



P.Z.E. br. 107

HRVATSKI SABOR

KLASA: 022-13/17-01/38
URBROJ: 65-17-02

Zagreb, 9. ožujka 2017.

**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 željeznici*, koji je predsjedniku Hrvatskoga sabora dostavila Vlada Republike Hrvatske, aktom od 8. ožujka 2017. godine.

Ovim zakonskim prijedlogom uskladuje se zakonodavstvo Republike Hrvatske sa zakonodavstvom Europske unije, te se u prilogu dostavlja i Izjava o njegovoj usklađenosti s pravnom stečevinom Europske unije.

Za svoje predstavnike, koji će u njezino ime sudjelovati u radu Hrvatskoga sabora i njegovih radnih tijela, Vlada je odredila Olega Butkovića, ministra mora, prometa i infrastrukture, Tomislava Mihotića i mr. sc. Maju Markovčić Kostelac, državne tajnike u Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture, te dr. sc. Alena Gospočića i mr. sc. Juru Šarića, pomoćnike ministra mora, prometa i infrastrukture.

PREDSJEDNIK

Božo Petrov



VLADA REPUBLIKE HRVATSKE

Klasa: 022-03/17-01/24
Urbroj: 50301-25/18-17-2

Zagreb, 8. ožujka 2017.

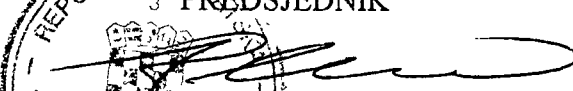
PREDSJEDNIKU HRVATSKOGA SABORA

Predmet: Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o željeznici

Na temelju članka 85. Ustava Republike Hrvatske (Narodne novine, br. 85/10 – pročišćeni tekst i 5/14 – Odluka Ustavnog suda Republike Hrvatske) i članka 172. Poslovnika Hrvatskoga sabora (Narodne novine, br. 81/13 i 113/16), Vlada Republike Hrvatske podnosi Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o željeznici.

Ovim zakonskim prijedlogom usklađuje se zakonodavstvo Republike Hrvatske sa zakonodavstvom Europske unije, te se u prilogu dostavlja i Izjava o njenoj usklađenosti s pravnom stečevinom Europske unije.

Za svoje predstavnike, koji će u njezino ime sudjelovati u radu Hrvatskoga sabora i njegovih radnih tijela, Vlada je odredila Olega Butkovića, ministra mora, prometa i infrastrukture, Tomislava Mihotića i mr. sc. Maju Markovčić Kostelac, državne tajnike u Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture, te dr. sc. Alena Gospočića i mr. sc. Juru Šarića, pomoćnike ministra mora, prometa i infrastrukture.

REPUBLICA HRVATSKA
3
PREDSJEDNIK

mr. sc. Andrej Plenković
VLADA REPUBLIKE HRVATSKE
ZAGREB

**PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA
ZAKONA O ŽELJEZNICI**

PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O ŽELJEZNICI

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. 85/10 - pročišćeni tekst i 5/14 - Odluka Ustavnog suda Republike Hrvatske).

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

Zakonom o željeznici (Narodne novine, br. 94/13 i 148/13) uređuju se način i uvjeti obavljanja željezničkog prijevoza, status željezničke infrastrukture, tržište željezničkih usluga, upravljanje željezničkom infrastrukturom i uvjeti pristupa na infrastrukturu, načela i postupci koji se primjenjuju na uvođenje i određivanje naknada za željezničke usluge te dodjelu kapaciteta željezničke infrastrukture, kriteriji za izdavanje i ukidanje dozvola željezničkim prijevoznicima te usluge željezničkog prijevoza od posebnog državnog interesa za koje Republika Hrvatska osigurava dio sredstava. U Zakon o željeznici prenesene su odgovarajuće odredbe Direktive Europskog parlamenta i Vijeća 2012/34/EU od 21. studenoga 2012. o osnivanju jedinstvenog europskog željezničkog područja (SL L 343, 14.12.2012.) (u daljnjem tekstu: Direktiva 2012/34/EU). Europska komisija je u okviru EU Pilota dostavila Republici Hrvatskoj određena pitanja u svezi nesukladnosti nacionalnih mjera s Direktivom 2012/34/EU. Temeljem provedenog ispitivanja odgovarajućih odredbi utvrđeno je da je potrebno izmijeniti postojeći Zakon o željeznici s ciljem potpunog usklađivanja s odredbama Direktive 2012/34/EU.

U skladu s pravnom stečevinom Europske unije predloženim zakonom određuje se izuzeće od primjene važećeg Zakona o željeznici u smislu da se propisuje da se odredbe vezane uz neovisnost osnovnih funkcija i financiranje upravitelja infrastrukture, uvjeti za pristup uslugama i ubiranje naknada za korištenje željezničke infrastrukture te dodjela željezničkog infrastrukturnog kapaciteta ne primjenjuju na infrastrukturu u privatnom vlasništvu koju isključivo koristi njezin vlasnik za vlastiti prijevoz tereta. U skladu s upitom iz EU Pilota briše se iz definicija pojam željezničke infrastrukture (koji je određivao pravni status iste), te se pravni status određuje posebnim člankom a pojam i sastavni dijelovi željezničke infrastrukture ostaju određeni posebnim člankom. Mijenja se i definicija pojma industrijskog kolosijeka, pri čemu se briše određivanje pravnog statusa istog. Istovremeno se određuje da industrijski kolosijeci nisu sastavni dijelovi željezničke infrastrukture. Dodaje se, u skladu s Direktivom 2012/34/EU, i odredba da željezničku infrastrukturu uz jednake uvjete mogu koristiti svi zainteresirani željeznički prijevoznici na način propisan važećim Zakonom. U skladu s upitom iz EU Pilota briše se pojam redovno održavanje željezničkog vozila“ (neispravan prijevod za *heavy maintenance*) te se na odgovarajuća mjesta u Zakonu navodi opisni tekst istog.

S ciljem uređivanja zemljišnoknjižnih odnosa i omogućavanja apliciranja projekata i povlačenje financijskih sredstava iz EU fondova mijenjaju se odredbe o imovinskopравnim odnosima željezničke infrastrukture. Određuje se da je građenje, modernizacija, obnova i

održavanje željezničke infrastrukture u interesu Republike Hrvatske, te s tim u vezi i pitanje izvlaštenja nekretnina.

Novim dodanim člankom predloženog zakona definira se pravni status željezničke infrastrukture. Određuje se da je željeznička infrastruktura, kojoj pripadaju željezničke pruge razvrstane na temelju odluke o razvrstavanju željezničkih pruga, s pripadajućim elementima u vlasništvu Republike Hrvatske i javno dobro u općoj uporabi. Određuje se i nemogućnost otuđivanja i stjecanja stvarnih prava osim na propisani način, te osnivanje prava služnosti i prava građenja radi izgradnje komunalnih, vodnih, energetskih građevina i građevina elektroničkih komunikacija i povezane opreme.

U skladu s upitom iz EU Pilota predloženim zakonom dodaje se odredba o poštivanju okvira za ubiranje naknada i dodjelu kapaciteta i posebna propisana pravila kod odgovornosti upravitelja infrastrukture za vlastito upravljanje, rukovođenje i unutarnji nadzor. U skladu s Direktivom 2012/34/EU dodaju se odredbe o donošenju poslovnog plana upravitelja infrastrukture uz obvezno prethodno savjetovanje s korisnicima i odredbe o vođenju registra imovine upravitelja infrastrukture, te odredbe o obvezi suradnje upravitelja infrastrukture s drugim upraviteljima infrastrukture glede sustava za određivanje naknada za obavljanje usluga željezničkog prijevoza koji prelazi više od jedne infrastrukturne mreže unutar Europske unije i obvezi uspostave odgovarajućih postupaka.

S ciljem financijske konsolidacije određuje se da se naknada za financiranje željezničke infrastrukture uplaćuje po litri naplaćene trošarine za energente u iznosu od 0,20 kuna na račun upravitelja infrastrukture, pri čemu se dodaje odredba da se taj iznos uplaćuje najviše do iznosa koji je za tu namjenu osiguran u državnom proračunu za pojedinu godinu.

U skladu s odredbama Direktive 2012/34/EU određuje se da željeznički prijevoznik, uz pravedne, nediskriminirajuće i transparente uvjete, dobiva pravo pristupa željezničkoj infrastrukturi za obavljanje usluga međunarodnog prijevoza putnika, koje uključuje kabotažu i pristup uslužnim objektima, uz uvjet da regulatorno tijelo, na temelju zahtjeva nadležnog tijela ili zainteresiranih željezničkih prijevoznika, određuje da li je osnovni cilj usluge prijevoz putnika između kolodvora smještenih u različitim državama članicama na temelju mjera koje donosi Europska komisija. Određuje se i obveza upravitelja infrastrukture za odgovorom u određenom roku na *ad hoc* zahtjeve za pojedinim trasama vlakova i procjenu potrebe za rezervnim kapacitetima koji će ostati na raspolaganju u okviru konačnog voznog reda i u slučaju zakrčene infrastrukture.

U skladu s odredbama Direktive 2012/34/EU dodaje se odredba da upravitelj infrastrukture, odnosno operator uslužnog objekta, ne određuje samo visinu naknade za željezničke usluge već i metodologiju načina izračuna naknada. U skladu s odredbama Direktive 2012/34/EU dodaje se odredba da se naknade za minimalni pristupni paket i za pristup prugom uslužnim objektima mogu izmijeniti kako bi se uzeo u obzir trošak onečišćenja okoliša uzrokovanog željezničkim prijevozom, prema veličini uzrokovanog onečišćenja.

III. OCJENA I IZVORI POTREBNIH SREDSTAVA ZA PROVEDBU ZAKONA

Za provedbu ovoga Zakona nije potrebno osigurati dodatna financijska sredstva u državnom proračunu Republike Hrvatske.

**PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA
ZAKONA O ŽELJEZNICI**

Članak 1.

U Zakonu o željeznici (Narodne novine, br. 94/13 i 148/13), članak 3. stavak 3. mijenja se i glasi:

„(3) Odredbe članka 8., 58. i 65. i Poglavlja III. ovoga Zakona ne primjenjuju se na željezničku infrastrukturu u privatnom vlasništvu koju isključivo koristi njezin vlasnik za vlastiti prijevoz tereta.“

Stavak 4. briše se.

Članak 2.

U članku 4. podstavak 8. mijenja se i glasi:

„ - industrijski kolosijek je željeznički kolosijek koji služi za početne, završne i druge radnje (utovar, istovar, manevriranje i sl.) i na kojem se ne obavlja željeznički prijevoz“.

Podstavci 13., 28. i 42. brišu se.

Dosadašnji podstavci 14. do 27. postaju podstavci 13. do 26, dosadašnji podstavci 29. do 41. postaju podstavci 27. do 39.

U dosadašnjem podstavku 43. koji postaje podstavak 40. riječ: „dijelovi“ zamjenjuje se riječima: „jedan ili više“.

Dosadašnji podstavci 44. i 45. postaju podstavci 41. i 42.

Članak 3.

U članku 7. stavku 2. iza riječi: „odvojke“ brišu se riječi: „ili industrijske kolosijeke“ te se briše točka i dodaju se riječi: „ili kolosijeke za privatno korištenje.“

Iza stavka 3. dodaje se stavak 4. koji glasi:

„(4) Željezničku infrastrukturu iz ovog članka uz jednake uvjete mogu koristiti svi zainteresirani željeznički prijevoznici na način propisan ovim Zakonom.“

Članak 4.

Članak 9. mijenja se i glasi:

„(1) Građenje, modernizacija, obnova i održavanje željezničke infrastrukture iz članka 9.a stavka 1. ovoga Zakona u interesu je Republike Hrvatske.“

(2) Ako ovim Zakonom nije drugačije određeno, na postupak izvlaštenja nekretnina radi građenja, modernizacije, obnove i održavanja željezničke infrastrukture iz članka 9.a stavka 1. ovoga Zakona primjenjuju se propisi o izvlaštenju.

(3) Kad se izvlaštenje provodi radi građenja, modernizacije, obnove i održavanja željezničke infrastrukture iz članka 9.a stavka 1. ovoga Zakona u ime i za račun Republike Hrvatske, prijedlog za izvlaštenje nekretnine radi građenja, modernizacije, obnove i održavanja željezničke infrastrukture iz članka 9.a stavka 1. ovoga Zakona podnosi upravitelj infrastrukture. Ugovore o kupoprodaji u prethodnom postupku osiguranja dokaza u ime i za račun Republike Hrvatske zaključuje upravitelj infrastrukture.

(4) Nekretnine koje su potrebne za građenje, modernizaciju, obnovu i održavanje željezničke infrastrukture iz članka 9.a stavka 1. ovoga Zakona izvlašćuju se u korist Republike Hrvatske.

(5) Nekretnine koje su izvlaštenjem, pravnim poslom ili drugim pravnim aktom postale vlasništvo Republike Hrvatske, a lokacijskom dozvolom su predviđene kao željeznička infrastruktura iz članka 9.a stavka 1. ovoga Zakona, neotuđivo su vlasništvo Republike Hrvatske.

(6) Odredbe ovoga članka na odgovarajući se način primjenjuju i na građenje, modernizaciju, obnovu i održavanje objekata povezanih s građenjem željezničke infrastrukture iz članka 9.a stavka 1. ovoga Zakona.“.

Članak 5.

Iza članka 9. dodaje se članak 9.a koji glasi:

„Članak 9.a

(1) Željeznička infrastruktura, kojoj pripadaju željezničke pruge razvrstane na temelju odluke o razvrstavanju željezničkih pruga iz članka 14. ovoga Zakona s pripadajućim elementima, u vlasništvu je Republike Hrvatske i javno je dobro u općoj uporabi.

(2) Željeznička infrastruktura iz stavka 1. ovoga članka ne može se otuđiti iz vlasništva Republike Hrvatske niti se na njoj mogu stjecati stvarna prava, osim u slučajevima propisanim ovim Zakonom.

(3) Na željezničkoj infrastrukturi iz stavka 1. ovoga članka može se osnovati pravo služnosti i pravo građenja radi izgradnje komunalnih, vodnih, energetskih građevina i građevina elektroničkih komunikacija i povezane opreme te iznimno i u druge svrhe uz suglasnost središnjeg tijela državne uprave nadležnog za upravljanje državnom imovinom, na način propisan ovim Zakonom.“.

Članak 6.

U članku 16. stavku 1. iza riječi: „unutarnji nadzor“ briše se točka i dodaju riječi: „pritom poštujući okvir za ubiranje naknada i dodjelu kapaciteta te posebna pravila određena ovim Zakonom.“.

Članak 7.

U članku 18. stavci 6. do 8. brišu se.

Članak 8.

Iza članka 18. dodaje se članak 18.a s naslovom iznad njega koji glase:

„Poslovni plan i registar imovine upravitelja infrastrukture
Članak 18.a

(1) U skladu s Nacionalnim programom i uzimajući u obzir raspoloživost financijskih sredstava iz članka 21. i 21.a ovoga Zakona, upravitelj infrastrukture donosi poslovni plan koji uključuje planirana ulaganja i programe financiranja.

(2) Poslovni plan mora osiguravati optimalno i učinkovito korištenje, raspoloživost i razvoj željezničke infrastrukture uzimajući u obzir financijsku ravnotežu i osiguravajući sredstva za ostvarenje tih ciljeva.

(3) Upravitelj infrastrukture dužan je, najkasnije 30 dana prije donošenja poslovnog plana, osigurati da podnositelji zahtjeva i po upitu i potencijalni podnositelji zahtjeva imaju pristup potrebnim podacima i da mogu izraziti svoja mišljenja o poslovnom planu u odnosu na uvjete pristupa i korištenja kao i na izvedbu, raspoloživost i razvoj željezničke infrastrukture.

(4) Potrebni podaci iz stavka 3. ovoga članka se po upitu podnositelja zahtjeva ili potencijalnog podnositelja zahtjeva dostavljaju putem pošte ili elektroničkom poštom.

(5) Poslovni plan s mišljenjima podnositelja zahtjeva i mišljenjima potencijalnih podnositelja zahtjeva dostavlja se Ministarstvu i regulatornom tijelu.

(6) Upravitelj infrastrukture razvija i održava registar svoje imovine i imovine za čije je upravljanje nadležan, a koji se koristi za procjenu potrebnih sredstava za održavanje ili zamjenu imovine i koji sadrži pojedinosti o troškovima obnove i modernizacije željezničke infrastrukture.“.

Članak 9.

U članku 21.a stavak 2. mijenja se i glasi:

„(2) Naknada iz stavka 1. ovoga članka uplaćuje se po litri naplaćene trošarine na energente, i to u iznosu od 0,20 kuna na račun upravitelja infrastrukture, a najviše do iznosa koji je za tu namjenu osiguran u državnom proračunu za pojedinu godinu.“.

Članak 10.

U članku 23. stavku 1. riječ: „ima“ zamjenjuje se riječju: „dobiva“.

Stavak 2. mijenja se i glasi:

„(2) Željeznički prijevoznik, uz pravedne, nediskriminirajuće i transparente uvjete, dobiva pravo pristupa željezničkoj infrastrukturi za obavljanje usluga međunarodnog prijevoza putnika, koje uključuje kabotažu i pristup uslužnim objektima iz članka 24. stavka 3. ovoga Zakona, uz uvjet da regulatorno tijelo, na temelju zahtjeva nadležnog tijela ili zainteresiranih željezničkih prijevoznika, određuje da li je osnovni cilj usluge prijevoz putnika između kolodvora smještenih u različitim državama članicama na temelju mjera koje donosi Europska komisija.“.

Članak 11.

U članku 24. stavku 3. podstavak 3. mijenja se i glasi:

„- ranžirni kolodvori i kolosijeci za formiranje vlakova, uključujući kolosijeke za manevriranje“.

Podstavak 5. mijenja se i glasi:

„- objekti za održavanje, osim objekata posebno namijenjenih za vlakove velikih brzina ili druge vrste željezničkih vozila koja zahtijevaju posebne objekte, a koji služe za održavanje vozila koje se ne provodi rutinski kao dio svakodnevnih radnji održavanja i koje zahtijeva povlačenje željezničkog vozila iz prometa“.

U stavku 5. podstavak 5. mijenja se i glasi:

„- usluge održavanja koje se pružaju u objektima za održavanje, posebno namijenjenim za vlakove velikih brzina ili za druge vrste željezničkih vozila koja zahtijevaju posebne objekte, a koji služe za održavanje vozila koje se ne provodi rutinski kao dio svakodnevnih radnji održavanja i koje zahtijeva povlačenje željezničkog vozila iz prometa.“.

Članak 12.

U članku 31. stavak 1. mijenja se i glasi:

„(1) Za usluge iz članka 24. ovoga Zakona podnositelj zahtjeva plaća naknadu. Metodologije načina izračuna i visinu naknada određuje i naplaćuje upravitelj infrastrukture, odnosno operator uslužnog objekta.“.

Stavak 4. briše se.

U dosadašnjem stavku 5. koji postaje stavak 4. riječ: „može“ zamjenjuje se riječima: „dužan je“ te se iza riječi: „osigurati učinkovito korištenje željezničkih mreža“ dodaju riječi: „te s tim ciljem uspostavlja odgovarajuće postupke u skladu s pravilima iz ovoga Zakona“.

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

Članak 13.

U članku 33. iza stavka 4. dodaje se novi stavak 5. koji glasi:

„(5) Naknade iz stavka 1. ovoga članka mogu se izmijeniti kako bi se uzeo u obzir trošak onečišćenja okoliša uzrokovanog željezničkim prijevozom, prema veličini uzrokovanog onečišćenja.“.

Dosadašnji stavci 5. do 8. postaju stavci 6. do 9.

Članak 14.

Članak 45. mijenja se i glasi:

„Članak 45.

(1) Ad hoc zahtjevi su izvanredni zahtjevi podnositelja zahtjeva za dodjelom kapaciteta u vrijeme trajanja voznog reda, a koji nisu vezani uz redovne izmjene i dopune voznog reda.

(2) Upravitelj infrastrukture može udovoljiti takvim zahtjevima, uz uvjet da raspolaže dovoljnim infrastrukturnim kapacitetom.

(3) Dodijeljena trasa može se koristiti samo nakon zaključenja ugovora o pristupu.

(4) Upravitelj infrastrukture dužan je odgovoriti na ad hoc zahtjeve za pojedinim trasama vlakova što je ranije moguće, a u svakom slučaju najkasnije u roku od pet radnih dana od dana primitka zahtjeva.

(5) Informacije o preostalom raspoloživom kapacitetu daju se na uvid svim podnositeljima zahtjeva koji iskažu interes za njegovo korištenje.

(6) Upravitelj infrastrukture prema potrebi, kao i u slučaju zakrčene infrastrukture, provodi procjenu potrebe za rezervnim kapacitetima koji će ostati na raspolaganju u okviru konačnog voznog reda, kako bi mogli na vrijeme odgovoriti na predvidljive ad hoc zahtjeve za dodjelom kapaciteta.“.

Članak 15.

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

OBRAZLOŽENJE

Uz članak 1.

Ovim člankom se u potpunosti izvršava obveza prijenosa pravne stečevine Europske unije na način da se utvrđuje kako se odredbe članka 8. kojima se propisuje planiranje građenja, modernizacije, obnove i održavanja željezničke infrastrukture, odredbe članka 58. kojima se propisuje djelokrug rada regulatornog tijela, odredbe članka 65. kojima se propisuje prijelazno razdoblje za dozvole za obavljanje usluga željezničkog prijevoza izdane željezničkim prijevoznicima te upravljanje željezničkom infrastrukturom u vlasništvu Republike Hrvatske, odredbe Poglavlja III. kojima se propisuje upravljanje željezničkom infrastrukturom ne primjenjuju na infrastrukturu u privatnom vlasništvu koju isključivo njezin vlasnik koristi za vlastiti prijevoz tereta, a u skladu s člankom 2. Direktive 2012/34/EU. U važećem Zakonu o željeznici propisano je da se odredbe Zakona o željeznici kojima se uređuje izdavanje dozvola željezničkim prijevoznicima ne primjenjuju na industrijske željeznice te da se odredbe Zakona o željeznici kojima se uređuju naknade za pružanje željezničkih usluga i dodjela kapaciteta ne primjenjuju na industrijske kolosijeke koje ne može koristiti više željezničkih prijevoznika ili industrijskih željeznica. Stavak 4. navedenog članka, briše se također radi izvršavanja obveze prijenosa pravne stečevine Europske unije.

Uz članak 2.

U važećem Zakonu o željeznici u članku 4. podstavku 8. propisano je da je industrijski kolosijek željeznički kolosijek koji nije javno dobro u općoj uporabi, a koji je izravno ili neizravno povezan sa željezničkom infrastrukturom koja je javno dobro u općoj uporabi, a služi za početne, završne i druge radnje (utovar, istovar, manevriranje i sl.) u prijevozu ili za potrebe vlasnika i na kojem se ne obavlja željeznički prijevoz, podstavkom 13. propisano je da infrastrukturu čine željeznička infrastruktura i kolosijeci, uključujući industrijske kolosijeke u morskim lukama i lukama unutarnjih voda, podstavkom 28. propisano je da su redovno održavanje vozila radovi održavanja vozila koji se ne provode rutinski kao dio svakodnevnih radnji održavanja i koji zahtijevaju povlačenje željezničkog vozila iz prometa, podstavkom 42. propisano je da je željeznička infrastruktura javno dobro u općoj uporabi u vlasništvu Republike Hrvatske kojeg mogu koristiti svi zainteresirani željeznički prijevoznici, uz jednake uvjete i podstavkom 43. propisano je da je željeznička pruga sastavni dio željezničke infrastrukture koju u tehničkom smislu čine dijelovi željezničkih infrastrukturnih podsustava nužni za sigurno, uredno i nesmetano odvijanje željezničkoga prometa, kao i zemljište ispod željezničke pruge s pružnim pojasom i ostalim zemljištem koje služi uporabi i funkciji tih dijelova infrastrukturnih podsustava te zračni prostor iznad pruge u visini 12 m, odnosno 14 m kod dalekovoda napona većega od 220 kV, mjereno iznad gornjeg ruba tračnice, a u prometno-tehnološkom smislu cjelina koju čine kolodvori, kolodvorske zgrade i otvorena pruga s drugim službenim mjestima (stajališta, otpremništva i dr.).

Navedene točke se brišu zbog neusklađenosti s definicijom željezničke infrastrukture utvrđene u članku 3. Direktive 2012/34/EU, koji propisuje da željezničku infrastrukturu čine elementi utvrđeni u Prilogu I. Direktive, a Prilog I. je u potpunosti prenesen u članak 7. Zakona o željeznici, te ista ne prepoznaje pojam industrijski kolosijek, već samo kolosijek za privatno korištenje ili željezničku infrastrukturu. Također, u članku 4. podstavku 28. Zakona o željeznici se briše zbog neusklađenosti s pojmom heavy maintenance, budući da je definicija iz članka 3. točke 30. hrvatske inačice Direktive 2012/34/EU objavljene u SL L 343 od 14.12.2012. za redovno održavanje koje znači radove održavanja vozila koji se ne provode

rutinski kao dio svakodnevnih operacija i zahtijevaju povlačenje vozila iz prometa prenesena u članak 4. Zakona o željeznici kojim se određuje da su redovno održavanje željezničkog vozila radovi održavanja vozila koji se ne provode rutinski kao dio svakodnevnih radnji održavanja i koji zahtijevaju povlačenje željezničkog vozila iz prometa. U istom članku, radi boljeg razumijevanja definicije željezničke pruge izmijenjen je podstavak 43.

Uz članak 3.

Ovim člankom se u potpunosti izvršava obveza prijenosa pravne stečevine Europske unije na način da se utvrđuje kako se elementi iz članka 7. stavka 1. Zakona o željeznici smatraju elementima željezničke infrastrukture uz uvjet da čine otvorenu prugu, glavne ili sporedne kolosijeka ili industrijske kolosijeka, do sada pojam industrijskih kolosijeka nije bio određen kao uvjet elementima željezničke infrastrukture, a u skladu s Prilogom I. Direktive 2012/34/EU.

Uz članak 4.

Ovim člankom propisuje se da je građenje, modernizacija, obnova i održavanje željezničke u interesu Republike Hrvatske te se određuje da se dokazom prava građenja željezničke infrastrukture smatra odluka Vlade Republike Hrvatske o utvrđivanju interesa Republike Hrvatske ili poziv na odredbu propisa kojom je određen interes Republike Hrvatske za građenje građevina. Nadalje, propisano je da prijedlog za izvlaštenje u svrhu građenja, modernizacije, obnove i održavanja željezničke infrastrukture u interesu Republike Hrvatske podnosi upravitelj infrastrukture. Predloženo opisano rješenje je utvrđeno sukladno Zakonu o gradnji (Narodne novine, broj 153/13) i potrebama provođenja projekta, budući da se gotovo 55% željezničke mreže u Republici Hrvatskoj odnosi na željezničke linije važne za međunarodni prijevoz, težište se stavlja na projekte čije je sufinanciranje predviđeno najvećim dijelom iz EU fondova te je s obzirom na navedeno potrebno osigurati pravovremeno provođenje projektnih aktivnosti.

Uz članak 5.

Ovim člankom utvrđuje se pravni status željezničke infrastrukture na način da se određuje da je željeznička infrastruktura javno dobro u općoj uporabi u vlasništvu Republike Hrvatske te se utvrđuju pravila upisa u zemljišne knjige i mogućnosti osnivanja prava služnosti i prava građenja. Određenjem pravnog statusa željezničke infrastrukture na opisani način provodi se usklađivanje sukladno Zakonu o zemljišnim knjigama (Narodne novine, br. 91/96, 68/98, 137/99, 114/01, 100/04, 107/07, 152/08, 126/10, 55/13 i 60/13) i sukladno Zakonu o vlasništvu i drugim stvarnim pravima (Narodne novine, br. 91/96, 68/98, 137/99, 22/00, 73/00, 129/00, 114/01, 79/06, 141/06, 146/08, 38/09, 153/09, 143/12 i 152/14).

Uz članak 6.

Ovim člankom se u potpunosti izvršava obveza prijenosa pravne stečevine Europske unije. U Hrvatski pravni poredak se na ispravan način prenosi članak 4. stavak 2. Direktive 2012/34/EU, koji propisuje da je upravitelj infrastrukture odgovoran za vlastito upravljanje, rukovođenje i unutarnji nadzor pritom poštujući okvir za ubiranje pristojbi i dodjelu kapaciteta te posebna pravila koja su odredile države članice, u dosadašnjem određenju neovisnosti upravitelja infrastrukture nije bila utvrđena obveza poštovanja okvira za ubiranje pristojbi i dodjelu kapaciteta te posebna pravila koja su odredile države članice.

Uz članak 7.

Ovim člankom se u članku 18. stavci 6., 7. i 8. Zakona o željeznici brišu zbog neusklađenosti s člankom 8. stavkom 3. Direktive 2012/34/EU, koji propisuje da u okviru opće politike koju je odredila država članica i uzimajući u obzir indikativnu strategiju za razvoj željezničke infrastrukture i sredstva koja osiguravaju države članice, upravitelj infrastrukture donosi poslovni plan, uključujući programe ulaganja i financiranja. Plan mora osiguravati optimalno i učinkovito korištenje, pružanje i razvoj infrastrukture pritom osiguravajući financijsku ravnotežu i sredstva za ostvarenje tih ciljeva. Upravitelj infrastrukture osigurava da poznati podnositelji zahtjeva te, na njihov zahtjev potencijalni podnositelji zahtjeva, imaju pristup potrebnim podacima i da dobiju priliku izraziti svoja stajališta o sadržaju poslovnog plana u odnosu na uvjete pristupa i korištenja kao i na prirodu, pružanje i razvoj infrastrukture prije nego ga odobri upravitelj infrastrukture. Navedeni članci također nisu usklađeni s člankom 37. stavkom 1. Direktive 2012/34/EU, koja propisuje da države članice osiguravaju suradnju upravitelja infrastrukture kako bi se omogućila primjena učinkovitih programa ubiranja pristojbi te njihove dogovore s ciljem koordinacije ubiranja pristojbi u slučaju željezničkih usluga koje koriste više od jedne infrastrukturne mreže željezničkog sustava Europske unije te s tim ciljem uspostavljaju odgovarajuće postupke u skladu s pravilima iz Direktive 2012/34/EU. Spomenuto područje je u cijelosti uređeno člankom 18.a koji se dodaje ovim izmjenama i dopunama Zakona o željeznici.

Uz članak 8.

Tekstom ovoga članka dodaje se članak 18.a, kojim se u potpunosti izvršava obveza prijenosa pravne stečevine Europske unije. U Hrvatski pravni poredak se na ispravan način prenosi članak 8. stavak 3. Direktive 2012/34/EU, koji propisuje da u okviru opće politike koju je odredila država članica i uzimajući u obzir indikativnu strategiju za razvoj željezničke infrastrukture i sredstva koja osiguravaju države članice, upravitelj infrastrukture donosi poslovni plan, uključujući programe ulaganja i financiranja. Plan mora osiguravati optimalno i učinkovito korištenje, pružanje i razvoj infrastrukture pritom osiguravajući financijsku ravnotežu i sredstva za ostvarenje tih ciljeva. Upravitelj infrastrukture osigurava da poznati podnositelji zahtjeva te na njihov zahtjev potencijalni podnositelji zahtjeva, imaju pristup potrebnim podacima i da dobiju priliku izraziti svoja stajališta o sadržaju poslovnog plana u odnosu na uvjete pristupa i korištenja kao i na prirodu, pružanje i razvoj infrastrukture prije nego ga odobri upravitelj infrastrukture i članak 30. stavak 7. Direktive 2012/34/EU, koja propisuje obvezu razvoja i održavanja registra imovine upravitelja infrastrukture.

Uz članak 9.

Ovim člankom se dopunjuje članak 21.a važećeg Zakona o željeznici s odredbom da se maksimalni iznos naknade za financiranje upravitelja infrastrukture, koji se iz računa državnog proračuna uplaćuje po litri naplaćene trošarine za energente u iznosu od 0,20 kuna, uplaćuje najviše do iznosa koji je za tu namjenu osiguran u državnom proračunu za pojedinu godinu.

Uz članak 10.

Ovim člankom se u potpunosti izvršava obveza prijenosa pravne stečevine Europske unije. U Hrvatski pravni poredak se na ispravan način prenosi članak 10. Direktive 2012/34/EU na način da se utvrđuje kako željeznički prijevoznik, uz pravedne, nediskriminirajuće i

transparente uvjete dobiva pravo pristupa željezničkoj infrastrukturi za obavljanje svih vrsta usluga željezničkog prijevoza tereta te za obavljanje usluga međunarodnog prijevoza putnika, dok je u postojećem Zakonu o željeznici utvrđeno kako željeznički prijevoznici imaju pravo. Također, na ispravan način se utvrđuje da regulatorno tijelo određuje na temelju zahtjeva nadležnog tijela ili zainteresiranih željezničkih prijevoznika je li glavna svrha usluge prevoziti putnike između kolodvora smještenih u različitim državama članicama temeljem mjera koje donosi Europska komisija, dok u postojećem Zakonu o željeznici nije bilo utvrđeno da regulatorno tijelo donosi odluku temeljem zahtjeva, nego samostalno. Također, dio u postojećem Zakonu o željeznici koji određuje da se uvođenje novog, otvorenog pristupa uslugama međunarodnog prijevoza putnika koji uključuje kabotažu ne smije koristiti za otvaranje tržišta za usluge domaćeg prijevoza putnika je ocijenjen kao diskriminatoran.

Uz članak 11.

Ovim člankom se u potpunosti izvršava obveza prijenosa pravne stečevine Europske unije. U hrvatski pravni poredak se na ispravan način prenosi definicija temeljnog održavanja iz članka 3. stavaka 30. Direktive 2012/34/EU, a znači radove održavanja vozila koji se ne provode rutinski kao dio svakodnevnih operacija i zahtijevaju povlačenje iz prometa, dok dosadašnje uređenje članka 24. Zakona o željeznici nije sadržavalo navedenu definiciju.

Uz članak 12.

Ovim člankom se u potpunosti izvršava obveza prijenosa pravne stečevine Europske unije. Upravitelji infrastrukture trebali bi surađivati radi učinkovitog ubiranja pristojbi te se dogovarati o koordinaciji ubiranja pristojbi za željezničke usluge koje se pružaju u više od jedne infrastrukturne mreže u skladu s člankom 37. stavkom 1. Direktive 2012/34/EU, a člankom 31. stavkom 5. Zakona o željeznici samo je predviđena navedena mogućnost, a izmjenama Zakona o željeznici se utvrđuje obveza suradnje upravitelja infrastrukture. Upravitelji infrastrukture trebali bi nastojati osigurati optimalnu konkurentnost usluga međunarodnog željezničkog prijevoza te osigurati učinkovito korištenje željezničkim mrežama, također u skladu s člankom 37. stavkom 1. Direktive 2012/34/EU, a izmjenama Zakona o željeznici u potpunosti se preuzima navedena odredba.

Uz članak 13.

Ovim člankom se u potpunosti izvršava obveza prijenosa pravne stečevine Europske unije. U hrvatski pravni poredak se na ispravan način prenosi članak 31. stavak 3. Direktive 2012/34/EU na način da se dodaje stavak 5. koji određuje da se naknada za minimalni pristupni paket i za pristup prugom uslužnim objektima mogu izmijeniti kako bi se uzeo u obzir trošak onečišćenja okoliša uzrokovanog željezničkim prijevozom, prema veličini uzrokovanog onečišćenja, a u Zakonu o željeznici nije bila utvrđena mogućnost izmjene naknade, uzimajući u obzir trošak onečišćenja okoliša uzrokovanog željezničkim prijevozom.

Uz članak 14.

Ovim člankom se u potpunosti izvršava obveza prijenosa pravne stečevine Europske unije. U Hrvatski pravni poredak se na ispravan način prenosi članak 48. Direktive 2012/34/EU, koji propisuje da upravitelj infrastrukture na ad hoc zahtjeve za pojedinačnim trasama vlakova odgovara što je ranije moguće, a u svakom slučaju u roku od pet radnih dana te da upravitelj infrastrukture prema potrebi provodi procjenu potrebe za rezerviranim kapacitetima koji će

ostati na raspolaganju u okviru konačnog voznog reda, kako bi na vrijeme mogli odgovoriti na predvidljive ad hoc zahtjeve za dodjelom kapaciteta te da se navedeno također primjenjuje i u slučaju zakrčene infrastrukture, dok je utvrđenje članka 45. Zakona o željeznici na opisani način izostalo.

Uz članak 15.

Ovim člankom propisuje se stupanje na snagu Zakona.

TEKST ODREDBA VAŽEĆEG ZAKONA KOJE SE MIJENJAJU, ODNOSNO DOPUNJUJU

Članak 3.

(1) Odredbe članaka 5. i 8. i članka 16. stavka 1. te članaka 17., 22., 23., 26., 51., 57. i članka 65. stavka 6. ovoga Zakona ne primjenjuju se na željezničke prijevoznike koji obavljaju samo usluge gradskog, prigradskog ili regionalnog putničkog prijevoza na samostalnim lokalnim i regionalnim mrežama.

(2) Iznimno od stavka 1. ovoga članka, odredbe ovoga Zakona primjenjuju se kada je željeznički prijevoznik pod izravnim ili neizravnim nadzorom željezničkog prijevoznika ili drugog subjekta koji obavlja ili čija djelatnost uključuje obavljanje usluga željezničkog prijevoza koje nisu gradske, prigradske ili regionalne usluge.

(3) Odredbe ovoga Zakona kojima se uređuje izdavanje dozvola željezničkim prijevoznicima ne primjenjuju se na industrijske željeznice.

(4) Odredbe ovoga Zakona kojima se uređuju naknade za pružanje željezničkih usluga i dodjela kapaciteta ne primjenjuju se na industrijske kolosijeke koje ne može koristiti više željezničkih prijevoznika ili industrijskih željeznica.

Pojmovi

Članak 4.

Pojedini izrazi u smislu ovoga Zakona imaju sljedeće značenje:

- alternativni pravac je drugi pravac između istog polazišta i odredišta u slučaju kada su ta dva pravca zamjenjiva za obavljanje predmetne usluge prijevoza tereta ili putnika od strane željezničkog prijevoznika
- dodjela infrastrukturnog kapaciteta je dodjela trasa vlakova koju obavlja upravitelj infrastrukture
- dopuštena infrastrukturna brzina je najveća brzina kojom vlakovi smiju voziti na željezničkoj pruzi, odnosno dijelu željezničke pruge ovisno o projektiranoj građevinskoj brzini i stvarnoj tehničkoj uporabnoj sposobnosti željezničkih infrastrukturnih podsustava
- dozvola za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu je upravni akt kojim željeznički prijevoznik stječe pravo obavljanja svih ili pojedinih vrsta usluga željezničkog prijevoza
- garažni kolosijeci su kolosijeci koji su posebno namijenjeni za privremeno garažiranje željezničkih vozila
- gradske i prigradske usluge su usluge prijevoza čija je glavna svrha udovoljiti prijevoznim potrebama gradskog područja ili konurbacije, uključujući i prekograničnu konurbaciju te prijevoznim potrebama između gradskog područja ili konurbacije i okolnih područja
- industrijska željeznica je pravna osoba koja se bavi teretnim prijevozom na industrijskom kolosijeku u njezinu vlasništvu
- industrijski kolosijek je željeznički kolosijek koji nije javno dobro u općoj uporabi, a koji je izravno ili neizravno povezan sa željezničkom infrastrukturom koja je javno dobro u općoj uporabi, a služi za početne, završne i druge radnje (utovar, istovar, manevriranje i sl.) u prijevozu ili za potrebe vlasnika i na kojem se ne obavlja željeznički prijevoz
- infrastrukturna mreža je cjelokupna željeznička infrastruktura kojom upravlja upravitelj infrastrukture
- infrastrukturne naknade su naknade koje podnositelj zahtjeva plaća za minimalni pristupni paket i pristup prugom do uslužnih objekata
- infrastrukturni kapacitet je mogući broj trasa vlakova na pojedinom dijelu

- infrastrukture u određenom vremenskom razdoblju
- infrastrukturni pojas je područje unutar granica zemljišta koje funkcionalno služi za uporabu, održavanje te tehnološka unapređenja i razvoj željezničke infrastrukture
 - infrastrukturu čine željeznička infrastruktura i industrijski kolosijeci, uključujući industrijske kolosijeke u morskim lukama i lukama unutarnjih voda
 - izdavatelj dozvola je tijelo nadležno za izdavanje dozvola za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu
 - izvediva alternativa je alternativni uslužni objekt koji je željezničkom prijevozniku ekonomski prihvatljiv i koji mu omogućuje obavljanje predmetne usluge prijevoza tereta ili putnika
 - izvješće o mreži je izvješće u kojemu su sadržana opća pravila, rokovi, postupci i kriteriji za određivanje naknada i dodjelu kapaciteta, uključujući sve druge informacije koje su potrebne kako bi se omogućilo podnošenje zahtjeva za infrastrukturnim kapacitetom
 - kabotaža je svaki prijevoz putnika ili tereta između pojedinih mjesta u Republici Hrvatskoj, koji obavlja željeznički prijevoznik koji nema sjedište u Republici Hrvatskoj
 - međunarodna grupacija je svaka organizacija koju čine najmanje dva željeznička prijevoznika osnovana u različitim državama članicama radi obavljanja usluga u međunarodnom željezničkom prijevozu između država članica
 - modernizacija željezničke infrastrukture je izvođenje radova na postojećem podsustavu ili dijelu podsustava kojom se mijenja cjelokupna izvedba podsustava; u smislu propisa o gradnji odnosi se na radove kojima se mijenjaju bitni zahtjevi za građevinu i/ili usklađenost građevine s lokacijskim uvjetima u skladu s kojima je izgrađena (rekonstrukcija)
 - obnova su veliki radovi zamjene na podsustavu ili dijelu podsustava kojima se ne mijenja cjelokupna izvedba podsustava; u smislu propisa o gradnji, ovisno o tome utječe li se radovima obnove na način ispunjavanja bitnih zahtjeva za građevinu i/ili lokacijske uvjete u skladu s kojima je izgrađena, ista može predstavljati održavanje ili rekonstrukciju
 - održavanje je izvedba građevinskih i drugih radova radi očuvanja bitnih zahtjeva željezničke infrastrukture tijekom njezina trajanja, kojima se ne mijenja usklađenost željezničke infrastrukture s lokacijskim uvjetima u skladu s kojima je izgrađena
 - okvirni ugovor je pravno obvezujući ugovor između podnositelja zahtjeva za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta i upravitelja infrastrukture kojim se utvrđuju prava i obveze glede infrastrukturnog kapaciteta koji treba dodijeliti i naknada koje će se ubirati, a koji se sklapa za razdoblje dulje od razdoblja jednog voznog reda
 - operator uslužnog objekta je pravna osoba odgovorna za upravljanje jednim ili više uslužnih objekata (upravitelj uslužnog objekta) ili za pružanje željezničkim prijevoznicima jedne ili više usluga navedenih u članku 24. stavcima 3. do 5. ovoga Zakona (pružatelj usluga)
 - plan povećanja kapaciteta je mjera ili niz mjera, zajedno s vremenskim planom za njihovu provedbu, kojima je cilj ublažiti ograničenja kapaciteta koja su dovela do proglašenja pojedinog dijela željezničke infrastrukture »zakrčenom«
 - podnositelj zahtjeva za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta je željeznički prijevoznik ili međunarodna grupacija ili druga fizička ili pravna osoba, kao što su nadležna tijela propisana Uredbom (EZ) br. 1370/2007 i svim njezinim naknadnim izmjenama i dopunama te brodari, špediteri i operatori kombiniranog prijevoza, koji imaju interes za obavljanje javne usluge ili poslovni interes za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta
 - prekogranični sporazum je svaki sporazum između dviju ili više država članica ili

između država članica i trećih zemalja čiji je cilj olakšati obavljanje prekograničnog željezničkog prometa

- razumna dobit je stopa prinosa na vlastita sredstva koja uzima u obzir rizik, kao i rizik za prihod, ili odsutnost takvog rizika, koji je nastao, i u skladu je s prosječnom stopom za dotični sektor u prethodnim godinama
- redovno održavanje željezničkog vozila su radovi održavanja vozila koji se ne provode rutinski kao dio svakodnevnih radnji održavanja i koji zahtijevaju povlačenje željezničkog vozila iz prometa
- regionalne usluge su usluge prijevoza čija je glavna svrha udovoljiti prijevoznim potrebama regije, kao i prekogranične regije
- robni terminal je uređen i organiziran prostor na kojem se obavlja prihvata, skladištenje, priprema, pretovar i otprema raznih vrsta tereta
- trasa vlaka je infrastrukturni kapacitet potreban za vožnju vlaka između dva službena mjesta u određenom vremenu
- tržište željezničkih usluga, u smislu ovoga Zakona, je tržište na kojem upravitelj infrastrukture ili operator uslužnog objekta pružaju željezničke usluge iz članka 24. ovoga Zakona podnositeljima zahtjeva
- ugovor o pristupu je ugovor kojim se uređuju međusobna prava i obveze između željezničkog prijevoznika i upravitelja infrastrukture glede minimalnog pristupnog paketa i pristupa prugom do uslužnih objekata
- ugovor o upravljanju željezničkom infrastrukturom (ugovorni sporazum) je ugovor o međusobnim pravima i obvezama između vlasnika željezničke infrastrukture i upravitelja infrastrukture
- upravitelj infrastrukture je pravna osoba odgovorna za građenje, upravljanje, obnovu i održavanje željezničke infrastrukture, uključujući i organiziranje i reguliranje prometa, funkcije upravitelja infrastrukture na mreži ili dijelu mreže mogu se dodijeliti različitim pravnim osobama
- usluga međunarodnog prijevoza putnika na unutarnjem prijevoznom tržištu Europske unije je usluga prijevoza putnika pri kojoj vlak prelazi najmanje jednu granicu države članice i pri čemu je osnovni cilj te usluge prijevoz putnika između kolodvora smještenih u različitim državama članicama; vlak se može spojiti i/ili razdvojiti, i različiti dijelovi vlaka mogu imati različita polazišta i odredišta, uz uvjet da svi vagoni prelaze barem jednu granicu
- usluga međunarodnog prijevoza tereta na unutarnjem prijevoznom tržištu Europske unije je usluga prijevoza tereta pri kojoj vlak prelazi najmanje jednu granicu države članice; vlak se može spojiti i/ili razdvojiti, i različiti dijelovi vlaka mogu imati različita polazišta i odredišta, uz uvjet da svi vagoni prelaze barem jednu granicu
- uslužni objekt je postrojenje, uključujući zemljište, zgrade i opremu, koje je u cijelosti ili dijelom posebno uređeno kako bi omogućilo obavljanje jedne ili više usluga iz članka 24. stavaka 3. do 5. ovoga Zakona
- usuglašavanje je postupak kojim će upravitelj infrastrukture i podnositelji zahtjeva za dodjelom infrastrukturnog kapaciteta pokušati razriješiti situacije u kojima postoje suprotstavljeni zahtjevi za infrastrukturnim kapacitetom
- vozni red je skup podataka koji određuju sva planirana kretanja vlakova na određenoj infrastrukturi tijekom razdoblja za koji isti vrijedi
- zakrčena željeznička infrastruktura je dio željezničke infrastrukture na kojemu potražnja za infrastrukturnim kapacitetom ne može biti u potpunosti zadovoljena tijekom određenih razdoblja čak ni nakon usuglašavanja različitih zahtjeva za kapacitetom
- željeznička infrastruktura je javno dobro u općoj uporabi u vlasništvu Republike

Hrvatske kojeg mogu koristiti svi zainteresirani željeznički prijevoznici, uz jednake uvjete, na način propisan ovim Zakonom

- željeznička pruga je sastavni dio željezničke infrastrukture koju u tehničkom smislu čine dijelovi željezničkih infrastrukturnih podsustava nužni za sigurno, uredno i nesmetano odvijanje željezničkoga prometa, kao i zemljište ispod željezničke pruge s pružnim pojasom i ostalim zemljištem koje služi uporabi i funkciji tih dijelova infrastrukturnih podsustava te zračni prostor iznad pruge u visini 12 m, odnosno 14 m kod dalekovoda napona većega od 220 kV, mjereno iznad gornjeg ruba tračnice, a u prometno-tehnološkom smislu cjelina koju čine kolodvori, kolodvorske zgrade i otvorena pruga s drugim službenim mjestima (stajališta, otpremništva i dr.)
- željeznički prijevoz je gospodarska djelatnost koja obuhvaća prijevoz putnika i/ili tereta
- željeznički prijevoznik je svaka pravna osoba koja ima dozvolu za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu izdanu od nadležnog tijela, a čija je glavna djelatnost obavljanje usluga željezničkog prijevoza tereta i/ili putnika uz uvjet da ta pravna osoba osigura vuču vlakova; to također uključuje pravne osobe koje obavljaju samo vuču vlakova.

II. ŽELJEZNIČKA INFRASTRUKTURA

Željeznička infrastruktura

Članak 7.

(1) Željezničku infrastrukturu u smislu ovoga Zakona čine sljedeći elementi:

- zemljište
- željeznička pruga i pružno tijelo, posebice nasipi, usjeci, odvodni kanali i jarci, zidani jarci, propusti, obložni zidovi, zaštitni biljni pojasi; peroni i utovarno-istovarne rampe (u putničkim kolodvorima i teretnim kolodvorima ili robnim terminalima); pješačke staze; pregradni zidovi, živice, ograde; pojasi zaštite od požara; sklopovi za grijanje skretnica; snjegobrani
- konstruktorske građevine: željeznički mostovi, željeznički propusti i željeznički podvožnjaci, tuneli, natkriveni usjeci i ostali prolazi; potporni zidovi, i konstrukcije za zaštitu od lavina, odrona kamenja, i drugo
- željezničko-cestovni prijelazi i pješački prijelazi preko pruge u istoj razini, uključujući uređaje za osiguravanje prijelaza i cestovnu signalizaciju
- pružni gornji ustroj, posebice: vozne tračnice, tračnice vodilice i zaštitne tračnice; pragovi i uzdužni nosači, kolosiječni pričvrtni i spojni pribor, kolosiječni zastor uključujući tucanik i pijesak; skretnice, križišta, i drugo; okretnice i prijenosnice (osim onih koje su isključivo namijenjene za lokomotive)
- pristupni putovi za putnike i robu, uključujući pristupne ceste i pristup za putnike koji dolaze ili odlaze pješice
- signalno-sigurnosni i telekomunikacijski uređaji na otvorenoj pruzi, u kolodvorima i u ranžirnim kolodvorima, uključujući postrojenje za proizvodnju, pretvorbu i distribuciju električne energije za signalno-sigurnosne i telekomunikacijske uređaje; objekti za takve uređaje ili postrojenje; kolosiječne kočnice
- prometna i sigurnosna rasvjeta
- postrojenje za pretvorbu i prijenos električne energije za vuču vlakova: podstanice, napojni vodovi i dalekovodi između elektrovučnih podstanica i kontaktne mreže, kontaktni vod i stupovi; treća šina s nosačima
- zgrade, dijelovi zgrada, prostorije, prostori, površine, komunikacije i ograde koji služe za uporabu, smještaj postrojenja, upravljanje, održavanje, kontrolu stanja i zaštitu željezničke infrastrukture i koji se rabe pri reguliranju i organizaciji željezničkoga prometa,

uključujući dio uređaja za naplatu prijevoznih pristojbi koje koristi upravitelj infrastrukture.

(2) Elementi iz stavka 1. ovoga članka smatraju se elementima željezničke infrastrukture uz uvjet da čine otvorenu prugu, glavne ili sporedne kolosijেকে. Željeznička infrastruktura isključuje kolosijেকে smještene unutar radionica za popravak željezničkih vozila, depoa ili spremišta za lokomotive te odvojke ili industrijske kolosijেকে.

(3) Detaljnije određivanje sastavnih elemenata željezničke infrastrukture uređuje se pravilnikom kojeg donosi ministar nadležan za željeznički promet.

Imovinskopravni odnosi

Članak 9.

(1) Građenje, modernizacija, obnova i održavanje željezničke infrastrukture u interesu je Republike Hrvatske.

(2) Ako ovim Zakonom nije drugo određeno, na postupak izvlaštenja nekretnina radi građenja, modernizacije, obnove i održavanja željezničke infrastrukture primjenjuju se propisi o izvlaštenju.

(3) Izvlaštenjem izvlaštena nekretnina postaje vlasništvo Republike Hrvatske.

(4) Kad se izvlaštenje provodi radi građenja, modernizacije, obnove i održavanja željezničke infrastrukture u ime i za račun Republike Hrvatske, prijedlog za izvlaštenje nekretnine radi građenja, modernizacije, obnove i održavanja željezničke infrastrukture podnosi upravitelj infrastrukture.

(5) Prijedlog za izvlaštenje u ime i za račun Republike Hrvatske može podnijeti i korisnik koncesije ako je na to posebno ovlašten ugovorom o koncesiji sklopljenim po odredbama ovoga Zakona.

(6) Odredbe ovoga članka na odgovarajući se način primjenjuju i na građenje objekata povezanih s građenjem, modernizacijom, obnovom i održavanjem željezničke pruge.

Neovisnost upravitelja infrastrukture

Članak 16.

(1) Upravitelj infrastrukture odgovoran je za vlastito upravljanje, rukovođenje i unutarnji nadzor.

(2) Upravitelj infrastrukture za područje željezničke infrastrukture kojom upravlja, obvezan je voditi odvojeno računovodstvo koje omogućava zasebnu evidenciju ostvarenih troškova u realizaciji ugovornih obveza u upravljanju željezničkom infrastrukturom.

(3) Ako su upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik povezana društva, član upravljačkog tijela vladajućeg društva i član upravljačkog tijela povezanih društava ne mogu biti i članovi upravljačkog tijela upravitelja infrastrukture. Ako su upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik povezana društva, član upravljačkog tijela željezničkog prijevoznika ne može biti i član upravljačkog tijela vladajućeg društva.

(4) Ako su upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik povezana društva, na imenovanje i razrješenje članova upravljačkog tijela upravitelja infrastrukture i vladajućeg društva prethodnu suglasnost daje tijelo nadležno za regulaciju tržišta željezničkih usluga.

(5) Ako su upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik povezana društva, članovi upravljačkog tijela upravitelja infrastrukture, kao i zaposlenici najviše razine koji obnašaju upravljačke funkcije u području djelatnosti osnovnih funkcija, nakon prestanka obnašanja tih poslova, a koje su obavljali najmanje dvije godine, ne smiju, u razdoblju od dvije godine, biti zaposleni kao članovi upravljačkog tijela vladajućeg društva niti kao članovi upravljačkog tijela društva koje je pod nadzorom vladajućeg društva.

(6) Ako su upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik povezana društva, upravitelj infrastrukture u području djelatnosti osnovnih funkcija iz članka 17. stavka 1. ovoga Zakona

mora imati vlastito osoblje i vlastite prostorije. Pristup informatičkom sustavu upravitelja infrastrukture treba biti zaštićen kako bi se osigurala neovisnost osnovnih funkcija upravitelja infrastrukture.

Ugovor o upravljanju željezničkom infrastrukturom

Članak 18.

(1) Međusobna prava i obveze upravitelja infrastrukture i vlasnika željezničke infrastrukture uređuju se ugovorom o upravljanju željezničkom infrastrukturom koji se sklapa na razdoblje od najmanje pet godina.

(2) Ugovor iz stavka 1. ovoga članka sadrži sljedeće:

- područje primjene ugovora glede željezničke infrastrukture i uslužnih objekata, strukturiranih u skladu sa člankom 24. ovoga Zakona, a koje obuhvaća sve oblike upravljanja željezničkom infrastrukturom, uključujući izgradnju nove željezničke infrastrukture, modernizaciju, obnovu i održavanje postojeće željezničke infrastrukture
- iznos financijskih sredstava za modernizaciju, obnovu i održavanje postojeće željezničke infrastrukture, za zaostatke u modernizaciji, obnovi i održavanju postojeće infrastrukture te za izgradnju nove željezničke infrastrukture
- pokazatelje i kriterije kvalitete pružanja usluga koji obuhvaćaju elemente poput:
 1. infrastrukturne brzine i pouzdanosti pruga
 2. kapaciteta mreže
 3. upravljanja imovinom koja čini javno dobro u općoj uporabi
 4. opsega aktivnosti (iskazanog u vlak kilometrima)
 5. stupnja sigurnosti
 6. zaštite okoliša
- iznos financijskih sredstava namijenjenih za zaostatke u održavanju i amortizaciju imovine, sukladno početnom stanju određenim Nacionalnim programom i ciljanom stanju željezničke infrastrukture koje se želi postići
- iznos financijskih sredstava iz članka 32. ovoga Zakona
- minimalne obveze upravitelja infrastrukture glede izvješćivanja u smislu sadržaja i učestalosti izvješćivanja, uključujući informacije koje se moraju objavljivati na godišnjoj osnovi
- rok trajanja ugovora, koji se po potrebi usklađuje s trajanjem poslovnog plana, koncesije ili dozvole upravitelja infrastrukture te okvir i pravila za određivanje naknade upravitelju infrastrukture koje određuje vlasnik željezničke infrastrukture
- pravila postupanja u slučaju većih poremećaja u prometu i u hitnim slučajevima, uključujući planove za nepredviđene situacije i prijevremeni raskid ugovora te pravodobno informiranje željezničkih prijevoznika
- mjere koje se poduzimaju u slučaju kršenja ugovornih obveza ili u iznimnim situacijama koje utječu na raspoloživost sredstava iz državnog proračuna, uključujući uvjete i postupke za ponovno pregovaranje i prijevremeni raskid
- poticaje za upravitelja infrastrukture u smislu smanjenja troškova poslovanja.

(3) Sredstva namijenjena za financiranje upravitelja infrastrukture uređuju se ugovorom o upravljanju željezničkom infrastrukturom iz stavka 1. ovoga članka i dogovaraju se unaprijed za cijelo ugovorno razdoblje.

(4) Ugovorne stranke moraju prije potpisivanja ugovora o upravljanju željezničkom infrastrukturom upoznati podnositelje zahtjeva za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta sa sadržajem predmetnog ugovora te im omogućiti da iznesu svoje stajalište. Na njihov zahtjev ugovorne stranke će sa sadržajem ugovora upoznati i sve potencijalne podnositelje zahtjeva. Ugovor o upravljanju željezničkom infrastrukturom objavljuje se u roku od mjesec dana od njegova sklapanja na mrežnim stranicama ugovornih stranaka i u službenom glasilu

Republike Hrvatske.

(5) Prije sklapanja ugovora o upravljanju željezničkom infrastrukturom sa sadržajem ugovora upoznat će se regulatorno tijelo radi davanja neobvezujućeg mišljenja.

(6) Poslovni plan upravitelja infrastrukture mora biti usklađen s ugovorom o upravljanju željezničkom infrastrukturom.

(7) Upravitelj infrastrukture je u skladu s propisom kojim se uređuje sigurnost i interoperabilnost željezničkog sustava dužan uspostaviti registar infrastrukture.

(8) Upravitelj infrastrukture određuje način utvrđivanja troškova različitih željezničkih usluga koje nudi željezničkim prijevoznicima.

Naknada za financiranje željezničke infrastrukture po naplaćenju trošarini na energente

Članak 21.a

(1) Naknada za financiranje željezničke infrastrukture iz članka 21. stavka 1. podstavka 2. ovoga Zakona uplaćuje se iz državnog proračuna na energente:

1. Motorne benzine koji se koriste kao pogonska goriva:

1.1. Olovni benzin iz tarifnih oznaka KN 2710 11 31, 2710 11 51, 2710 11 59,

1.2. Bezolovni benzin iz tarifnih oznaka KN 2710 11 31, 2710 11 41, 2710 11 45, 2710 11 49.

2. Plinska ulja iz tarifnih oznaka KN 2710 19 41 do 2710 19 49 koja se koriste kao pogonska goriva.

(2) Naknada iz stavka 1. ovoga članka uplaćuje se po litri naplaćene trošarine na energente, i to: u iznosu od 0,20 kuna na račun HŽ Infrastrukture d.o.o.

Pristup infrastrukturi

Članak 23.

(1) Željeznički prijevoznik, uz pravedne nediskriminirajuće i transparentne uvjete, ima pravo pristupa željezničkoj infrastrukturi za obavljanje svih vrsta usluga željezničkog prijevoza tereta. Pravo pristupa uključuje i pristup infrastrukturi koja povezuje morske i luke unutarnjih voda i ostale uslužne objekte iz članka 24. stavka 3. ovoga Zakona sa željezničkom infrastrukturom i pravo pristupa industrijskim kolosijecima koji služe ili mogu služiti za potrebe više krajnjih korisnika.

(2) Željeznički prijevoznik, uz pravedne, nediskriminirajuće i transparentne uvjete, ima pravo pristupa željezničkoj infrastrukturi za obavljanje usluga međunarodnog prijevoza putnika. Pravo pristupa uključuje kabotažu i pristup uslužnim objektima iz članka 24. stavka 3. ovoga Zakona. Uvođenje novog, otvorenog pristupa uslugama međunarodnog prijevoza putnika koji uključuje kabotažu ne smije se koristiti za otvaranje tržišta za usluge domaćeg prijevoza putnika. Osnovna svrha usluge međunarodnog prijevoza putnika mora biti pružanje usluga prijevoza putnika između kolodvora smještenih u različitim državama članicama, što utvrđuje regulatorno tijelo na temelju mjera koje donosi Komisija Europske unije.

(3) Na temelju ocjene regulatornog tijela o ugrožavanju ekonomske ravnoteže ugovora o obavljanju javne usluge Ministarstvo može odlukom naložiti upravitelju infrastrukture da ograniči pravo pristupa iz stavka 2. ovoga članka na uslugama željezničkog prijevoza između polazišta i odredišta obuhvaćenim jednim ili više ugovora o obavljanju javnih usluga koji su u skladu s pravom Europske unije. Takvo ograničenje ne smije za posljedicu imati ograničenje prava ukrcanja putnika na bilo kojem kolodvoru smještenom na pravcu međunarodne usluge i njihova iskrcanja na drugom, što uključuje kolodvore smještene u istoj državi članici, osim ako bi korištenje tog prava ugrozilo ekonomsku ravnotežu ugovora o obavljanju javnih usluga. Na temelju objektivne ekonomske analize i na temelju unaprijed određenih kriterija od strane Komisije Europske unije regulatorno tijelo utvrđuje mogućnost ugrožavanja ekonomske ravnoteže ugovora o obavljanju javne usluge.

(4) Protiv odluke Ministarstva iz stavka 3. ovoga članka žalba nije dopuštena, ali može se pokrenuti upravni spor.

(5) Željeznički prijevoznik koji ima sjedište u Republici Hrvatskoj, uz pravedne, nediskriminirajuće i transparentne uvjete ima pravo pristupa željezničkoj infrastrukturi za obavljanje usluga domaćeg prijevoza putnika, odnosno prijevoza putnika između pojedinih mjesta u Republici Hrvatskoj.

(6) Željeznički prijevoznik koji ima dozvolu i potvrdu o sigurnosti, može obavljati usluge prijevoza na željezničkoj infrastrukturi, uz uvjet da je s upraviteljem infrastrukture sklopio ugovor o pristupu željezničkoj infrastrukturi.

(7) Ugovor o pristupu na željezničku infrastrukturu sklapa se u pisanom obliku i mora biti nediskriminirajući te u skladu s odredbama ovoga Zakona i Izvješća o mreži.

(8) Ugovorom o pristupu na željezničku infrastrukturu uređuju se međusobna prava i obveze između željezničkog prijevoznika i upravitelja infrastrukture glede minimalnog pristupnog paketa i pristupa prugom do uslužnih objekata, određuje dodijeljeni infrastrukturni kapacitet, infrastrukturne naknade te ostala pitanja u vezi sigurnosti prijevoza i zaštite okoliša.

Željezničke usluge

Članak 24.

(1) Usluge koje se pružaju željezničkim prijevoznicima (željezničke usluge) su:

- minimalni pristupni paket
- pristup uslužnim objektima i uslugama koje se pružaju u tim objektima, uključujući pristup prugom do uslužnih objekata
- dodatne usluge
- prateće usluge.

(2) Minimalni pristupni paket sastoji se od:

- obrade zahtjeva za infrastrukturnim kapacitetom
- prava korištenja dodijeljenog infrastrukturnog kapaciteta
- korištenja infrastrukture, uključujući skretnice i čvorišta
- upravljanja prometom vlakova, uključujući signalizaciju, regulaciju, prijam i otpremu vlakova te sporazumijevanje i pružanje informacija o kretanju vlakova
- korištenja opreme za opskrbu električnom energijom potrebnom za vuču vlaka, gdje je na raspolaganju
- svih ostalih informacija potrebnih za realizaciju ili obavljanje usluge za koju je kapacitet dodijeljen.

(3) Uslužni objekti su:

- putnički kolodvori, kolodvorske zgrade i ostali objekti, uključujući displeje za prikaz informacija o vlakovima i odgovarajući prostor za uslugu prodaje karata
- robni terminali
- ranžirni kolodvori i objekti za formiranje vlakova, uključujući objekte za manevriranje
- garažni kolosijeci
- objekti za održavanje, osim objekata za redovno održavanje posebno namijenjenih za vlakove velikih brzina ili druge vrste željezničkih vozila koja zahtijevaju posebne objekte
- ostali tehnički objekti, uključujući objekte za čišćenje i pranje
- morske i luke unutarnjih voda koje su povezane sa željezničkom mrežom
- pomoćni objekti
- objekti za opskrbu gorivom i opskrba gorivom u tim objektima, za što se naknade prikazuju zasebno na računima.

(4) Dodatne usluge mogu biti:

- električna energija potrebna za vuču vlakova, za koju se naknade na računima iskazuju

- zasebno od naknada za korištenje opreme za opskrbu električnom energijom
- predgrijavanje i prethlađivanje putničkih vlakova
 - posebni ugovori za:
 1. nadzor pri prijevozu opasnih tvari
 2. pomoć pri vožnji vlakova s izvanrednim pošiljkama.

(5) Prateće usluge mogu biti:

- pristup telekomunikacijskoj mreži
- pružanje dodatnih informacija
- tehnički pregled željezničkih vozila
- usluga prodaje karata na putničkim kolodvorima
- usluge redovnog održavanja koje se pružaju u objektima za održavanje posebno namijenjenima za vlakove velikih brzina ili za druge vrste željezničkih vozila koja zahtijevaju posebne objekte.

Određivanje naknada za korištenje infrastrukture

Članak 31.

- (1) Za usluge iz članka 24. ovoga Zakona podnositelj zahtjeva plaća naknadu. Visinu naknade određuje i naplaćuje upravitelj infrastrukture, odnosno operator uslužnog objekta.
- (2) Sredstva ostvarena naplatom naknada prihod su upravitelja infrastrukture, odnosno operatora uslužnog objekta i koriste se za financiranje njihova poslovanja.
- (3) Upravitelj infrastrukture dužan je pri određivanju naknade na cijeloj infrastrukturnoj mreži kojom upravlja koristiti sustav koji se temelji na istim načelima. Iznimno, kod investicija iz članka 34. stavka 1. ovoga Zakona upravitelj infrastrukture ovlašten je naplatiti višu naknadu, a na temelju dugoročnih troškova takvih projekata.
- (4) Vlada Republike Hrvatske može, za željeznički prijevoz putnika odnosno za željeznički prijevoz tereta, svojom odlukom, poštujući načelo jednakih i nediskriminirajućih naknada, uz prethodno pribavljeno mišljenje regulatornog tijela u okviru njegovih nadležnosti, odrediti manju visinu naknade za željezničke usluge iz članka 24. stavka 2. ovoga Zakona od visine naknade koju je odredio upravitelj infrastrukture, pri čemu je dužna upravitelju infrastrukture nadoknaditi razliku do visine troška koji izravno nastane kao posljedica obavljanja željezničke usluge.
- (5) Upravitelj infrastrukture može surađivati s drugim upraviteljima infrastrukture glede sustava za određivanje naknada za obavljanje usluga željezničkog prijevoza koji prelazi više od jedne infrastrukturne mreže unutar Europske unije, pri čemu moraju nastojati osigurati optimalnu konkurentnost usluga međunarodnog željezničkog prijevoza te osigurati učinkovito korištenje željezničkih mreža.
- (6) Upravitelj infrastrukture obavezan je prigodom određivanja naknada za korištenje infrastrukture primijeniti takav izračun naknada kojim se različitim željezničkim prijevoznicima, a koji obavljaju usluge iste vrste, osiguravaju jednake i nediskriminirajuće naknade.
- (7) Upravitelj infrastrukture poštivat će tajnost informacija koje za podnositelja zahtjeva predstavljaju poslovnu tajnu.

Načela određivanja naknada

Članak 33.

- (1) Naknade za minimalni pristupni paket i za pristup prugom uslužnim objektima utvrđuju se najviše u visini troška koji izravno nastane kao posljedica obavljanja željezničke usluge.
- (2) Način izračuna troška koji je izravno nastao kao posljedica obavljanja željezničke usluge iz stavka 1. ovoga članka utvrđuje se sukladno mjerama koje donosi Europska komisija, s tim

da upravitelj infrastrukture ima pravo postupno se prilagođavati tim mjerama tijekom razdoblja od četiri godine od stupanja na snagu tih mjera.

(3) Naknade iz stavka 1. ovoga članka mogu uključivati posebnu naknadu koja odražava nedostatnost kapaciteta na određenim dijelovima željezničke infrastrukture tijekom razdoblja zakrčenosti.

(4) Naknade iz stavaka 1. i 3. ovoga članka mogu se odrediti kao prosjek troškova za obavljanje određenih željezničkih usluga u određenom vremenu, s tim da relativna visina naknade odgovara troškovima koji su rezultat pružanja tih željezničkih usluga.

(5) Prilikom određivanja infrastrukturnih naknada mogu se uzeti u obzir dopuštena infrastrukturna brzina, nagib pruge, osovinsko opterećenje, elektrificiranost, vrsta i rang vlaka, masa vlaka, vrsta pruge, kolosiječnost pruge i kilometri vlaka te ostali kriteriji koji mogu utjecati na određivanje naknade.

(6) Naknada za pristup prugom unutar uslužnih objekata iz članka 24. stavka 3. ovoga Zakona i za pružanje usluga u tim objektima ne smije biti viša od troškova pružanja tih usluga uvećanih za razumnu dobit.

(7) Naknada za dodatne ili prateće usluge, kada ih pruža samo jedan pružatelj usluga, ne smije biti viša od troškova pružanja te usluge uvećanih za razumnu dobit.

(8) Upravitelj infrastrukture može naplaćivati naknadu za korištenje infrastrukturnog kapaciteta koji se koristi za održavanje željezničke infrastrukture. Ova naknada ne smije biti viša od neto gubitka upravitelja infrastrukture koji je prouzročen održavanjem.

Ad hoc zahtjevi

Članak 45.

(1) U slučaju izvanrednih zahtjeva podnositelja zahtjeva za dodjelom kapaciteta u vrijeme trajanja voznog reda (ad hoc) upravitelj infrastrukture može udovoljiti takvim zahtjevima, uz uvjet da raspolaže dovoljnim infrastrukturnim kapacitetom.

(2) Podnositelj zahtjeva može podnijeti ad hoc zahtjev za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta za vrijeme trajanja voznog reda. Dodijeljena trasa može se koristiti samo nakon zaključenja ugovora o pristupu.

(3) Upravitelj infrastrukture dužan je odgovoriti na ad hoc zahtjeve za pojedinim trasama vlakova najkasnije u roku od pet radnih dana. Ovaj rok se ne odnosi na redovne izmjene i dopune voznog reda. Informacije o preostalom raspoloživom kapacitetu daju se na uvid svim podnositeljima zahtjeva koji iskazuju interes za njegovo korištenje.

Prilog - Izvješće o provedenom savjetovanju sa zainteresiranom javnošću

Izvešće o provedenom savjetovanju - Javno savjetovanje o Nacrtu prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o željeznici

Korisnik/Sekcija/Komentar	Odgovor
<p>Zrinka Čanaki Zaić NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O ŽELJEZNICI Nacrt prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o željeznici potpuno ruši koncepciju željezničke infrastrukture na kojoj se temelji Zakon o željeznici. Postojeće rješenje poznaje pojam „infrastrukture“ koju čini „željeznička infrastruktura“ koja je javno dobro u općoj uporabi i u vlasništvu RH i „industrijski kolosijeci“ koji uključuju industrijske kolosijeke u lukama, a koji nisu javno dobro u općoj uporabi već su u privatnom vlasništvu ili pomorsko dobro ili nešto treće. Svi članci Zakona se temelje na ovoj koncepciji. Nacrtom prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o željeznici se potpuno ruši ova koncepcija. Zakon predviđa da željeznička infrastruktura uključuje i industrijske kolosijeke. Javno dobro u općoj uporabi predstavljaju samo željezničke pruge navedene u Odluci o razvrstavanju željezničkih pruga (NN 3/14). Osim što smatram da industrijski kolosijeci nisu dio željezničke infrastrukture kako je definirana Direktivom 2012/34/EU, a što je obrazloženo uz čl. 3. Nacrta prijedloga Zakona, ukoliko se prihvati predložena nova koncepcija – potrebno je izmijeniti čitav niz članaka Zakona o željeznici, a što ovim Nacrtom prijedloga Zakona nije učinjeno. Navest ću samo par primjera: 1. U članku 9. stavku 1. Zakona o željeznici (u osnovnom tekstu, a i u predloženoj izmjeni) se navodi da je „građenje, modernizacija, obnova i održavanje željezničke infrastrukture u interesu Republike Hrvatske“. – Da li je građenje, modernizacija, obnova i održavanje industrijskih kolosijeka zaista u interesu RH? 2. Članak 11. stavak 1. Zakona o željeznici glasi: „Željeznička infrastruktura izgrađena do stupanja na snagu ovoga Zakona, za koju je izrađena snimka izvedenog stanja i koja je evidentirana u katastru i odgovara granicama željezničke infrastrukture određene po upravitelju infrastrukture, upisat će se u zemljišne knjige kao javno dobro u općoj uporabi u vlasništvu Republike Hrvatske, uz upis pravne osobe koja upravlja željezničkom infrastrukturom, bez obzira na postojeće upise u zemljišnim knjigama.“ – Da li će se industrijski kolosijeci upisati u zemljišne knjige kao javno dobro u općoj uporabi u vlasništvu Republike Hrvatske? Ovo bi predstavljalo veliku povredu prava vlasništva. 3. Ili članak 59. Zakona – Hoće li Vlada RH davati koncesije za upravljanje na dijelu postojeće željezničke infrastrukture odnosno na postojećim industrijskim kolosijecima? Kao članici radne grupe za izradu Prijedloga nacrta Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o željeznici, poznato mi je da je Europska Komisija postavila pitanje definicije željezničke infrastrukture, no predloženo rješenje nije na tragu rasprava unutar radne grupe, suprotno je odredbama Direktive 2012/34/EU i nije razrađeno u cijelom tekstu Zakona o željeznici.</p>	<p>Djelomično prihvaćen Primjedba se djelomično prihvaća. Člankom 7.a utvrđuje se pravni status željezničke infrastrukture na način da razvrstane željezničke pruge predstavljaju javno dobro u općoj uporabi. Navedenom odredbom isključeni su industrijski kolosijeci. Radi jasnije interpretacije navedene odredbe prihvaća se prijedlog za doradom članka 7.a na način da se odredbe vezane za željezničku infrastrukturu na poseban način odnose i na industrijske kolosijeke, osim odredaba kojim je definiran pravni status, imovinsko pravni odnosi i sl.</p>

<p>Irena Ljevar NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O ŽELJEZNICI Čl. 11. i 12. mijenja se i glasi: Upis željezničke infrastrukture u zemljišne knjige Članak 11. (1) Nekretnine koje čine željezničku infrastrukturu i koje su evidentirane u katastru upisat će se u zemljišne knjige kao javno dobro u općoj uporabi u vlasništvu Republike Hrvatske, uz upis pravne osobe koja upravlja željezničkom infrastrukturom, bez obzira na postojeće upise u zemljišnim knjigama. (2) Upis iz stavka 1. ovoga članka provest će nadležni sud temeljem potvrde upravitelja željezničke infrastrukture. Članak 12. (1) Nekretnine koje čine željezničku infrastrukturu, a koje nisu evidentirane u katastru, evidentiraju se u katastru temeljem potvrde upravitelja željezničke infrastrukture i odgovarajućeg geodetskog elaborata, a koji pribavlja i nadležnom uredu za katastar dostavlja upravitelj željezničke infrastrukture. (2) Upis u zemljišne knjige iz stavka 1. ovoga članka provest će nadležni sud po službenoj dužnosti temeljem rješenja nadležnog katastarskog ureda kojim se evidentiraju promjene. (3) Na evidentiranje u katastru i upis u zemljišne knjige željezničke infrastrukture iz članaka 11, 12. i 13. ovoga Zakona ne primjenjuju se odredbe zakona kojim se uređuje prostorno uređenje i gradnja, a kojima je propisana parcelacija građevinskog zemljišta i evidentiranje građevina u katastru, niti odredbe zakona kojim se uređuje katastar nekretnina te odredbe drugih zakona i propisa koje su protivne člancima 9. do 13. ovoga Zakona.</p>	<p>Odbijen Primjedba se ne prihvaća. Primjedbe se ne odnose na predložene izmjene i dopune Zakona o željeznici, ali će ih Ministarstvo imati u vidu kada se budu mijenjale odgovarajuće odredbe Zakona o željeznici.</p>
<p>Irena Ljevar NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O ŽELJEZNICI Željeznička infrastruktura u RH definirana je čl. 7 ovog Zakona. Katastarske čestice koje čine željezničku infrastrukturu su većinom evidentirane u katastru. U takvoj situaciji, smatramo nepotrebnim izrađivati snimku izvedenog stanja koja je propisana sadašnjim Zakonom. Takvom snimkom ne evidentiraju se nikakve promjene u katastru. (čl. 11.) U čl. 12. usklađena je terminologija sukladno prijedlogu izmjene čl. 11</p>	<p>Odbijen Primjedba se ne prihvaća. Primjedbe se ne odnose na predložene izmjene i dopune Zakona o željeznici, ali će ih Ministarstvo imati u vidu kada se budu mijenjale odgovarajuće odredbe Zakona o željeznici.</p>
<p>Janja Groš NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O ŽELJEZNICI Članak 11. mijenja se i glasi: (1) Željeznička infrastruktura izgrađena do stupanja na snagu ovoga Zakona, za koju je izrađena snimka izvedenog stanja i koja je evidentirana u katastru, upisat će se u zemljišne knjige kao javno dobro u općoj uporabi kao neotuđivo vlasništvo Republike Hrvatske, uz upis pravne osobe koja upravlja željezničkom infrastrukturom, bez obzira na postojeće upise u zemljišnim knjigama. (2) Upis iz stavka 1. ovoga članka provest će nadležni zemljišnoknjižni sud po službenoj dužnosti, na temelju Odluke Vlade RH iz čl.14.ovog Zakona i prijavnog lista sa snimkom izvedenog stanja koje nadležnom zemljišnoknjižnom sudu dostavlja tijelo nadležno za katastar. Članak 12. mijenja se i glasi: (1) Željeznička infrastruktura izgrađena do stupanja na snagu ovoga Zakona, a koja nije evidentirana u katastru ili za koju nije evidentirano stvarno stanje, evidentira se u katastru na temelju Odluke Vlade RH iz čl.14 .ovog Zakona, geodetskog elaborata kojim je snimljeno izvedeno stanje i rješenja nadležnog zemljišnoknjižnog suda o provedbi prijavnog lista. (2) Željeznička infrastruktura iz stavka 1. ovoga članka upisat će se u zemljišnu knjigu kao javno dobro u općoj uporabi, kao neotuđivo vlasništvo Republike Hrvatske uz upis pravne</p>	<p>Odbijen Primjedba se ne prihvaća. Primjedbe se ne odnose na predložene izmjene i dopune Zakona o željeznici, ali će ih Ministarstvo imati u vidu kada se budu mijenjale odgovarajuće odredbe Zakona o željeznici.</p>

osobe koja upravlja željezničkom infrastrukturom, bez obzira na postojeće upise u zemljišnoj knjizi. (3) Prijavni list za prethodnu provedbu u zemljišnoj knjizi iz stavka 1. ovoga članka zemljišnoknjižnom sudu po službenoj dužnosti dostavlja nadležni ured za katastar na temelju pregledanog i potvrđenog geodetskog elaborata izvedenog stanja željezničke infrastrukture, snimljenog prema pravilima propisanim posebnim zakonom, a koji pribavlja i tijelu nadležnom za katastar dostavlja pravna osoba koja upravlja željezničkom infrastrukturom. (4) Rješenje o upisu željezničke infrastrukture u zemljišnu knjigu zemljišnoknjižni sud dostavit će nadležnom uredu za katastar, radi njezina evidentiranja u katastru. (5) Na evidentiranje u katastru i upis u zemljišne knjige željezničke infrastrukture iz članaka 11., 12. i 13. ovoga Zakona ne primjenjuju se odredbe zakona kojim se uređuje prostorno uređenje i gradnja, a kojima je propisana parcelacija građevinskog zemljišta i evidentiranje građevina u katastru, niti odredbe zakona kojim se uređuje katastar nekretnina te odredbe drugih zakona i propisa koje su protivne člancima 9. do 13. ovoga Zakona. Članak 12a. dodaje se iza čl. 12: Članak 12a (1) Za željezničku infrastrukturu izgrađenu do stupanja na snagu ovoga Zakona, a koja je sukladna prostorno-planskoj dokumentaciji primjenjuju se odredbe članka 11. i 12. ovoga Zakona, dok će se eventualni prigovori vlasnika rješavati u posebnom postupku. (2) Uknjižba željezničke infrastrukture izgrađene nakon stupanja na snagu ovoga Zakona, provodi se sukladno općim propisima kojima se uređuje uknjižba prava vlasništva. (3) Prijedlog za upis prava vlasništva za željezničku infrastrukturu iz stavka 3. ovoga članka podnosi nadležnom zemljišnoknjižnom sudu nadležno državno odvjetništvo. (4) O izvršenom upisu nadležni zemljišnoknjižni sud donosi rješenje sukladno postupku propisanom zakonom kojim se uređuju zemljišne knjige. Članak 13. mijenja se i glasi: Dijelu željezničke infrastrukture za koji ne postoji javni interes i interes korisnika usluga željezničkog prijevoza ili na kojem je trajno obustavljen željeznički prijevoz može biti oduzet status javnog dobra u općoj uporabi, a nekretnina kojoj prestaje status javnog dobra u općoj uporabi ostaje u vlasništvu Republike Hrvatske. Prijedlog za oduzimanje statusa javnog dobra u općoj uporabi željezničkoj infrastrukturi iz st. 1. ovoga članka podnosi pravna osoba koja upravlja željezničkom infrastrukturom Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture (u daljnjem tekstu: Ministarstvo), a odluku o oduzimanju statusa javnog dobra u općoj uporabi željezničkoj infrastrukturi na prijedlog Ministarstva donosi Vlada Republike Hrvatske (u daljnjem tekstu: Vlada) ili tijelo koje ona ovlasti. Odluka iz stavka 2. ovoga članka sadrži odredbu o brisanju u zemljišnim knjigama željezničke infrastrukture kao javnog dobra u općoj uporabi. Za potrebe građenja ili unapređenja drugog infrastrukturnog sustava na dijelu željezničke infrastrukture, a kada se ne gubi funkcionalnost željezničke infrastrukture, upravitelj infrastrukture osnovat će pravo služnosti, odnosno pravo građenja. Odluku iz stavka 2. ovoga članka dostavlja pravna osoba koja upravlja željezničkom infrastrukturom zajedno s elaboratom koji određuje geodetska djelatnost, nadležnom općinskom državnom odvjetništvu radi provedbe odluke u zemljišnim knjigama.

Janja Groš

**NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I
DOPUNAMA ZAKONA O ŽELJEZNICI**

Pojam modernizacija potrebno je zamjeniti s pojmom gradnja i rekonstrukcija radi usklađivanja pojmova s zakonima koji uređuju područje prostornog planiranja i gradnje. Pojam građenje potrebno je zamjeniti s pojmom gradnja radi usklađivanja radi usklađivanja pojmova s zakonima koji uređuju područje prostornog planiranja i gradnje.

Odbijen

Primjedba se ne prihvaća. Pojmovi definirani važećim zakonom su određeni za potrebe istog te nemaju utjecaj na postupke utvrđene propisima iz područja gradnje.

Janja Groš

NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O ŽELJEZNICI, Članak 2.

U članku 4. točka 19. mijenja se i glasi: Gradnja željezničke infrastrukture je projektiranje, gradnju i stručni nadzor gradnje u skladu sa posebnim propisima koji uređuju područje prostornog uređenja i gradnje; Rekonstrukcija željezničke infrastrukture je izvedba građevinskih i drugih radova na postojećoj građevini kojima se utječe na ispunjavanje temeljnih zahtjeva ili kojima se mijenja usklađenost te građevine s lokacijskim uvjetima u skladu s kojima je izgrađena (dograđivanje, nadograđivanje, uklanjanje vanjskog dijela građevine, izvođenje radova radi promjene tehnološkog procesa i sl.) u skladu sa posebnim propisima koji uređuju područje prostornog uređenja i gradnje. Osim navedenog, željeznička pruga može se sastojati od jednog ili više infrastrukturnih podsustava te samim time potrebno je uskladiti sadašnju definiciju pojma "željeznička pruga". U članku 4. točka 20. mijenja se i glasi: Obnova (remont) je izvođenje radova na zamjeni, dopuni i/ili popuni dijelova građevine željezničke infrastrukture radi očuvanja i unapređivanja ispunjavanja temeljnih zahtjeva kojima se ne mijenja usklađenost te građevine s lokacijskim uvjetima u skladu s kojima je izgrađena. Obnova se provodi na temelju projekta prema kojem je građevina izgrađena ili u skladu sa projektom koji je definiran posebnim propisima koji uređuju područje gradnje; U članku 4. točka 21. mijenja se i glasi: Održavanje je izvedba građevinskih i drugih radova radi očuvanja temeljnih zahtjeva građevina željezničke infrastrukture tijekom njezina trajanja, kojima se ne mijenja usklađenost željezničke infrastrukture s lokacijskim uvjetima u skladu s kojima je izgrađena. U članku 4 točka 42 mijenja se i glasi: željeznička pruga je sastavni dio željezničke infrastrukture koju u tehničkom smislu čine jedan ili više dijelova željezničkih infrastrukturnih podsustava nužni za sigurno, uredno i nesmetano odvijanje željezničkoga prometa, kao i zemljište ispod željezničke pruge s pružnim pojasom i ostalim zemljištem koje služi uporabi i funkciji tih dijelova infrastrukturnih podsustava te zračni prostor iznad pruge u visini 12 m, odnosno 14 m kod dalekovoda napona većega od 220 kV, mjereno iznad gornjeg ruba tračnice, a u prometno-tehnološkom smislu cjelina koju čine kolodvori, kolodvorske zgrade i otvorena pruga s drugim službenim mjestima (stajališta, otpremništva i dr.), U članak 4. dodaju se tri nove točke: - Pružni pojas je pojas koji čini zemljište ispod željezničke pruge odnosno kolosijeka, između kolosijeka i pokraj krajnjih kolosijeka, na udaljenosti od najmanje 8 m odnosno najmanje 6 m, ako željeznička pruga prolazi kroz naseljeno mjesto, mjereno vodoravno od osi krajnjega kolosijeka, kao i pripadajući zračni prostor; - Zaštitni pružni pojas je pojas koji čini zemljište s obje strane željezničke pruge odnosno kolosijeka širine po 100 m, mjereno vodoravno od osi krajnjega kolosijeka, kao i pripadajući zračni prostor; - Oprema su pojedinačni uređaji, strojevi, procesne instalacije i drugi proizvodi od kojih se sastoji postrojenje ili su samostalno ugrađeni u građevinu radi tehnološkog ili drugog procesa kojemu je namijenjena građevina.

Djelomično prihvaćen

Primjedba se djelomično prihvaća. Prijedlog za izmjenu točke 43. (u primjedbi krivo navedeno kao točka 42.) se prihvaća. Za potpuno usklađivanje drugih pojmova s ostalim propisima potrebna je izmjena cjelokupnog zakona. Pojmovi definirani važećim zakonom su određeni za potrebe istog te nemaju utjecaj na postupke utvrđene propisima iz područja gradnje. Pojmovi „Zaštitni pružni pojas“ i „Pružni pojas“ definirani su Zakonom o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava temeljem kojeg se utvrđuju posebni uvjeti u postupku izdavanja akata o gradnji.

<p>Janja Groš NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O ŽELJEZNICI, Članak 2. Pojam modernizacija nije usklađen s propisima koji uređuju područje prostornog planiranja i gradnje. Kako se postupci gradnje željezničke infrastrukture provode sukladno propisima koji uređuju područje prostornog planiranja i gradnje radi usklađenja pojmova, pojam modernizacije potrebno je zamjeniti s pojmovima gradnje i rekonstrukcije. Pojam obnove nije usklađen s zakonskom regulativom koja uređuje područje gradnje za radove koji se mogu izvoditi bez građevinske dozvole, te ga je potrebno definirati na način kako je predloženo u prijedlogu novog teksta. Pojam održavanja nije usklađen s važećom zakonskom regulativom koja uređuje područje održavanja građevina. POjam je potrebno definirati na način kako je predloženo u prijedlogu novog teksta. Pojam zaštitni pružni pojas nije defniran zakonom, a jedna je od osnova za izdavanje posebnih uvjeta javno pravnog Tijela koje upravlja željezničkom infrastrukturom. Pojam je potrebno dodati u Zakon kako je predloženo u prijedlogu novog teksta. Pojam pružni pojas nije defniran zakonom, a jedna je od osnova za izdavanje posebnih uvjeta javno pravnog Tijela koje upravlja željezničkom infrastrukturom. Pojam je potrebno dodati u Zakon kako je predloženo u prijedlogu novog teksta. Pojam oprema do sad nije bio definiran u zakon, a oprema je sastavni dio željezničke infrastrukture, te je pojam potrebno definirati kako je predloženo u prijedlogu novog teksta.</p>	<p>Odbijen Primjedba se ne prihvaća. Za potpuno usklađivanje pojmova s ostalim propisima potrebna je izmjena cjelokupnog Zakona. Pojmovi definirani važećim zakonom su određeni za potrebe istog te nemaju utjecaj na postupke utvrđene propisima iz područja gradnje. Pojmovi „Zaštitni pružni pojas“ i „Pružni pojas“ definirani su Zakonom o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava temeljem kojeg se utvrđuju posebni uvjeti u postupku izdavanja akata o gradnji.</p>
<p>Zrinka Čanaki Zaić NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O ŽELJEZNICI, Članak 2. Brisanje točke 13. je povezano s rušenjem koncepcije Zakona o željeznici.</p>	<p>Djelomično prihvaćen Primjedba se djelomično prihvaća. Sukladno primjedbi, a vezano za općenite primjedbe, dorađen je člankom 7.</p>
<p>Janja Groš NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O ŽELJEZNICI, Članak 3. Članak 7. stavak 1 mijenja se i glasi: (1) Željezničku infrastrukturu u smislu ovoga Zakona čine: – zemljište u površini koje čini površina pružnog pojasa i površina ostalog zemljišta koje služi uporabi i funkciji željezničke infrastrukture. – željeznička pruga (donji ustroj, gornji ustroj, nasip, usjek, zasjek, odvodnja, propust, potporni i obložni zid, most, vijadukt, podvožnjak, nadvožnjak, tunel, galerija, pothodnik, nathodnik, peroni i utovarno-istovarne rampe, željezničko-cestovni prijelazi i pješački prijelazi preko pruge u istoj razini, pristupni i servisni putovi za putnike i robu, zgrade u funkciji odvijanja željezničkog prometa, zgrade u funkciji održavanja željezničke pruge, postrojenje za pretvorbu i prijenos električne energije za vuču vlakova i kontaktna mreža. - građevine za zaštitu željezničke pruge (snjegobrani, vjetrobrani, konstrukcije za zaštitu od odrona i nanosa, konstrukcije za sprječavanje klizišta, zaštitne i sigurnosne ograde, konstrukcije za zaštitu od buke i drugih štetnih utjecaja na okoliš i slično). - oprema (signalno-sigurnosni i telekomunikacijski uređaji, uključujući postrojenje za proizvodnju, pretvorbu i distribuciju električne energije za signalno-sigurnosne i telekomunikacijske uređaje; objekti za takve uređaje ili postrojenje; kolosiječne kočnice; oprema u stajalištima i kolodvora; oprema u tunelima i na mostovima; oprema u zgradama koje su sastavni dio željezničke infrastrukture i slično) Članak 7. stavak 2 mijenja se i glasi: (2) Željezničkom infrastrukturom ne smatraju se kolosijeci smješteni unutar radionica za popravak željezničkih vozila, depoa ili spremišta za lokomotive te odvojeci ili industrijski kolosijeci.</p>	<p>Odbijen Primjedba se ne prihvaća. Sastavni dijelovi željezničke infrastrukture definirani važećim Zakonom i predloženom izmjenom su usklađeni s Direktivom 2012/34/EU.</p>

<p>Janja Groš NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O ŽELJEZNICI, Članak 3. Željeznička infrastruktura mora biti definirana na način kako je dano u prijedlogu teksta. Prijedlog teksta usklađen je s Direktivom 2012/34/EU, tehničkim i lokalnim uvjetima u Republici Hrvatskoj. Živica, zaštitu od lavina, postrojenja za proizvodnju, pijesak... nikako ne mogu i nisu dio željezničke infrastrukture u Republici Hrvatskoj kako je taksativno navedeno u direktivi.</p>	<p>Djelomično prihvaćen Primjedba se djelomično prihvaća. Radi jasnije interpretacije navedene odredbe prihvaća se prijedlog za doradom članka 7. na način da se odredbe vezane za željezničku infrastrukturu na poseban način odnose i na industrijske kolosijeke, osim odredaba kojim je definiran pravni status, imovinsko pravni odnosi i sl.</p>
<p>Zrinka Čanaki Zaić NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O ŽELJEZNICI, Članak 3. Prijedlog izmjene je suprotan Direktivi 2012/34/EU. Direktiva u Prilogu I. navodi popis sastavnih dijelova željezničke infrastrukture, a koji prilog je transponiran člankom 7. Zakona o željeznici. Direktiva određuje željezničku infrastrukturu na način da navodi njene sastavne dijelove te navodi da ti dijelovi čine željezničku infrastrukturu „pod uvjetom da oni čine dio otvorene pruge s glavnim kolosijecima, uključujući sporedne kolosijeke, ali isključujući kolosijeke smještene unutar radionica za popravak željezničkih vozila, depoa ili spremišta za lokomotive te odvojke ili kolosijeke za privatno korištenje (industrijske kolosijeke)“. Direktiva u hrvatskom prijevodu koji je objavljen u Službenom listu Europske unije koristi pojam „odvojci ili kolosijeci za privatno korištenje (industrijski kolosijeci)“. Engleska verzija teksta govori o „private branch lines or sidings“. Dakle, prema direktivi, privatni ogranci ili kolosijeci nisu dio željezničke infrastrukture. Direktiva u recitalu (12) navodi sljedeće: „Budući da sporedni kolosijeci, kao što su sporedni kolosijeci i kolosijeci u privatnim industrijskim postrojenjima, ne čine dio željezničke infrastrukture kako je ona definirana u ovoj Direktivi, na upravitelje tih infrastruktura ne primjenjuju se obveze određene upraviteljima infrastrukture u skladu s ovom Direktivom. Međutim, mora se jamčiti nediskriminajući pristup sporednim kolosijecima, bez obzira na vlasništvo, ako su oni potrebni za pristup uslužnim objektima koji su nužni za pružanje prijevoznih usluga i ako opslužuju ili bi mogli opsluživati više od jednog krajnjeg korisnika.“ Dakle, direktiva kao primjer „private branch lines or sidings“ navodi kolosijeke u privatnim industrijskim postrojenjima odnosno ono što odgovara pojmu industrijskih kolosijeka. Iz ovog razloga smatram da industrijski kolosijeci nisu dio željezničke infrastrukture i da predložena izmjena članka 7. nije u skladu s Direktivom.</p>	<p>Djelomično prihvaćen Primjedba se djelomično prihvaća. Radi jasnije interpretacije navedene odredbe prihvaća se prijedlog za doradom članka 7. na način da se odredbe vezane za željezničku infrastrukturu na poseban način odnose i na industrijske kolosijeke, osim odredaba kojim je definiran pravni status, imovinsko pravni odnosi i sl.</p>
<p>Hrvatska regulatorna agencija za mrežne djelatnosti NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O ŽELJEZNICI, Članak 3. navedeno je u suprotnosti s Prilogom I. Direktive 2012/34/EU Europskog Parlamenta i Vijeća od 21. studenog 2012. o uspostavi jedinstvenog Europskog željezničkog prostora (preinačena).</p>	<p>Djelomično prihvaćen Primjedba se djelomično prihvaća. Radi jasnije interpretacije navedene odredbe prihvaća se prijedlog za doradom članka 7. na način da se odredbe vezane za željezničku infrastrukturu na poseban način odnose i na industrijske kolosijeke, osim odredaba kojim je definiran pravni status, imovinsko pravni odnosi i sl. Članak 7. je usklađen s engleskom verzijom teksta Direktive 2012/34/EU čiji prijevod na hrvatski jezik bitno odstupa te je isto identificirano u EU pilotu.</p>

<p>Janja Groš NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O ŽELJEZNICI, Članak 4. Željeznička infrastruktura je javno dobro u općoj uporabi u vlasništvu Republike Hrvatske koje mogu uz propisane uvjete koristiti sve zainteresirane strane. Željeznička infrastruktura se ne može otuđiti iz vlasništva Republike Hrvatske niti se na njoj mogu stjecati stvarna prava, osim u slučajevima propisanim ovim Zakonom. Na željezničkoj infrastrukturi može se osnovati pravo služnosti i pravo građenja radi izgradnje komunalnih, vodnih, energetske građevine i građevine elektroničkih komunikacija i povezane opreme, na način propisan Zakonom. Željeznička infrastruktura postaje javno dobro u općoj uporabi pravomoćnošću akta na temelju kojeg je dopuštena uporaba građevine sukladno posebnom propisu. Željeznička infrastruktura upisuje se u zemljišne knjige na temelju pravomoćnog akta kojim je dopuštena uporaba građevine, kao javno dobro u općoj uporabi i kao neotuđivo vlasništvo Republike Hrvatske, uz upis upravitelja željezničke infrastrukture kao pravne osobe ovlaštene upravljati željezničkom infrastrukturom, (u daljnjem tekstu: pravna osoba koja upravlja željezničkom infrastrukturom). Nakon pravomoćnosti akta na temelju kojeg je dopuštena uporaba građevine, temeljem posebnog propisa kojim je definiran upravitelj, upisuje se upravitelj javnog dobra za javno dobro koje neće biti u statusu željezničke infrastrukture. Pravo služnosti i pravo građenja na željezničkoj infrastrukturi te koncesija na željezničkoj infrastrukturi upisuju se u zemljišne knjige sukladno propisima koji uređuju zemljišne knjige.</p>	<p>Odbijen Primjedba se ne prihvaća. Prijedlog izmjene predložene odredbe je neprihvatljiv jer navedeno može zadirati u pravo vlasništva nad infrastrukturom koja je u privatnom vlasništvu.</p>
<p>Janja Groš NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O ŽELJEZNICI, Članak 4. Čl.7a je potrebno zamijeniti s pojmovima i definicijama definiranim u prijedlogu novog teksta iz razloga usklađenja s zakonima koji uređuju vlasništvo i postupke stjecanja istog.</p>	<p>Odbijen Primjedba se ne prihvaća. Za potpuno usklađivanje pojmova s ostalim propisima potrebna je izmjena cjelokupnog Zakona.</p>
<p>Zrinka Čanaki Zaić NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O ŽELJEZNICI, Članak 4. Promjenom koncepcije Zakona, javnim dobrom u općoj uporabi smatra se samo ona željeznička infrastruktura kojoj pripadaju željezničke pruge razvrstane na temelju Odluke o razvrstavanju željezničkih pruga. Naslov članka: „Pravni status željezničke infrastrukture“ nije dobar jer pojam željeznička infrastruktura, prema Nacrtu prijedloga Zakona, obuhvaća i industrijske kolosijeke koji, prema definiciji iz Zakona, nisu javno dobro u općoj uporabi. Cijeli članak se odnosi samo na željezničku infrastrukturu koja je javno dobro u općoj uporabi pa treba napraviti sljedeće izmjene: U stavku 2., iza riječi „željeznička infrastruktura“ treba dodati riječi: „iz stavka 1. ovoga članka,“. U stavku 3., iza riječi „željezničkoj infrastrukturi“ treba dodati riječi: „iz stavka 1. ovoga članka,“ te brisati riječi: „, na način propisan ovim Zakonom“. Naime, Zakonom o željeznici nije propisan način osnivanja prava služnosti i prava građenja. U stavku 4., iza riječi „željeznička infrastruktura“ treba dodati riječi: „iz stavka 1. ovoga članka,“.</p>	<p>Prihvaćen Primjedba se prihvaća.</p>
<p>Irena Ljevar NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O ŽELJEZNICI, Članak 4. U čl. 7a st. 3 nakon riječi "opreme" dodaje se "te iznimno i za duge predmete izgradnje prema ocjeni upravitelja željezničke infrastrukture,"</p>	<p>Prihvaćen Primjedba se prihvaća.</p>

<p>Irena Ljevar NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O ŽELJEZNICI, Članak 4. Smatramo da je u čl. 7a st.3 uz navedene predmete izgradnje za koje se osniva stvarno pravo potrebno ostaviti mogućnost osnivanja istog i za druge predmete koji se pojavljuju u praksi, a koje nije moguće unaprijed predvidjeti.</p>	<p>Prihvaćen Primjedba se prihvaća.</p>
<p>Zrinka Čanaki Zaić NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O ŽELJEZNICI, Članak 5. Članak 9. bi se trebao odnositi samo na željezničku infrastrukturu koja je javno dobro u općoj uporabi, a ne na svu željezničku infrastrukturu te bi u svim stavcima, iz riječi „željeznička infrastruktura“ trebalo uputiti na članak 7a, stavak 1. Zakona. Stavak 2. treba brisati jer gotovo identičan tekst postoji u članku 109. Zakona o gradnji te ga nije potrebno ponavljati, osim što Zakon o gradnji ne govori o „dokazu prava građenja“ nego o „dokazu pravnog interesa za izdavanje građevinske dozvole i o dokazu pravnog interesa za izdavanje građevinske dozvole u pogledu obuhvata zahvata u prostoru“ što je točnije. U stavcima 5. i 7. iza riječi „građenje“ treba dodati riječi: „modernizaciju, obnovu i održavanje“ Stavak 6. treba brisati. S obzirom na predloženi članak 7a., stavak 4. radi se o nepotrebnom ponavljanju.</p>	<p>Djelomično prihvaćen Primjedba se djelomično prihvaća. Temeljem prijedloga usklađen je tekst Nacrta Zakona kako bi se od primjene dijela Zakona koji se odnosi na imovinsko-pravne odnose izuzeli industrijski kolosijeci.</p>
<p>Zrinka Čanaki Zaić NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O ŽELJEZNICI, Članak 6. Ovdje se radi o transponiranju članka 4. stavka 2. Direktive 2012/34/EU. Zakon o željeznici koristi termin „naknada“, a ne „pristojba“. Kada Direktiva upućuje na posebna pravila koja su odredile države članice, misli na posebna pravila pojedine države članice, a ne svih država članica pa predlažem sljedeći tekst: „poštujući pritom okvir za ubiranje naknada i dodjelu kapaciteta te posebna pravila određena ovim Zakonom.“</p>	<p>Prihvaćen Primjedba se prihvaća.</p>
<p>Hrvatska regulatorna agencija za mrežne djelatnosti NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O ŽELJEZNICI, Članak 6. Pojam "pristojba" nije u skladu sa Zakonom o željeznici u kojem se koristi pojam "naknada". Tekst koji se dodaje je nepotreban, jer se okvir za određivanje i naplatu naknada propisuje nacionalnim zakonodavstvom, odnosno Zakonom o željeznici.</p>	<p>Djelomično prihvaćen Primjedba se djelomično prihvaća. Primjedba se djelomično prihvaća, prihvaća se u odnosu na pojam naknada, dok je okvir za određivanje i naplatu naknade potrebno propisati zbog ukazanih propusta neprenošenja pravne stečevine EU u okviru EU pilota 8358/16/MOVE.</p>
<p>Zrinka Čanaki Zaić NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O ŽELJEZNICI, Članak 10. Stavak 2. bi trebao glasiti: „Željeznički prijevoznik, uz pravedne nediskriminirajuće i transparente uvjete, dobiva pravo pristupa željezničkoj infrastrukturi za obavljanje međunarodnog prijevoza putnika. Pravo pristupa uključuje kabotažu i pristup uslužnim objektima iz članka 24. stavka 3. ovog Zakona. Regulatorno tijelo, na temelju zahtjeva nadležnog tijela ili zainteresiranih željezničkih prijevoznika, određuje da li je osnovni cilj usluge prevoziti putnike između kolodvora smještenih u različitim državama članicama i to na temelju mjera koje donosi Komisija Europske Unije.“ Predloženom izmjenom ispušteno je navođenje stavka 3. pa to treba dodati. Umjesto „glavne svrhe“ treba pisati „osnovni cilj“ jer ovo odgovara definiciji usluge međunarodnog prijevoza putnika na unutarnjem prijevoznom tržištu Europske unije iz Zakona o željeznici. Ostale predložene izmjene su gramatičke prirode.</p>	<p>Prihvaćen Primjedba se prihvaća.</p>

<p>Hrvatska regulatorna agencija za mrežne djelatnosti NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O ŽELJEZNICI, Članak 10. U drugoj rečenici se navode osobe ovlaštene na podnošenje zahtjeva za ocjenom osnovne svrhe usluge međunarodnog prijevoza putnika, ali navedeno nije u skladu s člankom 13. stavkom 3. Zakona o regulaciji tržišta željezničkih usluga.</p>	<p>Odbijen Primjedba se ne prihvaća. Primjedba se ne prihvaća, navedeno je u skladu sa Direktivom 2012/34/EU, dok je Zakon o regulaciji tržišta željezničkih usluga potrebno izmijeniti sukladno navedenoj Direktivi.</p>
<p>Zrinka Čanaki Zaić NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O ŽELJEZNICI, Članak 11. U stavku 3. podstavak 5. umjesto riječi: „koji se ne provode“ bi trebao pisati: „koje se ne provodi“, a umjesto riječi: „koji zahtijevaju“ bi trebalo pisati „koje zahtjeva“. Primjedba je gramatičke prirode. U stavku 5. podstavak 5. umjesto riječi: „namijenjenih“ treba pisati: „namijenjenim“, umjesto riječi: „koji se ne provodi“ treba pisati: „koje se ne provodi“, a umjesto riječi: „koji zahtijevaju“ treba pisati: „koje zahtjeva“. Primjedba je gramatičke prirode.</p>	<p>Prihvaćen Primjedba se prihvaća.</p>
<p>Zrinka Čanaki Zaić NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O ŽELJEZNICI, Članak 15. Nadležnost za provođenje inspekcijskog nadzora prenosi se s nadležnog ministarstva na regulatorno tijelo. Regulatorno tijelo, HAKOM, nije niti Zakonom o elektroničkim komunikacijama niti Zakonom o regulaciji tržišta željezničkih usluga ovlašteno za provođenje inspekcijskog nadzora nad provođenjem Zakona o željeznici. S obzirom na navedeno, ova odredba može stupiti na snagu tek izmjenom Zakona o regulaciji tržišta željezničkih usluga pa ovo treba predvidjeti u prijelaznim i završnim odredbama.</p>	<p>Prihvaćen Primjedba se prihvaća.</p>
<p>Hrvatska regulatorna agencija za mrežne djelatnosti NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O ŽELJEZNICI, Članak 15. Nejasno je nad kim bi se provodio upravni nadzor, obzirom na sadržaj ove vrste nadzora.</p>	<p>Prihvaćen Primjedba se prihvaća.</p>

OBRAZAC IZVJEŠĆA O PROVEDENOM SAVJETOVANJU SA ZAINTERESIRANOM JAVNOŠĆU	
Naslov dokumenta	Prijedlog Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o željeznici s konačnim prijedlogom Zakona
Stvaratelj dokumenta, tijelo koje provodi savjetovanje	Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture
Svrha dokumenta	<p>Zakonom o željeznici (Narodne novine, broj 94/13 i 148/13) uređuju se način i uvjeti obavljanja željezničkog prijevoza, status željezničke infrastrukture, tržište željezničkih usluga, upravljanje željezničkom infrastrukturom i uvjeti pristupa na infrastrukturu, načela i postupci koji se primjenjuju na uvođenje i određivanje naknada za željezničke usluge te dodjelu kapaciteta željezničke infrastrukture, kriteriji za izdavanje i ukidanje dozvola željezničkim prijevoznicima te usluge željezničkog prijevoza od posebnog državnog interesa za koje Republika Hrvatska osigurava dio sredstava. U Zakon o željeznici prenesene su odgovarajuće odredbe Direktive Europskog parlamenta i Vijeća 2012/34/EU od 21. studenoga 2012. o osnivanju jedinstvenog europskog željezničkog područja (SL L 343, 14.12.2012.) (u daljnjem tekstu: Direktiva 2012/34/EU).</p> <p>Europska komisija je u okviru EU Pilota dostavila Republici Hrvatskoj pitanja u svezi nesukladnosti nacionalnih mjera s Direktivom 2012/34/EU. Temeljem provedenog ispitivanja odgovarajućih odredbi utvrđeno je da je potrebno izmijeniti postojeći Zakon o željeznici s ciljem potpunog usklađivanja s odredbama Direktive 2012/34/EU. Usklađivanje se odnosi na odredbe o određivanju pojma željezničke infrastrukture te na odredbe o posebnoj vrsti održavanja željezničkih vozila. Dodaju se odredbe o donošenju poslovnog plana uz obvezno prethodno savjetovanje s korisnicima i o vođenju registra imovine upravitelja infrastrukture, odredbe o obvezi suradnje upravitelja infrastrukture s drugim upraviteljima infrastrukture glede sustava za određivanje naknada za obavljanje usluga željezničkog prijevoza koji prelazi više od jedne infrastrukturne mreže unutar Europske unije i obvezi uspostave odgovarajućih postupaka. Određuje se i obveza upravitelja infrastrukture za odgovorom u određenom roku na ad hoc zahtjeve za pojedinim trasama vlakova i procjenu potrebe za rezervnim kapacitetima koji će ostati na raspolaganju u okviru konačnog voznog reda i u slučaju zakrčene infrastrukture.</p> <p>Donošenjem Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o željeznici (u daljnjem tekstu: Zakon) uređuje se i pitanje naknada za financiranje željezničke infrastrukture po naplaćenju trošarini za energente, a zbog potreba fiskalne konsolidacije.</p>
Datum dokumenta	studeni 2016. godine

Verzija dokumenta	Prva
Vrsta dokumenta	Zakon
Naziv nacrt zakona, drugog propisa ili akta	Prijedlog Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o željeznici s konačnim prijedlogom Zakona
Jedinstvena oznaka iz Plana donošenja zakona, drugih propisa i akata objavljenog na internetskim stranicama Vlade	-
Naziv tijela nadležnog za izradu nacrt	Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture
Koji su predstavnici zainteresirane javnosti bili uključeni u postupak izrade odnosno u rad stručne radne skupine za izradu nacrt?	U postupak izrade odnosno u rad stručne skupine za izradu nacrt bili su uključeni predstavnici Ministarstva, mora prometa i infrastrukture, predstavnici Hrvatske regulatorne agencije za mrežne djelatnosti i predstavnici trgovačkog društva HŽ infrastrukture d.o.o.
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? Ako nije, zašto?	Da. Nacrt je objavljen 11. studenog 2016. godine na središnjem web portalu za savjetovanje s javnošću: https://esavjetovanja.gov.hr/ECon/MainScreen?entityId=4321 Za savjetovanje je je ostavljeno 15 dana.
Koji su predstavnici zainteresirane javnosti dostavili svoja očitovanja?	Gospođa Zrinka Čanaki Zaić, Irena Ljevar, Janja Groš, Hrvatska regulatorna agencija za mrežne djelatnosti
ANALIZA DOSTAVLJENIH PRIMJEDBI Primjedbe koje su prihvaćene Primjedbe koje nisu prihvaćene i obrazloženje razloga za neprihvatanje	Razlozi ne prihvaćanja zaprimljenih primjedbi sadržani su u popratnom Izvješću u provedenom savjetovanju na središnjem državnom portalu e-Savjetovanja.
Troškovi provedenog savjetovanja	Nije bilo troškova provedenog savjetovanja.