negativno utjecati na samo postavljanje signalizacije na terenu, jer zbog loših procjena, mogućih okolnih objekata i građevinskih elemenata same ceste, signalizaciju jednostavno neće biti moguće fizički postaviti. To će potaknuti improvizacije bez stručnog nadzora, odstupanje od tipskih rješenja i smanjenje sigurnosti i protočnosti prometa.

Osim toga, nitko od ovlaštenih inženjera u takvim uvjetima ne može preuzeti odgovornost za prometno rješenje i ovjeriti ili potpisati to tipsko rješenje.

7. Općenito, odvijanje prometa u uvjetima raznih ograničenja ili zabrana uvjetovanih gradilištem, predstavlja složene, potencijalno opasne i rizične situacije u prometu koje od vozača iziskuju pojačane napore i koncentraciju. Da bi se te opasne situacije izbjegle i smanjile, potrebno je vozaču dati jasnu, pravovremenu i nedvosmislenu obavijest o događajima na cesti.

8. Postavljanje privremene prometne signalizacije koje će biti u funkciji sigurnog i mobilnog odvijanja prometa je moguće samo uz izradu konkretnih prometnih projekata ili prometnih rješenja

		<p>utemeljenih na točno utvrđenim građevinskim i geometrijskim elementima ceste kao i osnovnim veličinama prometnog toka. Sve ostalo predstavlja improvizaciju koje je opasna za sigurno odvijanje prometa.</p>		
Ivan Molnar	<p>TEKST NACRTA PRIJEDLOGA ZAKONA S OBRAZLOŽENJEM</p> <p>Članak 6.</p>	<p>Prijedlog novog stavka (2) članka 62 nije na tragu povećanja stupnja sigurnosti za vrijeme izvođenja radova iz slijedećih razloga:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Što su standardne sheme regulacije? Gdje su definirane standardne sheme regulacije za radove na cestama?</li> <li>2. Tko je ovlašten odrediti kada se mogu primijeniti standardne sheme? Tko je odgovorna osoba za loš odabir regulacije? Zar će Izvođač sam odlučivati može li primijeniti shematski regulaciju? Tko izdaje suglasnost za shematsku regulaciju? Jesu li oni koji izdaju suglasnost ovlašteni inženjeri, pa su osposobljeni odobriti primjenu ove regulacije....</li> <li>3. Može li Izvođač bez dozvole započeti izvoditi radove? Prema ovoj definiciji novog stavka 2 moglo bi se reći da nije definirano a samim tim znači da može.</li> </ol> <p>Prema dugogodišnjem iskustvu projektiranja bilo kakav shematski prikaz privremene regulacije je teško primjenjiv. Uvijek postoji neka specifičnost na dionici radova da se nemože baš primijeniti (horizontalni ili vertikalni zavoj, raskrižje, objekti....posebno je nemoguće primijeniti kod zatvaranja). Uostalom da</p>	Odbijen	<p>Navedeni prijedlog se ne prihvaća iz razloga što je u pojedinim slučajevima privremenu regulaciju prometa kod izvođenja radova i obavljanja aktivnosti na javnoj cesti moguće uspostaviti i pomoću standardnih shema regulacije.</p> <p>Navodimo da je članak 6. Prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o cestama promijenjen tako da konačan prijedlog članka 6. glasi: „U članku 62. stavku 1. iza riječi: „sukladno prometnom elaboratu“ dodaju se riječi: „odnosno standardnim shemama regulacije prema propisu iz članka 17. stavka 4. podstavka 3. ovog Zakona.“</p>

		<p>je moguće primjenjivati shematski prikaz Izvođači nebi niti do sada naručivali Prometne elaborate za privremenu regulaciju prometa. Prijedlogom novog stavka znatno je vraćanje više koraka unatrag na ustrojeni način dobivanja suglasnosti za početak izvođenja radova.</p> <p>ZAKLJUČAK: Iza stavka 1. dodaje se novi stavak 2. koji glasi: „(2) Kod izvođenju radova i obavljanja aktivnosti iz stavka 1. ovoga članka, privremena regulacija prometa uspostavlja se postavljanjem odgovarajućih prometnih znakova isključivo na temelju Prometnog elaborata ovjerenog od strane ovlaštenog inženjera na temelju posebnih propisa.“</p>		
Danijel Zdorc	<p>TEKST NACRTA PRIJEDLOGA ZAKONA S OBRAZLOŽENJEM</p> <p>Članak 6.</p>	<p>Prijedlog izmjene članka 62. navodi standardne sheme regulacije, međutim nije jasno o kojim standardnim shemama regulacije se radi. Pretpostavka je da se radi o shematskim regulacijama prometa propisanim Pravilnikom o ophodnji javnih cesta (NN 75/2014).</p> <p>Pravilnikom se propisuju uvjeti za uspostavu ophodnje, osoblja, opreme, mjere za zaštitu javnih cesta, radnje i aktivnosti koje obavlja ophodarska služba tijekom ophodnje javne ceste. Kao prilog Pravilnika propisano je 16 načina označavanja privremenih opasnosti.</p>	Odbijen	<p>Navedeni prijedlog se ne prihvaća iz razloga što je u pojedinim slučajevima privremenu regulaciju prometa kod izvođenja radova i obavljanja aktivnosti na javnoj cesti moguće uspostaviti i pomoću standardnih shema regulacije.</p> <p>Navodimo da je članak 6. Prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o cestama promijenjen tako da konačan prijedlog članka 6. glasi: „U članku 62. stavku 1. iza riječi: „sukladno prometnom elaboratu“ dodaju se riječi: „odnosno standardnim shemama regulacije prema propisu iz članka 17. stavka 4. podstavka 3. ovog Zakona.“</p>

#### Iz Članka 40, Pravilnika

Ako se pri ophodnji ophodarske dionice, utvrdi opasno mjesto, nastalo kao posljedica događaja koji se nije mogao predvidjeti i čiju posljedicu nije moguće odmah otkloniti, mjesto se mora označiti privremeno, postavljanjem prometnih znakova za uspostavu sigurnog odvijanja prometa.

se zaključuje da su propisani načini označavanja privremenih opasnosti tipske privremene regulacije prometa (shematski prikazi) koje postavlja ophodarska služba radi uspostavljanja sigurnog odvijanja prometa ako se pri ophodnji utvrdi opasno mjesto kao posljedica događaja koji se nije mogao predvidjeti. Iz Pravilnika je jasno da su tipske privremene regulacije prometa prilagođene za brzu primjenu od strane ophodarske službe.

Prometni elaborat privremene regulacije prometa radi se zbog događaja koji je predvidiv i planiran, a posljedice koje događaj uzorkuje utječu na postojeću (stalnu) regulaciju prometa te je radi povećanja sigurnosti prometa potrebna izrada privremene prometne signalizacije što je



predmet izrade  
Prometnog elaborata.

Također, Pravilnik se odnosi na javne ceste što znači da se tipske privremene regulacije prometa ne mogu primjeniti na nerazvrstane ceste te će za njih biti potrebna izrada Prometnog elaborata privremene regulacije prometa.

Postavljanje prometnih znakova propisano je Zakonom o sigurnosti prometa na cestama (NN 67/2008, 48/2010, 74/2011 i 80/2013).

Članak 13.

...

(3) Prometni znakovi, oprema i signalizacija na cestama postavljaju se na temelju prometnog projekta.

Tipske privremene regulacije prometa (shematski prikazi) nisu i nemogu se smatrati prometnim projektom ili prometni elaboratom jer nisu napravljene u skladu s Pravilnikom o sadržaju, namjeni i razini razrade prometnog elaborata za ceste (NN 140/13).

Višegodišnje iskustvo u izradi prometnih rješenja, stalnih i privremenih, pokazuje da se shematski

prikaz nije primjenjiv u izradi privremene regulacije prometa zbog specifičnosti u zoni radova i okolnoj prometnoj mreži. Izrada privremene regulacije prometa usklađuje prostorne, građevinske, prometne elemente zone obuhvata te vrlo često definira faznost izgradnje radi smanjenja negativnog utjecaja na širu prometnu mrežu te je stoga sagledavanje šire zone i usklađenje postojeće/stalne i privremene regulacije prometa predmet Prometnog elaborata. Izmjena Članka 62. na predloženi način uvelike bi smanjila stupanj sigurnosti prometa na cestama što sigurno nije bila namjera zakonodavca.

#### ZAKLJUČAK

U članku 62. iza stavka 1. dodaje se novi stavak 2. koji glasi:

„(2) Kod izvođenju radova i obavljanja aktivnosti iz stavka 1. ovoga članka, privremena regulacija prometa uspostavlja se postavljanjem odgovarajućih prometnih znakova isključivo na temelju Prometnog elaborata ovjerenog od strane ovlaštenog inženjera na temelju posebnih propisa.“

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

Danijel Zdolc	TEKST NACRTA PRIJEDLOGA ZAKONA S OBRAZLOŽENJEM Članak 6.	U članku 62. iza stavka 1. dodaje se novi stavak 2. koji glasi: „(2) Kod izvođenju radova i obavljanja aktivnosti iz stavka 1. ovoga članka, privremena regulacija prometa uspostavlja se postavljanjem odgovarajućih prometnih znakova isključivo na temelju Prometnog elaborata ovjerenog od strane ovlaštenog inženjera na temelju posebnih propisa.“ Dosadašnji stavci 2., 3. i 4. postaju stavci 3., 4. i 5.	Odbijen	Navedeni prijedlog se ne prihvaća iz razloga što je u pojedinim slučajevima privremenu regulaciju prometa kod izvođenja radova i obavljanja aktivnosti na javnoj cesti moguće uspostaviti i pomoću standardnih shema regulacije. Navodimo da je članak 6. Prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o cestama promijenjen tako da konačan prijedlog članka 6. glasi: „U članku 62. stavku 1. iza riječi: „sukladno prometnom elaboratu“ dodaju se riječi: „odnosno standardnim shemama regulacije prema propisu iz članka 17. stavka 4. podstavka 3. ovog Zakon
Hr. komora inženjera tehnologije prometa i transporta	TEKST NACRTA PRIJEDLOGA ZAKONA S OBRAZLOŽENJEM Članak 6.	Prijedlogom predložene izmjene i dopune odredbi članka 62. Zakona o cestama niti na koji način se sa stručnog stajališta ne može opravdavati „pobližim uređivanjem načina uspostave privremene regulacije prometa kod izvođenju radova i obavljanja aktivnosti na javnoj cesti“, nego se time de facto i de iure ukida obveza izrade prometnog elaborata. Naime, sadašnji članak 62. stavak 1. Zakona o cestama s razlogom propisuje da se prilikom izvođenja radova i poduzimanja drugih aktivnosti na javnoj cesti mora uspostaviti odgovarajuća privremena regulacija prometa na način koji osigurava sigurno odvijanje prometa i nesmetano izvođenje radova ili obavljanje drugih aktivnosti, s sve to	Primljeno na znanje	S obzirom da nije bilo konkretnih prijedloga na ovaj Prijedlog Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o cestama, ipak navodimo da je članak 6. Prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o cestama promijenjen tako da konačan prijedlog članka 6. glasi: „U članku 62. stavku 1. iza riječi: „sukladno prometnom elaboratu“ dodaju se riječi: „odnosno standardnim shemama regulacije prema propisu iz članka 17. stavka 4. podstavka 3. ovog Zakona.“

sukladno prometnom elaboratu. Prometni elaborat izrađuju kompetentni prometni stručnjaci koji time situaciju s obzirom na svoje kompetencije privremenu regulaciju prometa uređuju na način koji je siguran za sve sudionike prometa. Isti stručnjaci na temelju toga i odgovaraju za svoja rješenja. Predlagatelj predmetnog Prijedloga, odnosno Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture bilo je dužno u roku od 6 mjeseci od donošenja Zakona o cestama donijeti Pravilnik o privremenoj regulaciji prometa i označavanju te osiguranju radova na cestama, što do danas nije učinjeno. I sama navedena obveza propisana sada važećom odredbom članka 17. stavka 4. Zakona o cestama dovoljno govori o važnosti postojanja prometnog elaborata.

Napominjemo, kako u ovdje objavljenom predmetnom Prijedlogu niti u dijelu osnovnih pitanja koja se trebaju urediti predloženim izmjenama i dopunama, niti u dijelu posljedica koje će proisteci donošenjem predloženih izmjena, kao uostalom niti u cjelokupnom sadržaju teksta predmetnog Prijedloga, nije niti jednim argumentom obrazloženo predloženo ukidanje obveze izrade prometnog elaborata.

Prema našem mišljenju odredba članka 62. se niti u kojem slučaju ne smije mijenjati dok se ne

donese Pravilnik o privremenoj regulaciji prometa i označavanju te osiguranju radova na cestama sukladno odredbi članka 17. stavka 4. Zakona o cestama.

Nadalje, iz navedenog prijedloga dopune odredbe članka 62. na način da se iza članka 1. doda novi stavak, koji propisuje da se „Kod izvođenju radova i obavljanja aktivnosti iz stavka 1. ovog članka privremena regulacija prometa uspostavlja postavljanjem odgovarajućih prometnih znakova prema standardnim shemama regulacije.“, nije razvidno da li se shematske regulacije koje se na ovaj način uvode odnose na regulacije iz Pravilnika o ophodnji javnih cesta („Narodne novine“, broj 75/14). Ukoliko je tome tako, tada ozbiljan problem predstavlja činjenica da su u navedenom Pravilniku navedene shematske regulacije u većini slučajeva primjenjive samo za autoceste i brze ceste. S obzirom da navedena predložena izmjena Zakona podrazumijeva upotrebu standardiziranih shema regulacija koje sadrži Pravilnik o ophodnji javnih cesta, izvjesno je da će se velika većina privremenih regulacija nastojati uklopiti upravo u samo 16 postojećih regulacija koje navedeni Pravilnik sadrži, a što nije dobro niti s aspekta pronalaženja najboljih prometnih rješenja niti s aspekta sigurnosti odvijanja prometa i

		transporta.		
Jure Granić	TEKST NACRTA PRIJEDLOGA ZAKONA S OBRAZLOŽENJEM  Članak 6.	<p>1. Pravilnikom o ophodnji javnih cesta ( NN75/2014) koji je donešen na temelju članka 26. stavka 3. Zakona o cestama («Narodne novine«, broj 84/2011, 22/2013, 54/2013 i 148/2013 propisano je trinaest shematskih regulacija(A – M).</p> <p>Pravilnikom se uređuju pravila za ophodnju javnih cesta koja se odnose na uspostavu ophodnje, ophodare, opremu za ophodnju, mjere za zaštitu javnih cesta i prometa te radove, radnje i druge aktivnosti koje obavlja ophodar.</p> <p>Propisane shematske regulacije su prikladne za izvanredne događaje kao što su prometne nesreće, odroni, klizišta, poplave, slomljena drveća i slično. Privremena regulacija koja traje dulji vremenski period se mora izvesti na osnovu prometnog elaborata koji izrađuje i ovjerava osoba ovlaštena za to.</p> <p>Navedeni Pravilnik se odnosi isključivo na javne ceste, na nerazvrstane ceste se ne može primjeniti.</p> <p>Nerazvrstane ceste se nesmiju zanemariti u prvom redu zbog razloga sigurnosti prometa na njima.</p> <p>2. Članakom 13, stavakom 3, Zakona o sigurnosti prometa na cestama propisano je da se prometni znakovi, oprema i signalizacija na cestama postavljaju na temelju prometnog projekta.</p> <p>Ceste se moraju obilježavati propisanim</p>	Primljeno na znanje	S obzirom da nije bilo konkretnih prijedloga na ovaj Prijedlog Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o cestama, ipak navodimo da je članak 6. Prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o cestama promijenjen tako da konačan prijedlog članka 6. glasi: „U članku 62. stavku 1. iza riječi: „sukladno prometnom elaboratu“ dodaju se riječi: „odnosno standardnim shemama regulacije prema propisu iz članka 17. stavka 4. podstavka 3. ovog Zakona.“

prometnim znakovima kojima se sudionici u prometu upozoravaju na opasnost koja im prijete na određenoj cesti ili dijelu te ceste, stavljaju do znanja ograničenja, zabrane i obveze kojih se sudionici u prometu moraju držati i daju potrebne obavijesti za siguran i nesmetan tok prometa.

Prometnim znakovima moraju se obilježiti i opasnosti privremenog karaktera, osobito one koje nastanu zbog iznenadnog oštećenja ili onesposobljavanja ceste te privremena ograničenja i privremene zabrane u prometu i ti se znakovi moraju ukloniti čim prestanu razlozi zbog kojih su postavljeni.

3. Potreba za utemeljenjem Komore proizašla je zbog povećanja obujma i razine uslužnosti svih prometnih grana, zbog intenziviranja poslova sigurnosti i zaštite u prometu, izrade sve složenijih studija, projekata i elaborata vezanih za prometnice, prometna sredstva i čovjeka kao ključnog čimbenika u odvijanju prometnih procesa. Statutom Komore, usklađenim sa Zakonom, detaljno su definirana područja tj. poslovi koji podliježu licenciranju, poglavito pri izradi, reviziji i kontroli projekata, studija i ekspertiza prometne infrastrukture i izvođenju prometne signalizacije. Prihvatanje i uvođenje shematskih regulacija direktno bi utjecalo na smanjenje sigurnosti prometa na cestama (veći broj prometnih nesreća).

		<p>4. Primjena shematske regulacije za posljedicu može imati postavljanje znakova bez prethodnog obilaska područja, što je jako opasno i suprotno svim pozitivnim zakonskim propisima. Odvijanje prometa u uvjetima zabrana i ograničenja određenim mjestima izvođenja radova za vozače je opasno i ponekad traži povećanu pažnju i razinu znanja i vještina. Na osnovu navedenog, vozače je potrebno jasno i pravovremeno obavjestiti o događajima na cesti. Ovlašteni inženjeri ne mogu i ne smiju ovjeriti i potpisati shematsku regulaciju bez prethodnog obilaska područja izvođenja radova. Postavljanje privremene prometne signalizacije mora biti u funkciji sigurnog i nesmetanog odvijanja prometa, a to je moguće samo uz izradu prometnih projekata odnosno prometnih elaborata utemeljenih na točno utvrđenim geometrijskim i građevinskim elementima prometnice i ovjerenih od strane ovlaštenih inženjera.</p>		
Nezavisni cestarski sindikat	TEKST NACRTA PRIJEDLOGA ZAKONA S OBRAZLOŽENJEM Članak 19.	<p>Predlaže se da se prijedlog zakona izmjeni na način da se članak 19. briše, te da se dodaju novi članci 19. i 20. u slijedećem tekstu:</p> <p>“Članak 19.</p> <p>Nakon usvajanja konačnog prijedloga ovog Zakona u Hrvatskom saboru o njegovom će usvajanju Hrvatski sabor raspisati državni referendum.</p>	Odbijen	Navedeni prijedlog se ne prihvaća iz razloga što se ovim Prijedlogom Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o cestama ne reguliraju pitanja koje bi trebala biti predmetom državnog referenduma. U skladu s propisima, donošenje ovih zakonskih izmjena predlaže Vlada Republike Hrvatske, a odluku o prihvaćanju istih donosi Hrvatski



sabor.

Članak 20.

Ovaj Zakon stupa na snagu danom utvrđenja rezultata državnog referenduma iz članka 17. ovog Zakona, pod uvjetom da se za njegovo usvajanje izjasnila većina izašlih birača.”

Naime, Ustavni sud je svojom odlukom broj U-VIIR-1158/2015 od 21. travnja 2015. godine u III. točki izreke obvezao Vladu Republike Hrvatske da u slučaju pokretanja novog postupka za sklapanje istog ili bitno sličnog pravnog posla (naš nalgasak) od kojeg je Vlada RH odustala Odlukom o prestanku važenja Odluke o davanju suglasnosti na prijedlog modela monetizacije javnog duga vezanog uz društva Hrvatske autoceste d.o.o. i Autocesta Rijeka - Zagreb d.d. kroz dodjelu koncesije za upravljanje i održavanje autocesta (klasa: 022-03/15-04/139, ur. broj: 50301-05/18-15-1 od 16. travnja 2015.), uvaži činjenicu da je riječ o odluci za koju birači smatraju da bi trebala biti donesena na referendumu. Predmetnim prijedlogom zakona nesumnjivo se radi o raspolaganju pravom upravljanja hrvatskim autocestama koje je bitno slično tom istom raspolaganju putem pravnog posla koncesije. Naime, predmet oba pravna posla je dodjeljivanje poslova iz predmeta poslovanja Hrvatskih autocesta d.o.o. trećim pravnim subjektima koje da sada

nisu bile ovlaštene obavljati navedene poslove - u slučaju namjeravane koncesije koncesionaru, a u predmetnom slučaju društvu HAC-ONC d.d.. Kao prilog navedenoj tvrdnji navodimo izvadak iz studije koju je za potrebe Vlade Republike Hrvatske izradio savjetnik za usluge monetizacije javnog duga vezanog uz društva Hrvatske autoceste d.o.o. i Autocesta Rijeka-Zagreb d.d. Temeljem prijedloga Savjetnika Vlada RH usvojila je na svojoj 102. sjednici 4. srpnja 2013. godine Odluku o davanju suglasnosti na prijedlog modela monetizacije javnog duga vezanog uz društva Hrvatske autoceste d.o.o. i Autocesta Rijeka-Zagreb d.d. kroz dodjelu koncesije za upravljanje i održavanje autocesta. U navedenoj studiji u poglavlju 4. "Opcije monetizacije" pod točkom 4.1. naslova "Razmotrene opcije" navodi se, među ostalim, i sljedeće:

"(...)  
Privatizacija operatera autocesta  
Privatizacija (uključujući moguću inicijalnu javnu ponudu) HAC-a i/ili ARZ-a ili njihovog slijednika za naplatu cestarine i upravljanje i održavanje HAC-ONC-a razmotrena je i odbačena pod pretpostavkom da bi MPPI svejedno morao zaključiti konačni ugovor o koncesiji s privatiziranim društvom, zbog čega bi se bit transakcije na kraju opet svela na koncesiju. (...)"

		Iz citiranog nesumnjivo slijedi da se u oba pravna posla bit transakcije svodi na ustupanje (koncesiju) upravljanja i održavanja odnosno da se i u slučaju privatizacije operatera inicijalnom javnom ponudom radi o pravnom poslu koji je bitno sličan koncesiji.		
Hr. komora inženjera tehnologije prometa i transporta	OBRAZLOŽENJE ODREDBI ZAKONA, Članak 6.	<p>Prijedlogom predložene izmjene i dopune odredbi članka 62. Zakona o cestama niti na koji način se sa stručnog stajališta ne može opravdavati „pobližim uređivanjem načina uspostave privremene regulacije prometa kod izvođenju radova i obavljanja aktivnosti na javnoj cesti“, nego se time de facto i de iure ukida obveza izrade prometnog elaborata. Naime, sadašnji članak 62. stavak 1. Zakona o cestama s razlogom propisuje da se prilikom izvođenja radova i poduzimanja drugih aktivnosti na javnoj cesti mora uspostaviti odgovarajuća privremena regulacija prometa na način koji osigurava sigurno odvijanje prometa i nesmetano izvođenje radova ili obavljanje drugih aktivnosti, a sve to sukladno prometnom elaboratu. Podsjećamo kako prometni elaborat izrađuju kompetentni prometni stručnjaci, koji s obzirom na svoje kompetencije, privremenu regulaciju prometa uređuju na način koji je siguran i najbolji za sve sudionike prometa. Isti prometni stručnjaci na temelju toga i odgovaraju za svoja rješenja. Predlagatelj predmetnog Prijedloga, odnosno</p>	Djelomično prihvaćen	<p>Djelomično se prihvaća prijedlog koji se odnosi na članak 6. Prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o cestama, koji glasi: „Prema našem mišljenju odredba članka 62. se niti u kojem slučaju ne smije mijenjati dok se ne donese Pravilnik o privremenoj regulaciji prometa i označavanju te osiguranju radova na cestama sukladno odredbi članka 17. stavka 4. Zakona o cestama.“</p> <p>Navodimo da je članak 6. Prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o cestama promijenjen tako da konačan prijedlog članka 6. glasi: „U članku 62. stavku 1. iza riječi: „sukladno prometnom elaboratu“ dodaju se riječi: „odnosno standardnim shemama regulacije prema propisu iz članka 17. stavka 4. podstavka 3. ovog Zakona.“</p>

		<p>Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture bilo je dužno u roku od 6 mjeseci od donošenja Zakona o cestama donijeti i Pravilnik o privremenoj regulaciji prometa i označavanju te osiguranju radova na cestama, što do danas nije učinjeno. I sama navedena obveza propisana sada važećom odredbom članka 17. stavka 4. Zakona o cestama dovoljno govori o važnosti postojanja prometnog elaborata.</p> <p>Napominjemo, kako u ovdje objavljenom tekstu predmetnog Prijedloga niti u dijelu osnovnih pitanja koja se trebaju urediti predloženim izmjenama i dopunama, niti u dijelu posljedica koje će proistići donošenjem predloženih izmjena, kao uostalom niti u cjelokupnom sadržaju teksta predmetnog Prijedloga, nije niti jednim argumentom obrazloženo predloženo ukidanje obveze izrade prometnog elaborata.</p> <p>Prema našem mišljenju odredba članaka 62. se niti u kojem slučaju ne smije mijenjati dok se ne donese Pravilnik o privremenoj regulaciji prometa i označavanju te osiguranju radova na cestama sukladno odredbi članka 17. stavka 4. Zakona o cestama.</p>		
Jure Granić	TEKST ODREDBI VAŽEĆEG ZAKONA KOJE SE MIJENJAJU, Članak 62.	1. Pravilnikom o ophodnji javnih cesta ( NN75/2014) koji je donešen na temelju članka 26. stavka 3. Zakona o cestama (»Narodne novine«, broj 84/2011, 22/2013, 54/2013 i 148/2013	Primljeno na znanje	S obzirom da nije bilo konkretnih prijedloga na ovaj Prijedlog Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o cestama, ipak navodimo da je članak 6. Prijedloga Zakona o izmjenama i

propisano je trinaest shematskih regulacija(A – M).

Pravilnikom se uređuju pravila za ophodnju javnih cesta koja se odnose na uspostavu ophodnje, ophodare, opremu za ophodnju, mjere za zaštitu javnih cesta i prometa te radove, radnje i druge aktivnosti koje obavlja ophodar.

Propisane shematske regulacije su prikladne za izvanredne događaje kao što su prometne nesreće, odroni, klizišta, poplave, slomljena drveća i slično. Privremena regulacija koja traje dulji vremenski period se mora izvesti na osnovu prometnog elaborata koji izrađuje i ovjerava osoba ovlaštena za to.

Navedeni Pravilnik se odnosi isključivo na javne ceste, na nerazvrstane ceste se ne može primjeniti.

Nerazvrstane ceste se nesmiju zanemariti u prvom redu zbog razloga sigurnosti prometa na njima.

2. Članakom 13, stavakom 3, Zakona o sigurnosti prometa na cestama propisano je da se prometni znakovi, oprema i signalizacija na cestama postavljaju na temelju prometnog projekta.

Ceste se moraju obilježavati propisanim prometnim znakovima kojima se sudionici u prometu upozoravaju na opasnost koja im prijete na određenoj cesti ili dijelu te ceste, stavljaju do znanja ograničenja, zabrane i obveze kojih se sudionici u prometu moraju držati i dati potrebne obavijesti

dopunama Zakona o cestama promijenjen tako da konačan prijedlog članka 6. glasi: „U članku 62. stavku 1. iza riječi: „sukladno prometnom elaboratu“ dodaju se riječi: „odnosno standardnim shemama regulacije prema propisu iz članka 17. stavka 4. podstavka 3. ovog Zakona.“

za siguran i nesmetan tok prometa.

Prometnim znakovima moraju se obilježiti i opasnosti privremenog karaktera, osobito one koje nastanu zbog iznenadnog oštećenja ili onesposobljavanja ceste te privremena ograničenja i privremene zabrane u prometu i ti se znakovi moraju ukloniti čim prestanu razlozi zbog kojih su postavljeni.

3. Potreba za utemeljenjem Komore proizašla je zbog povećanja obujma i razine uslužnosti svih prometnih grana, zbog intenziviranja poslova sigurnosti i zaštite u prometu, izrade sve složenijih studija, projekata i elaborata vezanih za prometnice, prometna sredstva i čovjeka kao ključnog čimbenika u odvijanju prometnih procesa. Statutom Komore, usklađenim sa Zakonom, detaljno su definirana područja tj. poslovi koji podliježu licenciranju, poglavito pri izradi, reviziji i kontroli projekata, studija i ekspertiza prometne infrastrukture i izvođenju prometne signalizacije. Prihvaćanje i uvođenje shematskih regulacija direktno bi utjecalo na smanjenje sigurnosti prometa na cestama (veći broj prometnih nesreća).

4. Primjena shematske regulacije za posljedicu može imati postavljanje znakova bez prethodnog obilaska područja, što je jako opasno i suprotno svim pozitivnim zakonskim propisima. Odvijanje prometa u uvjetima zabrana i

		<p>ograničenja određenim mjestima izvođenja radova za vozače je opasno i ponekad traži povećanu pažnju i razinu znanja i vještina.</p> <p>Na osnovu navedenog, vozače je potrebno jasno i pravovremeno obavjestiti o događajima na cesti. Ovlašteni inženjeri ne mogu i ne smiju ovjeriti i potpisati shematsku regulaciju bez prethodnog obilaska područja izvođenja radova. Postavljanje privremene prometne signalizacije mora biti u funkciji sigurnog i nesmetanog odvijanja prometa, a to je moguće samo uz izradu prometnih projekata odnosno prometnih elaborata utemeljenih na točno utvrđenim geometrijskim i građevinskim elementima prometnice i ovjerenih od strane ovlaštenih inženjera.</p>		
Ivan Danolić	<p>TEKST ODREDBI VAŽEĆEG ZAKONA KOJE SE MIJENJAJU, Članak 62.</p>	<p>ovaj članak nikako nije u redu. čemu cila struka ako se rješava uz pomoć sheme. a i sheme uglavnom nisu primjenjive!</p>	<p>Primljeno na znanje</p>	<p>S obzirom da nije bilo konkretnih prijedloga na ovaj Prijedlog Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o cestama, ipak navodimo da je članak 6. Prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o cestama promijenjen tako da konačan prijedlog članka 6. glasi: „U članku 62. stavku 1. iza riječi: „sukladno prometnom elaboratu“ dodaju se riječi: „odnosno standardnim shemama regulacije prema propisu iz članka 17. stavka 4. podstavka 3. ovog Zakona.“</p>

