



P.Z. br. 333

HRVATSKI SABOR

KLASA: 022-03/18-01/58

URBROJ: 65-18-02

Zagreb, 10. svibnja 2018.

**ZASTUPNICAMA I ZASTUPNICIMA
HRVATSKOGA SABORA**

**PREDSJEDNICAMA I PREDSJEDNICIMA
RADNIH TIJELA**

Na temelju članaka 178. i 192. Poslovnika Hrvatskoga sabora u prilogu upućujem *Prijedlog zakona o terminalu za ukapljeni prirodni plin, s Konačnim prijedlogom zakona*, koji je predsjedniku Hrvatskoga sabora podnijela Vlada Republike Hrvatske, aktom od 10. svibnja 2018. godine uz prijedlog da se sukladno članku 204. Poslovnika Hrvatskoga sabora predloženi Zakon donese po hitnom postupku.

Za svoje predstavnike, koji će u njezino ime sudjelovati u radu Hrvatskoga sabora i njegovih radnih tijela, Vlada je odredila dr. sc. Tomislava Čorića, ministra zaštite okoliša i energetike, dr. sc. Marija Šiljega i Ivu Milatića, državne tajnike u Ministarstvu zaštite okoliša i energetike, te Domagoja Validžića, pomoćnika ministra zaštite okoliša i energetike.

PREDSJEDNIK

Gordan Jandroković



VLADA REPUBLIKE HRVATSKE

Klasa: 022-03/18-01/19
Urbroj: 50301-25/18-18-10
Zagreb, 10. svibnja 2018.

PREDSJEDNIKU HRVATSKOGA SABORA

Predmet: Prijedlog zakona o terminalu za ukapljeni prirodni plin, s Konačnim prijedlogom zakona

Na temelju članka 85. Ustava Republike Hrvatske (Narodne novine, br. 85/10 – pročišćeni tekst i 5/14 – Odluka Ustavnog suda Republike Hrvatske) i članaka 172. i 204. Poslovnika Hrvatskoga sabora (Narodne novine, br. 81/13, 113/16, 69/17 i 29/18), Vlada Republike Hrvatske podnosi Prijedlog zakona o terminalu za ukapljeni prirodni plin, s Konačnim prijedlogom zakona za hitni postupak.

Za svoje predstavnike, koji će u njezino ime sudjelovati u radu Hrvatskoga sabora i njegovih radnih tijela, Vlada je odredila dr. sc. Tomislava Ćorića, ministra zaštite okoliša i energetike, dr. sc. Marija Šiljega i Ivu Milatića, državne tajnike u Ministarstvu zaštite okoliša i energetike, te Domagoja Validžića, pomoćnika ministra zaštite okoliša i energetike.

PREDSJEDNIK

mr. sc. Andrej Plenković

VLADA REPUBLIKE HRVATSKE

**PRIJEDLOG ZAKONA O TERMINALU ZA UKAPLJENI PRIRODNI PLIN,
S KONAČNIM PRIJEDLOGOM ZAKONA**

Zagreb, svibanj 2018.

PRIJEDLOG ZAKONA O TERMINALU ZA UKAPLJENI PRIRODNI PLIN

I. USTAVNA OSNOVA ZA DONOŠENJE ZAKONA

Ustavna osnova za donošenje ovoga Zakona sadržana je u odredbi članka 2. stavka 4. podstavka 1. i članka 52. stavka 2. 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 TREBAJU UREDITI ZAKONOM, TE POSLJEDICE KOJE ĆE DONOŠENJEM ZAKONA PROISTEĆI

Ocjena stanja

Projekt pod nazivom Terminal za UPP na otoku Krku (gradnja prihvatnog terminala za ukapljeni prirodni plin na otoku Krku) u srpnju 2015. godine Vlada Republike Hrvatske proglasila je strateškim energetske projektom Republike Hrvatske.

Europska komisija je u studenom 2015. godine usvojila popis projekata od zajedničkog interesa (PCI) koji sadrži 195 ključnih energetske infrastrukturnih projekata, među kojima se nalazi i Terminal za UPP na otoku Krku. Ovo je ažurirani popis iz listopada 2013. godine, a u koji je također bio uvršten Terminal za UPP na otoku Krku. Ovi projekti će pomoći u ostvarivanju energetske i klimatske ciljeva Europe i čine temelje energetske strategije EU te omogućiti postupno jačanje Energetske zajednice integrirajući tržišta energije u Europi, diversifikacijom izvora energije i prometnih pravaca.

Također, u veljači 2016. godine. Europska komisija je objavila Strategiju skladištenja ukapljenog prirodnog plina (UPP) i plina u kojoj se poseban naglasak stavlja na diversifikaciju dobavnih pravaca, osiguravanje sigurnosti opskrbe plinom te ulogu koju u tom pogledu ima ukapljeni prirodni plin. U tom dokumentu je Terminal za UPP na otoku Krku naveden kao važan projekt koji će omogućiti sigurnost i diversifikaciju opskrbe za zemlje srednje i jugoistočne Europe koje su po tom pitanju najugroženije i uglavnom ovise o jednom dobavnom pravcu.

Projekt gradnje Terminala za UPP na otoku Krku predviđa dvije faze gradnje od kojih prva faza obuhvaća plutajući terminal koji bi se sastojao od broda koji bi služio za skladište i uplinjavanje ukapljenog prirodnog plina.

Obzirom na razvoj tehnologije vezane uz plutajuće terminale, uzimajući u obzir i kapitalne troškove investicije, te brzinu kojom se oni mogu izgraditi u odnosu na kopnene terminale Republika Hrvatska se mora usredotočiti na pripremu i provedbu prve faze te na taj način pripremiti i izgraditi plutajući terminal koji bi poslužio za diversifikaciju dobavnih pravaca i osigurao sigurnost opskrbe plinom za Republiku Hrvatsku i zemlje srednje i jugoistočne Europe.

Vodeći računa o činjenici da je za stratešku energetska infrastrukturu na području industrijske luke posebne namjene neophodno specifično rješavanje dodjele koncesije na pomorskom dobru za potrebe Terminala za UPP na otoku Krku i izdavanje koncesije za potprojekt gradnje mjesta za opskrbu UPP-om u luci Rijeka te detaljnije propisivanje obuhvata prateće infrastrukture za ukapljeni prirodni plin (UPP) uključujući i infrastrukturu za daljnju opskrbu UPP-om (mjesto za opskrbu UPP-om), kao i nedvojbeno utvrđivanje interesa Republike Hrvatske kojim se omogućava izvlaštenje nekretnina, potrebno je pristupiti izradi posebnog propisa (*lex specialis*) kojim bi se predmetno reguliralo unutar hrvatskog zakonodavstva.

Osnovna pitanja koja se uređuju Zakonom

Predloženim Zakonom uređuje se infrastruktura terminala za ukapljeni prirodni plin (u daljnjem tekstu: UPP) koja je od strateškog interesa za Republiku Hrvatsku, pravila i mjere prilikom realizacije terminala za UPP s ciljem očuvanja sigurnosti opskrbe prirodnim plinom, izdavanje koncesije na pomorskom dobru za realizaciju terminala za UPP i prateće infrastrukture, kao i nedvojbeno utvrđivanje interesa Republike Hrvatske kojim se omogućava izvlaštenje nekretnina. Pored navedenog uređuje se da morski objekt za prihvat, iskrcaj, skladištenje i uplinjavanje UPP-a mora biti upisan u odgovarajući hrvatski upisnik što podrazumijeva da mora ploviti pod hrvatskom zastavom, kao i obvezna osiguranja i oslobođenje od plaćanja poreza na dohodak osoba ukrcanih na pomorske objekte, a kako bi se potaknulo odnosno osiguralo zapošljavanje hrvatskih pomoraca na pomorskom objektu. Također, uređuje se koncesijska naknada za pomorsko dobro koja se isplaćuje u korist jedinica regionalne i lokalne samouprave.

Glavni ciljevi koji se planiraju postići kroz Prijedlog zakona su rješavanje izdavanja koncesije na pomorskom dobru za realizaciju projekta prihvatnog terminala za ukapljeni prirodni plin (terminal za UPP) i prateće infrastrukture, kao i nedvojbeno utvrđivanje interesa Republike Hrvatske kojim se omogućava izvlaštenje nekretnina. Gradnja terminala za UPP na otoku Krku je strateški projekt Republike Hrvatske te je njegova gradnja u interesu Republike Hrvatske.

Posljedice koje će proistći donošenjem Zakona

Donošenjem ovoga Zakona omogućit će se realizacija strateškog projekta gradnje terminala za UPP u dvije faze (gradnja plutajućeg terminala za UPP u prvoj fazi i gradnja kopnenog terminala za UPP u drugoj fazi) u skladu s rokovima, a sukladno Ustavu Republike Hrvatske, potpisanim konvencijama i pozitivnim propisima Republike Hrvatske.

III. OCJENA I IZVORI POTREBNIH SREDSTAVA ZA PROVOĐENJE ZAKONA

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

IV. RAZLOZI ZA DONOŠENJE ZAKONA PO HITNOM POSTUPKU

Sukladno odredbi članka 204. Poslovnika Hrvatskoga sabora (Narodne novine, br. 81/13, 113/16, 69/17 i 29/18), predlaže se donošenje ovoga Zakona po hitnom postupku s obzirom da se radi o osobito opravdanim razlozima kojima se osiguravaju pretpostavke za realizaciju terminala za UPP u skladu s pozitivnim propisima Republike Hrvatske i omogućava gradnja terminala za UPP u dvije faze. Realizacija terminala za UPP je neophodna za osiguranje sigurnosti opskrbe plinom Republike Hrvatske putem alternativnog dobavnog pravca.

KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O TERMINALU ZA UKAPLJENI PRIRODNI PLIN

I. OPĆE ODREDBE

Predmet Zakona

Članak 1.

Ovim se Zakonom utvrđuje interes Republike Hrvatske, uređuje se supsidijarna primjena propisa, infrastruktura terminala za ukapljeni prirodni plin (u daljnjem tekstu: UPP) koja je od strateškog interesa za Republiku Hrvatsku, izdavanje koncesije na pomorskom dobru za realizaciju terminala za UPP i prateće infrastrukture uključujući mjesto za opskrbu UPP-om u luci Rijeka, provedba izvlaštenja nekretnina, pravila i mjere prilikom realizacije terminala za UPP s ciljem očuvanja sigurnosti opskrbe prirodnim plinom i tajnost podataka te se određuje investitor odnosno nositelj investicije projekta terminala za UPP na otoku Krku.

Primjena propisa

Članak 2.

(1) Na pitanja pomorskog dobra koja nisu uređena ovim Zakonom primjenjuju se odredbe propisa kojima se uređuje pomorsko dobro i morske luke.

(2) Na pitanja koncesije na pomorskom dobru koja nisu uređena ovim Zakonom primjenjuju se odredbe propisa kojima se uređuju koncesije i pomorsko dobro.

(3) Na pitanja tržišta plina koja nisu uređena ovim Zakonom primjenjuju se odredbe propisa kojima se uređuje tržište plina.

(4) Na pitanja izvlaštenja nekretnina radi gradnje, rekonstrukcije i održavanja terminala za UPP i mjesta za opskrbu UPP-om koja nisu uređena ovim Zakonom primjenjuju se odredbe propisa kojima se uređuje izvlaštenje.

(5) Na pitanja sigurnosti plovidbe i osiguranja koja nisu uređena ovim Zakonom primjenjuju se odredbe propisa kojima se uređuje sigurnost plovidbe i osiguranja.

(6) Na pitanja zaštite okoliša i prirode te održivog razvoja primjenjuju se odredbe propisa kojima se uređuje zaštita okoliša i prirode i održivi razvoj.

(7) Na pitanja prostornoga uređenja primjenjuju se odredbe propisa kojima se uređuje prostorno uređenje.

Definicije pojmova

Članak 3.

Pojedini pojmovi u smislu ovoga Zakona imaju sljedeća značenja:

1. *Agencija* znači Hrvatska energetska regulatorna agencija
2. *Mjesto za opskrbu UPP-om* znači objekt za opskrbu UPP-om koji se sastoji od fiksnog ili mobilnog objekta, objekta na moru ili drugih sustava
3. *Održavanje* znači izvedba građevinskih i drugih radova na postojećoj građevini radi očuvanja temeljnih zahtjeva za građevinu tijekom njezina trajanja, kojima se ne mijenja usklađenost građevine s lokacijskim uvjetima u skladu s kojima je izgrađena
4. *Postrojenje* znači skup svrhovito povezane opreme za obavljanje tehnološkog ili drugog procesa kojemu je namijenjena građevina
5. *Potprojekt gradnje mjesta za opskrbu UPP-om u luci Rijeka* znači gradnja mjesta za opskrbu UPP-om u luci Rijeka-bazen Rijeka-područje Mlaka za daljnju distribuciju UPP-a, uključujući sve sustave i instalacije potrebne za rad mjesta za opskrbu UPP-om
6. *Projekt terminala za UPP na otoku Krku* znači gradnja terminala za UPP na otoku Krku uključujući infrastrukturu terminala za UPP iz članka 5. ovoga Zakona i potprojekt gradnje mjesta za opskrbu UPP-om u luci Rijeka
7. *Rekonstrukcija* znači izvedba građevinskih i drugih radova na postojećoj građevini kojima se utječe na ispunjavanje temeljnih zahtjeva za tu građevinu 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 namjene građevine ili tehnološkog procesa i sl.), odnosno izvedba građevinskih i drugih radova na ruševini postojeće građevine
8. *Terminal za UPP* znači terminal koji se koristi za ukapljivanje prirodnog plina ili prihvata, iskrcaj i ponovno uplinjavanje UPP-a, uključujući pomoćne usluge i privremeno skladištenje potrebno za postupak ponovnog uplinjavanja i daljnju otpremu u transportni sustav, ali isključujući dijelove terminala za UPP koji se koriste za skladištenje.

Interes Republike Hrvatske

Članak 4.

- (1) Radi očuvanja sigurnosti opskrbe prirodnim plinom interes Republike Hrvatske je osigurati realizaciju projekta terminala za UPP na otoku Krku sukladno Strategiji energetskega razvoja Republike Hrvatske, Strategiji skladištenja prirodnog plina Europske unije i Strategiji sigurne opskrbe energijom Europske unije.
- (2) Radi uvođenja UPP-a kao ekološki prihvatljivog pogonskog goriva u pomorskom, riječnom, željezničkom i cestovnom teretnom prometu, interes Republike Hrvatske je osigurati realizaciju gradnje mjesta za opskrbu UPP-om u luci Rijeka-bazen Rijeka-područje Mlaka, kao potprojekta terminala za UPP na otoku Krku.
- (3) Gradnja terminala za UPP na otoku Krku i mjesta opskrbe UPP-om u luci Rijeka je u interesu Republike Hrvatske.

(4) Realizacija projekta terminala za UPP na otoku Krku osigurat će novi dobavni pravac prirodnog plina te će diversificirati putove i izvore opskrbe prirodnim plinom na tržištu Republike Hrvatske i Europske unije, a što će značajno utjecati na sigurnost opskrbe prirodnim plinom.

(5) S ciljem osiguranja sigurnosti opskrbe iz stavka 1. ovoga članka odnosno realizacije projekta terminala za UPP na otoku Krku, interes Republike Hrvatske je osigurati provedbu preventivne mjere sigurnosti opskrbe u skladu s člankom 10. ovoga Zakona.

II. PROJEKT TERMINALA ZA UPP NA OTOKU KRKU

Infrastruktura i mjesto za opskrbu UPP-om

Članak 5.

(1) Infrastruktura terminala za UPP na otoku Krku uključuje sljedeće:

- terminal za UPP
- postrojenja za ukapljivanje UPP-a
- postrojenja za uplinjavanje UPP-a
- fiksna i mobilna infrastruktura na kopnu ili moru za skladištenje UPP-a
- fiksna i mobilna infrastruktura na kopnu ili moru za daljnju distribuciju UPP-a
- fiksna i mobilna infrastruktura na kopnu ili moru za upotrebu UPP-a u prometu
- postrojenja za primjenu rashladne energije UPP-a
- postrojenja za primjenu UPP-a u energetske svrhe
- postrojenja za primjenu UPP-a kao sirovine
- prateća instalacija i sustavi na kopnu ili moru potrebni za rad s UPP-om/potrebni za rad UPP infrastrukture
- energana za proizvodnju električne i toplinske energije u okviru obuhvata terminala za UPP, iz koje će se toplinska energija koristiti za uplinjavanje UPP-a, s transportom proizvedene električne energije u mrežu
- sva infrastruktura izvan obuhvata zahvata terminala za UPP koja je potrebna za njegov rad (priključni plinovod za otpremu plina iz terminala za UPP u transportni sustav, magistralni plinovodi kao sastavni dijelovi transportnog sustava uključujući kompresorske stanice kojima se transportira plin iz terminala za UPP, dalekovodi, vodoopskrbni sustavi, odvodnja otpadnih voda i slično).

(2) S ciljem omogućavanja prometovanja cestovnih i željezničkih vozila i plovila pogonjenih UPP-om glavnim cestovnim prometnim pravcima, pomorskim i unutarnjim plovnim putovima

Republike Hrvatske, sukladno propisu kojim se uređuje uspostava infrastrukture za alternativna goriva za mjesta za opskrbu UPP-om određeni su prometni pravci, morske luke, kao i luke unutarnjih voda za smještaj UPP infrastrukture te je za mjesto opskrbe UPP-om određena luka Rijeka koje čini infrastrukturu terminala za UPP.

Investitor

Članak 6.

(1) Za nositelja investicije projekta terminala za UPP na otoku Krku određuje se društvo LNG Hrvatska d.o.o. (MB: 080733282, OIB: 53902625891) (u daljnjem tekstu: investitor).

(2) Promjenu vlasničke strukture investitora uređuje Vlada Republike Hrvatske odlukom ili zaključkom o promjeni vlasničke strukture na prijedlog ministarstva nadležnog za energetiku.

(3) Investitor će realizirati projekt terminala za UPP na otoku Krku kroz:

1. gradnju terminala za UPP u dvije faze:

- gradnja plutajućeg terminala za UPP u prvoj fazi

- gradnja kopnenog terminala za UPP u drugoj fazi

2. gradnju mjesta za opskrbu UPP-om u luci Rijeka.

(4) Plutajući terminal za UPP, financiran bespovratnim sredstvima Europskog fonda CEF, investitor ne smije otuđiti u desetogodišnjem razdoblju od dana puštanja u rad terminala za UPP.

Koncesija na pomorskom dobru

Članak 7.

(1) Ovim Zakonom Republika Hrvatska daje koncesiju na pomorskom dobru u svrhu gradnje i gospodarskog korištenja luke posebne namjene industrijske luke terminal za UPP, Omišalj, otok Krk na dijelu k.o. Omišalj-Njivice, investitoru iz članka 6. stavak 1. ovoga Zakona.

(2) Investitor iz članka 6. stavka 1. ovoga Zakona utvrđuje se kao ovlaštenik koncesije na pomorskom dobru (kopneni i morski dio) koje se daje u koncesiju u svrhu gradnje i gospodarskog korištenja luke posebne namjene industrijske luke terminal za UPP, Omišalj, otok Krk na dijelu k.o. Omišalj-Njivice.

(3) Ovim Zakonom daje se ovlaštenje Lučkoj upravi Rijeka da investitoru iz članka 6. stavka 1. ovoga Zakona dodijeli koncesiju i zaključi ugovor o koncesiji u svrhu gradnje mjesta opskrbe UPP-om u luci Rijeka-bazen Rijeka-područje Mlaka u svrhu omogućavanja daljnje distribucije UPP-a.

(4) Gospodarsko korištenje pomorskog dobra daje se u svrhu obavljanja energetske djelatnosti upravljanja terminalom za UPP, te će investitor iz članka 6. stavka 1. ovoga Zakona za

obavljanje lučkih djelatnosti zaključiti ugovore s društvima registriranim i specijaliziranim za obavljanje tih djelatnosti uz prethodnu suglasnost ministra nadležnog za pomorstvo.

(5) Područje pomorskog dobra (kopneni i morski dio) koje se daje u koncesiju u svrhu gradnje i gospodarskog korištenja luke posebne namjene industrijske luke terminal za UPP, Omišalj, otok Krk na dijelu k.o. Omišalj-Njivice obilježeno je poligonom određenim koordinatnim točkama izraženim u HTRS96 projekciji, kako slijedi:

Kopneni dio lučkog područja – lučkog bazena (omeđen od točke 1 do točke 37)		
TOČKA	E	N
1	345 755,59	5 008 717,28
2	345 758,87	5 008 712,20
3	345 762,28	5 008 706,91
4	345 744,28	5 008 689,95
5	345 734,02	5 008 667,35
6	345 741,41	5 008 642,84
7	345 737,09	5 008 620,35
8	345 720,20	5 008 605,50
9	345 717,62	5 008 578,17
10	345 712,08	5 008 568,01
11	345 683,96	5 008 545,35
12	345 677,01	5 008 548,30
13	345 675,43	5 008 550,51
14	345 672,98	5 008 551,47
15	345 665,21	5 008 551,05
16	345 660,46	5 008 553,33
17	345 658,61	5 008 556,75
18	345 656,09	5 008 557,57
19	345 652,96	5 008 556,01
20	345 639,62	5 008 553,79
21	345 631,90	5 008 556,03
22	345 627,33	5 008 554,71
23	345 608,81	5 008 540,50
24	345 594,19	5 008 540,32
25	345 583,47	5 008 537,13
26	345 576,82	5 008 527,69
27	345 565,14	5 008 499,51
28	345 560,75	5 008 491,42
29	345 550,51	5 008 488,51
30	345 544,34	5 008 481,97

31	345 540,10	5 008 473,28
32	345 535,32	5 008 451,82
33	345 533,53	5 008 443,81
34	345 533,12	5 008 394,51
35	345 541,19	5 008 375,22
36	345 537,97	5 008 372,49
37	345 533,39	5 008 368,60

Morski dio lučkog područja – lučkog bazena (omeđen od točke 37, preko točaka A, B, C, D, E i F do točke 1)		
TOČKA	E	N
37	345 533,39	5 008 368,60
A	345 477,72	5 008 361,98
B	345 375,22	5 008 349,78
C	345 215,67	5 008 409,80
D	345 225,74	5 008 496,14
D1	345 234,85	5 008 574,35
D2	345 610,03	5 008 935,83
E	345 640,65	5 008 895,90
F	345 686,11	5 008 824,91
1	345 755,59	5 008 717,28

(6) Površina pomorskog dobra – lučkog područja, koje se daje u koncesiju ukupno iznosi 172.820 m², od čega je 11.298 m² kopneni prostor, a 161.522 m² morski akvatorij.

(7) Koncesija se daje na vremensko razdoblje od 99 godina, računajući od dana sklapanja ugovora o koncesiji.

(8) Ovim Zakonom ovlašćuje se ministar nadležan za pomorstvo da u ime Republike Hrvatske u roku od 90 dana od dana stupanja na snagu ovoga Zakona zaključi ugovor o koncesiji kojim će se detaljnije urediti prava i obveze davatelja koncesije i investitora.

Koncesijska naknada

Članak 8.

(1) Godišnja koncesijska naknada od dana sklapanja ugovora do 25 godina trajanja ugovora utvrđuje se kako slijedi:

- stalni dio u iznosu 2,00 kune po metru četvornom dodijeljenog pomorskog dobra

- promjenjivi dio u iznosu od 0,05 kune po MWh plina isporučenog u plinski transportni sustav.

(2) Godišnja koncesijska naknada za razdoblje od 25. godine trajanja ugovora do 50. godine trajanja ugovora utvrđuje se kako slijedi:

- stalni dio u iznosu 4,00 kune po metru četvornom dodijeljenog pomorskog dobra
- promjenjivi dio u iznosu od 0,10 kune po MWh plina isporučenog u plinski transportni sustav.

(3) Godišnja koncesijska naknada za razdoblje od 50. godine trajanja ugovora do 99. godine trajanja ugovora utvrđuje se kako slijedi:

- stalni dio u iznosu 8,00 kune po metru četvornom dodijeljenog pomorskog dobra
- promjenjivi dio u iznosu od 0,20 kune po MWh plina isporučenog u plinski transportni sustav.

(4) Godišnja koncesijska naknada uplaćuje se u korist proračuna županije i općine kako slijedi:

- jedna trećina uplaćuje se u korist županije
- dvije trećine uplaćuju se u korist općine.

(5) Godišnja koncesijska naknada usklađuje se svakih pet godina s tečajem eura objavljenim od Hrvatske narodne banke ukoliko tečajna razlika iznosi manje ili više od 3% od tečaja na dan zaključenja ugovora o koncesiji.

Pomorski objekti za prihvata, iskrcaj, skladištenje i uplinjavanje UPP-a

Članak 9.

(1) Pomorski objekt za prihvat, iskrcaj, skladištenje i uplinjavanje UPP-a mora biti upisan u odgovarajući hrvatski upisnik.

(2) Na obvezna osiguranja i oslobođenje od plaćanja poreza na dohodak osoba ukrcanih na pomorske objekte iz stavka 1. ovoga članka na odgovarajući se način primjenjuju odredbe propisa kojim se uređuje pomorstvo, a koje uređuju obvezna osiguranja i oslobođenje od plaćanja poreza na dohodak članova posade brodova u međunarodnoj plovidbi.

Osiguranje

Članak 10.

Investitor je obavezan imati važeće police osiguranja kojima se osiguravaju odgovornost za štete prouzročene s terminala za UPP, imovina investitora i trećih osoba, zdravlje i sigurnost radnika investitora i trećih osoba, odnosno bilo koji drugi rizici koji mogu proizaći iz obavljanja djelatnosti upravljanja terminalom za UPP pri čemu je dužan poštivati propise kojima se uređuje osiguranje.

Izvlaštenje nekretnina

Članak 11.

- (1) Gradnja, rekonstrukcija i održavanje terminala za UPP je u interesu Republike Hrvatske.
- (2) Nekretnine koje su potrebne za gradnju, rekonstrukciju i održavanje terminala za UPP izvlašćuju se u korist Republike Hrvatske.
- (3) Prijedlog za izvlaštenje nekretnina iz stavka 2. ovoga članka u ime i za račun Republike Hrvatske podnosi investitor iz članka 6. stavka 1. ovoga Zakona.

Preventivne mjere za sigurnost opskrbe

Članak 12.

- (1) Sukladno Uredbi (EU) 2017/1938 Europskog parlamenta i Vijeća od 25. listopada 2017. o mjerama zaštite sigurnosti opskrbe plinom i stavljanjem izvan snage Uredbe (EU) br. 994/2010 (Tekst značajan za EGP) preventivne mjere za sigurnost opskrbe uključuju i mjere diversifikacije putova i izvora opskrbe prirodnim plinom.
- (2) Realizacija projekta terminala za UPP na otoku Krku identificirana je kao glavna mjera diversifikacije putova i izvora opskrbe prirodnim plinom.
- (3) S ciljem osiguranja mjere iz stavka 2. ovoga članka, Agencija može odlukom odrediti visinu i način prikupljanja naknade za sigurnost opskrbe prema zahtjevu operatora transportnog sustava, a nastavno na prijedlog operatora terminala za UPP.
- (4) Operator terminala za UPP upućuje prijedlog naknade iz stavka 3. ovoga članka operatoru transportnog sustava do 15. studenoga tekuće godine na temelju plana poslovanja za iduću godinu u slučaju da je zbog zakupa kapaciteta terminala za UPP nižeg od planiranog, očekivani prihod operatora terminala za UPP niži od planiranog dozvoljenog prihoda određenog odlukom Agencije o iznosima tarifnih stavki za prihvata i otpremu UPP-a koja se donosi sukladno propisu kojim se uređuje tržište plina.
- (5) Visinu naknade iz stavka 3. ovoga članka utvrđuje Agencija na godišnjoj razini, prema zahtjevu operatora transportnog sustava, a na temelju prijedloga operatora terminala za UPP iz stavka 4. ovoga članka, odlukom do 15. prosinca tekuće godine za iduću godinu.
- (6) Operator transportnog sustava prikuplja naknadu za sigurnost opskrbe te istu isplaćuje u korist operatora terminala za UPP.

Tajnost podataka

Članak 13.

U postupanju s podacima koji su klasificirani stupnjem tajnosti sukladno propisu kojim se uređuje tajnost podataka, primjenjuju se mjere i standardi propisani zakonskim i podzakonskim aktima koji uređuju područja informacijske sigurnosti.

Nadzor

Članak 14.

Nadzor nad provedbom ovoga Zakona provodi ministarstvo nadležno za energetiku.

III. PRIJELAZNA I ZAVRŠNA ODREDBA

Članak 15.

U skladu s člankom 7. stavkom 8. ovoga Zakona, ministar nadležan za pomorstvo dužan je zaključiti ugovor o koncesiji s investitorom u roku od 90 dana od dana stupanja na snagu ovoga Zakona.

Članak 16.

Ovaj Zakon stupa na snagu osmoga dana od dana objave u Narodnim novinama, osim članka 12. stavka 5. ovoga Zakona koji stupa na snagu 1. studenoga 2019. godine.

OBRAZLOŽENJE

Članak 1.

Članak 1. uvodno nabraja pitanja uređena Zakonom.

Članak 2.

Člankom se uređuje primjena drugih propisa.

Članak 3.

Člankom se pojašnjavaju pojedini, najznačajniji pojmovi koji se koriste u Zakonu.

Članak 4.

Člankom se utvrđuje interes Republike Hrvatske za gradnju terminala za UPP na otoku Krku.

Članak 5.

Člankom se uređuje infrastruktura terminala za UPP i mjesto za opskrbu UPP-om.

Članak 6.

Člankom se određuje investitor projekta terminala za UPP na otoku Krku. Također, uređuje se zabrana otuđenja plutajućeg terminala za UPP u desetogodišnjem razdoblju sukladno zahtjevu Europske komisije, a što je jedan od uvjeta za dobivanje odnosno isplatu bespovratnih sredstava od Europske komisije.

Članak 7.

Člankom se dodjeljuje koncesija na pomorskom dobru u svrhu gradnje i gospodarskog korištenja industrijske luke terminal za UPP, Omišalj, otok Krk na dijelu k.o. Omišalj-Njivice.

Članak 8.

Člankom se uređuje koncesijska naknada.

Članak 9.

Člankom se uređuje da brod (FSRU) mora ploviti pod hrvatskom zastavom, kao i obvezna osiguranja i oslobođenje od plaćanja poreza na dohodak osoba ukrcanih na pomorske objekte, a kako bi se potaknulo odnosno osiguralo zapošljavanje hrvatskih pomoraca na pomorskom objektu s obzirom da su naši pomorci u međunarodnim vodama oslobođeni navedenih poreza.

Članak 10.

Člankom se uređuje osiguranje od odgovornosti za štete prouzročene s terminala za UPP.

Članak 11.

Člankom se uređuje izvlaštenje nekretnina za potrebe realizacije projekta terminala za UPP na otoku Krku.

Članak 12.

Člankom se uređuje preventivna mjera za sigurnost opskrbe koja se odnosi na mjeru diversifikacije putova i izvora opskrbe prirodnim plinom sukladno Uredbi (EU) 2017/1938 Europskog parlamenta i Vijeća od 25. listopada 2017. o mjerama zaštite sigurnosti opskrbe plinom i stavljanjem izvan snage Uredbe (EU) br. 994/2010 (Tekst značajan za EGP). Navedena naknada neće utjecati na cijenu plina u Republici Hrvatskoj prema krajnjim

kupcima, već će se ista određivati na godišnjoj razini od strane Hrvatske energetske regulatorne agencije u okviru postojećih tarifa za transport odnosno.

Članak 13.

Člankom se uređuje tajnost podataka.

Članak 14.

Člankom se uređuje nadzor nad provedbom Zakona.

Članci 15. i 16.

Člancima se uređuje prijelazna i završna odredba.

PRILOG - Izvješće o provedenom savjetovanju sa zainteresiranom javnošću

OBRAZAC IZVJEŠĆA O PROVEDENOM SAVJETOVANJU SA ZAINTERESIRANOM JAVNOŠĆU	
Naslov dokumenta	Izvešće o provedenom savjetovanju za Nacrt prijedloga zakona o Terminalu za ukapljeni prirodni plin s nacrtom konačnog prijedloga zakona
Stvaratelj dokumenta, tijelo koje provodi savjetovanje	Ministarstvo zaštite okoliša i energetike
Svrha dokumenta	<p>Donošenjem Nacrta prijedloga Zakona omogućiti će se realizacija strateškog projekta izgradnje terminala za ukapljeni prirodni plin (UPP terminal) u skladu s rokovima.</p> <p>Glavni ciljevi koji se planiraju postići kroz Nacrt prijedloga Zakona su rješavanje izdavanja koncesije na pomorskom dobru za realizaciju projekta prihvatnog terminala za UPP terminal i prateće infrastrukture, kao i nedvojbeno utvrđivanje interesa Republike Hrvatske kojim se omogućava izvlaštenje nekretnina. Izgradnja UPP terminala na otoku Krku je strateški projekt Republike Hrvatske te je njegova izgradnja u interesu Republike Hrvatske.</p>
Datum dokumenta	12. travnja 2018.
Verzija dokumenta	Prva verzija dokumenta
Vrsta dokumenta	Zakon
Naziv nacrta zakona, drugog propisa ili akta	Nacrt prijedloga zakona o Terminalu za ukapljeni prirodni plin s nacrtom konačnog prijedloga zakona
Jedinstvena oznaka iz Plana donošenja zakona, drugih propisa i akata objavljenog na internetskim stranicama Vlade	Nacrt prijedloga zakona o Terminalu za ukapljeni prirodni plin s nacrtom konačnog prijedloga zakona je izvan Plana donošenja zakona.
Naziv tijela nadležnog za izradu nacrta	Ministarstvo zaštite okoliša i energetike
Koji su predstavnici zainteresirane javnosti bili uključeni u postupak izrade odnosno u rad stručne radne skupine za izradu nacrta?	Nisu bili uključeni predstavnici zainteresirane javnosti u postupak izrade odnosno rad radne skupine za izradu nacrta.
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	Predmetni nacrt bio je objavljen na stranici e-savjetovanje od 12. do 27. travnja 2018.

<p>vremena ostavljeno za savjetovanje?</p> <p>Ako nije, zašto?</p>	
<p>Koji su predstavnici zainteresirane javnosti dostavili svoja očitovanja?</p>	<p>g. Vladimir Bajzec, prof. dr. sc. Axel Luttenberger, gđa Iva Tuhtan Grgić, TRANS ENERGY d.o.o. za trgovinu, projektiranje i građenje, ADRIA POLYMERS d.o.o. za trgovinu, projektiranje i građenje, Primorsko-goranska županija, g. Romeo Deša, Greenpeace, Udruga Biom, g. Matko Boršić, gđa Vladimira Mascarell, ZELENA AKCIJA, g. Šime Validžić, g. Tomislav Vidić, g. Miroslav Zemljak, gđa Milvana Arko-Pijevac, Udruga zelena Istra, g. Luka Gudek, DOOR, INA Industrija nafte d.d.</p>
<p>ANALIZA DOSTAVLJENIH PRIMJEDBI</p> <p>Primjedbe koje su prihvaćene</p> <p>Primjedbe koje nisu prihvaćene i obrazloženje razloga za neprihvatanje</p>	<p>Zaprimljene primjedbe priložene su u Obrascu.</p>
<p>Troškovi provedenog savjetovanja</p>	<p>Nije bilo troškova.</p>

Izvešće o provedenom savjetovanju - Javno savjetovanje o Prijedlogu zakona o Terminalu za ukapljeni prirodni plin s nacrtom konačnog prijedloga zakona

Korisnik/Sekcija/Komentar	Odgovor
<p>Šime VALIDŽIĆ PRIJEDLOG ZAKONA O TERMINALU ZA UKAPLJENI PRIRODNI PLIN S NACRTOM KONAČNOG PRIJEDLOGA ZAKONA</p> <p>Smatram da treba odustati od projekta zbog sljedećih razloga: 1. Korištenje mora za uplinjavanje UPP-a (uz posljedično hlađenje mora i korištenje slobodnog klora protiv obraštaja) bi dovelo do ekološke katastrofe na Kvarneru a i šire. 2. Utjecaj buke je štetan za dupine i ostale morske životinje i lokalno stanovništvo. 3. Svjetlosno onečišćenje je štetno, jer ono onemogućava navigaciju ptica i drugih životinja i remeti san. 4. Lokalno stanovništvo bi imalo zanemarive koristi od projekta i što se tiče zapošljavanja i što se tiče prihoda. 5. Došlo bi do štetnih posljedica za postojeće gospodarske grane, kao što je turizam. 6. Projekt nije opravdan jer ne postoje zainteresirani kupci. Nema potrebe da se uvozi plin kad već postoji dovoljno jeftinijeg plina iz Rusije. 7. Treba uzeti u obzir protivljenje lokalnog stanovništva ali i onog iz šire regije. 8. Čak i da terminal za UPP nije štetan za lokalni okoliš, s obzirom da će se uvoziti plin iz dalekih zemalja, treba imati na umu da se uništava priroda, posebice ako se koristi hidrauličko frakturiranje, i da se zemlja često nasilno otima od starosjedilačkih naroda Sjeverne Amerike i Australije. Ako se terminal za UPP ipak izgradi, treba izbjegavati da se plin uvozi iz tih zemalja. U Europi se plin vadi na način koji je koliko-toliko prihvatljiv s ekološkog i društvenog stajališta. 9. Zbog ograničenih zaliha plina a i zbog klimatskih promjena bi trebalo odustati od plina i drugih fosilnih goriva i ići prema održivoj budućnosti. Odličan izbor su fotonaponske ćelije na zgradama (uz skladištenje energije u akumulatorima i/ili u obliku vodika) jer zbog vjetroturbina stradaju ptice, zbog biogoriva se koristi poljoprivredna zemlja koju bi trebalo koristiti za hranu, a zbog biomase dolazi do uništavanja šuma i istrebljenja biljnih i životinjskih vrsta. SAŽETAK: Projekt pod nazivom Terminal za UPP na otoku Krku (izgradnja prihvatnog terminala za ukapljeni prirodni plin na otoku Krku) je štetan i na lokalnoj razini ali i u dalekim zemljama u kojima se plin vadi.</p>	<p>Primljeno na znanje</p> <p>Nacrtom prijedloga Zakona uređuje se infrastruktura terminala za UPP koja je od strateškog interesa za Republiku Hrvatsku, izdavanje koncesije na pomorskom dobru za realizaciju terminala za UPP i prateće infrastrukture, kao i pravila i mjere s ciljem očuvanja sigurnosti opskrbe prirodnim plinom, a sve u skladu s pozitivnim propisima Republike Hrvatske. Pitanja zaštite okoliša i prirode nisu predmet ovoga Nacrta prijedloga Zakona, već se na sva pitanja zaštite okoliša i prirode primjenjuju odredbe propisa kojima se isto uređuje u skladu s EU Direktivama, a sukladno kojima je provedena procjena utjecaja na okoliš.</p>
<p>Greenpeace PRIJEDLOG ZAKONA O TERMINALU ZA UKAPLJENI PRIRODNI PLIN S NACRTOM KONAČNOG PRIJEDLOGA ZAKONA</p> <p>Greenpeace podržava komentare Zelene Akcije, a osobito da je: 1. Određen prekratak rok za javnu raspravu povodom ovog Nacrta zakona. Nacrt prijedloga Zakona o terminalu za ukapljeni prirodni plin (UPP) je na javnoj raspravi u razdoblju od 12. do 27. 4. 2018. godine, što je svega 15 dana. Takvo postupanje smatramo apsolutno neprimjerenim, osobito radi činjenice kako se radi o jednom od zakona za koji interes javnosti (i to ne samo lokalne zajednice koja će biti direktno pogođena tim projektom) postoji i od ranije, prije objave samog nacrta te je stoga bilo nužno organizirati široku javnu raspravu o istom. Ovdje želimo ukazati i na očiglednu nezakonitost u samom postupku donošenja predmetnog propisa. Naime, Zakon o zaštiti okoliša (NN 80/13, 153/13) propisuje minimalan rok od 30 dana za sudjelovanje javnosti u postupku izrade zakona i provedbenih propisa koji bi mogli imati značajan utjecaj na okoliš. Nesporno je kako se ovdje radi o propisu koji će svakako imati značajan utjecaj na okoliš. 2. Što se zakon donosi po hitnom postupku. Nedopustivim smatramo da ovaj Zakon predlagač (Vlada RH) unaprijed gura u hitnu proceduru, što za sobom povlači minimalno vrijeme za javnu i parlamentarnu raspravu te očitovanja drugih tijela državne uprave. Također, nije obrazloženo zbog čega je potrebno ovaj propis donijeti po hitnoj proceduri. Jadransko more, kao i obala, svakako su</p>	<p>Primljeno na znanje</p> <p>Nacrtom prijedloga Zakona uređuje se izdavanje koncesije na pomorskom dobru za realizaciju terminala za UPP investitoru koji će u ime Republike Hrvatske realizirati projekt izgradnje UPP terminala, a koji je od strateškog interesa. Izdavanje koncesije koje se propisuje Nacrtom prijedloga Zakona je usklađeno s pozitivnim propisima Republike Hrvatske. Također, Nacrt prijedloga Zakona uređuju pojedine specifičnosti vezane uz realizaciju terminala za UPP s obzirom da je isti u skladu s EU Direktivom 2009/73/EZ uređen Zakonom o tržištu plina (Narodne novine, broj 18/18). Pitanja zaštite okoliša i</p>

jedno od najvrednijih prirodnih resursa RH, te se propis koji će bez sumnje imati izniman utjecaj na isto, nikako ne bi trebalo usvojiti u hitnoj proceduri, već je nužno otvoriti široku i svakako dužu javnu raspravu kako bi stručna i ostala zainteresirana javnost mogla sudjelovati. Nesporno je kako je Zakon o UPP propis koji će svakako imati značajan utjecaj na okoliš jer izgradnja svih velikih objekata (investicija) uvijek ima neki, a najčešće, nepovoljan utjecaj na okoliš. 3. U Nacrtu zakona stoji i kako je interes RH osigurati realizaciju projekta "sukladno strategiji energetskog razvoja RH". Odnosi li se to na strategiju za razdoblje do 2020. godine, dakle kad projekt još neće biti realiziran, ili na strategiju za razdoblje nakon 2020. koja tek treba biti donesena? 4. Trajanje razdoblja koncesije. Osobito opasnim smatramo što je ovaj Zakon, sam po sebi, podloga za davanje pomorskog dobra u koncesiju na čak 99 godina. Apsolutno nije jasno na temelju kojih kriterija je procijenjeno da je koncesija na tako dugo razdoblje nužna, te hoće li se ipak ići u redovan postupak davanja u koncesije koje svi drugi koncesionari raznih područja u RH moraju proći. Dodatno, Republika Hrvatska je 2017. godine ratificirala Pariški sporazum o klimatskim promjenama koji predviđa prelazak na niskougljično gospodarstvo, dok je davanje koncesije za projekt koji obuhvaća plinsku infrastrukturu (fosilno gorivo) na 99 godina u suprotnosti s ovim međunarodnim i pravno obvezujućim sporazumom. 5. U Nacrtu zakona ne postoje odredbe o odgovornosti za štete u okolišu i prirodi. 6. Nova znanstvena istraživanja jasno dokazuju kako je plin izuzetno štetno gorivo zbog emisija metana i CO₂. Utjecaj na klimu i okoliš može se mjeriti samo promatrajući cijeli životni vijek lanca opskrbe plinom, a ne samo u završnoj fazi izgaranja. Promatrane u cjelini, emisije stakleničkih plinova u svakoj fazi, od istraživanja do potrošnje plina, u kombinaciji s ekološkim, socijalnim i zdravstvenim utjecajima povezanim s ekstrakcijom plina, čine plin gorivom koje je sve samo ne čisto i sigurno. Pored emisija CO₂ od izgaranja, proizvodnja prirodnog plina također je odgovorna za velike količine emisija metana. Iako industrija fosilnih goriva nije jedini izvor metana, značajan je jer sudjeluje s udjelom od trećine svih antropogenih emisija. Te emisije dolaze od industrije ugljena, nafte i, najznačajnije, plina. Potencijal metana za globalno zagrijavanje, u usporedbi s CO₂, 34 puta je veći u razdoblju od 100 godina te čak 84 puta veći u vremenskom okviru od 20 godina (izvor: IPCC AR5). Iako relativno kratko opstaje u atmosferi, jer se razgrađuje ili je „izgubljen“, tijekom razdoblja od oko 12 godina, trajno visoke razine metana nadopunit će tu razliku. Smanjenje emisija metana može imati značajan kratkoročni učinak na klimatske promjene jer je za smanjenje CO₂ potrebno puno više vremena. Stoga, za zadržavanje porasta temperature na 2 °C, potrebno je istodobno smanjenje emisija i CO₂ i metana. 7. Smatramo kako nema valjanog razloga za donošenje ovog propisa, nema pravne podloge za donošenje istog bez široke javne i stručne rasprave, te smatramo kako je njegova svrha zaobići otpor lokalne i regionalne vlasti, kao i lokalne zajednice, ovoj investiciji i skratiti postupke predviđene propisima RH za koncesioniranje, izvlaštenje kao i korištenje luke posebne namjene. 8. Grubo poricanje bilo kakvih rizika i negativnih učinaka ovakvog investicijskog projekta po građane i građanke, lokalne zajednice, društvo, okoliš, gospodarstvo, javna dobra i demokraciju u cjelini vidljivo je kako u proceduri pripreme zakona, tako i u nizu njegovih odredbi kojima se derogiraju profesionalni standardi i niz ustaljenih procedura javnog upravljanja i političkog odlučivanja. Time ovaj Zakon, umjesto da promiče, zapravo ugrožava razvojne potencijale hrvatskog društva. 9. I posljednje, s obzirom na nepostojanje odredbi o zaštiti okoliša u Nacrtu zakonu, smatramo potrebnim ponoviti kako je tretiranje plutajućeg i kopnenog terminala kao dva odvojena projekta nedopustivo prema Direktivi o procjeni utjecaja zahvata na okoliš.

prirode nisu predmet ovoga Nacrta prijedloga Zakona, već se na sva pitanja zaštite okoliša i prirode primjenjuju odredbe propisa kojima se isto uređuje u skladu s EU Direktivama, a sukladno kojima je provedena procjena utjecaja na okoliš. Trenutno važeća Strategija energetskog razvoja Republike Hrvatske donesena je 2009. godine i promatra razdoblje do 2020. godine te ista predviđa realizaciju UPP terminala. Nastavno na promjene koje su se dogodile u međuvremenu pretpostavke po pitanju potrošnje, potražnje, opskrbe i slično, kao i trendova iz kojih su proizašli razvojni energetski projekti nisu primjenjive te je iste neophodno uskladiti i redefinirati. S obzirom na trenutno aktualne projekte, kao i regulatorni okvir neophodno je uskladiti ciljeve i redefinirati optimalni energetski miks, kao i razvojne energetske projekte s ciljem osiguranja energetske neovisnosti Republike Hrvatske, sigurnosti opskrbe i održivosti i konkurentnosti energetskog sustava i razvoja i usklađivanja s ciljevima iz EU direktiva po pitanjima smanjenja potrošnje, smanjenja emisija stakleničkih plinova, održivosti energetskog razvoja, konkurentnosti energetskog sustava, pozitivnog investicijskog okruženja i sl. U energetskoj tranziciji do 2050. potrebno koristiti će se sve energetske opcije i implementirati nove tehnologije te će navedeno biti obuhvaćeno novom strategijom energetskog razvoja Republike Hrvatske, a u kojoj će s aspekta sigurnosti opskrbe i UPP terminala imati svoju ulogu.

Prof.dr.sc.

Axel

Luttenberger

PRIJEDLOG ZAKONA O TERMINALU ZA UKAPLJENI PRIRODNI PLIN S NACRTOM KONAČNOG PRIJEDLOGA ZAKONA

Primljeno

na

znanje

Prof.dr.sc. Axel Luttenberger (Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci, axel@pfri.hr) Rokovi e-savjetovanja prekratki i ne postoji osobito opravdani razlog za hitan postupak zakona koji regulira pojedinačni poslovni odnos. Učimo studente da se propisi donose kako bi se u državi regulirali odnosi za sve subjekte, a ovaj propis se odnosi samo na jedan subjekt u naravi d.o.o. označen MB i OIB za kopneni i morski dio jednog lučkog područja i to neispravno određenog. Ponuđeni tekst zakona je u opsegu i na razini neuspješnog seminarskog rada. Ovim prijedlogom se urušava pravni sustav države i stavljaju izvan snage brojni zakoni. Tako se jedno obično trgovačko društvo s ograničenom odgovornošću i pravni posao

Nacrtom prijedloga Zakona uređuje se izdavanje koncesije na pomorskom dobru za realizaciju terminala za UPP investitoru koji će u ime Republike Hrvatske realizirati projekt izgradnje UPP terminala, a koji je od strateškog interesa. Izdavanje koncesije koje se propisuje Nacrtom prijedloga zakona je usklađeno s pozitivnim propisima Republike

<p>stavlja u zonu feudalnih privilegija i to 2018. godine. Kao pomorski pravnik moram istaknuti da je predmet ovog zakona područje pomorskog dobra, koje uživa posebnu zaštitu Republike Hrvatske, temeljem Ustava, čega autor teksta ovog zakona očito nije svjestan. Zaključno, to je toliko loše da se nebi trebalo ni komentirati. Naravno pridružujem se u cijelosti navodima kolegica s Pravnog fakulteta u Rijeci koje su za tako nekvalitetan prijedlog sročile dobre primjedbe.</p>	<p>Hrvatske. Također, Nacrt prijedloga Zakona uređuju pojedine specifičnosti vezane uz realizaciju terminala za UPP s obzirom da je isti u skladu s EU Direktivom 2009/73/EZ uređen Zakonom o tržištu plina (Narodne novine, broj 18/18).</p>
<p>Tomislav PRIJEDLOG ZAKONA O TERMINALU ZA UKAPLJENI PRIRODNI PLIN S NACRTOM KONAČNOG PRIJEDLOGA ZAKONA Mahnite na pozdrav turizmu, dugo je bio izvor prihoda ali slab za torbarenje. "Strateski" projekt kao Plomin C na ugljen XD Umjesto na proizvodnju el. eng. iz obnovljivih izvora idemo u projekt koji Italija, Grcka, nisu htjeli; jer je bitno napunit inozemne racune dok se nedo Bog narod ne probudi.</p>	<p>Vidić Primljeno na znanje Nacrtom prijedloga Zakona uređuje se infrastruktura terminala za UPP koja je od strateškog interesa za Republiku Hrvatsku, izdavanje koncesije na pomorskom dobru za realizaciju terminala za UPP i prateće infrastrukture, kao i pravila i mjere s ciljem očuvanja sigurnosti opskrbe prirodnim plinom, a sve u skladu s pozitivnim propisima Republike Hrvatske.</p>
<p>miroslav PRIJEDLOG ZAKONA O TERMINALU ZA UKAPLJENI PRIRODNI PLIN S NACRTOM KONAČNOG PRIJEDLOGA ZAKONA Mišljenja sam da prijedlog Zakona svakako treba podržati i to iz najmanje 6 razloga. 1. Izgradnjom terminala postajemo energetski puno ne ovisniji 2. Uključivanjem u izgradnju na nekoliko godina zapošljavamo našu, ne samo gradjevinsku nego i procesnu operativu 3. Uključivanjem naših graditeljskih potencijala stječemo referencu izgradnje terminala nekim drugim zemljama 4. U slijedećim godinama terminal, osim što će zaposliti stotine ljudi, osigurati će prosperitet lokalnoj zajednici preko komunalne i rudne naknade 5. Terminal će biti stalni izvor ne malih prihoda bilo od transporta, bilo od prodaje plina 6. Geostrateški, dakle politički, približavamo se još više Americi što je daleko prihvatljivije nego približavanje EU- pljačkašima. Iz ovih razloga, premda ih ima još, mišljenja sam da u izgradnju LNG terminala treba krenuti što prije, i ako je ovaj Prijedlog zakona prvi korak k izgradnji pozdravljam ga i želim brzo ostvarenje. Srdačan pozdrav. Miroslav Zemljak</p>	<p>zemljak Primljeno na znanje Nacrtom prijedloga Zakona uređuje se infrastruktura terminala za UPP koja je od strateškog interesa za Republiku Hrvatsku, izdavanje koncesije na pomorskom dobru za realizaciju terminala za UPP i prateće infrastrukture, kao i pravila i mjere s ciljem očuvanja sigurnosti opskrbe prirodnim plinom, a sve u skladu s pozitivnim propisima Republike Hrvatske kako bi se osigurala realizacija UPP terminala u skladu s planiranim rokovima.</p>
<p>Matko PRIJEDLOG ZAKONA O TERMINALU ZA UKAPLJENI PRIRODNI PLIN S NACRTOM KONAČNOG PRIJEDLOGA ZAKONA Ovaj se Zakon uopće ne navodi u Planu normativnih aktivnosti Vlade RH za 2018. godinu gdje je potrebno navesti primjenjuje li se na zakon postupak procjene učinka propisa (PUP) kojim bi se unaprijed trebali detektirati rizici i spriječiti mogući negativni učinci. Istina je kako u najavi propisa jest proveden PUP, međutim, navodi se, sasvim paušalno i neargumentirano, kako taj propis neće imati negativnih učinaka. Smatram kako je sama bit i svrha postupka procjene učinka propisa zapravo sasvim promašena i provedena pro forma, jer je taj postupak predviđen upravo za one zakone s očekivanim značajnim posljedicama po društvo, okoliš i gospodarstvo – dakle sve ono što ovakva investicija po svojoj prirodi i jest.</p>	<p>Boršić Odbijen Predlagatelj je sukladno Zakonu o procjeni učinaka propisa, proveo prethodnu procjenu učinaka propisa i detaljnu analizu mogućih učinaka propisa sukladno kojoj nisu utvrđeni značajni učinci. Prethodna procjena učinaka propisa je bila predmetom javne rasprave od 17.01.2018. godine do 31.01.2018. godine na portalu esavjetovanje.</p>
<p>Matko PRIJEDLOG ZAKONA O TERMINALU ZA UKAPLJENI PRIRODNI PLIN S NACRTOM KONAČNOG PRIJEDLOGA ZAKONA Nacrt prijedloga Zakona o terminalu za ukapljeni prirodni plin (UPP) je na javnoj raspravi u razdoblju od 12. do 27. 4. 2018. godine, što je svega 15 dana. Takvo postupanje smatram apsolutno neprimjerenim, osobito radi činjenice kako se</p>	<p>Boršić Odbijen Javna rasprava se provodi sukladno propisu kojim se uređuje pravo na pristup informacijama. Zakon o zaštiti okoliša ne uređuje pitanja vezana uz savjetovanje</p>

<p>radi o jednom od zakona za koji interes javnosti (i to ne samo lokalne zajednice koja će biti direktno pogođena tim projektom) postoji i od ranije, prije objave samog nacрта te je stoga bilo nužno organizirati široku javnu raspravu o istom. Ovdje želim ukazati i na očiglednu nezakonitost u samom postupku donošenja predmetnog propisa. Naime, Zakon o zaštiti okoliša (NN 80/13, 153/13) propisuje minimalan rok od 30 dana za sudjelovanje javnosti u postupku izrade zakona i provedbenih propisa koji bi mogli imati značajan utjecaj na okoliš. Nesporno je kako se ovdje radi o propisu koji će svakako imati značajan utjecaj na okoliš. Članak 164. Zakona o zaštiti okoliša glasi: „(1) Tijela javne vlasti dužna su osigurati pravovremeno i učinkovito sudjelovanje javnosti u postupku izrade zakona i provedbenih propisa te ostalih opće-primjenjivih pravno obvezujućih pravila iz svoje nadležnosti, koji bi mogli imati značajan utjecaj na okoliš, uključujući i postupke izrade njihovih izmjena i dopuna. Članak 163. Zakona o zaštiti okoliša: „(3) Minimalni rok koji se može odrediti za sudjelovanje javnosti u smislu članka 164. stavka 1. ovoga Zakona i u smislu članka 165. stavka 1. ovoga Zakona je 30 dana.“ Međutim, bez obzira na navedene zakonske odredbe, predložena je čak i primjena hitnog postupka, što opet dodatno smanjuje priliku za davanje komentara javnosti.</p>	<p>predmetnog Nacrta prijedloga zakona, posebice uzimajući u obzir činjenicu da se istim ne uređuju pitanja zaštite okoliša i prirode. Pitanja zaštite okoliša i prirode nisu predmet ovoga Nacrta prijedloga Zakona, već se na sva pitanja zaštite okoliša i prirode primjenjuju odredbe propisa kojima se isto uređuje u skladu s EU Direktivama, a sukladno kojima je provedena procjena utjecaja na okoliš.</p>
<p>Matko PRIJEDLOG ZAKONA O TERMINALU ZA UKAPLJENI PRIRODNI PLIN S NACRTOM KONAČNOG PRIJEDLOGA ZAKONA Nedopustivim smatram da ovaj Zakon predlagač (Vlada RH) unaprijed gura u hitnu proceduru, što za sobom povlači minimalno vrijeme za javnu i parlamentarnu raspravu te očitovanja drugih tijela državne uprave. Također, nije naveden niti jedan razlog zbog čega je potrebno ovaj propis donijeti po hitnoj proceduri. Jadransko more, kao i obala, svakako su jedno od najvrednijih prirodnih resursa RH, te se propis koji će bez sumnje imati izniman utjecaj na isto, nikako ne bi trebalo usvojiti u hitnoj proceduri, već je nužno otvoriti široku i svakako dužu javnu raspravu kako bi stručna i ostala zainteresirana javnost mogla sudjelovati. Nesporno je kako je Zakon o UPP propis koji će svakako imati značajan utjecaj na okoliš jer izgradnja svih velikih objekata (investicija) uvijek ima neki, a najčešće, nepovoljan utjecaj na okoliš.</p>	<p>Boršić Odbijen Razlozi za donošenje Nacrta prijedloga Zakona po hitnom postupku jesu osobito opravdani državni razlozi da se osiguraju pretpostavke za realizaciju terminala za UPP u skladu s rokovima realizacije.</p>
<p>Matko PRIJEDLOG ZAKONA O TERMINALU ZA UKAPLJENI PRIRODNI PLIN S NACRTOM KONAČNOG PRIJEDLOGA ZAKONA Što se tiče samog sadržaja Nacrta zakona, smatram kako je isti nedovoljno objašnjen i nesvrhovit, te ga je nemoguće ne usporediti s kontroveznim Zakonom o igralištima za golf. Podsjećam, spomenuti propis imao je žestoki otpor javnosti i organizacija civilnog društva koje su upozoravale da je isti protuustavan te da nije davao nikakva jamstva za sprečavanje zloporaba, niti jamstva za očuvanje poljoprivrednog zemljišta, šuma, okoliša kao i u zaštite najviših ustavnih vrednota socijalne pravde, jednakosti ljudi, jednakog položaja poduzetnika na tržištu, te jamstva prava vlasništva i vladavine prava. Argumenti organizacija civilnog društva prihvaćeni su kao osnovani, što se navodi i u samom obrazloženju Zakona o ukidanju zakona o igralištima za golf. Mišljenja sam kako Zakon o UPP također određenog investitora - i to samo jednog - ponovo stavlja u povoljniji položaj, te kako se ugrožava očuvanje naših najvrednijih dobara, mora i obale, i okoliša općenito, te će kao takav davati prednost investiciji pred očuvanjem prethodno navedenih dobara i prava.</p>	<p>Boršić Primljeno na znanje Nacrtom prijedloga Zakona uređuje se infrastruktura terminala za UPP koja je od strateškog interesa za Republiku Hrvatsku, izdavanje koncesije na pomorskom dobru za realizaciju terminala za UPP i prateće infrastrukture, kao i pravila i mjere s ciljem očuvanja sigurnosti opskrbe prirodnim plinom, a sve u skladu s pozitivnim propisima Republike Hrvatske.</p>
<p>Matko PRIJEDLOG ZAKONA O TERMINALU ZA UKAPLJENI PRIRODNI PLIN S NACRTOM KONAČNOG PRIJEDLOGA ZAKONA Osobito opasnim smatram što je ovaj Zakon, sam po sebi, podloga za davanje pomorskog dobra u koncesiju na čak 99 godina. Apsolutno nije jasno na temelju kojih kriterija je procijenjeno da je koncesija na tako dugo razdoblje nužna, te hoće li se ipak ići u redovan postupak davanja u koncesije koje svi drugi koncesionari raznih područja u RH moraju proći. Dodatno, Republika Hrvatska je 2017. godine ratificirala Pariški sporazum o klimatskim promjenama koji predviđa prelazak na niskougljično gospodarstvo, dok je davanje koncesije za projekt koji obuhvaća plinsku infrastrukturu (fosilno</p>	<p>Boršić Odbijen Nacrtom prijedloga Zakona uređuje se izdavanje koncesije na pomorskom dobru za realizaciju terminala za UPP investitoru koji će u ime Republike Hrvatske realizirati projekt izgradnje UPP terminala, a koji je od strateškog interesa. Izdavanje koncesije koje se propisuje Nacrtom prijedloga Zakona je</p>

gorivo) na 99 godina u suprotnosti s ovim međunarodnim i pravno obvezujućim sporazumom.	usklađeno s pozitivnim propisima Republike Hrvatske.
<p>Matko Boršić PRIJEDLOG ZAKONA O TERMINALU ZA UKAPLJENI PRIRODNI PLIN S NACRTOM KONAČNOG PRIJEDLOGA ZAKONA</p> <p>U ocjeni stanja stoji kako projekt izgradnje terminala za UPP na otoku Krku predviđa dvije faze izgradnje od kojih prva faza obuhvaća plutajući terminal, a druga kopneni. Prema tumačenjima Direktive o procjeni utjecaja zahvata na okoliš, zabranjeno je jedan zahvat dijeliti na više manjih kako bi se prividno smanjio njihov ukupni utjecaj na okoliš - poznato pod imenom «salamy slicing» što Direktiva o procjeni utjecaj zahvata na okoliš zabranjuje. Ustaljena je praksa suda EU da se cilj EIA direktive ne smije zaobići cijepanjem zahvata. U uskoj vezi s cijepanjem zahvata je i problem kumulativnog utjecaja. Problem kumulativnog utjecaja nastaje u situaciji kada se dva ili više (sličnih), postojećih ili planiranih, zahvata nalaze u blizini jedan drugome te kada se zajedno uzmu u obzir uzrokuju značajan utjecaj na okoliš. Još 1996. godine Sud EU ukazao je na to da EIA direktiva ima široki opseg i sveobuhvatnu svrhu ("wide scope and a broad purpose"), što proizlazi iz teksta Direktive (C-72/95, Kraaijeveld slučaj, paragraf 31). To je shvaćanje sud često ponavljao i u kasnijim odlukama. U skladu s tim shvaćanjem, ustaljena je praksa suda da propuštanje država članica da poduzmu mjere koje će spriječiti da se cilj EIA direktive zaobiđe cijepanjem zahvata, što za posljedicu ima i zanemarivanje njihova kumulativnog utjecaja, predstavlja kršenje EIA direktive (u tom smislu: C-392/96, Komisija protiv Irske, paragraf 76; C-2/07, slučaj Abrahams i dr., paragraf 27; C-142/07, slučaj Ecologistas en Acción-CODA, paragraf 44; C-205/08, slučaj von Kärnten, paragraf 53). U predmetnom slučaju do cijepanja zahvata je došlo pojedinačnim razmatranjem predmetnih turističkih naselja (11,4 ha i 9,04 ha), umjesto razmatranja njihovog kumulativnog utjecaja (20,44 ha), što je iskorišteno kao razlog za neprovođenje ocjene o potrebi procjene utjecaja na okoliš (koja se prema Prilogu II. Uredbe radi za turistička naselja veća od 15 ha). Vezano za LNG terminal, svakako se treba izbjeći mogućnost razdvajanja investicije na kopneni i plutajući terminal te isto tako procjenjivati samo pojedinačni utjecaj na okoliš, a ne kumulativni utjecaj obje faze projekta. Važnost uzimanja u obzir kumulativnog utjecaja pri procjeni utjecaja zahvata na okoliš toliko je bitna za postizanje svrhe EIA direktive da se dijelovi projekta ne mogu izuzeti od procjene čak niti kada se nalaze u različitim državama (u tom smislu vidjeti slučaj von Kärnten, C-205/08, paragraf 54-55). Povezano s tim, zabrinjavajuće je što u Nacrtu zakona nema apsolutno nikakvih odredbi koje bi štatile okoliš.</p>	<p>Primljeno na znanje</p> <p>Pitanja zaštite okoliša i prirode nisu predmet ovoga Nacrta prijedloga Zakona, već se na sva pitanja zaštite okoliša i prirode primjenjuju odredbe propisa kojima se isto uređuje u skladu s EU Direktivama, a sukladno kojima je provedena procjena utjecaja na okoliš.</p>
<p>Matko Boršić PRIJEDLOG ZAKONA O TERMINALU ZA UKAPLJENI PRIRODNI PLIN S NACRTOM KONAČNOG PRIJEDLOGA ZAKONA</p> <p>U Nacrtu zakona stoji i kako je interes RH osigurati realizaciju projekta "sukladno strategiji energetskeg razvoja RH". Odnosi li se to na strategiju za razdoblje do 2020. godine, dakle kad projekt još neće biti realiziran, ili na strategiju za razdoblje nakon 2020. koja tek treba biti donesena?</p>	<p>Primljeno na znanje</p> <p>Trenutno važeća Strategija energetskeg razvoja Republike Hrvatske donesena je 2009. godine i promatra razdoblje do 2020. godine te ista predviđa realizaciju UPP terminala. Nastavno na promjene koje su se dogodile u međuvremenu pretpostavke po pitanju potrošnje, potražnje, opskrbe i slično, kao i trendova iz kojih su proizašli razvojni energetske projekti nisu primjenjive te je iste neophodno uskladiti i redefinirati. S obzirom na trenutno aktualne projekte, kao i regulatorni okvir neophodno je uskladiti ciljeve i redefinirati optimalni energetske mijs, kao i razvojne energetske projekte s ciljem osiguranja energetske neovisnosti Republike Hrvatske, sigurnosti opskrbe i održivosti i konkurentnosti</p>

	<p>energetskog sustava i razvoja i usklađivanja s ciljevima iz EU direktiva po pitanjima smanjenja potrošnje, smanjenja emisija stakleničkih plinova, održivosti energetskog razvoja, konkurentnosti energetskog sustava, pozitivnog investicijskog okruženja i sl. U energetskoj tranziciji do 2050. potrebno koristiti će se sve energetske opcije i implementirati nove tehnologije te će navedeno biti obuhvaćeno novom strategijom energetskog razvoja Republike Hrvatske, a u kojoj će s aspekta sigurnosti opskrbe i UPP terminal imati svoju ulogu.</p>
<p>Matko PRIJEDLOG ZAKONA O TERMINALU ZA UKAPLJENI PRIRODNI PLIN S NACRTOM KONAČNOG PRIJEDLOGA ZAKONA</p> <p>Također, u Nacrtu se neozbiljno navoditi kako je “UPP ekološki prihvatljivo pogonsko gorivo”, dok nova znanstvena istraživanja jasno dokazuju kako je plin izuzetno štetno gorivo zbog emisija metana i CO2. Utjecaj na klimu i okoliš može se mjeriti samo promatrajući cijeli životni vijek lanca opskrbe plinom, a ne samo u završnoj fazi izgaranja. Promatrane u cjelini, emisije stakleničkih plinova u svakoj fazi, od istraživanja do potrošnje plina, u kombinaciji s ekološkim, socijalnim i zdravstvenim utjecajima povezanim s ekstrakcijom plina, čine plin gorivom koje je sve samo ne čisto i sigurno. Pored emisija CO2 od izgaranja, proizvodnja prirodnog plina također je odgovorna za velike količine emisija metana. Iako industrija fosilnih goriva nije jedini izvor metana, značajan je jer sudjeluje s udjelom od trećine svih antropogenih emisija. Te emisije dolaze od industrije ugljena, nafte i, najznačajnije, plina. Potencijal metana za globalno zagrijavanje, u usporedbi s CO2, 34 puta je veći u razdoblju od 100 godina te čak 84 puta veći u vremenskom okviru od 20 godina (izvor: IPCC AR5). Iako relativno kratko opstaje u atmosferi, jer se razgrađuje ili je „izgubljen”, tijekom razdoblja od oko 12 godina, trajno visoke razine metana nadopunit će tu razliku. Smanjenje emisija metana može imati značajan kratkoročni učinak na klimatske promjene jer je za smanjenje CO2 potrebno puno više vremena. Stoga, za zadržavanje porasta temperature na 2 °C, potrebno je istodobno smanjenje emisija i CO2 i metana. https://bit.ly/2AeJfJ4</p>	<p>Boršić Odbijen</p> <p>UPP je ekološki prihvatljivo pogonsko gorivo te je kao takvo predviđeno Zakonom o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva (Narodne novine, broj 120/2016).</p>
<p>Matko PRIJEDLOG ZAKONA O TERMINALU ZA UKAPLJENI PRIRODNI PLIN S NACRTOM KONAČNOG PRIJEDLOGA ZAKONA</p> <p>Smatram kako nema valjanog razloga za donošenje ovog propisa, nema pravne podloge za donošenje istog bez široke javne i stručne rasprave te smatram kako je njegova svrha zaobići otpor lokalne i regionalne vlasti, kao i lokalne zajednice, ovoj investiciji i skratiti postupke predviđene propisima RH za koncesioniranje, izvlaštenje kao i korištenje luke posebne namjene. Grubo poricanje bilo kakvih rizika i negativnih učinaka ovakvog investicijskog projekta po građane i građanke, lokalne zajednice, društvo, okoliš, gospodarstvo, javna dobra i demokraciju u cjelini vidljivo je kako u proceduri pripreme zakona, tako i u nizu njegovih odredbi kojima se derogiraju profesionalni standardi i niz ustaljenih procedura javnog upravljanja i političkog odlučivanja. Time ovaj Zakon, umjesto da promiče, zapravo ugrožava razvojne potencijale hrvatskog društva. I posljednje, s obzirom na nepostojanje odredbi o zaštiti okoliša u Nacrtu zakonu, smatram potrebnim ponoviti kako je tretiranje plutajućeg i kopnenog terminala kao dva odvojena projekta nedopustivo prema Direktivi o procjeni utjecaja zahvata na okoliš.</p>	<p>Boršić Primljeno na znanje</p> <p>Nacrtom prijedloga Zakona uređuje se izdavanje koncesije na pomorskom dobru za realizaciju terminala za UPP investitoru koji će u ime Republike Hrvatske realizirati projekt izgradnje UPP terminala, a koji je od strateškog interesa. Izdavanje koncesije koje se propisuje Nacrtom prijedloga Zakona je usklađeno s pozitivnim propisima Republike Hrvatske. Također, Nacrt prijedloga Zakona uređuju pojedine specifičnosti vezane uz realizaciju terminala za UPP s obzirom da je isti u skladu s EU Direktivom 2009/73/EZ uređen Zakonom o tržištu plina (Narodne novine, broj 18/18). Pitanja zaštite okoliša i</p>

	<p>prirode nisu predmet ovoga Nacrta prijedloga Zakona, već se na sva pitanja zaštite okoliša i prirode primjenjuju odredbe propisa kojima se isto uređuje u skladu s EU Direktivama, a sukladno kojima je provedena procjena utjecaja na okoliš</p>
<p>Primorsko-goranska županija PRIJEDLOG ZAKONA O TERMINALU ZA UKAPLJENI PRIRODNI PLIN S NACRTOM KONAČNOG PRIJEDLOGA ZAKONA REPUBLIKA HRVATSKA RIMORSKO-GORANSKA ŽUPANIJA Ž u p a n KLASA: 053-02/18-01/1 URBROJ: 2170/1-15-18-88 Rijeka, 26. travnja 2018. Predmet: očitovanje na Nacrt prijedloga Zakona o terminalu za ukapljeni prirodni plin u sklopu savjetovanja s javnošću Zakon o terminalu za ukapljeni prirodni plin predstavlja grubo kršenje i negaciju Ustava, europskih direktiva i više važećih zakona Republike Hrvatske, kao što su Zakon o prostornom uređenju, Zakon o gradnji, Zakon o koncesijama i Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama. Plutajući LNG terminal nije sukladan prostorno-planskoj dokumentaciji jer za njegovu provedbu uopće nisu propisani lokacijski i drugi uvjeti, a što je osnovni preduvjet za izdavanje lokacijske i građevinske dozvole i dodjelu koncesije za gospodarsko korištenje pomorskog dobra. Stoga je razvidno da se tim Zakonom potpuno izbjegava provođenje zakonitog postupka davanja koncesije te se njime žele stvoriti uvjeti za izdavanje potrebnih akata za provedbu tog projekta. Ovim se Zakonom predlaže trgovačkom društvu LNG Hrvatska d.o.o. izravno dodijeliti koncesiju na pomorskom dobru u svrhu izgradnje i gospodarskog korištenja terminala za UPP, čime se, između ostaloga, negira važećim zakonima propisano provođenje postupka javnog natječaja koji se obvezno provodi u svakom slučaju davanja koncesije za gospodarsko korištenje. Takvim izravnim dodjeljivanjem koncesije, od mogućnosti njezina dobivanja isključuju su svi drugi gospodarski subjekti koji za to ispunjavaju uvjete, čime je prekršeno jedno od temeljnih načela Europske unije - načelo tržišnog natjecanja. Naknada za koncesiju je propisana Uredbom o postupku davanja koncesije na pomorskom dobru. U njoj je navedeno da za industrijske luke stalni dio naknade iznosi 2,00 kn po m² dodijeljenog pomorskog dobra, dok promijenjivi dio iznosi 2% prihoda ponuditelja. Također, Uredbom je propisano da iznimno, davatelj koncesije može, ako to gospodarski razlozi opravdavaju, izmijeniti početne iznose naknade za koncesiju. U odnosu na Uredbu, Zakonom je propisan drugačiji promijenjivi dio naknade koji je određen u iznosu od 0,02 kune po Mwh-megavatsatu plina isporučenog u plinski transportni sustav. Nadalje, u poglavlju „Osnovna pitanja koja se uređuju Zakonom“ navedeno je da se koncesijska naknada za pomorsko dobro isplaćuje u korist „jedinica lokalne (regionalne) samouprave“ i državnog proračuna. Budući da jedinice lokalne samouprave nisu jedinice regionalne samouprave, kako ih to predlagatelj Zakona poistovjećuje, nije jasno kome se zapravo ta naknada isplaćuje. Vezano za pitanje izvlaštenja, člankom 9. stavka 3. Zakona pogrešno je i nesuvislo određeno da se „izvlašćuje terminal za UPP“. Naime, mogu se izvlastiti samo nekretnine na kojima se tek trebaju graditi građevine, a ne terminal koji još uopće ne postoji. Također, Zakonom o izvlaštenju je propisano da izgradnja građevine za koju je utvrđen interes Republike Hrvatske mora biti u skladu s pravomoćnom lokacijskom dozvolom. Kako je poznato da nije izdana lokacijska dozvola za plutajući terminal, slijedi da trenutno niti nema uvjeta za provođenje postupka izvlaštenja. Povrh toga, obrazloženje Zakona po člancima, koje se nalazi na kraju Prijedloga, u najmanju ruku je manjkavo i šturo. Sve navedeno ukazuje da ovaj Zakon kao lex specialis, nije utemeljen na važećim relevantnim propisima te je suprotan procedurama zajamčenim Europskom poveljom o lokalnoj samoupravi i Ustavu Republike Hrvatske. Njime se ne poštuje demokratska procedura, volja naroda, niti ekološki standardi. Grubo se zanemaruje izričito protivljenje ovom projektu od strane lokalne i regionalne samouprave i njezinih građana, iskazano jednoglasnom odlukom županijske skupštine, iznošenjem čak oko 160 primjedbi na javnoj raspravi Studije utjecaja na okoliš, održavanjem prosvjeda na kojem se okupilo više tisuća građana i peticijom koju je potpisalo više od 15.000 građana, čime se krši Aarhuška konvencija o pravu građana na sudjelovanje u odlučivanju o pitanjima zaštite okoliša.</p>	<p>Djelomično prihvaćen Nacrtom prijedloga Zakona prvenstveno se uređuje izdavanje koncesije na pomorskom dobru za realizaciju terminala za UPP investitoru koji će u ime Republike Hrvatske realizirati projekt izgradnje UPP terminala, a koji je od strateškog interesa. Izdavanje koncesije koje se propisuje Nacrtom prijedloga Zakona je usklađeno s pozitivnim propisima Republike Hrvatske. Pitanja prostornog uređenja nisu uređena ovim Nacrtom prijedloga Zakona te se na ista primjenjuju propisi kojima se uređuje prostorno uređenje. Sukladno komentaru Nacrtom prijedloga Zakona se jasno propisalo da se koncesijska naknada isplaćuje u korist županije (jedna trećina) i općine (dvije trećine) te se je shodno navedenom promjenjivi dio iznosa povećao s 0,02 kn/MWh na 0,05 kn/MWh. Pored navedenog, a u skladu s komentarom ispravljen je članak 9. Nacrta prijedloga Zakona.</p>

Kršenje važećih zakonskih odredaba Vlada opravdava postojanjem strateškog interesa Republike Hrvatske. Međutim, činjenica da su dosadašnji strateški projekti provedeni po postojećim odredbama zakona (jer je ovo prvi zakon donesen radi provedbe jednog državnog strateškog projekta), potvrđuje da je u konkretnom slučaju isključivo riječ o Zakonu kojim se „preskaču“ propisane procedure, odnosno Zakonu kojim se „legalizira“ nezakonitost, a sve samo s jednim ciljem – omogućavanjem realizacije projekta tvrtki koja je trenutno u državnom vlasništvu, što međutim u budućnosti i ne mora biti tako. Dodatno se želi ukazati da se u članku 6. utvrđuje nositelj investicije projekta UUP terminala na otoku Krku - LNG HRVATSKA d.o.o., a da nisu propisna nikakva ograničenja u odnosu na budućnost tog društva s ograničenom odgovornošću u smislu statusnih, vlasničkih ili drugih promjena, pa je upitna zaštita ovog projekta, koji je od posebnog i strateškog interesa za RH. Ograničenje koje je propisano odnosi se samo na zabranu otuđenja terminala u 10-to godišnjem razdoblju. U članku 7. stavak 2. društvo iz članka 6. se utvrđuje ovlaštenikom koncesije. Da li je ovo rješenje u skladu sa Zakonom o koncesijama (Narodne novine 69/17). Isti predviđa mogućnost u članku 39. „Koncesije na zahtjev“, ali pri tom u stavku 4. naglašava: „ Koncesija na zahtjev ne daje se s namjerom izbjegavanja postupaka davanja koncesije određenog ovim Zakonom te primjene načela iz članka 6. ovog Zakona“. Od propisanih načela u članku 6. ističe se obveza davatelja koncesije da u odnosu na sve gospodarske subjekte poštuje načelo slobode kretanja robe, usluga, tržišnog natjecanja i dr. Nacrt Prijedloga Zakona o terminalu za ukapljeni prirodni plin sigurno nije primjer poštivanja odredbi Zakona o koncesijama koji je „ lex generalis „ dakle opći propis koji uređuje materiju koncesija. S poštovanjem, Župan Zlatko Komadina, dipl.ing.

<p>Udruga PRIJEDLOG ZAKONA O TERMINALU ZA UKAPLJENI PRIRODNI PLIN S NACRTOM KONAČNOG PRIJEDLOGA ZAKONA</p>	<p>Biom Primljeno na znanje</p>
<p>Udruga Biom podržava komentare Zelene Akcije, a osobito da je: 1. Određen prekratak rok za javnu raspravu povodom ovog Nacrta zakona. Nacrt prijedloga Zakona o terminalu za ukapljeni prirodni plin (UPP) je na javnoj raspravi u razdoblju od 12. do 27. 4. 2018. godine, što je svega 15 dana. Takvo postupanje smatramo apsolutno neprimjerenim, osobito radi činjenice kako se radi o jednom od zakona za koji interes javnosti (i to ne samo lokalne zajednice koja će biti direktno pogođena tim projektom) postoji i od ranije, prije objave samog nacrta te je stoga bilo nužno organizirati široku javnu raspravu o istom. Ovdje želimo ukazati i na očiglednu nezakonitost u samom postupku donošenja predmetnog propisa. Naime, Zakon o zaštiti okoliša (NN 80/13, 153/13) propisuje minimalan rok od 30 dana za sudjelovanje javnosti u postupku izrade zakona i provedbenih propisa koji bi mogli imati značajan utjecaj na okoliš. Nesporno je kako se ovdje radi o propisu koji će svakako imati značajan utjecaj na okoliš. 2. Što se zakon donosi po hitnom postupku. Nedopustivim smatramo da ovaj Zakon predlagač (Vlada RH) unaprijed gura u hitnu proceduru, što za sobom povlači minimalno vrijeme za javnu i parlamentarnu raspravu te očitovanja drugih tijela državne uprave. Također, nije obrazloženo zbog čega je potrebno ovaj propis donijeti po hitnoj proceduri. Jadransko more, kao i obala, svakako su jedno od najvrednijih prirodnih resursa RH, te se propis koji će bez sumnje imati izniman utjecaj na isto, nikako ne bi trebalo usvojiti u hitnoj proceduri, već je nužno otvoriti široku i svakako dužu javnu raspravu kako bi stručna i ostala zainteresirana javnost mogla sudjelovati. Nesporno je kako je Zakon o UPP propis koji će svakako imati značajan utjecaj na okoliš jer izgradnja svih velikih objekata (investicija) uvijek ima neki, a najčešće, nepovoljan utjecaj na okoliš. 3. Trajanje razdoblja koncesije. Osobito opasnim smatramo što je ovaj Zakon, sam po sebi, podloga za davanje pomorskog dobra u koncesiju na čak 99 godina. Apsolutno nije jasno na temelju kojih kriterija je procijenjeno da je koncesija na tako dugo razdoblje nužna, te hoće li se ipak ići u redovan postupak davanja u koncesije koje svi drugi koncesionari raznih područja u RH moraju proći. Dodatno, Republika Hrvatska je 2017. godine ratificirala Pariški sporazum o klimatskim promjenama koji predviđa prelazak na niskougljično gospodarstvo, dok je davanje koncesije za projekt koji obuhvaća plinsku infrastrukturu (fosilno gorivo) na 99 godina u suprotnosti s ovim međunarodnim i pravno obvezujućim sporazumom. 4. U Nacrtu zakona ne postoje odredbe o odgovornosti za štete u okolišu i prirodi. 5. Nova znanstvena istraživanja jasno dokazuju kako je plin izuzetno štetno gorivo zbog emisija metana i CO2. Utjecaj na klimu i okoliš može</p>	<p>Nacrtom prijedloga Zakona uređuje se izdavanje koncesije na pomorskom dobru za realizaciju terminala za UPP investitoru koji će u ime Republike Hrvatske realizirati projekt izgradnje UPP terminala, a koji je od strateškog interesa. Izdavanje koncesije koje se propisuje Nacrtom prijedloga Zakona je usklađeno s pozitivnim propisima Republike Hrvatske. Također, Nacrt prijedloga Zakona uređuju pojedine specifičnosti vezane uz realizaciju terminala za UPP s obzirom da je isti u skladu s EU Direktivom 2009/73/EZ uređen Zakonom o tržištu plina (Narodne novine, broj 18/18). Pitanja zaštite okoliša i prirode nisu predmet ovoga Nacrta prijedloga Zakona, već se na sva pitanja zaštite okoliša i prirode primjenjuju odredbe propisa kojima se isto uređuje u skladu s EU Direktivama, a sukladno kojima je provedena procjena utjecaja na okoliš.</p>

se mjeriti samo promatrajući cijeli životni vijek lanca opskrbe plinom, a ne samo u završnoj fazi izgaranja. Promatrane u cjelini, emisije stakleničkih plinova u svakoj fazi, od istraživanja do potrošnje plina, u kombinaciji s ekološkim, socijalnim i zdravstvenim utjecajima povezanim s ekstrakcijom plina, čine plin gorivom koje je sve samo ne čisto i sigurno. Pored emisija CO₂ od izgaranja, proizvodnja prirodnog plina također je odgovorna za velike količine emisija metana. Iako industrija fosilnih goriva nije jedini izvor metana, značajan je jer sudjeluje s udjelom od trećine svih antropogenih emisija. Te emisije dolaze od industrije ugljena, nafte i, najznačajnije, plina. Potencijal metana za globalno zagrijavanje, u usporedbi s CO₂, 34 puta je veći u razdoblju od 100 godina te čak 84 puta veći u vremenskom okviru od 20 godina (izvor: IPCC AR5). Iako relativno kratko opstaje u atmosferi, jer se razgrađuje ili je „izgubljen”, tijekom razdoblja od oko 12 godina, trajno visoke razine metana nadopunit će tu razliku. Smanjenje emisija metana može imati značajan kratkoročni učinak na klimatske promjene jer je za smanjenje CO₂ potrebno puno više vremena. Stoga, za zadržavanje porasta temperature na 2 °C, potrebno je istodobno smanjenje emisija i CO₂ i metana. 6. Smatramo kako nema valjanog razloga za donošenje ovog propisa, nema pravne podloge za donošenje istog bez široke javne i stručne rasprave, te smatramo kako je njegova svrha zaobići otpor lokalne i regionalne vlasti, kao i lokalne zajednice, ovoj investiciji i skratiti postupke predviđene propisima RH za koncesioniranje, izvlaštenje kao i korištenje luke posebne namjene. 7. Grubo poricanje bilo kakvih rizika i negativnih učinaka ovakvog investicijskog projekta po građane i građanke, lokalne zajednice, društvo, okoliš, gospodarstvo, javna dobra i demokraciju u cjelini vidljivo je kako u proceduri pripreme zakona, tako i u nizu njegovih odredbi kojima se derogiraju profesionalni standardi i niz ustaljenih procedura javnog upravljanja i političkog odlučivanja. Time ovaj Zakon, umjesto da promiče, zapravo ugrožava razvojne potencijale hrvatskog društva. 8. I posljednje, s obzirom na nepostojanje odredbi o zaštiti okoliša u Nacrtu zakonu, smatramo potrebnim ponoviti kako je tretiranje plutajućeg i kopnenog terminala kao dva odvojena projekta nedopustivo prema Direktivi o procjeni utjecaja zahvata na okoliš.

ZELENA PRIJEDLOG ZAKONA O TERMINALU ZA UKAPLJENI PRIRODNI PLIN S NACRTOM KONAČNOG PRIJEDLOGA ZAKONA	AKCIJA Primljeno na znanje
<p>1. Ovaj se Zakon uopće ne navodi u Planu normativnih aktivnosti Vlade RH za 2018. godinu gdje je potrebno navesti primjenjuje li se na zakon postupak procjene učinka propisa (PUP) kojim bi se unaprijed trebali detektirati rizici i spriječiti mogući negativni učinci. Istina je kako u najavi propisa jest proveden PUP, međutim, navodi se, sasvim paušalno i neargumentirano, kako taj propis neće imati negativnih učinaka. Smatramo kako je sama bit i svrha postupka procjene učinka propisa zapravo sasvim promašena i provedena pro forma, jer je taj postupak predviđen upravo za one zakone s očekivanim značajnim posljedicama po društvo, okoliš i gospodarstvo – dakle sve ono što ovakva investicija po svojoj prirodi i jest. 2. Nacrt prijedloga Zakona o terminalu za ukapljeni prirodni plin (UPP) je na javnoj raspravi u razdoblju od 12. do 27. 4. 2018. godine, što je svega 15 dana. Takvo postupanje smatramo apsolutno neprimjerenim, osobito radi činjenice kako se radi o jednom od zakona za koji interes javnosti (i to ne samo lokalne zajednice koja će biti direktno pogođena tim projektom) postoji i od ranije, prije objave samog nacrta te je stoga bilo nužno organizirati široku javnu raspravu o istom. Ovdje želimo ukazati i na očiglednu nezakonitost u samom postupku donošenja predmetnog propisa. Naime, Zakon o zaštiti okoliša (NN 80/13, 153/13) propisuje minimalan rok od 30 dana za sudjelovanje javnosti u postupku izrade zakona i provedbenih propisa koji bi mogli imati značajan utjecaj na okoliš. Nesporno je kako se ovdje radi o propisu koji će svakako imati značajan utjecaj na okoliš. Članak 164. Zakona o zaštiti okoliša glasi: „(1) Tijela javne vlasti dužna su osigurati pravovremeno i učinkovito sudjelovanje javnosti u postupku izrade zakona i provedbenih propisa te ostalih opće-primjenjivih pravno obvezujućih pravila iz svoje nadležnosti, koji bi mogli imati značajan utjecaj na okoliš, uključujući i postupke izrade njihovih izmjena i dopuna. Članak 163. Zakona o zaštiti okoliša: „(3) Minimalni rok koji se može odrediti za sudjelovanje javnosti u smislu članka 164. stavka 1. ovoga Zakona i u smislu članka 165. stavka 1. ovoga Zakona je 30 dana.“ Međutim, bez obzira na navedene zakonske odredbe, predložena je čak i primjena hitnog postupka, što opet dodatno smanjuje priliku za davanje komentara javnosti. 3. Nedopustivim smatramo da ovaj Zakon</p>	<p>Nacrtom prijedloga Zakona uređuje se infrastruktura terminala za UPP koja je od strateškog interesa za Republiku Hrvatsku, izdavanje koncesije na pomorskom dobru za realizaciju terminala za UPP i prateće infrastrukture, kao i pravila i mjere s ciljem očuvanja sigurnosti opskrbe prirodnim plinom, a sve u skladu s pozitivnim propisima Republike Hrvatske. Također, Nacrt prijedloga Zakona uređuju pojedine specifičnosti vezane uz realizaciju terminala za UPP s obzirom da je isti u skladu s EU Direktivom 2009/73/EZ uređen Zakonom o tržištu plina (Narodne novine, broj 18/18). Javna rasprava se provodi sukladno propisu kojim se uređuje procjena pravo na pristup informacijama. Zakon o zaštiti okoliša ne uređuje pitanja vezana uz savjetovanje predmetnog Nacrta prijedloga zakona, posebice uzimajući u obzir činjenicu da se istim ne uređuju pitanja zaštite okoliša i prirode. Pitanja zaštite okoliša i prirode nisu predmet ovoga Nacrta prijedloga Zakona, već</p>

predlagač (Vlada RH) unaprijed gura u hitnu proceduru, što za sobom povlači minimalno vrijeme za javnu i parlamentarnu raspravu te očitovanja drugih tijela državne uprave. Također, nije naveden niti jedan razlog zbog čega je potrebno ovaj propis donijeti po hitnoj proceduri. Jadransko more, kao i obala, svakako su jedno od najvrednijih prirodnih resursa RH, te se propis koji će bez sumnje imati izniman utjecaj na isto, nikako ne bi trebalo usvojiti u hitnoj proceduri, već je nužno otvoriti široku i svakako dužu javnu raspravu kako bi stručna i ostala zainteresirana javnost mogla sudjelovati. Nesporno je kako je Zakon o UPP propis koji će svakako imati značajan utjecaj na okoliš jer izgradnja svih velikih objekata (investicija) uvijek ima neki, a najčešće, nepovoljan utjecaj na okoliš. 4. Što se tiče samog sadržaja Nacrta zakona, smatramo kako je isti nedovoljno objašnjen i nesvrhovit, te ga je nemoguće ne usporediti s kontroveznim Zakonom o igralištima za golf. Podsjećamo, spomenuti propis imao je žestoki otpor javnosti i organizacija civilnog društva koje su upozoravale da je isti protuustavan te da nije davao nikakva jamstva za sprečavanje zlouporaba, niti jamstva za očuvanje poljoprivrednog zemljišta, šuma, okoliša kao i u zaštite najviših ustavnih vrednota socijalne pravde, jednakosti ljudi, jednakog položaja poduzetnika na tržištu, te jamstva prava vlasništva i vladavine prava. Argumenti organizacija civilnog društva prihvaćeni su kao osnovani, što se navodi i u samom obrazloženju Zakona o ukidanju zakona o igralištima za golf. Mišljenja smo kako Zakon o UPP također određenog investitora - i to samo jednog - ponovo stavlja u povoljniji položaj, te kako se ugrožava očuvanje naših najvrednijih dobara, mora i obale, i okoliša općenito, te će kao takav davati prednost investiciji pred očuvanjem prethodno navedenih dobara i prava. 5. Osobito opasnim smatramo što je ovaj Zakon, sam po sebi, podloga za davanje pomorskog dobra u koncesiju na čak 99 godina. Apsolutno nije jasno na temelju kojih kriterija je procijenjeno da je koncesija na tako dugo razdoblje nužna, te hoće li se ipak ići u redovan postupak davanja u koncesije koje svi drugi koncesionari raznih područja u RH moraju proći. Dodatno, Republika Hrvatska je 2017. godine ratificirala Pariški sporazum o klimatskim promjenama koji predviđa prelazak na niskougljično gospodarstvo, dok je davanje koncesije za projekt koji obuhvaća plinsku infrastrukturu (fosilno gorivo) na 99 godina u suprotnosti s ovim međunarodnim i pravno obvezujućim sporazumom. 6. U ocjeni stanja stoji kako projekt izgradnje terminala za UPP na otoku Krku predviđa dvije faze izgradnje od kojih prva faza obuhvaća plutajući terminal, a druga kopneni. Prema tumačenjima Direktive o procjeni utjecaja zahvata na okoliš, zabranjeno je jedan zahvat dijeliti na više manjih kako bi se prividno smanjio njihov ukupni utjecaj na okoliš - poznato pod imenom «salamy slicing» što Direktiva o procjeni utjecaja zahvata na okoliš zabranjuje. Ustaljena je praksa suda EU da se cilj EIA direktive ne smije zaobići cijepanjem zahvata. U uskoj vezi s cijepanjem zahvata je i problem kumulativnog utjecaja. Problem kumulativnog utjecaja nastaje u situaciji kada se dva ili više (sličnih), postojećih ili planiranih, zahvata nalaze u blizini jedan drugome te kada se zajedno uzmu u obzir uzrokuju značajan utjecaj na okoliš. Još 1996. godine Sud EU ukazao je na to da EIA direktiva ima široki opseg i sveobuhvatnu svrhu ("wide scope and a broad purpose"), što proizlazi iz teksta Direktive (C-72/95, Kraaijeveld slučaj, paragraf 31). To je shvaćanje sud često ponavljao i u kasnijim odlukama. U skladu s tim shvaćanjem, ustaljena je praksa suda da propuštanje država članica da poduzmu mjere koje će spriječiti da se cilj EIA direktive zaobiđe cijepanjem zahvata, što za posljedicu ima i zanemarivanje njihova kumulativnog utjecaja, predstavlja kršenje EIA direktive (u tom smislu: C-392/96, Komisija protiv Irske, paragraf 76; C-2/07, slučaj Abrahams i dr., paragraf 27; C-142/07, slučaj Ecologistas en Acción-CODA, paragraf 44; C-205/08, slučaj von Kärnten, paragraf 53). U predmetnom slučaju do cijepanja zahvata je došlo pojedinačnim razmatranjem predmetnih turističkih naselja (11,4 ha i 9,04 ha), umjesto razmatranja njihovog kumulativnog utjecaja (20,44 ha), što je iskorišteno kao razlog za neprovođenje ocjene o potrebi procjene utjecaja na okoliš (koja se prema Prilogu II. Uredbe radi za turistička naselja veća od 15 ha). Vezano za LNG terminal, svakako se treba izbjeći mogućnost razdvajanja investicije na kopneni i plutajući terminal te isto tako procjenjivati samo pojedinačni utjecaj na okoliš, a ne kumulativni utjecaj obje faze projekta. Važnost uzimanja u obzir kumulativnog utjecaja pri procjeni utjecaja zahvata na okoliš toliko je bitna za postizanje svrhe EIA direktive da se dijelovi projekta ne mogu izuzeti od procjene čak niti kada se nalaze u različitim državama (u tom smislu vidjeti slučaj von Kärnten, C-205/08, paragraf 54-55). Povezano s tim, zabrinjavajuće je što u Nacrtu zakona nema apsolutno nikakvih odredbi koje bi štatile okoliš. 7. U Nacrtu zakona stoji i kako je interes RH osigurati realizaciju projekta "sukladno strategiji energetskog razvoja RH". Odnosi li se to na strategiju za razdoblje do 2020. godine, dakle kad projekt još neće biti

se na sva pitanja zaštite okoliša i prirode primjenjuju odredbe propisa kojima se isto uređuje u skladu s EU Direktivama, a sukladno kojima je provedena procjena utjecaja na okoliš.

realiziran, ili na strategiju za razdoblje nakon 2020. koja tek treba biti donesena? 8. Također, u Nacrtu se neozbiljno navoditi kako je "UPP ekološki prihvatljivo pogonsko gorivo", dok nova znanstvena istraživanja jasno dokazuju kako je plin izuzetno štetno gorivo zbog emisija metana i CO₂. Utjecaj na klimu i okoliš može se mjeriti samo promatrajući cijeli životni vijek lanca opskrbe plinom, a ne samo u završnoj fazi izgaranja. Promatrane u cjelini, emisije stakleničkih plinova u svakoj fazi, od istraživanja do potrošnje plina, u kombinaciji s ekološkim, socijalnim i zdravstvenim utjecajima povezanim s ekstrakcijom plina, čine plin gorivom koje je sve samo ne čisto i sigurno. Pored emisija CO₂ od izgaranja, proizvodnja prirodnog plina također je odgovorna za velike količine emisija metana. Iako industrija fosilnih goriva nije jedini izvor metana, značajan je jer sudjeluje s udjelom od trećine svih antropogenih emisija. Te emisije dolaze od industrije ugljena, nafte i, najznačajnije, plina. Potencijal metana za globalno zagrijavanje, u usporedbi s CO₂, 34 puta je veći u razdoblju od 100 godina te čak 84 puta veći u vremenskom okviru od 20 godina (izvor: IPCC AR5). Iako relativno kratko opstaje u atmosferi, jer se razgrađuje ili je „izgubljen”, tijekom razdoblja od oko 12 godina, trajno visoke razine metana nadopunit će tu razliku. Smanjenje emisija metana može imati značajan kratkoročni učinak na klimatske promjene jer je za smanjenje CO₂ potrebno puno više vremena. Stoga, za zadržavanje porasta temperature na 2 °C, potrebno je istodobno smanjenje emisija i CO₂ i metana. http://s3-eu-west-1.amazonaws.com/zelenakcija.production/zelenakcija/document_translations/1101/doc_files/original/HR_Natural_Gas_and_Climate_Change_-_Anderson_Broderick_FINAL_-_Executive_Summary.pdf?1511793903 9. Smatramo kako nema valjanog razloga za donošenje ovog propisa, nema pravne podloge za donošenje istog bez široke javne i stručne rasprave, te smatramo kako je njegova svrha zaobići otpor lokalne i regionalne vlasti, kao i lokalne zajednice, ovoj investiciji i skratiti postupke predviđene propisima RH za koncesioniranje, izvlaštenje kao i korištenje luke posebne namjene. Grubo poricanje bilo kakvih rizika i negativnih učinaka ovakvog investicijskog projekta po građane i građanke, lokalne zajednice, društvo, okoliš, gospodarstvo, javna dobra i demokraciju u cjelini vidljivo je kako u proceduri pripreme zakona, tako i u nizu njegovih odredbi kojima se derogiraju profesionalni standardi i niz ustaljenih procedura javnog upravljanja i političkog odlučivanja. Time ovaj Zakon, umjesto da promiče, zapravo ugrožava razvojne potencijale hrvatskog društva. I posljednje, s obzirom na nepostojanje odredbi o zaštiti okoliša u Nacrtu zakonu, smatramo potrebnim ponoviti kako je tretiranje plutajućeg i kopnenog terminala kao dva odvojena projekta nedopustivo prema Direktivi o procjeni utjecaja zahvata na okoliš. Dodatni argumenti protiv projekta: http://s3-eu-west-1.amazonaws.com/zelenakcija.production/zelenakcija/document_translations/1152/doc_files/original/LNG_kampanja_-_Zelena_akcija.pdf?1524642892

Vladimir	Bajzec Primljeno na znanje
<p>PRIJEDLOG ZAKONA O TERMINALU ZA UKAPLJENI PRIRODNI PLIN S NACRTOM KONAČNOG PRIJEDLOGA ZAKONA</p> <p>Podnositelj predmetnog Prijedloga Zakona navodi kao temeljni argument da je projekt i planirani zahvat UPP terminala Vlada RH proglasila 'strateškim energetske projekta Republike Hrvatske' 2015., kao i da je Europska komisija iste godine usvojila tzv. PCI popis ('projekata od zajedničkog interesa'). Osim što ističe razloge interesa Europske komisije, i to netočno – da će navodno 'ovi projekti pomoći u ostvarivanju energetske i klimatske ciljeve Europe', što je potpuno neosnovano (obrazloženje slijedi u daljnjem tekstu), stvarne razloge energetske interesa Hrvatske i njenih građana ne argumentira niti jednom činjenicom, iako u više navrata koristi potpuno neargumentiranu floskulu 'strateškog interesa' za RH – primjerice: 'Izgradnja UPP terminala na otoku Krku je strateški projekt Republike Hrvatske te je njegova izgradnja u interesu Republike Hrvatske.' Začuđujuće je odakle ovakve, u potpunosti neutemeljene misli o 'strateškom' interesu za Republiku Hrvatsku, tim više što Ministarstvo zaštite okoliša i energetike još uvijek nije donijelo novu energetske strategiju, premda je već mjesecima, pa i godinama najavljuje. Kako onda može biti 'strateški' interes bez prethodne službene državne strategije? Osim toga, isto Ministarstvo već dugo najavljuje i novi Zakon o obnovljivim izvorima energije i visokoučinkovitoj kogeneraciji. Izuzev manje relevantne uredbe o izmjenama tog zakona iz prosinca 2017., koja se uglavnom svodi na novo povećanje troškova građanima, pravi budući novi zakon bi trebao jasno definirati</p>	<p>Nacrtom prijedloga Zakona prvenstveno se uređuje izdavanje koncesije na pomorskom dobru za realizaciju terminala za UPP i koncesijska naknada za pomorsko dobro koja se isplaćuje u korist jedinica lokalne (regionalne) samouprave i državnog proračuna, a u skladu s pozitivnim hrvatskim propisima. Pitanja zaštite okoliša i prirode nisu predmet ovoga Nacrta prijedloga Zakona, već se na sva pitanja zaštite okoliša i prirode primjenjuju odredbe propisa kojima se isto uređuje u skladu s EU Direktivama, a sukladno kojima je provedena procjena utjecaja na okoliš.</p>

poziciju obnovljivih izvora energije u ukupnom energetsom miksu Republike Hrvatske, u sinergiji s novom energetsom strategijom države, a pogotovo u korist nas građana RH. Ovim je još više nedopustivo 'gurati' projekt klimatski neprihvatljivog fosilnih goriva – koji je očito od primarnog interesa Europske komisije, a najmanje u interesu većine hrvatskih građana – na račun prethodno jasno definirane nove državne energetske strategije i novog zakona o obnovljivim izvorima energije. Članak 49. Ustava Republike Hrvatske izričito definira: 'Država osigurava svim poduzetnicima jednak pravni položaj na tržištu. Zabranjena je zlouporaba monopolskog položaja određenog zakonom.' Međutim, u konkretnom slučaju Vlada RH pogoduje isključivo investitoru utvrđenom posebnim zakonom, kojim izravno dovodi u nepovoljniji položaj, primjerice, sve turističke poduzetnike većeg broja lokalnih zajednica, osobito Općine Omišalj i Njivice, Malinska-Dubašnica, ali isto tako i drugih obližnjih područja otoka Krka, opatijske rivijere, pa i sjevernog dijela otoka Cresa – npr. atraktivno cresko turističko mjesto Beli, naselje staro više od 4 tisuće godina, poznato i po ornitološkom rezervatu, u slučaju realizacije projekta imalo bi u budućim desetljećima novi izravan pogled na imponantne tankerske 'grdosije' – FSRU tanker i LNG sličnih proporcija koji bi 70-ak ili više puta na godinu pristajao tik do usidrenog FSRU tankera na predviđenoj lokaciji. Prihvaćanjem nacrta Zakona isto bi se ustavno načelo narušilo dodjeljivanjem pomorskog dobra isključivo investitoru utvrđenom posebnim zakonom. Time se na općem dobru, koje po svojoj prirodi u općoj upotrebi pripada svakome, pravo na isključenje opće upotrebe dodjeljuje jednom subjektu ne uvažavajući poduzetničke interese drugih gospodarskih subjekata za istovjetnom koncesijom, i onemogućujući im jednak pravni položaj na tržištu u usporedbi s povlaštenim investitorom. Svaki zakon koji izravno favorizira određeno trgovačko društvo, a pritom i derogira potrebu provođenja javnog natječaja, ne samo da je očit primjer kršenja načela jednakosti svih pred zakonom, već potkopava i temelj na kojem počiva naše gospodarstvo, a to je tržišna ekonomija. Davatelj koncesije dužan je u odnosu na sve gospodarske subjekte poštovati temeljna načela iz Ustava Republike Hrvatske te Ugovora o funkcioniranju Europske unije, kao što su načelo tržišnog natjecanja, načelo jednakog tretmana, načelo zabrane diskriminacije, načelo uzajamnog priznavanja, načelo razmjernosti i načelo transparentnosti. Ova načela se predmetnim prijedlogom zakona krše. Dodjela koncesije na 99 godina je protuzakonita. Davatelj koncesije mora odrediti rok na koji se koncesija daje na način da taj rok ne ograničava tržišno natjecanje više nego što je to nužno kako bi se osigurala amortizacija stvarne vrijednosti ulaganja koncesionara i razuman povrat uloženog kapitala, istodobno uzimajući u obzir troškove i rizike koje koncesionar preuzima za vrijeme trajanja koncesije. Koncesije izuzetno dugog trajanja rezultirale bi zatvaranjem pristupa tržištu, čime se ugrožava slobodno kretanje usluga i sloboda poslovnog nastana. Članak 70. Ustava Republike Hrvatske izričito navodi: 'Svatko ima pravo na zdrav život. Država osigurava uvjete za zdrav okoliš. Svatko je dužan, u sklopu svojih ovlasti i djelatnosti, osobito skrb posvećivati zaštiti zdravlja ljudi, prirode i ljudskog okoliša.' Međutim, u konkretnom slučaju nositelj projekta/odabrani investitor – državna tvrtka LNG Hrvatska d.o.o. jasno planira koristiti metodu ukupljanja ukapljenog plina putem otvorenog sustava, koristeći morsku vodu i klor, a na čiju su štetnost u posljednjih nekoliko mjeseci upozorili ne samo brojni međunarodni stručnjaci (osobito npr. goo.gl/mGXgVs), već čak i tvrtka Ekonerg koja je ovu činjenicu utvrdila u vrijeme izrade studije kopnenog UPP terminala, da bi danas demantirajući tvrdila da je utjecaj ovakve tehnologije na morski okoliš navodno 'zanemariv'. 'Argument' tvrtke LNG Hrvatska za FSRU terminalom ovakve tehnologije su pak 'najniži troškovi', pri čemu su im zaštita morskog okoliša i zdravlja sporedni. Građani lokalnih zajednica su na demokratskim izborima zakonskim putem izabrali lokalnu vlast da bi ista štitila njihova ustavna prava na zdrav život i zdrav okoliš. Brojni građani i stručnjaci, među kojima i naša građanska inicijativa, sudjelovali su u javnoj raspravi o studiji utjecaja na okoliš za plutajući LNG terminal s mnogobrojnim činjenični i znanstveno utemeljenim argumentima – međutim, Ministarstvo zaštite okoliša i energetike svejedno je donijelo Rješenje o prihvatljivosti projekta za okoliš, čime su ovo Ministarstvo i Vlada RH pokazali kako u potpunosti ignoriraju mišljenje građana i njihova konkretna navedena ustavna prava po članku 70., kao i službeno očitovanje lokalne i područne samouprave – Primorsko-goranska županija još se na prošlogodišnjoj Županijskoj skupštini jednoglasno izjasnila protiv projekta plutajućeg LNG terminala, ali Vlada RH posebnim pogodujućim zakonom namjerava potpuno ignorirati demokratski izabrane vlasti lokalne (općine i gradovi otoka Krka) i područne (regionalne) samouprave (PGŽ). Ustav RH jamči hrvatskim građanima pravo na lokalnu i područnu (regionalnu) samoupravu. U RH državna je vlast

ustrojena na načelu diobe vlasti na zakonodavnu, izvršnu i sudbenu, a ograničena je Ustavom zajamčenim pravom na lokalnu i područnu (regionalnu) samoupravu. Načelo diobe vlasti uključuje oblike međusobne suradnje i uzajamne provjere nositelja vlasti propisane Ustavom i zakonom. U RH zakoni moraju biti u suglasnosti s Ustavom, a ostali propisi i s Ustavom i sa zakonom (načelo zakonitosti) te je svatko je dužan držati se Ustava i prava i poštivati pravni poredak RH, a što su temeljne odredbe Ustava Republike Hrvatske. Evidentno je kako je svrha predmetnog pogodujućeg posebnog Zakona zaobići otpor ovoj investiciji od strane lokalne i regionalne vlasti, kao i zajednice, te skratiti postupke predviđene propisima za koncesioniranje. O 'demokraciji' i 'poštivanju zakonskih odredbi' u postupanju Ministarstva zaštite okoliša i energetike sasvim jasno ukazuje i činjenica kako predstavniku naše građanske inicijative na dan sjednice Povjerenstva o prihvatljivosti Studije utjecaja na okoliš za plutajući UPP terminal nije bio dopušten ulazak u dvoranu, s 'argumentom' kako u dvorani 'nema dovoljno mjesta', iako je prethodno organizator unaprijed napunio dvoranu sa 40-ak vlastitih odabranih 'podobnih' zagovaratelja projekta. Navedeno ukazuje kako predmetni poseban pogodujući zakon nije utemeljen na važećim relevantnim zakonskim propisima te je suprotan procedurama zajamčenim Europskom poveljom o lokalnoj samoupravi i Ustavu Republike Hrvatske. Njime se ne poštuje demokratska procedura, volja naroda, niti ekološki standardi. Grubo se zanemaruje izričito protivljenje ovom projektu od strane lokalne i regionalne samouprave i njezinih građana, iskazano jednoglasnom odlukom županijske skupštine, iznošenjem čak oko 160 primjedbi na javnoj raspravi Studije utjecaja na okoliš, održavanjem prosvjeda na kojem se okupilo više tisuća građana i peticijom koju je u samo 2 tjedna potpisalo više od 15.000 hrvatskih građana, čime se ujedno krši i Aarhuška konvencija o pravu građana na sudjelovanje u odlučivanju o pitanjima zaštite okoliša. Kršenje važećih zakonskih odredaba predlagatelj zakona ponovo 'opravdava' postojanjem 'strateškog' interesa Republike Hrvatske. Međutim, činjenica da su dosadašnji strateški projekti provedeni po postojećim odredbama zakona (jer je ovo prvi zakon donesen radi provedbe jednog državnog 'strateškog' projekta), potvrđuje da je u konkretnom slučaju isključivo riječ o Zakonu kojim se preskaču propisane procedure, odnosno Zakonu kojim se legalizira nezakonitost, a sve samo s jednim ciljem – omogućavanjem realizacije projekta tvrtki koja je trenutno u državnom vlasništvu, što u budućnosti i ne mora biti tako. Člankom 9. predloženog zakona navodi se kako su izgradnja, rekonstrukcija i održavanje UPP terminala 'u interesu Republike Hrvatske', da se nekretnine koje su potrebne za izgradnju, rekonstrukciju i održavanje Terminala izvlašćuju u korist Republike Hrvatske, a koji prijedlog će u ime i za račun Republike Hrvatske podnijeti LNG Hrvatska d.o.o. Predmetnim Nacrtom Zakona Vlada RH nastoji monopolizirati položaj društva LNG Hrvatska kao odabranog investitora za Projekt, ujedno onemogućujući tržišno natjecanje te dosljedno provođenje načela jednakog tretmana, stavljajući LNG Hrvatska u privilegirani položaj. Povreda Ustavom i Ugovorom o funkcioniranju Europske unije, kao i ostalim propisima zazajamčena načela i jamstava, tim je veća što je stvarni vlasnik društva LNG Hrvatska upravo Republika Hrvatska. Poslovnik Hrvatskog sabora propisuje da se zakon iznimno može donijeti po hitnom postupku, kad za to postoje 'osobito opravdani razlozi', koji u prijedlogu zakona moraju biti posebno obrazloženi. 'Osobito opravdani razlog' koji se navodi u predmetnom prijedlogu zakona je 'osiguranje pretpostavke za realizaciju terminala za UPP'. Iz ovakvog paušalnog i neobrazloženog navoda jasno proizlazi formalna neustavnost predmetnog zakona. Procedura prilikom donošenja zakona mora biti ispoštovana, što ovdje nije slučaj. Ustavni sud utvrdio je da se u postupcima donošenja zakona moraju poštivati standardi inherentni demokratskim procedurama, osobito standard široke javne rasprave. Donošenjem zakona po hitnoj proceduri ograničava se mogućnost primjerene javne rasprave, koja je u demokratskim društvima nužan sastojak prilikom donošenja zakona. Javnost je pokazala ogroman interes za predmetni projekt, o čemu svjedoče brojne medijske objave, kao i masovni prosvjed protiv plutajućeg UPP terminala u Rijeci, dok se donošenjem zakona po hitnoj proceduri sužava daljnji prostor za javne i transparentne demokratske rasprave. Razlozi donošenja zakona po hitnom postupku uopće nisu obrazloženi, čime se izravno krši odredba iz Članka 204. Poslovnika Hrvatskog sabora. Donošenje zakona po hitnoj proceduri trebala bi biti iznimka, a ne pravilo, međutim uz ovakva obrazloženja svaki bi se zakon mogao donositi po hitnom postupku, što je nedopustivo. Razlozi za donošenje zakona po hitnoj proceduri moraju biti jasno i kvalitetno argumentirani. Navodne 'strateške' odnosno 'zajedničke' energetske interesu Europske komisije i Europske unije, osobito je jasno prokazala ugledna nevladina organizacija Corporate Europe Observatory, u njihovom nedavnom

dokumentu izvješća (goo.gl/eKvH8W), ukazujući na jasno argumentirane činjenice o tome kako su lobisti korporativne industrije plina utjecali na Europsku komisiju da progura stotinu novih plinskih projekata diljem EU, uključujući i LNG terminal Krk (goo.gl/f6obNy). Naime, industrija plina utrošila je više od 104 milijuna € na više od 1000 lobista na njihovom platnom popisu. Usporedbe radi, sve javne interesne grupe koje se u cijeloj EU bore da zaustave novu plinsko-infrastrukturnu 'invaziju' kako bi sačuvale okoliš, zdravlje i živote (uključujući i našu neprofitnu građansku inicijativu), zajedno su utrošile tek 3% tog iznosa u svoje intenzivne promotivne kampanje. Najveći dio svote lobisti su uložili u PR kampanju, ne bi li nas njome uvjerili kako je plin 'čisto' fosilno gorivo, a ne staklenički plin više od 87x potentnije štetnog za klimu od ugljičnog dioksida i podjednako štetan kao ugljen, ako ne i gori. Pored toga, u zadnje 3 godine lobisti plinske fosilne industrije utrošili su milijune u kupnju pristupa i održali čak 460 sastanaka s dvojicom povjerenika EK za klimu i energetiku (Miguel Arias Cañete i Maroš Šefčovič), što je rezultiralo time da je EK sastavila PCI listu (goo.gl/f6obNy), sada već odobrenu od Europskog parlamenta, kojom planira 'utući' milijarde € novca poreznih obveznika iz cijele EU, u nove projekte plinskih terminala, plinovoda i ostale plinske infrastrukture diljem EU. Kako bi što lakše nasamarili lakovjerne ili nedovoljno upućene građane, plaćenici ovakve, realno štetne nametnute projekte, u konačnici redovito prikazuju široj javnosti kao 'strateške projekte' za 'energetsku neovisnost' i 'nova radna mjesta'. Bez obzira na međunarodne obveze u vezi klimatskih promjena preuzete u Kyotu, Cancunu, te Pariškim sporazumom, EU nastavlja provoditi javnu politiku koja podupire fosilna goriva. EU i njegove države članice, koje pritišću naftna i plinska industrija, nastavljaju poticati istraživanje, proizvodnju i opskrbu fosilnim gorivima u nadolazećim desetljećima. Putem financijskog sustava i politike pruža se javna potpora i financiranje od vitalnog značaja za ovisnost Europe o fosilnim gorivima. Unatoč brojnim obećanjima o ukidanju subvencija za fosilna goriva, između 2014. i 2016. godine, EU i njegove članice osigurali su više od 112 milijardi eura godišnje za potporu industrije fosilnih goriva. Zbog te kontinuirane i ekstenzivne potpore fosilnim gorivima došlo je do zaokreta u europskoj energetskoj politici u korist plina. Na PCI popisu Europske komisije se među elektroenergetskim projektima našao neproporcionalno velik broj fosilnoenergetskih plinskih projekata. Ukoliko bi takvi skupi projekti bili izvedeni, došlo bi do rizika potkopavanja postignuća Pariškog Svjetskog sporazuma o klimi kojeg je EU ratificirala 2016. Fosilno gorivo zemni plin (ili tzv. 'prirodni' plin) proizvodi značajne količine emisija CO₂ pri izgaranju, te stvara velike količine emisija metana, moćnog stakleničkog plina, više od 87x potentnijeg u usporedbi s CO₂. Shodno tome, plin nije klimatsko rješenje, a stavljanje na prioritet ovog fosilnog goriva predstavlja ozbiljnu prijetnju pogoršavanja klimatskih promjena. PCI lista cilja na razvoj više od 100 novih plinskih infrastrukturnih projekata i njihovo nadodavanje plinskoj mreži Europe, te uvjetuje da takvi projekti budu financirani novcem poreznih obveznika EU, iako u većini slučajeva ne postoje objektivne potrebe za nove plinovode, kompresorske stanice i plinske terminale, već, naprotiv, postoje ogromne prekapacitiranosti u većini zemalja članica, kao i mnoge instalacije u stanju mirovanja. Plinska infrastruktura dizajnirana je za rad tijekom 40, 50 ili više godina, a lista prioriteta plinskih projekata uvelike doprinosi rizicima stvaranja značajne 'naslijeđene imovine'. Troškove tih skupih, nepotrebnih infrastrukturnih rizika snosili bi građani EU. Europski parlament nije bio primjereno uključen u sastavljanje PCI liste 'strateških' projekata EU, te postoji jasan nedostatak transparentnosti u odabiru projekata, što je visoko problematično, pogotovo stoga što je uočeno kako je definirajući čimbenik u izradi ovog prioritetnog popisa bila isključivo industrija plina. Ovakav ozbiljan sukob interesa doveo je do sastavljanja popisa projekata koji su jasno izvan dodira s postojećim potrebama i s klimatskom stvarnošću. Naše najnovije informacije govore o tome da se trenutno već oko 1/3 ukupnog broja svih zastupnika Europskog parlamenta više ne slaže s postojećim PCI popisom koji otvoreno pogoduje isključivo fosilnoenergetskoj industriji. Distanciranje plina, kao tobože 'tranzicijskog goriva', od fosilnih goriva je u potpunosti pogrešno i neistinito, jer plin je klimatski štetno fosilno gorivo. Za razliku od posve neutemeljenih navoda Ekonerga u Studiji utjecaja na okoliš za plutajući UPP terminal, brojne znanstvene klimatske analize i studije, uključujući i najnoviju studiju, koju smo prenijeli u našem dokumentu primjedbi na Studiju, potvrđuju kako čak i da sav ugljen i naftu zamijenimo plinom, u Europi imamo svega 9-12 godina da zadržimo globalno zagrijavanje ispod 2°C. Napuštanje korištenja fosilnih goriva (odnosno smanjenje emisija stakleničkih plinova za 95%), potrebno je do 2035. godine, a ukoliko želimo zadržati porast globalne temperature na 1.5°C, imamo i manje vremena. Iako industrija fosilnih goriva nije jedini izvor metana, značajan je jer

sudjeluje s udjelom od trećine svih antropogenih emisija. Te emisije dolaze od industrije ugljena, nafte, i najznačajnije, plina. LNG stvara dodatne emisije metana dodatnim koracima u opskrbnom lancu koji obuhvaća ukapljivanje, transport i uplinjavanje. Pretvaranje plina u LNG hlađenjem na $-160\text{ }^{\circ}\text{C}$, a zatim njegovo ponovno pretvaranje u plinoviti oblik, intenzivan je energetski, a time i emisijski, proces. LNG je stoga vrlo opasna vrsta energenta za klimu. Emisije metana iz plinske korporativne industrije predstavljaju opasnu prijetnju klimi i najizloženijima klimatskim promjenama. Bez obzira na to proizvodi li se u zemlji ili transportira preko granica cjevovodom ili brodom kao UPP, u plinskoj industriji ispušta se metan, pridonoseći značajno štetnim učincima prirodnog plina na klimu. Potrebno je smanjiti emisije metana kako bi se izbjegle katastrofalne klimatske promjene. I u predmetnom Nacrtu Zakona se neozbiljno navodi kako je UPP 'ekološki prihvatljivo pogonsko gorivo', dok sve veći broj novih znanstvenih istraživanja jasno dokazuje kako je plin izuzetno štetno gorivo zbog emisija metana i CO₂. Utjecaj na klimu i okoliš može se mjeriti samo promatrajući cijeli životni vijek lanca opskrbe plinom, a ne samo u završnoj fazi izgaranja. Promatrane u cjelini, emisije stakleničkih plinova u svakoj fazi, od istraživanja do potrošnje plina, u kombinaciji s ekološkim, socijalnim i zdravstvenim utjecajima povezanim s ekstrakcijom plina, čine plin gorivom koje je sve samo ne čisto i sigurno. Pored emisija CO₂ od izgaranja, proizvodnja prirodnog plina također je odgovorna za velike količine emisija metana. Iako industrija fosilnih goriva nije jedini izvor metana, značajan je jer sudjeluje s udjelom od trećine svih antropogenih emisija. Te emisije dolaze od industrije ugljena, nafte i, najznačajnije, plina. Potencijal metana za globalno zagrijavanje, u usporedbi s CO₂, 34 puta je veći u razdoblju od 100 godina te čak 84-87 puta veći u vremenskom okviru od 20 godina (izvor: IPCC AR5). Iako relativno kratko opstaje u atmosferi, jer se razgrađuje ili je 'izgubljen', tijekom razdoblja od oko 12 godina, trajno visoke razine metana nadopunit će tu razliku. Smanjenje emisija metana može imati značajan kratkoročni učinak na klimatske promjene jer je za smanjenje CO₂ potrebno puno više vremena. Stoga, za zadržavanje porasta temperature na 2°C , potrebno je istodobno smanjenje emisija i CO₂ i metana. Dakle, da je fosilni zemni plin, odnosno njegov glavni sastojak metan, najpotentniji staklenički plin novog doba znaju već i 'vrapci na krovu', a ne samo relevantni stručnjaci. A upravo danas o tome piše čak i ugledni The Economist! <https://www.economist.com/news/science-and-technology/21741133-potent-greenhouse-gas-scientists-struggle-explain-worrying-rise> što samo govori u prilog da klimatske promjene, osobito globalno izuzetno visoka štetnost plina zbog već godinama unatrag nepobitno znanstveno dokazanog negativnog utjecaja na klimu, nisu 'puka izmišljotina zelenih aktivista koji se uvijek protive svakom novom projektu', a kako obično pišu mediji svaki put uoči realizacije svakog novog potencijalnog fosilnoenergetskog projekta. Štoviše, i Državni hidrometeorološki zavod na svojim službenim stranicama http://klima.hr/klima.php?id=klimate_promjene sasvim jasno i znanstveno utemeljeno navodi sljedeće: 'Osim prirodnih varijacija klime, od velikog interesa su i promjene klime izazvane ljudskim aktivnostima (antropogeni utjecaj na klimu) kojima u atmosferu dolaze plinovi staklenika, a oni imaju ključnu ulogu u zagrijavanju atmosfere. Prirodno zagrijavanje atmosfere odvija se na način da atmosfera, uključujući oblake, apsorbira dugovalno zračenje površine Zemlje te ga emitira u svim smjerovima. Dio tog zračenja koji je usmjeren prema površini Zemlje, uzrokuje daljnje zagrijavanje te površine i donjeg sloja atmosfere, što se naziva efektom staklenika. Među najvažnijim plinovima koji se prirodno nalaze u atmosferi, i koji apsorbiraju dugovalno zračenje Zemlje te ih stoga nazivamo plinovima staklenika, su vodena para i ugljikov dioksid (CO₂), a zatim metan (CH₄), didušikov oksid (N₂O) i ozon (O₃). Utjecaj čovjeka na klimu naglo je povećan u drugoj polovici 18. stoljeća s početkom industrijske revolucije. Sagorjevanjem fosilnih goriva, promjenom tipova podloge koja nastaje, primjerice, urbanizacijom, sječom šuma i razvojem poljoprivrede, došlo je do promjene kemijskog sastava atmosfere, odnosno, do povećanja koncentracije plinova staklenika u atmosferi u odnosu na predindustrijsko doba (prije 1750. godine). Od početka industrijalizacije do danas, značajno su se povećale koncentracije ugljikovog dioksida, metana, didušikovitog oksida i halogeniziranih ugljikovodika (engl. halocarbons) u atmosferi, što je uzrokovalo jači efekt staklenika i veće zagrijavanje atmosfere od onog koje se događa prirodnim putem. Prema Četvrtom izvješću Međuvladinog panela za klimatske promjene (engl. The Fourth Assessment Report (AR4) of the Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC)) iz 2007. godine globalna koncentracija ugljikovog dioksida (CO₂) u atmosferi povećala se s 280 ppm (ppm - udio molekula stakleničkog plina u milijun molekula suhog zraka) u predindustrijskom dobu na 379 ppm u 2005. godini. Najveća stopa porasta

koncentracije ugljikovog dioksida izmjerena je u razdoblju od 1995. do 2005. godine. Globalna atmosferska koncentracija metana (CH₄) i didušikovog oksida (N₂O) povećala se sa 715 odnosno 270 ppb (ppb - udio molekula stakleničkog plina u milijardi molekula suhog zraka) u predindustrijskom dobu na 1774 odnosno 319 ppb u 2005. godini. Prema 100-godišnjem nizu mjerenja (1906-2005) porast globalne prizemne temperature zraka, procijenjen iz linearnog trenda, iznosio je 0.74°C. Promatra li se posljednjih 50 godina tog razdoblja, porast je bio gotovo dvostruko veći nego u cijelom 100-godišnjem razdoblju, te još veći u posljednjih 25 godina čemu je pridonijela činjenica da su, od kad postoje instrumentalna mjerenja temperature zraka (1850. godina), najtoplije godine bile 1998. i 2005., a zatim 2002., 2003. i 2004. godina. Zatopljenje na Zemlji je globalnog karaktera, ali nije jednoliko u svim dijelovima Zemlje. Tako je zagrijavanje kopnenih masa veće od zagrijavanja oceana, osobito u razdoblju nakon 1970. godine. Stoga je, zbog raspodjele kopna i mora na Zemlji, zagrijavanje jače izraženo na sjevernoj nego na južnoj hemisferi s dvostruko većim povećanjem prosječne temperature zraka na Arktiku u odnosu na globalno zatopljenje unazad 100 godina. Trend porasta temperature zraka u 20. stoljeću zabilježen je i na postajama u Hrvatskoj (Gajić-Čapka i sur. 2010). Stoljetni nizovi mjerenja temperature zraka upućuju na porast između 0.02°C i 0.07°C na 10 godina. Kao i na globalnoj razini trend porasta temperature zraka osobito je izražen u posljednjih 50, odnosno 25 godina. Kao posljedica globalnog zagrijavanja dolazi do smanjenja snježnog pokrivača, osobito u proljeće i ljeti, te do topljenja leda. Također je zabilježen porast globalne razine mora koji je uzrokovan topljenjem kopnenog leda i toplinskim širenjem oceana zbog zagrijavanja.' Svejedno je naša građanska inicijativa dobila odgovor da nismo u pravu što se tiče plina kao fosilnog goriva i njegove štetnosti za klimu, već da je ovo opasno fosilno gorivo tobože 'važan tranzicijski energent na putu ka niskougljičnom društvu'. Ako krenemo s realizacijom 'strateških' energetske projekata poput ovog predmetnog, takvo društvo mi hrvatski građani sasvim vjerojatno ne bismo dočekali niti 'u povojima', dok je pitanje koji bi tek naraštaj naših potomaka uopće takvo što uspio doživjeti. Kontinuirano oslanjanje na fosilna goriva i neuspjeh EU-a i drugih da poduzmu dovoljno akcija u skladu s Pariškim sporazumom, ugrožava globalni napor za sprečavanje klimatskih promjena. Europa također snosi veliku odgovornost za nastanak problema. Okvirna konvencija Ujedinjenih naroda o klimatskim promjenama (UNFCCC) poziva na djelovanje članova na temelju njihovih „diferenciranih odgovornosti i odgovarajućih kapaciteta i njihovih društvenih i gospodarskih uvjeta”. EU je jedno od najbogatijih područja u svijetu i odgovoran je za velik dio povijesnih emisija ugljika. Neuspjeh Europe da poduzme potrebne akcije kako bi svijet ostao unutar 1,5°C ili čak 2°C bio bi ozbiljan neuspjeh u preuzimanju vlastite odgovornosti, koji bi ozbiljno ugrozio globalne klimatske akcije. Europska unija je samo jedan blok, ali ključna je za postizanje multilateralnog odgovora na klimatske promjene. Sastoji se od 29 od 197 stranaka Pariškog sporazuma, i više od polovice članova Aneksa 1 (29 od 43), tj. najrazvijenijih članica UNFCCC-a. To su najbogatije zemlje s kapacitetom i sposobnošću da predvode tranziciju u svijet bez fosilnih goriva. Nakon najave povlačenja SAD-a iz Pariškog sporazuma, za Europu i druge povijesno odgovorne ključnije je nego ikad da prvi i brzo postignu dogovoreno u sporazumu, da bi svijet imao šansu za učinkoviti multilateralni odgovor na klimatsku kriznu situaciju. Opasno fosilno gorivo plin, poput ugljena i nafte, ne može se smatrati kratkoročnim ili srednjoročnim rješenjem. Desetljeća političkog nedjelovanja rezultirala su današnjom situacijom – vremena za tranziciju temeljenu na fosilnim gorivima više nema želimo li izbjeći još katastrofalnije klimatske promjene. Europa mora osigurati da odmah smanji svoju ovisnost o plinu i oslanjanje na sva fosilna goriva. Ako je Europa ozbiljna u vezi svoje predanosti naporima da se porast temperature ograniči na ispod 1,5 stupnjeva, europski energetski sustav mora biti bez fosilnih goriva do 2030. godine Izravnim i neobjašnjivo (iako je potpuno jasna provedba primarnih interesa financijski moćne fosilnoenergetske industrije i politike Sjedinjenih država, zanemarujući stvarne interese većine građana RH, u prvom redu građana lokalnih zajednica otoka Krka, Kvarnera i PGŽ) povlaštenim pogodovanjem jednom jednostrano 'zaštićenom'/'strateškom' projektu od strane Vlade RH, nameće se svim građanima RH fosilnoenergetski projekt na dugoročno razdoblje, koji uz to iziskuje i potrebu osiguravanja visokih iznosa dodatnih financijskih sredstava. Naime, Europska komisija dodjeljuje svega €101.400.000,00 za projekt plutajućeg LNG terminala u Omišlju, što je tek 27,92% (tj. tek nešto više od 1/4) procijenjenog ukupnog troška projekta (<https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-energy/projects-by-country/croatia/6.5.1-0018-hr-w-m-16>) dok LNG Hrvatska i Vlada RH još uvijek nisu

precizirali na koji način misle osigurati ostatak sredstava u iznosu €261.780.000,00 (do ukupno procijenjenih €363.180.516,00) a što posljedično za sobom povlači nanošenje izravne štete mogućim i za budućnost Hrvatske i lokalne zajednice daleko korisnijim novim značajnijim/većim projektima obnovljivih izvora energije, koji u slučaju financiranja LNG-a gube šansu da budu financirani u idućih nekoliko desetljeća, upravo zbog pogodovanja novim velikim (tzv. 'strateškim') državnim projektima fosilne energetike. Terminali za UPP rastuća su komponenta infrastrukture industrije frakiranja, otkako je bum plina iz škrijevaca omogućio Sjedinjenim Američkim Državama da traže dugoročne ugovore o opskrbi izvozom prirodnog plina i provođenje vanjske politike 'energetske dominacije' od strane Trumpove administracije. UPP je pročišćeni metan u obliku mjehuričaste superhladne tekućine. Stvara se putem kapitalno-intenzivnog i energetski-intenzivnog postupka kriogenizacije. Potreba za uklanjanjem hlapljivih nečistoća kao što je benzen iz plina prije hlađenja, čini UPP terminale ključnim izvorom toksičnih zagađivača zraka. UPP stvara jedinstvene sigurnosne i javne sigurnosne rizike. Poznato eksplozivna, istjecanja UPP-a mogu trenutno zamrznuti ljudsko meso u kontaktu i također formirati zapaljive oblake pare koji mogu prijeći kilometre prije paljenja. Požare UPP spremnika nemoguće je ugasiti. Američka kongresna istraživačka služba izdvojila je UPP infrastrukturu kao 'ranjivu na terorizam', ukazujući da se tankeri mogu pretvoriti kao oružje protiv obalnih gradova i da se unutrašnji UPP objekti tipično nalaze u blizini velikih naselja ili gradova. Troškovi poreznih obveznika za osiguranje UPP pošiljke, putem pratnje tankera Obalne Straže, preko obalnih brodarskih kanala, su značajno visoki. UPP značajno pridonosi klimatskoj krizi. Oslanjajući se na hlađenje isparavanjem kako bi se čuvao zamrznutim tijekom transporta, UPP emitira masivne količine pare metana. Emisije stakleničkih plinova UPP-a su 30% veće od konvencionalnog prirodnog plina zbog procesa zamrzavanja, odzračivanja, istjecanja i spaljivanja, koje se koriste za kontrolu tlaka tijekom uplinjavanja (regasifikacije). S 30-godišnjim povratom ulaganja, UPP terminali će uvjetovati proizvodnju plina frakiranjem iz škrijevaca i u budućim desetljećima, dok infrastruktura izvoza prirodnog plina putem ukapljivanja može produjiti životni vijek termoelektrana na ugljen u SAD-u, i svim drugim zemljama gdje se UPP proizvodi. O navedenom opširnije o najnovijim znanstvenim činjenicama, u novom 5. izdanju Kompenduma znanstvenih, medicinskih i medijskih otkrića o dokazanim rizicima i štetnim posljedicama fosilne industrije frakiranja (frackinga), koje su objavili Concerned Health Professionals of New York (CHPNY) i Physicians for Social Responsibility (PSR) (Od 220. stranice o opasnostima UPP-a!) goo.gl/CM9uHR concernedhealthny.org/compendium Štoviše, čak i hrvatski stručnjaci za UPP ipak priznaju kako postoje 'ozbiljne, velike, katastrofalne i izrazito razorne ozbiljnosti posljedica incidenta LNG terminala!' Navode oni kako postoje i 'potencijalne opasnosti': 'Izgaranje LNG bazena - najveća opasnost LNG-a, posebno na moru - stručnjaci se slažu - Eksplozija - deflagracija - detonacija - u određenim uvjetima pare LNG-a su eksplozivne - Oblaci pare - prilikom nekontroliranog izlaska iz spremnika, oblak se širi na otvorenom prostoru. Pare nisu otrovne, ali su opasne jer smanjuju udio kisika u oblaku para (gušenje) - Smrzavanje uzrokovano direktnim kontaktom s LNG-om - ako dođe do nekontroliranog oslobađanja LNG-a, u izravnom dodiru čovjeka s ekstremno hladnom tekućinom, doći će do smrtonosnih ozeblina - Fenomen izvrtanja (rollover) - Faza brzog prelaska iz jednog agregatnog stanja u drugo (rapid phase transition) - U slučaju nekontroliranog ispuštanja LNG-a na morsku vodu, ukoliko dođe do oslobađanja ekstremno velikih količina LNG-a, koje mogu prouzročiti miješanje LNG-a s vodom, može doći do prebrzog isparavanja odnosno faze brze promjene agregatnog stanja s posljedicom eksplozije.' (Izvor – Lopac Andreja Ana: 'Sigurnosni aspekti transporta LNG-a, prirodnog plina u ukapljenom stanju', Hrvatsko znanstveno društvo za promet, Zagreb, 102-107, 2008.) Ovaj se Zakon uopće ne navodi u Planu normativnih aktivnosti Vlade RH za 2018. godinu gdje je potrebno navesti primjenjuje li se na zakon postupak procjene učinka propisa (PUP) kojim bi se unaprijed trebali detektirati rizici i spriječiti mogući negativni učinci. Istina je kako u najavi propisa jest proveden PUP, međutim, navodi se, sasvim paušalno i neargumentirano, kako taj propis neće imati negativnih učinaka. Smatramo kako je sama bit i svrha postupka procjene učinka propisa zapravo sasvim promašena i provedena pro forma, jer je taj postupak predviđen upravo za one zakone s očekivanim značajnim posljedicama po društvo, okoliš i gospodarstvo – dakle sve ono što ovakva investicija po svojoj prirodi i jest. Nacrtr prijedloga Zakona o terminalu za ukapljeni prirodni plin (UPP) je na javnoj raspravi u razdoblju od 12.–27.04. 2018., što je svega 15 dana. Takvo postupanje smatramo apsolutno neprimjerenim, osobito radi činjenice kako se radi o jednom od

zakona za koji interes javnosti (i to ne samo lokalne zajednice koja će biti direktno pogođena tim projektom) postoji i od ranije, prije objave samog nacрта te je stoga bilo nužno organizirati široku javnu raspravu o istom. Ovdje želimo ukazati i na očiglednu nezakonitost u samom postupku donošenja predmetnog propisa. Naime, Zakon o zaštiti okoliša (NN 80/13, 153/13) propisuje minimalan rok od 30 dana za sudjelovanje javnosti u postupku izrade zakona i provedbenih propisa koji bi mogli imati značajan utjecaj na okoliš. Nesporno je kako se ovdje radi o propisu koji će svakako imati značajan utjecaj na okoliš. Članak 164. Zakona o zaštiti okoliša glasi: '(1) Tijela javne vlasti dužna su osigurati pravovremeno i učinkovito sudjelovanje javnosti u postupku izrade zakona i provedbenih propisa te ostalih opće-primjenjivih pravno obvezujućih pravila iz svoje nadležnosti, koji bi mogli imati značajan utjecaj na okoliš, uključujući i postupke izrade njihovih izmjena i dopuna.' Članak 163. Zakona o zaštiti okoliša: '(3) Minimalni rok koji se može odrediti za sudjelovanje javnosti u smislu članka 164. stavka 1. ovoga Zakona i u smislu članka 165. stavka 1. ovoga Zakona je 30 dana.' Međutim, bez obzira na navedene zakonske odredbe, predložena je čak i primjena hitnog postupka, što opet dodatno smanjuje priliku za davanje komentara javnosti.' Nedopustivim smatramo da ovaj Zakon predlagatelj (Vlada RH) unaprijed gura u hitnu proceduru, što za sobom povlači minimalno vrijeme za javnu i parlamentarnu raspravu te očitovanja drugih tijela državne uprave. Također, nije naveden niti jedan razlog zbog čega je potrebno ovaj propis donijeti po hitnoj proceduri. Jadransko more, kao i obala, svakako su jedno od najvrjednijih prirodnih resursa RH, te se propis koji će bez sumnje imati izniman utjecaj na isto, nikako ne bi trebalo usvojiti u hitnoj proceduri, već je nužno otvoriti široku i svakako dužu javnu raspravu kako bi stručna i ostala zainteresirana javnost mogla sudjelovati. Nesporno je kako je Zakon o UPP propis koji će svakako imati značajan utjecaj na okoliš jer izgradnja svih velikih objekata (investicija) uvijek ima neki, a najčešće, nepovoljan utjecaj na okoliš. Što se tiče samog sadržaja Nacrta Zakona, smatramo nadalje kako je isti nedovoljno objašnjen i nesvrhovit, smatramo kako povlašteni Zakon o UPP terminalu određenog(e) investitora(e) stavlja u povoljniji položaj, kako ovime ugrožava očuvanje naših najvrjednijih dobara, mora i obale, i okoliša općenito, te bi kao takav dao prednost investiciji pred očuvanjem navedenih hrvatskih prirodnih dobara, zdravlja i života svih živih bića pogođenih zahvatom, zakonskih prava svih bića, osobito ljudi, te postojećih uspješnih i stvarno strateških gospodarskih aktivnosti ne samo za građane i predmetnu lokalnu zajednicu, već i za sve građane RH i našu državu. Osobito opasnim smatramo što je ovaj Zakon, sam po sebi, podloga za davanje pomorskog dobra u koncesiju na čak 99 godina. Apsolutno nije jasno na temelju kojih kriterija je procijenjeno da je koncesija na tako dugo razdoblje nužna, te hoće li se ipak ići u redovan postupak davanja u koncesije koje svi drugi koncesionari raznih područja u RH moraju proći. Dodatno, Republika Hrvatska je 2017. godine ratificirala Pariški sporazum o klimatskim promjenama koji predviđa prelazak na niskougljično gospodarstvo, dok je davanje koncesije za projekt koji obuhvaća plinsku infrastrukturu (fosilno gorivo) na 99 godina u suprotnosti s ovim međunarodnim i pravno obvezujućim sporazumom. U ocjeni stanja stoji kako projekt izgradnje terminala za UPP na otoku Krku predviđa dvije faze izgradnje od kojih prva faza obuhvaća plutajući terminal, a druga kopneni. Prema tumačenjima Direktive o procjeni utjecaja zahvata na okoliš, zabranjeno je jedan zahvat dijeliti na više manjih kako bi se prividno smanjio njihov ukupni utjecaj na okoliš – poznato pod imenom tzv. 'salamy slicing', što Direktiva o procjeni utjecaja zahvata na okoliš zabranjuje. Ustaljena je praksa suda EU da se cilj EIA direktive ne smije zaobići cijepanjem zahvata. U uskoj vezi s cijepanjem zahvata je i problem kumulativnog utjecaja. Problem kumulativnog utjecaja nastaje u situaciji kada se dva ili više (sličnih), postojećih ili planiranih, zahvata nalaze u blizini jedan drugome te kada se zajedno uzmu u obzir uzrokuju značajan utjecaj na okoliš. Još 1996. godine Sud EU ukazao je na to da EIA direktiva ima široki opseg i sveobuhvatnu svrhu ('wide scope and a broad purpose'), što proizlazi iz teksta Direktive (C-72/95, Kraaijeveld slučaj, paragraf 31). To je shvaćanje sud često ponavljao i u kasnijim odlukama. U skladu s tim shvaćanjem, ustaljena je praksa suda da propuštanje država članica da poduzmu mjere koje će spriječiti da se cilj EIA direktive zaobiđe cijepanjem zahvata, što za posljedicu ima i zanemarivanje njihova kumulativnog utjecaja, predstavlja kršenje EIA direktive (u tom smislu: C-392/96, Komisija protiv Irske, paragraf 76; C-2/07, slučaj Abrahams i dr., paragraf 27; C-142/07, slučaj Ecologistas en Acción-CODA, paragraf 44; C-205/08, slučaj von Kärnten, paragraf 53). U predmetnom slučaju do cijepanja zahvata je došlo pojedinačnim razmatranjem predmetnih turističkih naselja (11,4 ha i 9,04 ha), umjesto razmatranja njihovog kumulativnog utjecaja

(20,44 ha), što je iskorišteno kao razlog za neprovođenje ocjene o potrebi procjene utjecaja na okoliš (koja se prema Prilogu II. Uredbe radi za turistička naselja veća od 15 ha). Vezano za LNG terminal, svakako se treba izbjeći mogućnost razdvajanja investicije na kopneni i plutajući terminal te isto tako procjenjivati samo pojedinačni utjecaj na okoliš, a ne kumulativni utjecaj obje faze projekta. Važnost uzimanja u obzir kumulativnog utjecaja pri procjeni utjecaja zahvata na okoliš toliko je bitna za postizanje svrhe EIA direktive da se dijelovi projekta ne mogu izuzeti od procjene čak niti kada se nalaze u različitim državama (u tom smislu vidjeti slučaj von Kärnten, C-205/08, paragraf 54-55). Povezano s tim, zabrinjavajuće je što u Nacrtu zakona nema apsolutno nikakvih odredbi koje bi štatile okoliš. U Nacrtu zakona stoji i kako je interes RH osigurati realizaciju projekta 'sukladno strategiji energetskog razvoja RH'. Odnosi li se to na strategiju za razdoblje do 2020. godine, dakle kad projekt još neće biti realiziran, ili na strategiju za razdoblje nakon 2020. koja tek treba biti donesena? Smatramo kako nema valjanog razloga za donošenje ovog propisa, nema pravne podloge za donošenje istog bez široke javne i stručne rasprave, te smatramo kako je njegova svrha zaobići otpor lokalne i regionalne vlasti, kao i lokalne zajednice, ovoj investiciji i skratiti postupke predviđene propisima RH za koncesioniranje, izvlaštenje kao i korištenje luke posebne namjene. Grubo poricanje bilo kakvih rizika i negativnih učinaka ovakvog investicijskog projekta po građane i građanke, lokalne zajednice, društvo, okoliš, gospodarstvo, javna dobra i demokraciju u cjelini vidljivo je kako u proceduri pripreme zakona, tako i u nizu njegovih odredbi kojima se derogiraju profesionalni standardi i niz ustaljenih procedura javnog upravljanja i političkog odlučivanja. Time ovaj Zakon, umjesto da promiče, zapravo ugrožava razvojne potencijale hrvatskog društva. I posljednje, s obzirom na nepostojanje odredbi o zaštiti okoliša u Nacrtu zakonu, smatramo potrebnim ponoviti kako je tretiranje plutajućeg i kopnenog terminala kao dva odvojena projekta nedopustivo prema Direktivi o procjeni utjecaja zahvata na okoliš. U Studiji utjecaja na okoliš, čije je rješenje o njenoj prihvatljivosti već službeno donijelo Ministarstvo zaštite okoliša i energetike, a koje je prethodilo predmetnom prijedlogu posebnog Zakona kako bi ga tobože 'argumentiralo', navedeno je izričito kako 'drugi terminali u Europi nisu negativno utjecali na rast turističkih dolazaka u mjesta u njihovoj blizini', pri čemu se kao primjere navode mjesta Swinoujscie u Poljskoj i Klaipeda u Litvi. Međutim, niti jedno od mjesta ne posjeduje specifične značajke jadranskog turizma. Navode se pritom i postojeći naftni spremnici na kopnu, na prvom susjednom rtu od predviđene lokacije plutajućeg terminala, koji također nemaju nikakvu poveznicu za usporedbu s plutajućim LNG terminalom (FSRU brodom) koji bi koristio tehnologiju s posljedicom zagađivanja morskog okoliša. Prema intenzitetu turizma (noćenja rezidenata i nerezidenata u turističkim smještajnim objektima po stanovniku), najpopularnija turistička odredišta u skupini država EU-28 su sredozemna odredišta Malta, Hrvatska i Cipar, dok se upravo Poljska i Litva, što ih je izrađivač Studije, Ekenerg, naveo kao tobože 'prikladne reference', nalaze na samom dnu iste ljestvice. (Broj noćenja (rezidenata i nerezidenata) može se staviti u perspektivu usporedbom s veličinom svake zemlje prema broju stanovnika, čime se dobiva pokazatelj intenziteta turizma.) [http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/File:Tourism_intensity,_2015_\(nights_spent_by_residents_and_non-residents_at_tourist_accommodation_establishments_per_inhabitant\)_V2.png](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/File:Tourism_intensity,_2015_(nights_spent_by_residents_and_non-residents_at_tourist_accommodation_establishments_per_inhabitant)_V2.png) http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Tourism_statistics/hr#Najpopularnija_odredi.C5.A1ta_u_EU-u Što se tiče ekonomske isplativosti LNG terminala Klaipeda, već su i našoj javnosti dobro poznata katastrofalna iskustva Litve s ovim terminalom, koja su se od sna o 'energetskoj neovisnosti' pretvorila u noćnu moru i ekonomski teret za ovu zemlju i njene građane. <https://www.logicno.com/najnovije-vijesti/lng-krk-i-katastrofalna-iskustva-litve-s-terminalom-klaipeda.html> Sličnost između Litve i Hrvatske ipak postoji: Po rasprostranjenosti korupcije u EU, Litva se 'slučajno' našla na visokom 3. mjestu, odmah iza drugopozicionirane Hrvatske: <https://www.statista.com/chart/12223/where-europeans-consider-corruption-widespread/> Što se tiče planiranih radova iskopa na planiranoj morskoj lokaciji, izrađivač Studije u potpunosti je neutemeljeno naveo kako će 'Podmorske radove jaruženja i odlaganja izjaruženog materijala (što ne uključuje pripreme i završne radove koji ne uzrokuju buku i zamućenje vode) provoditi izvan sezone mrijesta ribe (1.1. – 1.5.) te izvan turističke sezone (15.6. – 31.8.). Iako morske ribe imaju veoma različita razdoblja mrijesta, predmetno razdoblje sezone mrijesta (1.1. – 1.5.) pokriva najveći broj vrsta. Primjerice, gospodarski vrlo značajne riblje vrste zubatac (*Dentex dentex*), orada (*Sparus aurata*) i brancin (*lubin*) (*Dicentrarchus labrax*) mrijeste se izvan razdoblja što ih je naveo izrađivač

Studije. Zubatac se mrijesti od sredine travnja do sredine srpnja, orada od kraja jeseni do početka zime, a brancin krajem jeseni i u prvoj polovici zime. Ribolovnim lovostajem zaštićena vrsta kirnja golema (*Epinephelus marginatus*), koja obitava i u Kvarneru (zabilježena je i uz sjeverne obale Krka, Cresa i Raba) mrijesti se od početka srpnja do polovice rujna, a trajno je zabranjeno ubijanje nedoraslih primjeraka. Iglun (*Xiphias gladius*) se mrijesti ožujku, ali također i od početka listopada do prosinca. Kavala (*Sciaena umbra*) se mrijesti od sredine svibnja do sredine srpnja. Kod pojedinih važnih vrsta rakova situacija je pak sljedeća: Hlap (*Homarus gammarus*) i jastog (*Palinurus elephas*) mrijeste se od rujna do polovice svibnja a rakovica (*Maja squinado*) od početka lipnja do početka prosinca. Važećom Naredbom o zaštiti riba i drugih morskih organizama, Zakonom o morskom ribarstvu i uredbom vijeća Europe 1967/2006 propisano je čak 40-ak vrsta riba, rakova i mekušaca za koje je za trajno razdoblje utvrđena najmanja lovna dužina. Strogo zaštićene divlje vrste (dupini, kitovi i drugi morski sisavci, morske kornjače, više vrsta morskih pasa, viže, raže, golubovi, sklatovi, itd.), koje učestalo obitavaju i u Riječkom zaljevu, jednako kao i u akvatoriju predviđene lokacije, ne smiju se niti uznemiravati, a kamoli ubijati. Kako je moguće da izvoditelj/investitor LNG Hrvatska, ili pak drugi potencijalni investitori ili zakupci, smiju posebnim pogodujućim predmetnim zakonom biti izuzeti iz zakona i propisa o zaštiti riba i drugih morskih organizama, te štoviše donositi posebna pravila s neistinitim navodima o generaliziranom razdoblju mrijesta za sve vrste zajedno? Procjena turističke sezone 15.06.-31.08. osobito je bila grubo neutemeljena. Turistička sezona u cijelom Kvarneru, kao i na ostalim destinacijama hrvatskog Jadrana, traje od proljeća do kraja rujna. U proteklih 2-3 godine zbog ugodnih temperatura odnosno manje ekstremnih vrućina zabilježeni su upravo neuobičajeni rekordi turističkih dolazaka i noćenja u rujnu, te su i Jadrolinija i drugi prijevoznici produljivali sezonu voznog reda. Čak se i službeni državni rezultati za turističku godinu u godišnjim izvješćima Ministarstva turizma RH mjere i iskazuju za prvih 9 mjeseci u svakoj godini. Npr.: <http://www.poslovni.hr/hrvatska/tijekom-prvih-devet-mjeseci-ostvoreno-97-milijuna-nocenja-332788> Kakvi su to onda 'stručnjaci' utvrdili da turistička sezona traje samo od 15.06.-31.08.? 'Procjena rizika je napravljena na razini najbolje svjetske prakse' – ustvrdio je izrađivač Studije koja je prethodila predmetnom prijedlogu Zakona. Floskula 'najbolje svjetske prakse' uopće nije mjerljiva stručna terminologija, osobito to ne smije biti za tako značajnu komponentu kakva je rizik po okoliš, zdravlje, živote i ekonomske djelatnosti, već je to obična uobičajena tvorevina fosilnoenergetske industrije, kojom se u manipulirajućoj promotivnoj kampanji usmjerenoj k neupućenoj ili slabije upućenoj javnosti redovito koriste kako bi pokušali popularizirati projekt prema što širem postotku ukupne populacije, i time lakše uvjeriti javnost da je zagađujući fosilnoenergetski projekt tobože 'bezopasan', 'bez rizika', ili 'potpuno prihvatljiv' za okoliš, zdravlje i živote ekosustava, stanovništva lokalne zajednice, turista i svih ostalih građana. 'Makroekonomska analiza projekta nije sastavni dio Studije utjecaja na okoliš već je zasebni dokument koji procjenjuje troškove i koristi za društvo u cjelini. Obvezni sadržaj Studije utjecaja na okoliš propisan je u Uredbi o procjeni utjecaja zahvata na okoliš (NN, br. 61/14, 3/17) i ni u jednoj točki nije spomenuta obaveza izrade makroekonomske analize.', naveo je izričito izrađivač Studije. Zanimljivo je njihovo ograđivanje, odnosno pozivanje na zakonsko izuzeće od sustavne ekonomske analize, dok s druge strane Vlada RH proglašava projekt 'strateškim gospodarskim' i od 'nacionalnog interesa', upravo i donošenje posebnog zakona za projekt UPP terminala. Na temelju kojih je ekonomskih analiza onda ovakav postupak definiran, budući da se proglašavanje predmetnog projekta 'strateškim' i 'posebnim' na cjelokupnoj državnoj razini, upravo implicira kako je svojoj suštini projekt uistinu od makroekonomskog značaja. Iako za njega nije potrebna makroekonomska analiza? Možda takva i postoji, ali našoj građanskoj inicijativi, a vjerujemo jednako i široj hrvatskoj javnosti, do današnjeg dana ili slična još uvijek nije poznata. Međutim, nedavni obrat 'očekivane' situacije od strane investitora i Vlade RH, upravo pokazuje kako ne samo da očigledno ne postoji niti makroekonomska ni slična utemeljena ekonomska analiza koja bi unaprijed opravdala ovakav ubrzani i posebnim zakonom nametnuto pogodujućih zahvat – Naprotiv, nakon nedavnog potpunog fijaska sa zainteresiranošću zakupaca, već prvo novo službeno priopćenje LNG Hrvatska d.o.o. pod rukovodstvom nove direktorice navodi kako je otvaranje 2. kruga (tzv. 'Open Season' postupka) za dostavu obvezujućih ponuda zakupa kapaciteta pomaknuto tek na 22.06.2018., bez navođenja roka podnošenja ponuda. Je li to pokazatelj da se 'sve odvija po planu', ili prije ukazuje na to da pravi strateški plan ne samo da nikad nije ni postojao, već sama procedura izvoditelja zahvata sve više nalikuje početničkom 'istraživanju tržišta' nego ozbiljno organiziranom 'strateškom

nacionalnom projektu! U prvoj je varijanti krajnji rok za dostavu ponuda trebao trajati do 06.05., a sad će tek započeti 22.06., bez navođenja datuma do kojeg se zakupci mogu javiti. Treći krug, koji je u prvotnom planu trebao završiti do 23.05., sad se više niti ne navodi. Projekt 'ide po planu' - a zakupci nestali, i plana ni na vidiku. Hrvatski stručnjaci sa zagrebačkog Fakulteta strojarstva i brodogradnje i Zelene energetske zadruge izradili su znanstvenu studiju kojom dokazuju da Hrvatska može u potpunosti prijeći na vlastite obnovljive izvore energije. Još su eminentnije međunarodne znanstvene studije tima uglednog svjetskog klimatsko-energetskog znanstvenika prof. Marka Jacobsona sa sveučilišta Stanford u SAD-u. Putem The Solutions Projecta (Projekt rješenja) i povezane kampanje 100% izrađen je plan za gotovo sve države svijeta, pa tako i za Hrvatsku, s detaljnim infografičko-numeričkim preporukama u koje sektore obnovljivih izvora valja ulagati kako bi se već do 2050. godine što jednostavnije i učinkovitije moglo prijeći na 100%-tnu primjenu vlastitih obnovljivih izvora energije. Znanost nam argumentirano dokazuje koliko je isplativije rješenje obnovljivih izvora u usporedbi s fosilnom orijentacijom, i u energetskom, i ekonomskom i ekološkom i klimatskom smislu, s mogućnošću izvedivosti već u današnjem vremenu, a još drastičnije značajno za našu budućnost. Nigdje u svim navedenim ozbiljnim znanstvenim studijama nema spomena o fosilnom zemnom plinu, za kojeg nas naprotiv industrija, lobisti i vladajući političari kontinuirano i uporno uvjeravaju kako je to navodno 'strateški jamstveni čimbenik energetske neovisnosti', 'gospodarskog rasta i razvoja', 'jamstvo novih radnih mjesta', ili pak 'ljepše i bolje budućnosti i blagostanja nas građana Republike Hrvatske'. Naša neprofitna građanska inicijativa NAŠ Jadran pozdravlja jednoglasno podržan zaključak Primorsko-goranske županije sa 7. sjednice Županijske skupštine o tome da zahvat plutajućeg UPP terminala, te zahvaljujemo Primorsko-goranskoj županiji i na najavi potpore svim strateškim državnim projektima koji nemaju negativne utjecaje na okoliš i postojeće gospodarske aktivnosti, prije svega na turizam. Pozdravljamo i također se slažemo sa čvrstim javnim stavom načelnice Općine Omišalj o tome da predmetna Studija o utjecaju na okoliš nije cjelovita ni stručno utemeljena, da ugrožava okoliš i turizam, te da o tome govori u ime svih Omišljana, kao i Općinskoga vijeća koje ju je ovlastilo da iskoristi sve raspoložive postupke s ciljem zaustavljanja projekta plutajućega LNG terminala. Osobito pozdravljamo i podržavamo većinsku odluku Skupštine Primorsko-goranske županije na ovoj 10. sjednici Županijske skupštine o davanju ovlasti županu PGŽ za pokretanje upravnog spora protiv Ministarstva zaštite okoliša i energetike, kao i o spremnosti na ustavne tužbe i savjetodavni referendum. Zahvaljujemo svim složnim građankama i građanima Omišlja, Njivicama, lokalnoj zajednici, otoku Krku, Županiji i Republici Hrvatskoj, a osobito pogodujući mu posebni predmetni Zakon, objektivno ne samo da uopće nije potreban, nego bi na dugi rok pouzdano nanio više ekološke, gospodarske i životne štete za našu sadašnjost i budućnost, nego što bi mogla biti upitna korist nama svima građanima Hrvatske od ovakvog objektivno potpuno neutemeljenog projekta. Ako je Vlada Republike Hrvatske doista predana ciljevima zacrtanima u Pariškom klimatskom sporazumu, onda bi se morala konačno suočiti s činjenicom da je je projektni zahvat UPP terminala na Krku ekološki štetan, tržišno neisplativ i – potpuno besmislen projekt. Isti taj novac mogao bi se učinkovitije uložiti u obnovljive izvore energije. Argumenti zagovornika fosilnih naspram obnovljivih izvora energije, prema kojima su obnovljivi izvori još uvijek preskupi da bi bili isplativi, nedavno su pali u vodu. IRENA – Međunarodna agencija za obnovljive izvore energije u siječnju ove godine objavila je analizu koja je pokazala da će zelena energija, posebno energija dobivena iz sunca i vjetra, već do 2020. godine postati jeftinija od fosilnih goriva. A hrvatski plutajući UPP terminal ne može biti dovršen prije 2020. godine, dok se druga faza projekta, koja podrazumjeva povećanje kapaciteta dogradnjom kopnenog terminala, planira tek za 2027. godinu! Ne postoji do danas takva fosilna industrija koja ne zagađuje i ne truje okoliš, živa bića, i nas ljude. Incidenti su neizbježni - nije pitanje hoće li se dogoditi, nego kada će se dogoditi, i hoće li posljedice biti manjih ili većih razmjera, hoće li biti smrtonosne samo za bića divljeg svijeta, ili također i za ljude. I baš svaki incident koji im se dogodi, kompanije i vlade diljem svijeta, a ne samo u Republici Hrvatskoj, redovito nastoje u početku, i u što većoj mjeri, djelomično ili najradije potpuno zataškati! Naša građanska inicijativa svakako ima strateški interes zaustavljanja svih štetnih fosilnoenergetskih projekata prema našem divnom Jadranskom moru i još uvijek uglavnom čistom okolišu, prema postojećim najuspješnijim i vitalnim ekonomskim

sektorima (o kojima ovisi i egzistencija lokalnog stanovništva ali i ekonomski progres i turistički imidž države!), prema životnom standardu građana (osobito najugroženije lokalne zajednice!), te prema zdravlju i životima svih živih bića (osobito na samom širem području zahvata neželjenog projekta), što je u interesu i svih razumnih građana ove naše zemlje čudesno lijepe prirode. Naši interesi izgledaju kao da su dijametralno suprotni interesima strane i domaće fosilne industrije, i priklonjenih vlasti, koji do danas bez jednog javno razjašnjenog argumenta, ali uvijek uz sve jasnije neutemeljenu promotivnu kampanju, uporno nameću projekt koji u današnje vrijeme više nitko normalan i razuman ne želi. Interesi naše inicijative su kako je navedeno, zbog toga što naše interese nije moguće kupiti novcem! Slijedom navedenog, kategorički odbacujemo Prijedlog ovakvog usko interesno motiviranog pogodujećeg i štetnog Zakona za naš okoliš i sve građane Republike Hrvatske (osim onih profitno motiviranih samim predmetnim projektom), te nastavljamo s još intenzivnijom našom maksimalnom podrškom i pomoći, našim nesebičnim društvenim aktivnostima koliko god možemo, i za lokalnu zajednicu i sve naše građane Republike Hrvatske, jer u pitanju su ipak naš predragocjeni životni okoliš i priroda ove zemlje kojoj se osim nas građana podjednako divi čitav svijet, a osobito radi zdravije, ljepše i sretnije životne budućnosti nas i naše djece! Vladimir Bajzec, mag.oec. Neprofitna građanska inicijativa NAŠ Jadran

**ADRIA POLYMERS d.o.o. za trgovinu, projektiranje i građenje
PRIJEDLOG ZAKONA O TERMINALU ZA UKAPLJENI PRIRODNI PLIN S NACRTOM KONAČNOG PRIJEDLOGA ZAKONA**

Predmet: Očitovanje na Nacrt prijedloga Zakona o terminalu za ukapljeni plin u sklopu savjetovanja s javnošću Sažetak
Ovaj zakon je NEPOTREBAN iz razloga kako slijedi: • već postoji privatni investitor koji će izgraditi terminal za UPP na zemljištu na kojima ima stvarna prava, a kojim projektom će se ostvarivati diversifikacija pravaca i osigurati sigurnost opskrbe plinom za Republiku Hrvatsku i zemlje srednje i jugoistočne Europe (što je i cilj ovog zakona), a sve to sukladno zakonima koji su trenutno na snazi u Republici Hrvatskoj; • već je jednoznačno utvrđen interes Republike Hrvatske proglašavanjem projekta strateškim investicijskim projektom od važnosti za Republiku Hrvatsku, slijedom čega je nepotrebno u istu svrhu donositi i zakon. Ovaj zakon je ŠTETAN za Republiku Hrvatsku i njezine građane jer: • će oštetiti državni proračun te proračun lokalne i regionalne samouprave s obzirom da je privatni investitor, u svrhu realizacije projekta puno veće vrijednosti, spreman ponuditi putem javne ponude puno veću naknadu za koncesiju nego što je ona propisana ovim zakonom; • će oštetiti državni proračun iz razloga što se ovakvim zakonskim rješenjima krše brojni europski i hrvatski propisi te prava zagwarantirana njima, a što će izazvati međunarodne arbitražne i druge sporove velike vrijednosti; • je štetan za građane s obzirom da bi na temelju ovog zakona hrvatski građani biti prisiljeni plaćati naknadu za sigurnost opskrbe plinom povećanom cijenom plina. Iako je zakonom navedeno kako se izgradnjom terminala za UPP osigurava opskrba plina za Republiku Hrvatsku i zemlje srednje i jugoistočne Europe, plaćanje naknade za sigurnost opskrbe plinom susjednih zemalja će u cijelosti pasti na teret hrvatskih građana, umjesto da istu plaćaju upravo one države koje će tu sigurnost dobiti; • blokira i ostale predviđene investicije u toj industrijskoj zoni koje bi pozitivno utjecale na makroekonomske učinke za RH, a koji se procjenjuju na povećanje BDP-a od između 0,3% i 0,5%, te porast izvoza RH za oko 4%, otvaranje više stotina novih radnih mjesta pri ostvarenju prvog investicijskog ciklusa, a realizacijom druge faze investicijskog ciklusa procijenjeno je povećanje BDP-a za dodatnih barem 1%, porast izvoza za dodatnih barem 10%, te stvaranje preko tisuću direktnih novih radnih mjesta. Uvod Dana 12. travnja 2018. godine Ministarstvo zaštite okoliša i energetike uputilo je na javno savjetovanje Prijedlog zakona o prihvatnom terminalu za ukapljeni prirodni plin (dalje u tekstu kao: „Terminal za UPP“) s nacrtom konačnog prijedloga zakona (dalje u tekstu kao: „Zakon“). U Zakonu se navodi kako ciljevi koji se istim planiraju postići su rješavanje izdavanja koncesije na pomorskom dobru za realizaciju projekta te nedvojbeno utvrđivanje interesa Republike Hrvatske koji se omogućava izvlaštenje nekretnina, pa bi se donošenjem Zakona omogućila realizacija predmetnog projekta. Na ovaj Zakon Adria Polymers d.o.o., OIB: 80262277083, sa sjedištem u Rijeci (dalje u tekstu kao: „Podnositelj“), kao članicom grupe GASFIN sa sjedištem u Luksemburgu (dalje u tekstu kao: „GASFIN“) dostavlja svoje komentare i primjedbe razlažući ekonomske i pravne aspekte tj. učinke Zakona. GASFIN grupa specijalizirana je za razvoj projekata i investicija u

Primljeno na znanje

Nacrtom prijedloga Zakona uređuje se infrastruktura terminala za UPP koja je od strateškog interesa za Republiku Hrvatsku, izdavanje koncesije na pomorskom dobru za realizaciju terminala za UPP i prateće infrastrukture, kao i pravila i mjere s ciljem očuvanja sigurnosti opskrbe prirodnim plinom. Nacrtom prijedloga Zakona prvenstveno se uređuje izdavanje koncesije na pomorskom dobru za realizaciju terminala za UPP investitoru koji će u ime Republike Hrvatske realizirati projekt izgradnje UPP terminala, a koji je od strateškog interesa. Izdavanje koncesije koje se propisuje Nacrtom prijedloga Zakona je usklađeno s pozitivnim propisima Republike Hrvatske.

području ukapljenih plinova i infrastruktura za skladištenje i potrebe prometa. Grupa je uključena u brojne investicijske projekte u gotovo dvadeset zemalja širom svijeta, pretežito vezano za UPP infrastrukturu, kako na kopnu tako i na moru, i to kroz know-how, isporuku opreme, izgradnju i financiranje. S obzirom na svoje poslovanje, GASFIN grupa već je predstavila svoj projekt Vladi Republike Hrvatske investicijski program obnove i modernizacije industrijske lokacije Omišalj, čiji je sastavni dio i multi-funkcionalni terminal za ukapljene plinove (UPP i etilen), u kojem Terminal za UPP predstavlja samostalnu energetska i logističku cjelinu koja je istovremeno sinergijski integrirana u okruženju industrijske lokacije. Također, sastavni dio investicijskog programa GASFIN grupe je i izgradnja mjesta za opskrbu UPP-om u Riječkom zaljevu. Predviđene projekte GASFIN grupa planira realizirati vlastitim kapitalom putem tvrtki kćeri Adria Polymers d.o.o. (ovdje Podnositelj) te Trans Energy d.o.o. u okviru postojećih zakona. Ekonomski učinci Zakona Iz Zakona je vidljivo kako projekt obuhvaća izgradnju plutajućeg i kopnenog terminala za ukapljeni plin na otoku Krku, te izgradnju Mjesta za opskrbu ukapljenim prirodnim plinom u Luci Rijeka. Nastavno, Zakonom je za nositelja investicije određeni društvo LNG Hrvatska d.o.o., OIB: 53902625891, sa sjedištem u Omišlju (dalje u tekstu kao: „LNG Hrvatska“), kojem društvu bi ujedno i izravno bila dodijeljena koncesija na pomorskom dobru u trajanju od 99 godina, te ovlaštenje da u ime i za račun Republike Hrvatske podnese prijedlog za izvlaštenjem nekretnina koje su potrebe za realizaciju projekta. Zakonom je i propisana koncesijska naknada primjenjiva za svo vrijeme trajanja koncesije (op.a. 99 godina) i to u iznosu od 2,00 kune po četvornom metru dodijeljenog pomorskog dobra te 0,02 kune po Mwh plina isporučenog u plinski transportni sustav. Uz to, Zakonom je propisano i to da Hrvatska energetska regulatorna agencija (dalje u tekstu kao: „HERA“) može odlukom odrediti visinu i način prikupljanja naknade za sigurnost opskrbe. Gore navedenim rješenjima teško se oštećuje prvenstveno državni proračun, proračuni Primorsko-goranske županije i općine Omišalj, ali također i hrvatski građani - potrošači plina. Naime, Podnositelj prvenstveno navodi kako nije financijski isplativo graditi oba terminala – i plutajući i kopneni, ali također i da plutajući terminal, čija gradnja je predviđena za prvu fazu, je skuplji od istovjetnog kopnenog terminala. Prema procjenama Podnositelja i GASFINA ukupni troškovi realizacije projekta i potprojekta kako je to predviđeno Zakonom iznose oko 415 – 445 milijuna EUR, dok projekt izgradnje kopnenog terminala istih funkcionalnosti i veličine kapaciteta iznosi 305 – 335 milijuna EUR. Zbog toga bi i usluge kopnenog terminala za UPP bile povoljnije za njegove korisnike – zakupce kapaciteta, od istovjetnog plutajućeg. Podnositelj ujedno naglašava kako za gradnju kopnenog terminala je potrebno jednako vremena kao i za gradnju plutajućeg, slijedom čega se i s tog aspekta navodi u obrazloženjima prijedloga Zakona pokazuju promašenim. Plutajući terminal za UPP podrazumijeva i gradnju FSRU (Floating Storage Regasification Unit) broda, za čiju gradnju hrvatski brodograditelji nemaju ni kapaciteta ni know-how, zbog čega će isti biti izrađen i isporučen od strane inozemnih brodograditelja. Takvim plutajućim rješenjem na dobitku je isključivo strani brodograditelj, odnosno prodavatelj FSRU broda. Na gubitku bi bila hrvatska građevinska industrija koja bi mogla u značajnom postotku sudjelovati na izgradnji kopnenog UPP terminala. Podnositelj navodi kako je rješenjem imovinsko-pravnih pitanja oko zemljišta od strane GASFINA otklonjena i posljednja prepreka gradnji kopnenog terminala za UPP, tj. otpali su razlozi za gradnju plutajućeg terminala za UPP. Naime, prepoznavši potencijal mikrolokacije, postojeće infrastrukture i industrijskih postrojenja Dina-Petrokemije, kao i prostorno-planskih dokumenata kojima je predviđena mogućnost izgradnje kopnenog terminala za UPP, GASFIN je putem međunarodnog javnog natječaja postao vlasnik svih potraživanja bivše HYPO BANK prema društvima DIOKI i Dina-Petrokemija, pa tako je stekao i prava nad zemljištem tih društava na kojima je, između ostalog, predviđena gradnja kopnenog terminala za UPP. Isto je učinjeno u svrhu realizacije vlastitog projekta vezanih za UPP infrastrukturu, proizvodnju i distribuciju energije te industrijsku petrokemiju na bazi sirovina iz plina. Konkretno, prva faza investicijskog ciklusa GASFINA uključivala bi izgradnju terminala za UPP uključujući i mjesto za opskrbu ukapljenim prirodnim plinom, revitalizaciju proizvodnje polietilena niske gustoće, izgradnju univerzalnog pristana za dobavu sirovina za proizvodnju polimera kao i za dobavu UPPa, izgradnju etilenskog tanka, te izgradnju visokoučinkovite kogeneracijske plinske elektrane. Vrijednost te investicije iznosi preko 600 milijuna EUR, te bi se realizacijom iste ostvarilo povećanje BDP-a između 0,3% i 0,5%, porast izvoza RH za oko 4% u odnosu na 2017. godinu, kao i otvaranje više stotina novih radnih mjesta. Drugi investicijski krug predviđa dvije opcije - revitalizaciju postojećeg VCM postrojenja i gradnja novog PVC

postrojenja te razvoja integrirane industrijske lokacije Omišlja čija ukupna vrijednost investicije bi premašila 2 milijarde EUR te dodatno se pozitivno odradila za BDP i izvor Republike Hrvatske, odnosno razvoj modernog industrijsko – kemijskog parka. S obzirom da bi FSRU, kako je predviđeno studijom utjecaja na okoliš, na mikrolokaciji zauzeo obalno područje ispred industrijske zone čime bi onemogućio adekvatan pristup moru, te s obzirom da bi nekretnine i zemljište na kojima GASFIN ima upisana prava bile izvlaštene, gore navedene predviđene i planirane investicije GASFIN grupe ne bi bile moguće. Takvim postupkom Republika Hrvatska riskira postupke pred međunarodnim arbitražnim tijelima radi naknade štete i izgubljene dobiti, a koji iznos bi premašivao više milijardi kuna. Rješenja predviđena Zakonom štetna su po Republiku Hrvatsku, i to iz razloga kako slijedi: Izravnom dodjelom koncesije za korištenje pomorskog dobra društvu LNG Hrvatska bilo bi onemogućeno tržišno natjecanje, što ima izravan učinak na proračun Republike Hrvatske ali i na proračune Primorsko-goranske županije i općine Omišalj. Naime, Zakonom je utvrđena koncesijska naknada koju će LNG Hrvatska plaćati slijedećih 99 godina. Podnositelj navodi kako je GASFIN grupa, spremna ponuditi veću naknadu od one koju će LNG Hrvatska plaćati na temelju Zakona, a koji iznos se dijeli na tri dijela između državnog, županijskog i općinskog proračuna. Tako niskom naknadom izravno se pogoduje društvu LNG Hrvatska, a na štetu državnog, županijskog i općinskog proračuna. Nadalje, a kako je to već i rečeno, izgradnja FSRU broda bit će dodijeljena inozemnom brodograditelju s obzirom da hrvatski brodograditelji nemaju kapaciteta ni know-how za izgradnju takvog broda. S obzirom na to, a gledajući i cjelokupni projekt izgradnje plutajućeg terminala za UPP, udio hrvatskih izvođača u realizaciji istog je puno manji od predviđenog udjela hrvatskih izvođača u realizaciji kopnenog terminala za UPP. Naime, u slučaju provedbe projekta plutajućeg terminala za UPP, udio hrvatskih građevinara u realizaciji tog projekta se procjenjuje na samo 15%, dok u slučaju provedbe ukupne planirane investicije GASFIN grupe, participacija domaćih tvrtki se procjenjuje na čak 75%. Izravnim pogodovanjem društvu LNG Hrvatska tj. izravnom dodjelom koncesije društvu LNG Hrvatska, gradnjom plutajućeg terminala za UPP kojim bi se onemogućio adekvatan pristup moru te izvlaštenjem GASFIN grupe iz nekretnina s predmetne lokacije, onemogućilo bi planirane investicije veće od 2 milijarde EUR. Takvim činom Republika Hrvatska izravno i neizravno gubi s obzirom da onemogućuje zapošljavanje puno većeg broja radnika od onog potrebnog za operacije plutajućeg terminala za UPP, revitalizaciju proizvodnje u postojećim i planiranim novim postrojenjima na toj lokaciji, a zbog čega bi izostao i veći dio pozitivnih makroekonomskih učinaka na gospodarstvo Republike Hrvatske. Ujedno, s obzirom da je Zakonom predviđena i naknada za sigurnost opskrbe, koja je u naravi „osiguranje“ investitoru tj. društvu LNG Hrvatska, razvidno je kako bi posljedice uvođenja takve naknade u stvari snosili hrvatski potrošači plina, čime se zapravo anulira cilj da se izgradnjom terminala za UPP pojeftini cijena plina. Ujedno, sav teret predmetne naknade snosili bi građani Republike Hrvatske – potrošači plina, umjesto da taj teret plaćaju sve države kojima bi postojanjem tog terminala bila osigurana sigurnost opskrbe plinom. Pravni učinci Zakona Podnositelj prvenstveno smatra kako nisu ispunjene formalne pretpostavke za donošenje Zakona po hitnom postupku. Naime, Poslovnik Hrvatskog sabora propisuje da se zakon iznimno može donijeti po hitnom postupku kada za to postoje osobito opravdani razlozi, koji u prijedlogu zakona moraju biti posebno obrazloženi. Kao osobito opravdani razlozi donošenja ovog Zakona po hitnom postupku navodi se „osiguranje pretpostavki za realizaciju terminala za UPP„. Netočno je kako ovaj Zakon omogućava osiguranje pretpostavki za realizaciju projekta s obzirom da Zakon za sva pitanja koja nisu uređena istim upućuje na već postojeće zakone i druge propise. Slijedom navedenog, UPP terminal se može realizirati i u okviru postojećih zakona. S obzirom da Zakon sadrži samo četrnaest članaka, razvidno je kako Zakon ne propisuje nikakva postupovna i druga rješenja koja bi omogućila realizaciju projekta, osim neposrednog odabira društva kojoj će biti dodijeljena koncesija i koje društvo će podnijeti prijedlog za izvlaštenjem, a što Podnositelj smatra protuzakonitim i protuustavnim. S obzirom da razlozi donošenja Zakona po hitnom postupku uopće nisu posebno obrazloženi, već su isti navedeni u jednoj rečenici, prekršena je i odredba iz čl. 204. Poslovnika Hrvatskog sabora. Također, Ustavni sud Republike Hrvatske je utvrdio da se u postupcima donošenja zakona moraju poštovati standardi inherentni demokratskim procedurama, osobito standard široke javne rasprave. Donošenjem zakona po hitnoj proceduri ograničava se mogućnost javne rasprave koja je u demokratskim društvima nužan sastojak prilikom donošenja zakona. Javnost je pokazala izniman interes za projekt terminala za UPP pa tako i za ovaj Zakon, a donošenjem zakona po

hitnoj proceduri ograničava se mogućnost javne rasprave i ostavlja se dojam netransparentnosti. Podnositelj odredbe članka 7. i 9. Zakona smatra protivnim europskoj pravnoj stečevini, tj. primjenjivim europskim pravnim propisima te hrvatskom zakonodavstvu, i to iz razloga kako slijedi: Člankom 7. Zakona Vlada Republike Hrvatske uz suglasnost Hrvatskog sabora daje koncesiju za pomorskom dobru u svrhu izgradnje i gospodarskog korištenja luke posebne namjere društvu LNG Hrvatska, koje društvo se utvrđuje kao ovlaštenik koncesije na pomorskom dobru u svrhu izgradnje Terminala za UPP, i to u trajanju od 99 godina. Također, sukladno članku 9 isto društvo bi bilo ovlašteno podnijeti zahtjev za izvlaštenjem predmetnih nekretnina za svoju korist, a u ime i za račun Republike Hrvatske. Takvom izravnom dodjelom koncesije te imenovanjem ovlaštenika izvlaštenja grubo se krše načela Ustava Republike Hrvatske, Ugovora o funkcioniranju Europske unije te Europskih Direktiva i Uredba, kao što su načelo tržišnog natjecanja, načelo jednakog tretmana, načelo zabrane diskriminacije i načelo transparentnosti. Posebno je povrijeđeno načelo tržišnog natjecanja s obzirom na neopravdano dugo trajanje koncesije (op.a. 99 godina) i s obzirom da se sukladno primjenjivim propisima koncesije dodjeljuju nakon provedenog javnog prikupljanja ponuda. Ujedno, predviđeno izvlaštenje je zakonski neosnovano i protuustavno iz razloga što će GASFIN grupa, koja polaže stvarna prava na predmetnim nekretninama, izgraditi objekte i realizirati projekt s istom svrhom. Izvlaštenjem bi se prekršile ne samo odredbe zakona Republike Hrvatske, već i ustavno načelo nepovredivosti vlasništva, vladavine prava te poduzetničke i tržišne slobode. Zaključak Razvidno je kako je Zakon protivan interesima Republike Hrvatske, te da nije u skladu s Europskim i Hrvatskim pravnim propisima. Naime, rješenjima predviđenim Zakonom izravno i neizravno će biti pričinjena šteta zaustavljanjem projekta puno veće vrijednosti, obima i značaja na toj lokaciji, a koji obuhvaća i Terminal za UPP i mjesto za opskrbu UPP-om, uslijed čega će izostati i veći dio pozitivnih makroekonomskih učinaka na gospodarstvo Republike Hrvatske. Time se ujedno sprječava zapošljavanje većeg broja ljudi, angažiranje većeg broja hrvatskih tvrtki kao izvođača projekata, rast izvoza Republike Hrvatske, rast BDP-a, veće punjenje državnog proračuna i proračuna jedinica lokalne i regionalne samouprave itd. Također, Zakon je u suprotnosti i s javnim interesom s obzirom da propisivanjem naknade za sigurnost opskrbe ne samo da se ide u korist samo jednog subjekta tj. društva LNG Hrvatska, već će ista rezultirati povećanjem cijena plina koju će snositi isključivo hrvatski građani, ne i države koje će također imati koristi od terminala za UPP. Ujedno, direktnom dodjelom koncesije bez provođenja postupka javnog prikupljanja ponuda nesumnjivo bi bio oštećen državni, županijski i općinski proračun s obzirom da je vrijednost koncesije puno veća od one predviđene Zakonom. Također, predviđena Zakonska rješenja su izravno u koliziji s načelima tržišnog natjecanja, jednakog tretmana, zabrane diskriminacije i transparentnosti. Slijedom navedenog, izglasavanjem Zakona Republika Hrvatska riskira brojne pravne posljedice koje mogu rezultirati tužbama za naknadu štete i izgubljenju dobiti, prijedlogom za proglašenjem zakona neustavnim, pa i samim zastojem projekta. Osim toga, Podnositelj naglašava kako i razlozi donošenja ovog Zakona su se pokazali neopravdanim. Naime, prema gore prezentiranom, trošak izgradnje kopnenog Terminala za UPP je manji za čak 100 milijuna eura, dok brzina izgradnje je jednaka onoj kojom bi se izgradio plutajući Terminal za UPP. Također, potpuno se pokazala neisplativim izgradnja plutajućeg Terminala za UPP u prvoj fazi, a kopnenog Terminala za UPP u drugoj fazi s obzirom da bi se izgradnjom samo kopnenog UPP terminala postigla namjeravana diversifikacija i sigurnost opskrbe plinom. Osim toga, neistinito je da je za potrebe realizacije projekta izgradnje Terminala za UPP i realizacije potprojekta izgradnje mjesta za opskrbu UPP-om u Luci Rijeka neophodno specifično rješavanje dodjele koncesije na pomorskom dobru s obzirom da je dodjela koncesija već uređena prisilnim propisima Europske unije i Republike Hrvatske. Ujedno se pokazuje i nepotrebnim ali i protuustavnim predviđeno izvlaštenje nekretnina s obzirom da stvarna prava na tim nekretninama drže društva iz GASFIN grupe, upravo ona koja su nositelj budućih investicija na toj lokaciji. Ujedno se pokazuje nejasnim na koji način će se ovim Zakonom doprinijeti realizaciji projekta izgradnje Terminala za UPP u skladu s rokovima, ako rokovi nigdje nisu ni propisani, definirani ni predviđeni. Na kraju, postavlja se pitanje iz kojeg razloga bi samo hrvatski građani snosili teret naknade za sigurnost opskrbe plinom ako je navedeno kako ovaj projekt doprinosi sigurnosti opskrbe plinom cijele regije. Podnositelj u konačnici ističe kako podržava i potiče demokratske procese i javnu raspravu, no smatra kako predmetni Zakon upravo te instrumente onemogućava.

Romeo	Deša	Djelomično prihvaćen
<p>PRIJEDLOG ZAKONA O TERMINALU ZA UKAPLJENI PRIRODNI PLIN S NACRTOM KONAČNOG PRIJEDLOGA ZAKONA</p> <p>Poštovani, Navedeni prijedlog zakona u suprotnosti s člankom 49. stavkom 2. Ustava Republike Hrvatske („Narodne novine“ br. 56/90, 135/97, 8/98, 113/00, 124/00, 28/01, 41/01, 55/01, 76/10, 85/10, 05/14 – u daljnjem tekstu: Ustav). Naime, navedenim člankom propisano je da „država osigurava svim poduzetnicima jednak pravni položaj na tržištu te je zabranjena zlouporaba monopolskog položaja određenog zakonom.“ Prihvaćanjem nacrtu Zakona ovo bi se ustavno načeo narušilo jer dodjeljuje dio pomorskog dobra isključivo Investitoru koji je utvrđen Zakonom. Time se, na općem dobru koji je po svojoj prirodi u općoj upotrebi i pripada svakome, pravo na isključenje opće upotrebe dodjeljuje jednom subjektu ne uvažavajući poduzetničke interese drugih gospodarskih subjekata na istovjetnom koncesijom te onemogućavajući im jednoj pravni položaj na tržištu s Investitorom. Svaki zakon koji izravno favorizira određeno trgovačko društvo, a pritom i derogira potrebu provođenja javnog natječaja, ne samo da je eklatantan primjer kršenja načela jednakosti svih pred zakonom, već potkopava i temelj na kojem počiva naše gospodarstvo, a to je tržišna ekonomija. Davatelj koncesije dužan je u odnosu na sve gospodarske subjekte poštovati temeljna načela iz Ustava Republike Hrvatske te Ugovora o funkcioniranju Europske unije, kao što su načelo tržišnog natjecanja, načelo jednakog tretmana, načelo zabrane diskriminacije, načelo uzajamnog priznavanja, načelo razmjernosti i načelo transparentnosti. Ova načela se ovim prijedlogom zakona krše. Dodjela koncesije na 99 godina je protuzakonita. Naime, davatelj koncesije treba odrediti rok na koji se koncesija daje na način da taj rok ne ograničava tržišno natjecanje više nego što je to nužno kako bi se osigurala amortizacija stvarne vrijednosti ulaganja koncesionara i razuman povrat uloženog kapitala, istodobno uzimajući u obzir troškove i rizike koje koncesionar preuzima za vrijeme trajanja koncesije. Koncesije izuzetno dugog trajanja će rezultirati zatvaranjem pristupa tržištu čime se ugrožava slobodno kretanje usluga i sloboda poslovnog nastana. Člankom 9. Predloženog zakona navodi se kako je izgradnja, rekonstrukcija i održavanje Terminala u interesu Republike Hrvatske, da nekretnine koje su potrebne za izgradnju, rekonstrukciju i održavanje Terminala izvlašćuju u korist Republike Hrvatske, a koji prijedlog će u ime i za račun Republike Hrvatske podnijeti LNG Hrvatska d.o.o. Predmetnim Nacrtom Vlada Republike Hrvatske nastoji monopolizirati položaj društva LNG Hrvatska kao odabranog investitora za Projekt, ujedno onemogućujući tržišno natjecanje te dosljedno provođenje načela jednakog tretmana, stavljajući LNG Hrvatska u privilegirani položaj. Povreda Ustavom i Ugovorom o funkcioniranju Europske unije, kao i ostalim propisima zagarantirana načela i jamstava, tim je veća što je stvarni vlasnik društva LNG Hrvatska upravo Republika Hrvatska. Donošenje zakona po hitnom postupku (formalna neustavnost) Poslovnik Hrvatskog sabora propisuje da se zakon, iznimno, može donijeti po hitnom postupku, kad za to postoje osobito opravdani razlozi, koji u prijedlogu zakona moraju biti posebno obrazloženi. "Osobito opravdani razlog" koji se navodi u predmetnom prijedlogu zakona je "osiguranje pretpostavke za realizaciju terminala za UPP". Dakle, iz ovakvog paušalnog i neobrazloženog navoda jasno proizlazi formalna neustavnost predmetnog zakona. Procedura prilikom donošenja zakona mora biti poštovana, a što ovdje nije slučaj. Ustavni sud utvrdio je da se u postupcima donošenja zakona moraju poštovati standardi inherentni demokratskim procedurama, osobito standard široke javne rasprave. Donošenjem zakona po hitnoj proceduri ograničava se mogućnost javne rasprave, koja je u demokratskim društvima nužan sastojak prilikom donošenja zakona. Javnost je pokazala ogroman interes za Lex LNG (o čemu svjedoči brojni natpisi u medijima, kao i prosvjed protiv plutajućeg LNG terminala u Rijeci), a donošenjem zakona po hitnoj proceduri sužava se prostor za javne demokratske rasprave i ostavlja dojam netransparentnosti. Razlozi donošenja zakona po hitnom postupku uopće nisu obrazloženi, čime se izravno krši odredba iz čl 204. Poslovnika Hrvatskog sabora. Donošenje zakona po hitnoj proceduri trebala bi biti iznimka, a ne pravilo, međutim uz ovakva obrazloženja svaki bi se zakon mogao donositi po hitnom postupku, što je nedopustivo. Razlozi za donošenje zakona po hitnoj proceduri moraju biti dobro i jasno argumentirani. Usvajanjem ovog zakona bili bi oštećeni proračuni Republike Hrvatske, Primorsko-goranske županije i općine Omišalj, u koje se raspoređuju prihodi od koncesije, jer se izbjegava javno nadmetanje za koncesiju čime bi se postigla bolja cijena i veći prihodi za državni, županijski i općinski proračun. S nadom uvrštavanja i prihvaćanja primjedbi i komentara,</p>		<p>Nacrtom prijedloga Zakona prvenstveno se uređuje izdavanje koncesije na pomorskom dobru za realizaciju terminala za UPP investitoru koji će u ime Republike Hrvatske realizirati projekt izgradnje UPP terminala, a koji je od strateškog interesa. Izdavanje koncesije koje se propisuje Nacrtom prijedloga Zakona je usklađeno s pozitivnim propisima Republike Hrvatske. Također, a upravo kako se ne bi oštetio proračun županije i općine te kako bi isti imali direktne koristi od realizacije projekta Nacrtom prijedloga Zakona se propisalo da se koncesijska naknada isplaćuje u korist županije (jedna trećina) i općine (dvije trećine) te se je shodno navedenom promjenjivi dio iznosa povećao s 0,02 kn/MWh na 0,05 kn/MWh.</p>

<p>srdačan pozdrav Romeo Deša, Omišalj</p> <p>TRANS ENERGY d.o.o. za trgovinu, projektiranje i građenje PRIJEDLOG ZAKONA O TERMINALU ZA UKAPLJENI PRIRODNI PLIN S NACRTOM KONAČNOG PRIJEDLOGA ZAKONA</p> <p>Predmet: Očitovanje na Nacrt prijedloga Zakona o terminalu za ukapljeni plin u sklopu savjetovanja s javnošću Trans Energy d.o.o. (dalje u tekstu kao: "Podnositelj") je trgovačko društvo članica GASFIN grupe te se ovime očituje na Nacrt prijedloga Zakona o terminalu za ukapljeni plin na način kako slijedi: Podnositelj se u cijelosti pridružuje primjedbama društva Adria Polymers d.o.o., te dodatno navodi kako je projektom GASFIN grupe predviđeno adekvatnije mjesto za izgradnju mjesta za opskrbu UPP-om i to neposredno uz terminal za UPP na otoku Krku, čime se manjim troškovima investicije dobiva puno veća funkcionalnost uz postizanje istog cilja. Podnositelj dodatno naglašava kako se ovim prijedlogom zakona grubo krše načela Ustava Republike Hrvatske, Ugovora o funkcioniranju Europske unije te Europskih Direktiva i Uredba, kao što su načelo tržišnog natjecanja, načelo jednakog tretmana, načelo zabrane diskriminacije i načelo transparentnosti.</p> <p>Iva Tuhtan Grgić PRIJEDLOG ZAKONA O TERMINALU ZA UKAPLJENI PRIRODNI PLIN S NACRTOM KONAČNOG PRIJEDLOGA ZAKONA</p> <p>ZAVOD ZA POMORSKO I PROMETNO PRAVO Sveučilište u Rijeci, Pravni fakultet Rijeka Prof.dr.sc. Dorotea Ćorić (dcoric@pravri.hr) Doc.dr.sc. Iva Tuhtan Grgić (ituhtan@pravri.hr) Predmet: Javno savjetovanje o Prijedlogu Zakona o terminalu za ukapljeni prirodni plin, mišljenje 1. Uvodno Vlada Republike Hrvatske je projekt Terminala za UPP na otoku Krku proglasila strateškim energetske projektom Republike Hrvatske. Uzimajući u obzir upravo tu činjenicu s jedne strane, a s druge strane činjenice da je projekt naišao na veliki otpor od strane lokalne zajednice, potencijalni nepoželjni utjecaj na okoliš, iznimno dugi vremenski rok na koji se koncesija daje, i to na pomorskom dobru koje je Ustavom Republike Hrvatske proglašeno dobrom od interesa za Republiku Hrvatsku te značajna odstupanja od pozitivnopravnog uređenja koncesija, rok od petnaest dana koliko je ostavljeno za javno savjetovanje o prijedlogu Zakona o terminalu za UPP, sve je samo ne dostatan za postizanje ciljeva radi kojih se javna rasprava uopće provodi. Prijedlog Zakona o terminalu za ukapljeni prirodni plin s Nacrtom Konačnog prijedloga Zakona (dalje: Prijedlog Zakona) trebao bi dati kvalitetan pravni okvir za ovaj strateški energetske projekt. Prijedlog Zakona je, međutim, sveden na svega četrnaest članaka koje bi nomotehnički trebalo svakako doraditi. Obrazloženje Prijedloga Zakona predlagatelj je uspio skratiti na trinaest (uglavnom jednostavnih) rečenica!! Ovako napisano obrazloženje ne samo da nema nikakvu interpretativnu vrijednost, nego, najblaže rečeno začuđuje. Ovakva, iznimno složena materija, zahtijeva poznavanje raznih područja i raznih grana prava (pojmovna, instituta i implikacija njihova korištenja). Odstupanje od zakonskih rješenja predviđenih Zakonom o koncesijama, Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama, Pomorskog zakonika, Zakona o izvlaštenju i određivanju naknade nalažu potrebu zaista detaljnih obrazloženja za svaku pojedinu odredbu. Sama činjenica da se radi o strateškom energetske projektu Republike Hrvatske sama za sebe ne opravdava učinjena odstupanja. Nepostojanje (kvalitetnih) obrazloženja i kratkoća rokova otežava kvalitetnu i argumentiranu raspravu. 2. Koncesija Predlagatelj Zakona u Ocjeni stanja navodi je jedan od glavnih ciljeva koji se planiraju postići kroz Nacrt prijedloga Zakona 'rješavanje izdavanja koncesije na pomorskom dobru za realizaciju projekta prihvatnog terminala za ukapljeni prirodni plin (UPP terminal) i prateće infrastrukture'. Predlagatelj navodi i kako se zakon donosi upravo 'vodeći računa o činjenici da je za stratešku energetske infrastrukturu na području industrijske luke posebne namjene neophodno specifično rješavanje dodjele koncesije na pomorskom dobru'. a) Odnos s postojećim pravnim okvirom vezano za koncesije i pomorsko dobro (uz čl. 2. Prijedloga Zakona) Pravni režim pomorskog dobra, a time i luka posebne namjene, uređen je Zakonom o pomorskom dobru i morskim lukama, koji sadrži i odredbe o koncesiji na pomorskom dobru. Pored toga, materiju koncesija u hrvatskom pravu uređuje Zakon o koncesijama, donesen u srpnju 2017. Ovaj je Zakon imao za cilj</p>	<p>Odbijen</p> <p>Mjesta za opskrbu UPP-om predviđena su Zakonom o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva (Narodne novine, broj 120/2016) i odgovarajućim nacionalnim akcijskim planom, a kojima se između ostalog kao mjesto za opskrbu UPP-om predviđa luka Rijeka, a ne Omišalj.</p> <p>Djelomično prihvaćen</p> <p>Pitanja primjene propisa kojima se uređuju koncesije i pomorsko dobro djelomično su usklađene sukladno komentaru. Također, dodan je novi članak kojim se uređuje obvezno osiguranje od odgovornosti za štete prouzročene s plutajućeg objekta. Pored navedenog važno je istaknuti da Nacrt prijedloga Zakona uređuje isključivo pojedine specifičnosti vezane uz realizaciju terminala za UPP s obzirom da su dužnosti i prava operatora terminala za UPP u skladu s EU Direktivom 2009/73/EZ uređena Zakonom o tržištu plina (Narodne novine, broj 18/18).</p>
--	---

poboljšati postupke davanja koncesije i učiniti ih transparentnima i primjenjivim na sve postupke davanja koncesije, a namjera je zakonodavca bila učiniti ga krovnim zakonom za sve koncesije. Prijedlogom Zakona upućuje se na podrednu primjenu odredbi propisa kojima se uređuje pomorsko dobro i morske luke i propisa kojima se uređuje pitanje koncesija (čl. 2. st. 1. i 2. Prijedloga), dakle, podredno upućuje na ZPDML i ZOK, u odnosu na pitanja koja nisu uređena Prijedlogom Zakona. Ono što ovim zakonom nije riješeno, a pokazalo se spornim u praksi, jest odnos ZOK-a i ZPDML-a, koji su međusobno neusuglašeni, pa ostaje nejasno hoće li se u odnosu na koncesije na pomorskom dobru primarno primjenjivati ZOK ili ZPDML. Mogućnost primjene dvaju zakona koju imaju različita rješenja stvara veliku pravnu nesigurnost. Smatramo da bi u odnosu na koncesioniranje prvenstveno trebalo primjenjivati ZOK, a ZPDML tek podredno te da bi se predloženi Zakon u tom smislu trebao jasno odrediti. Značajan otklon od rješenja ZOK-a i ZPDML-a, vezano uz institut koncesije na pomorskom dobru, po našem mišljenju nije u skladu niti s europskim pravom. Naime, ZOK-om je u hrvatski pravni sustav implementirana Direktiva 2014/23/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2014. o dodjeli ugovora o koncesiji i Ispravak Direktive 2014/23/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2014. o dodjeli ugovora o koncesiji. Za razumijevanje važnosti ove činjenice potrebno je razumjeti učinke direktiva na nacionalno pravo. Jednom integrirana direktiva stvara tzv. blokirajući učinak, odnosno zakonodavac ne smije usvojiti zakon koji bi se suprotstavio cilju i svrsi te direktive. Obveza poštivanja implementiranog europskog prava proizlazi iz čl. 143. Ustava Republike Hrvatske, kao i iz ustaljene prakse Europskog suda, koja osnov za takvo tumačenje nalazi u samoj definiciji direktive (čl. 288/3 UFEU) i načela lojalnosti i iskrene suradnje (čl. 4/3 UEU). Donošenjem propisa kojim se ne bi uzimalo u obzir već postojeće (pogotovo već implementirano) europsko pravo činila bi se povreda prava EU, ali i međunarodnih ugovora (UFEU i UEU). b) Dodjela koncesije Zakonom, umjesto upravnim aktom – odlukom o dodjeli koncesije (čl. 7. st. 1. Prijedloga Zakona) U čl. 1. Direktive 2014/23/EU propisano je da se Direktivom utvrđuju pravila o postupcima nabave koju provode javni naručitelji i naručitelji putem koncesije, čija procijenjena vrijednost nije manja od praga navedenog u čl. 8 Direktive (5.225.000 Eura). Direktivom su propisane minimalne mjere za postupke dodjele koncesija koje bi države članice trebale poduzeti radi osiguravanja transparentnosti postupka dodjele i jednakog postupanja prema svim natjecateljima i ponuditeljima. Zakon o koncesijama i Direktiva počivaju na načelima kojih se dužan pridržavati svaki davatelj koncesije prilikom provođenja postupka davanja koncesije. Davatelj koncesije je obvezan, u odnosu na sve gospodarske subjekte, poštovati načelo slobode kretanja robe, načelo slobode poslovnog nastana, načelo slobode pružanja usluga, načelo učinkovitosti, kao i ostala temeljna načela iz Ustava Republike Hrvatske te Ugovora o funkcioniranju Europske unije, kao što su načelo tržišnog natjecanja, načelo jednakog tretmana, načelo zabrane diskriminacije, načelo uzajamnog priznavanja, načelo razmjernosti i načelo transparentnosti (čl. 6/1 ZOK). Treba napomenuti da se Direktiva ne primjenjuje kada se radi o uslugama koje su dodijeljene gospodarskim subjektima kada su one dodijeljene na temelju isključivog prava koje taj subjekt koristi, a koje je dano u skladu s UFEU-om i s aktima Unije o zajedničkim pravilima o pristupu tržištu primjenjivima na konkretnu djelatnost. Međutim, u Prijedlogu Zakona nije navedeno da bi se radilo o takvom, isključivom pravu (v. čl. 5. st. 1. t. 10 Direktive). Ukoliko se radi o takvom, isključivom pravu, a koji su u skladu s Ugovorima, to je svakako nešto što bi trebalo stajati u Obrazloženju Prijedloga zakona. I odredbom čl. 4. Direktive 2009/73/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 13. srpnja 2009. o zajedničkim pravilima za unutarnje tržište prirodnog plina i stavljanju izvan snage Direktive 2003/55/EZ sadrži odredbe o postupku izdavanja odobrenja za gradnju ili rad objekata za prirodni plin. Države članice koje raspolažu sustavom odobrenja (a Republika Hrvatska ima reguliran takav sustav u Zakonu o koncesijama, Zakonu o pomorskom dobru i morskim lukama ili nadležno tijelo koje one imenuju izdaju odobrenja za gradnju i/ili rad takvih objekata, plinovoda i srodne opreme na svojem državnom području ne temelju utvrđenih objektivnih i nediskriminirajućih kriterija koje mora ispunjavati poduzeće koje podnosi zahtjev za izdavanje odobrenja. Takvi se, nediskriminirajući kriteriji i postupci za izdavanje odobrenja objavljuju (čl. 4. st. 2. Direktive). Zakonom o koncesijama jasno je propisano da je ugovor koncesiji upravni ugovor koji u pisanom obliku i na određeno vrijeme sklapaju davatelj koncesije i koncesionar [...] na temelju odluke o davanju koncesije (čl. 5. st. 1. t. 7. ZOK). Odluka o davanju koncesije je upravni akt koji donosi davatelj koncesije na prijedlog stručnog povjerenstva za koncesiju nakon pregleda i ocjene pristiglih ponuda (čl. 5. st. 1. t. 10

ZOK i čl. 36. i 49. ZOK). Ovo za posljedicu ima mogućnost podnošenja žalbe protiv odluke o koncesiji, odnosno pokretanja postupaka pravne zaštite sukladno odredbama čl. 96-97 ZOK-a. Ispravni put za dodjelu koncesije na razdoblje dulje od 50 godina bio bi u skladu s odredbom čl. 20. st. 4. ZPDML-a sljedeći: Vlada bi trebala tražiti suglasnost za dodjelu koncesije od Sabora Republike Hrvatske, a potom donijeti odluku o dodjeli koncesije. Dakle, ne dodijeliti koncesiju Zakonom, nego odlukom o dodjeli koncesije. Dakle, dodjelom koncesije konkretnom investitoru, Zakonom, bez provođenja postupka koji bi se temeljio na navedenim načelima čini se povreda prava Europske unije. c) visina koncesijske naknade (čl. 7. st. 9. Prijedloga Zakona) Prema Zakonu o koncesijama davatelju koncesije je prepušteno da, ovisno o predmetu koncesije, procijenjenoj vrijednosti koncesije, roku trajanja koncesije, rizicima i troškovima koje koncesionar preuzima i očekivanoj dobiti, opsegu koncesije, opremljenosti i vrijednosti imovine, odnosno opremljenosti i površini općeg, javnog ili drugog dobra od interesa za Republiku Hrvatsku koja se daje u koncesiju odredi visinu i način plaćanja koncesijske naknade (čl. 57/3 ZOK). Temelj za takvo određivanje koncesijske naknade koje bi uzelo u obzir sve navedene elemente moguće je i ispravno napraviti na temelju studije opravdanosti davanja koncesije. To je jedna od iznimno važnih pripremnih radnji postupka za dodjelu koncesija predviđena čl. 14/3 ZOK-a. Studiju izrađuje davatelj koncesije, uz suradnju sa članovima stručnog povjerenstva (čl. 18/1 i 16/12/1 ZOK). Radi se o vrlo detaljnoj i sveobuhvatnoj studiji. Studijom opravdanosti davanja koncesije posebno se uzimaju u obzir javni interes, utjecaj na okoliš, zaštita prirode i kulturnih dobara, financijski učinci koncesije na proračun davatelja koncesije, te usklađenost s gospodarskim razvojnim planovima i planovima davanja koncesija. (čl. 18. ZOK-a). Zakonom o koncesijama propisan je minimalan sadržaj studije opravdanosti davanja koncesije (opći dio i operativni sažetak, tehničke, financijske, ekonomske i pravne analize, a po potrebi i elaborata zaštite okoliša, kulturnih dobara i zdravlje), pri čemu je zakonom pojašnjeno što sve mora biti obuhvaćeno kojim dijelom studije (čl. 19 ZOK). Davatelj koncesije mogao bi u sadržaj studije unijeti i dodatne elemente za koje smatra da su važni za procjenu opravdanosti davanja koncesije. Iz Obrazloženja zakona ne proizlazi da je Studija napravljena, a izrada studije opravdanosti davanja koncesije ima za cilj osiguranje pametnog, održivog i uključivog rasta, a kojima se osigurava najučinkovitije korištenje javnih sredstava. Upravo bi Studija opravdanosti davanja koncesije trebala biti osnova za određivanje visine koncesijske naknade. Nejasno je na temelju kojih je kriterija predlagatelj oformio visinu koncesijske naknade i čini se da je ona izuzetno niska. d) vremensko razdoblje na koje se dodjeljuje koncesija (čl. 7. st. 7. Prijedloga Zakona) Koncesija se daje na određeni rok, koji je u okviru raspona predviđenog posebnim zakonom – ZPDML-om, ali na način da rok ne ograničava tržišno natjecanje više nego li je to nužno kako bi se osigurala amortizacija vrijednosti ulaganja i razuman povrat uložene kapitala (čl. 17. st. 2. ZOK). Na koji je način Predlagatelja zakona ocijenio da je odgovarajući rok 99 godina, nejasno je. I ovdje bi, kao i kod određivanja visine koncesijske naknade, osnova za izračun trebala biti studija opravdanosti davanja koncesije. Zbog svega navedenog smatramo da se dodjeljivanjem koncesije zakonom, konkretnom trgovačkom društvu, bez provođenja postupka koncesioniranja koji bi bio transparentan i utemeljen na objektivnim kriterijima koji osiguravaju učinkovit i nediskriminirajući pristup tržištu svim gospodarskim subjektima Unije, na rok od 99 godina, uz vrlo skromnu koncesijsku naknadu, grubo krši domaće i europsko pravo. 2. Pomorski objekti za prihvat, iskrcaj, skladištenje i uplinjavanje UPP-a (čl.8. st.1. Zakona) – pitanje pravnog statusa Iz obrazloženja Zakona o terminalu za UPP projekt (u daljnjem tekstu Zakon) proizlazi da izgradnja Terminala za UPP na otoku Krku predviđa dvije faze izgradnje od kojih prva faza obuhvaća izgradnju (nabavu) plutajućeg terminala koji bi se sastojao od broda koji bi služio za prihvat, iskrcaj, skladištenje i uplinjavanje ukapljenog prirodnog plina. Obzirom na razvoj tehnologije vezane uz plutajuće terminale, kao i kapitalne troškove investicije, te brzinu kojom se oni mogu izgraditi u odnosu na kopnene terminale u obrazloženju se navodi da se Republika Hrvatska mora usredotočiti na pripremu i provedbu prve faze te na taj način pripremiti i izgraditi plutajući terminal koji bi poslužio za diversifikaciju dobavnih pravaca i osigurao sigurnost opskrbe plinom za Republiku Hrvatsku i zemlje srednje i jugoistočne Europe. S tim u svezi u čl.8. st.1.Zakona navodi se da pomorski objekt za prihvat, iskrcaj, skladištenje i uplinjavanje UPP-a mora biti upisan u odgovarajući hrvatski upisnik što podrazumijeva da mora ploviti pod hrvatskom zastavom. U stavku 2. istoga članka navodi se da obvezna osiguranja i oslobođenje od plaćanja poreza na dohodak osoba ukrcanih na pomorske objekte iz stavka 1. članka 8. na odgovarajući način primjenjuju

odredbe propisa kojim se uređuje pomorstvo, a koje uređuju obvezna osiguranja i oslobođenje od plaćanja poreza na dohodak članova posade brodova u međunarodnoj plovidbi, a kako bi se potaknulo odnosno osiguralo zapošljavanje hrvatskih pomoraca na pomorskom objektu. Navedeni članak treba svakako dopuniti i izmijeniti iz razloga koje u nastavku navodimo. Članak 8.st.1. Zakona govori o pomorskom objektu za prihvat, iskrcaj, skladištenje i uplinjavanje UPP-a ne regulirajući pravni status navedenog objekta, što je svakako potrebno radi određivanja pod koje pravne propise će se podvesti navedeni pomorski objekt. Pitanje točnog svrstavanja navedenog objekta u jednu od kategorija pomorskih objekata reguliranih Pomorskim zakonikom RH (PZ) (NN, br.181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15.) od iznimne je važnosti za njegove vlasnike, korisnike, investitore, ali i sve treće jer će o tome ovisiti njegovo utvrđivanje sposobnosti za uporabu, upis, status osoba koje su zaposlene na njemu, ali i pitanja izvanugovorne odgovornosti u slučaju nastanka neke havarije, osiguranja te odgovornosti i dr. Naime, prema čl.5. st.1. toč.(2) PZ-a pomorski objekt je pojam koji obuhvaća objekt koji je namijenjen za plovidbu (plovni objekt – brod, jahta, brodica, ratni brod- v.čl.5.st.3. PZ-a) , ili objekt stalno privezan ili usidren na moru koji nije namijenjen za plovidbu (plutajući objekt – plutajući dok, plutajuće skladište, plutajući restoran, plutajuća elektrana i dr. v.čl.5.st.1.toč.13.PZ-a), odnosno objekt u potpunosti ukopan u morsko dno ili položen na morsko dno (nepomični odobalni objekt- fiksna platforma – v.čl.5.st.1.toč.14.PZ-a). Ovisno o navedenoj podjeli pomorskih objekata određuje se primjena pomorskopravnih propisa. Tako se pomorskopravni propisi kao lex specialis propisi u pravilu primjenjuju samo na brodove (i jahte) kao plovne objekte, a na druge pomorske objekte samo kada Pomorski zakonik to izričito predviđa.(čl.2. PZ-a) Iz gore navedenog obrazloženja Zakona, ali i iz studije utjecaja na okoliš, jasno se navodi da prva faza izgradnje obuhvaća izgradnju plutajućeg terminala koji se sastoji od broda za ukrcaj, iskrcaj, skladištenje i uplinjavanje (tzv. FSRU, Floating Storage Regasification Unit, plutajuća skladišta sa sustavom za uplinjavanje). S obzirom na navedeno, brod koji će se koristiti kao plutajući terminal prema gore navedenom odredbama PZ-a predstavljat će plutajući objekt jer zadržava sposobnost plutanja, ali gubi osnovnu svrhu broda i drugih plovni objekata, a to je plovidba. Dakle, iako navedeni objekt ima obilježja broda i izgleda kao brod kad je stalno privezan i usidren te se ne koristi za plovidbu, već u neku drugu svrhu, u ovom slučaju za prihvat, iskrcaj, skladištenje i uplinjavanje plina, prema PZ-u smatramo plutajućim objektom, a ne brodom. U skladu sa čl.2. PZ-a na plutajuće objekte primjenjuju se samo pojedini pomorski propisi, prvenstveno upravnopravne prirode (odredbe o utvrđivanju sposobnosti za uporabu plutajućeg objekta, baždarenju i upisu) dok će oni u imovinskopravnom pogledu biti podvrgnuti općim propisima. Tako će ne na primjer odgovornost za štetu nastalu obavljenjem skladištenja i uplinjavanja plina prosuđivati prema općim propisima odštetnog prava, a ne posebnim sustavima odgovornosti iz Pomorskog zakonika. S tim u svezi vrlo je važno navesti, da li će pomorski objekt koji se koristi za prihvat, iskrcaj, skladištenje i uplinjavanje prirodnog plina biti plutajući objekt ili brod kao plovni objekt. Drugim riječima , mišljenja smo da nije dovoljno da ga se u pravnom aktu kojim se regulira njegova gradnja i upotreba samo nazove pomorskim objektom jer dovodi u pitanje o kojem pomorskom objektu je riječ, a samim time i kojem pravnom režimu će biti podvrgnut te koji će se propisi supsidijarno primjenjivati. Točno je da bi se takav pomorski objekt koji se koristi za prihvat, iskrcaj, skladištenje i uplinjavanje prirodnog plina morao upisati u odgovarajući upisnik. S obzirom da bi terminal za UPP-e predstavljao plutajući objekt sukladno odredbi čl. 107. PZ-a trebao bi se upisati u upisnik plutajućih objekata koje vodi lučka kapetanija za objekte koji se nalaze na njezinom području (kako bi terminal bio postavljen na Krku, Lučka kapetanija Rijeka). O podacima koji se unose u upisnik v. Pravilnik o načinu vođenja i podacima koji se unose u upisnike pomorskih objekata, vođenju postupaka i EOP upisa, obrascima te nadležnosti lučke kapetanije za upis (NN, br.124/15.). Međutim, nije točno da bi takav objekt stekao hrvatsku državnu pripadnost i plovio pod hrvatskom zastavom, jer njegovo evidentiranje u upisniku plutajućih objekata ne znači stjecanje hrvatske državne pripadnosti, (plutajući objekti nemaju državnu pripadnost kao brodovi,) a još manje je točno da bi pod hrvatskom zastavom plovio, jer kako smo već naveli, plutajući objekti plutaju, ne plove. Prema čl.102. PZ-a sposobnost plutajućeg objekta za uporabu utvrđuje Hrvatski registar brodova (HRB) kao priznata organizacija koja je od nadležnog ministarstva za pitanja pomorstva ovlaštena za obavljanje staturne certifikacije pomorskih objekata te izdavanje propisanih isprava. Pored uvjeta u svezi utvrđivanje njegove sposobnosti za uporabu (v.čl.102.st.1.i st.2.PZ-a) kad se postavlja ili upotrebljava u unutrašnjim morskim

vodama i teritorijalnom moru RH, u skladu sa čl.102.st.3. PZ-a mora zadovoljavati i uvjete utvrđene lokacijskom dozvolom, odnosno detaljnim planom uređenja. Na temelju navedenog, stavak 1. čl.8. Zakona trebao bi glasiti: 1) Pomorski objekt za prihvat, iskrcaj, skladištenje i uplinjavanje UPP-a jest plutajući objekt i upisat će se u odgovarajući upisnik plutajućih objekata. 3. Mirovinsko i zdravstveno osiguranje i porezni tretman osoba zaposlenih na plutajućem terminalu (čl.8.st.2.) U čl.8.st.2. Zakona navodi se da se na obvezna osiguranja i oslobođenje od plaćanja poreza na dohodak osoba ukranih na pomorske objekte iz stavka 1. ovog članka na odgovarajući se način primjenjuju odredbe propisa kojim se uređuje pomorstvo, a koje uređuju obvezna osiguranja i oslobođenje od plaćanja poreza na dohodak članova posade brodova u međunarodnoj plovidbi. Kao prvo, članak ne navodi o kojim osiguranjima je riječ. Može se zaključiti (upućuje na pomorskopravne propise) da je predlagatelj mislio o primjeni odredbi PZ-a kojima se određuje kada su članovi posade broda u međunarodnoj plovidbi, bez obzira na njegovu državnu pripadnost, obvezno osigurane osobe u obveznom mirovinskom osiguranju, kao i u obveznom zdravstvenom osiguranju te zdravstvenom osiguranju zaštite zdravlja na radu (čl.129. i 129.a PZ-a). Isto tako, članak 8.st.2. upućuje na primjenu odredbi PZ-a kojima se uređuje poseban porezni tretman članova posade broda u međunarodnoj plovidbi (čl.128.PZ-a). Međutim, navedeno upućivanje na primjenu posebnih propisa PZ-a kojima se regulira poseban socijalni status kao i porezni tretman članova posade broda u međunarodnoj plovidbi nije moguće primijeniti na osobe zaposlene na plutajućem LNG terminalu na Krku. Kao drugo, kako smo već gore naveli, u smislu odredbi PZ-a plutajući terminal za UPP smatrao bi se plutajućim objektom, pa s obzirom da on uopće ne obavlja plovidbu ne može se smatrati da se radi o objektu u međunarodnoj plovidbi. (Međunarodna plovidba označava plovidbu iz hrvatske luke u stranu i obrnuto ili plovidbu između stranih luka ili na otvorenom moru kao i plovidbu u teritorijalnom vodama stranih država radi pružanja usluga vezanih za djelatnosti na pučini, čl.126.PZ-a). Nadalje, osobe koje će raditi na plutajućem LNG terminalu na Krku smatraju se stručnim radnicima plutajućeg objekta i ne smatraju se pomorcima, odnosno članovima posade broda. Oni ne moraju imati pomorsko zvanje niti posjedovati pomorsku knjižicu. Izuzetno, može se prema čl.31. a Pravilnika o najmanjem broju članova posade broda za sigurnu plovidbu koju moraju imati pomorski brodovi, plutajući objekti i nepomični modobalni objekti (NN, br.63/07, 76/11, 46/13, 104/15 i 31/16) odrediti najmanji broj članova posade plutajućih objekata. Te osobe moraju imati pomorsko zvanje koje dokazuju pomorskom knjižicom u kojoj ovjeravaju plovidbenu službu (ukrcaj i iskrcaj) i možemo ih smatrati pomorcima, i to s obzirom da su zaposleni na plutajućem objektu koji se nalazi u RH, pomorcima u nacionalnoj plovidbi. Da li će plutajući terminal na Krku imati i koliko takvih osoba (s pomorskim zvanjem) ili će imati samo stručne radnike potrebno je utvrditi. Iz svega proizlazi da se potencijalni zaposlenici na plutajućem LNG terminalu na Krku, sukladno pozitivnim pomorskopravnim propisima, ne bi mogli smatrati pomorcima, odnosno članovima posade u međunarodnoj plovidbi, pa se na njih ne mogu primijeniti odredbe PZ-a kojima se regulira mirovinsko i zdravstveno osiguranje članova posade u međunarodnoj plovidbi (čl.129. i 129.a PZ-a) niti bi se mogla primijeniti odredba o posebno poreznom tretmanu iz čl.128.PZ-a. Izuzetno, ukoliko bi se prema navedenom Pravilniku utvrdilo da plutajući terminal mora imati određen broj osoba s pomorskim zvanjem, njih se može smatrati pomorcima, ali pomorcima u nacionalnoj plovidbi te bi se na njih primjenjivale odredbe propisa o porezu na dohodak koji se odnosi na pomorce u nacionalnoj plovidbi. Na stručne radnike koji ne trebaju imati pomorsku knjižicu i ne smatraju se pomorcima primjenjuje se odredbe odgovarajućih ugovora o izbjegavanju dvostrukog oporozivanja, odnosno odgovarajuće odredbe propisa o porezu na dohodak od nesamostalnog rada. S obzirom na navedeno stavak 2. trebalo bi brisati. 4. Pitanje odgovornosti vlasnika i korisnika terminala, kao i osiguranje te odgovornosti, regulirati Veliki problem predstavlja činjenica da Zakon uopće ne govori o odgovornosti vlasnika i/ili korisnika terminala. Pri tome posebno ističemo važnost njihove izvanugovorne odgovornosti, odnosno odgovornosti prema trećima. Ne treba posebno naglašavati kako djelatnost skladištenja i uplinjavanja UPP-a predstavlja opasnu djelatnost koja može izazvati nezgode s velikim štetnim posljedicama (ljudske žrtve, štete imovini i okolišu). Posebni sustavi izvanugovorne odgovornosti prema Pomorskom zakoniku primjenjuju se samo na brodove i druge plovne objekte. Odgovornost za štete prouzročene s plutajućeg objekta, u nedostatku posebnih propisa, prosuđivat će se prema općim odredbama odštetnog prava. Međutim, opravdano se nameće pitanje da li je taj sustav adekvatan za procjenu ovakvih vidova šteta? Nadalje, Zakonom bi trebalo propisati obvezno osiguranje takve

<p>odgovornosti do određenog iznosa. Na taj način omogućava se potencijalnim oštećenima podnošenje izravne tužbe protiv osiguratelja, a s druge strane osiguratelji zahtijevaju od osiguranika poštivanje svih sigurnosnih standarda, pa osiguranje ima značajnu ulogu u prevenciji šteta. Mišljenja smo da je krajnje neozbiljno donositi Zakon kojim se regulira gradnja i upotreba plutajućeg terminala za UPP-e bez reguliranja odgovornosti za štete koje mogu nastati ukrcajem, iskrcajem, uskladištenjem i uplinjavanjem UPP-a kao i osiguranja te odgovornosti. Time se sigurno ne pridonosi poboljšanju slike javnosti u odnosu na cjelokupan projekt.</p>	
<p>Vladimira PRIJEDLOG ZAKONA O TERMINALU ZA UKAPLJENI PRIRODNI PLIN S NACRTOM KONAČNOG PRIJEDLOGA ZAKONA</p> <p>Ako postoji Zakon o Koncesijama, nedavno izglasan (kolovoz 2017), Zakon o strateškim investicijskim projektima, također nedavno izglasan (2018), ako postoji Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama koji uskoro ide u javnu raspravu čemu treba raditi još jedan zakon o KONCESIJAMA na općem dobru? O izvlaštenju privatnih posjeda građana govori se u Zakonu o određivanju granica na pomorskom dobru i u Zakonu o strateškim investicijama, ide uskoro i Zakon o Otocima a Vlada šalje prijedlog još jednog zakona koji se bavi potpuno istim temama u javnu raspravu. Ovo je samo zbrka i nesigurnost, stvaranje pravnog kaosa i potpuno nepotreban zakon jer je sve što se navodi kao razlog donošenja zakona već regulirano u drugim zakonima, stoga je kontraproduktivno proizvoditi još jedan "poseban" zakon. Da li je LEX-LNG uopće usklađen sa svim zakonima koji reguliraju istu tematiku? S zakonom o zaštiti prirode i sličnim? S Ustavom? Arhuškom konvencijom? Da li je ovaj zakon usklađen sa Zakonom o domovinskoj sigurnosti? Koji je također donesen nedavno, u listopadu 2017 i koji traži sudjelovanje civilnog društva u odlučivanju o ovakvim temama?</p>	<p>Mascarelli Primljeno na znanje</p> <p>Nacrtom prijedloga Zakona uređuje se infrastruktura terminala za UPP koja je od strateškog interesa za Republiku Hrvatsku, izdavanje koncesije na pomorskom dobru za realizaciju terminala za UPP i prateće infrastrukture, kao i pravila i mjere s ciljem očuvanja sigurnosti opskrbe prirodnim plinom, a sve u skladu s pozitivnim propisima Republike Hrvatske. Također, Nacrt prijedloga Zakona uređuju pojedine specifičnosti vezane uz realizaciju terminala za UPP s obzirom da je isti u skladu s EU Direktivom 2009/73/EZ uređen Zakonom o tržištu plina (Narodne novine, broj 18/18). Pitanja zaštite okoliša i prirode nisu predmet ovoga Nacrta prijedloga Zakona, već se na sva pitanja zaštite okoliša i prirode primjenjuju odredbe propisa kojima se isto uređuje u skladu s EU Direktivama, a sukladno kojima je provedena procjena utjecaja na okoliš.</p>
<p>Milvana PRIJEDLOG ZAKONA O TERMINALU ZA UKAPLJENI PRIRODNI PLIN S NACRTOM KONAČNOG PRIJEDLOGA ZAKONA, USTAVNA OSNOVA ZA DONOŠENJE ZAKONA</p> <p>Prijedlog izmjene: Ustavna osnova za donošenje ovoga zakona sadržana je u odredbi članka 2. stavka 4. podstavka 1. i 2., članka 52. stavka 1. i 2. i članka 133 Ustava Republike Hrvatske (Narodne novine, br. 85/10 – pročišćeni tekst i 5/14 – Odluka Ustavnog suda Republike Hrvatske). Obrazloženje: Kad se poziva na odredbe Ustava osim pozivanja na Članak 2. stavk 4. podstavk 1, treba se pozvati i na podstavak 2, gdje Hrvatski Sabor ili narod neposredno, samostalno u skladu s Ustavom odlučuje o očuvanju prirodnog i kulturnog bogatstva i korištenju njime Kod pozivanja na Članak 52. stavka 2 Ustava, treba se pozvati i na stavak 1 istog članka koji kaže da su biljni i životinjski svijet i drugi dijelovi prirode od interesa za RH i da imaju njenu osobitu zaštitu. Također prema Ustavu članak 133. pravo na samoupravu ostvaruje se preko lokalnih i regionalnih predstavničkih tijela, a građani mogu neposredno sudjelovati u upravljanju lokalnim poslovima putem zborovom, referendumu i drugih oblika neposrednog odlučivanja. To su odrednice za proglašenje strateškog projekta Prijedlog zakona o terminalu za ukapljeni prirodni plin s Nacrtom konačnog prijedloga zakona donešen je zbog LNG plutajućeg terminala na otoku Krku, koji je osnovom Studije utjecaja na okoliš i Rješenja Ministarstva okoliša i energetike prihvaćen za realizaciju. Pozitivnim Rješenjem Ministarstva prihvaćena je Studija utjecaja na okoliš za plutajući LNG terminal kojoj se prikrija stvarni negativan utjecaj tehnologije otvorenog sustava uplinjavanja na prirodu i okoliš. Količina otpadne vode koja se plutajućim LNGom ispušta u Riječki zaljev iznosi 6m3/s (količina koja</p>	<p>Arko-Pijevac Odbijen</p> <p>Nacrtom prijedloga Zakona ne uređuju se predmetna pitanja već su ona uređena Ustavom RH i drugim propisima. Nacrtom prijedloga Zakona se određuju način na koji dobra od interesa RH mogu upotrebljavati i iskorištavati ovlaštenici prava na njima.</p>

<p>odgovara srednjem toku Rječine) ili 9 puta veća količina otpadne vode od svih otpadnih komunalnih i industrijskih voda u Kvarnerskom području koja iznosi ukupno 0,7 m³/s). Stoga nije usporediv utjecaj toplije vode s klorom kod rada termoelektrana s hladnom i kloriranom vodom LNGa. Otpadna voda plutajućeg LNG terminala biti će za 7-10°C niža od temperature okolne vode i sadržavati će 0,1- 0,2mg/l ostatnog klora. Ostatni klor reagira s organskom tvari i stvara štetne i toksične spojeve koji se mogu akumulirati u morskim organizmima. Kumulativni učinak hladne i klorirane vode negativno utječe na živi svijet planktonskih, bentoskih i nektonskih zajednica. Sve ove skupine organizama u jednom svom dijelu života su plankton, a u Studiji je potvrđeno da će biti štete po planktonske zajednice. Utjecaj se dalje u Studiji opravdava kao lokaliziran i trajan odnosno zanemariv. Kad neki štetan utjecaj stalno traje u točkastom izvoru i predviđenoj količini nikako se ne može smatrati zanemarivim. To je ya Riječki yaljev kao relativno zatvoren sustav značajan utjecaj s obzirom na mnoge ostale definirane točkaste izvore onečišćenja. Posebno su osjetljivi organizmi u dubljim slojevima jer tamo i žive zbog toga što ne podnose veće razlike u temperaturi. Utjecaj otpadne vode s obzirom na količinu odgovara utjecaju prijelaznih voda Rječine (2 km). Riječina kao kopnena voda ima manju gustoću od mora i širi se površinom, dok je ohlađena i klorirana otpadna voda LNG terminala veće gustoće i širi se prema morskom dnu, različito ovisno o godišnjem dobu, a u srednjem i pridnenom sloju preferira zapadni smjer širenja, do najvećih dubina Riječkog zaljeva. Problem je i u širenju hladne vode zimi prema morskom dnu gdje žive organizmi osjetljivi na promjene temperature. Problem je i u ljetnim mjesecima (ovaj je problem u Studiji preskočen) te u proljeće i jesen u dodatnom raslojavanju morske vode i otežanoj komunikaciji gornjih i pridnenih slojeva koji mogu izazvati mnoge probleme (pjenaste pojave mrtvog planktona, spuštanje na dno, mogućnost anoksije u dijelovima dna).</p>	
<p>Udruga Zelena Istra Odbijen OCJENA STANJA I OSNOVNA PITANJA KOJA SE TREBAJU UREDITI ZAKONOM, TE POSLJEDICE KOJE ĆE DONOŠENJEM ZAKONA PROISTEĆI , Ocjena stanja Jasno je da se ovaj postupak provodi samo kako bi se zadovoljila forma javnog savjetovanja i da nema nikakvog izgleda da će bilo kakva primjedba biti usvojena, bez obzira na njenu argumentiranost. Ni upozorenja na kršenje propisa koji regulira minimalno trajanje javnog savjetovanja od 30 dana, sigurni smo, nećete uvažiti. Ovog Zakona nema u Planu normativnih aktivnosti, premda ste ga mogli uvrstiti jer je vremena bilo. Objavili ste Obrazac prethodne procjene Zakona o infrastrukturi za ukapljeni prirodni plin, na koji smo reagirali - ali odgovor nismo primili, ali pravi postupak procjene učinaka propisa nije proveden. Stoga ponavljamo komentare na navedeni Obrazac : P5.3. Utvrđivanje socijalnih učinaka - učinak je u svim segmentima (pitanjima) procijenjen kao "neznatan", s čime se ne možemo složiti. S obzirom da su Općina Omišalj i Primorsko-goranska županija usvojile odluke kojima se protive izgradnji plutajućeg LNG terminala, a ovaj zakon omogućava da se projekt realizira i bez njihove suglasnosti, čime se umanjuje pravo građana na lokalnu i područnu samoupravu. Jedan od razloga zbog koji se protive tom projektu je i njegov procijenjeni značajni negativni utjecaj na turističke djelatnosti na Kvarneru. 5.5. Utvrđivanje učinaka na zaštitu okoliša. I u tom je dijelu ocijenjeno da će zakon imati u svim dijelovima neznatan učinak, što nikako ne odgovara istini. Utjecaj LNG terminala na morski okoliš može biti značajno negativan ako se koristi morska voda za uplinjavanje. Mnoge studije su dokazale značajan negativni učinak na bioraznolikost mora zbog postupka kloriranja. Negativan je i utjecaj na klimatske promjene jer se radi o fosilnom gorivu, zatim tu je i utjecaj prijevoza velikim tankerima. Stoga ovaj postupak držimo karikaturnim - deformiranom provedbom zakonom propisanih postupaka, kojom se ističe nezakonitost i politički pritisak na procedure (koje bi ih trebale biti lišene ako se žele objektivno procijeniti koristi i štete predloženog zakona)</p>	<p>Prostorno planiranje i zaštita okoliša i prirode nisu predmet Nacrta prijedloga Zakona, već su isti regulirani drugim propisima sukladno primjenjivim EU Direktivama. Nactrom prijedloga Zakona uređuje se infrastruktura terminala za UPP koja je od strateškog interesa za Republiku Hrvatsku, izdavanje koncesije na pomorskom dobru za realizaciju terminala za UPP i prateće infrastrukture, kao i pravila i mjere s ciljem očuvanja sigurnosti opskrbe prirodnim plinom, a u skladu s pozitivnim propisima Republike Hrvatske.</p>
<p>Milvana Arko-Pijevac Odbijen OCJENA STANJA I OSNOVNA PITANJA KOJA SE TREBAJU UREDITI ZAKONOM, TE POSLJEDICE KOJE ĆE DONOŠENJEM ZAKONA PROISTEĆI , Ocjena stanja Prijedlog izmjene: Projekt izgradnje Terminala za UPP na otoku Krku predviđa kopneni terminal, manjeg kapaciteta i koji koristi tehnologiju koja ne šteti okolišu i prirodi i na koju je suglasnost dala lokalna i regionalna samouprava Obrazloženje: LNG plutajući terminal nije u skladu sa Člankom 7. stavak 1 Zakonom o strateškim investicijskim</p>	<p>Projekt izgradnje Terminala za UPP na otoku Krku predviđa dvije faze izgradnje od kojih prva faza obuhvaća plutajući terminal koji bi se sastojao od broda koji bi služio za skladište i uplinjavanje ukapljenog prirodnog plina. Obje</p>

<p>projektima koji kaže Strateškim projektom smatrat će se projekt čijom se provedbom stvaraju uvjeti za zapošljavanje većeg broja osoba ovisno o vrsti i lokaciji projekta, koji znatno pridonosi razvoju ili poboljšanju uvjeta i standarda za proizvodnju proizvoda i pružanje usluga, koji uvodi i razvija nove tehnologije kojima se povećava konkurentnost i ekonomičnost u gospodarstvu ili javnom sektoru i/ili kojim se podiže ukupna razina sigurnosti i kvaliteta života građana i zaštita okoliša Studijom utjecaja na okoliš planira se zapošljavanje 20-30 osoba, što realno nije veći broj osoba jer se u turizmu zapošljava mnogo više djelatnika. U ovom kontekstu ne misli se zapošljavanje i angažman firmi u izgradnji projekta, već nova radna mjesta kod rada LNG terminala. Osim toga Studijom plutajućeg LNG terminala i korištenjem otvorenog sustava uplinjavanja dolazi do štetnog utjecaja na okoliš i prirodu što nije u skladu s člankom 7, stavak 1 Zakona o strateškim investicijskim projektima RH i točkama (28), (30), Uredbom (EU) br. 347/2013 Članak jer je planirana tehnologija štetna po okoliš i ugrožena je sigurnost i kvaliteta života lokalnog stanovništva Odlukom br. 1364/2006/EZ Europskog parlamenta i Vijeća EU utvrđuju se smjernice za transeuropske energetske mreže (TEN-E). Ciljevi tih smjernica su poduprijeti uspostavu unutarnjeg energetskog tržišta Unije poticanjem racionalnije proizvodnje, prijevoza, distribucije i korištenja energetskih resursa, smanjiti izoliranost područja s otežanim uvjetima gospodarenja i otočnih područja, osigurati i diversificirati energetske opskrbe, izvore i pravce Unije, uključujući i suradnju s trećim zemljama, te doprinijeti održivom razvoju i zaštiti okoliša. Projekti s negativnim utjecajem na okoliš, zbog prevladavajućeg javnog interesa, trebali bi dobiti odobrenje kada su zadovoljeni svi uvjeti na temelju Direktive Vijeća 92/43/EEZ od 21. svibnja 1992. o očuvanju prirodnih staništa i divlje faune i flore i Direktive 2000/60/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2000. o uspostavi okvira za djelovanje Zajednice u području vodne politike.</p>	<p>faze prilikom realizacije moraju biti u skladu s prostornim planovima sukladno propisu kojim se uređuje prostorno uređenje, te moraju biti u skladu sa zahtjevima zaštite okoliša i prirode sukladno propisima kojima se uređuje zaštita okoliša i prirode. Prostorno planiranje i zaštita okoliša i prirode nisu predmet Nacrta prijedloga Zakona, već su isti regulirani drugim propisima sukladno primjenjivim EU Direktivama.</p>
<p>Luka OCJENA STANJA I OSNOVNA PITANJA KOJA SE TREBAJU UREDITI ZAKONOM, TE POSLJEDICE KOJE ČE DONOŠENJEM ZAKONA PROISTEĆI , Ocjena stanja Kad se govori o potrebi energetske diversifikacije valja napomenuti kako je u potrošnji u RH prirodni plin već zastupljen podjednako kao ostali fosilni izvori, dok su obnovljivi izvori energije izrazito podzastupljeni. Prema Direktivi 2009/28/EZ o poticanju uporabe energije iz obnovljivih izvora, Republika Hrvatska se obvezala povećati ukupni udio obnovljivih izvora energije. Za očekivati je da će se u budućnosti pravni pritisci EU prema korištenju OIE samo povećati. Ovaj zakon omogućit će apropijaciju prirodnog plina koji dugoročno gledano neće biti održivo rješenje. Ako se izgradi, usporedno će se morati ulagati u Obnovljive izvore energije, dakle financijski je isplativije odmah ulagati u prihvatljivije izvore (u toj regiji svakako solarne) energije.</p>	<p>Gudek Primljeno na znanje U energetske tranziciji do 2050. koristiti će se sve energetske opcije i implementirati nove tehnologije te će navedeno biti obuhvaćeno novom strategijom energetskog razvoja Republike Hrvatske, a u kojoj će s aspekta sigurnosti opskrbe i UPP terminal imati svoju ulogu.</p>
<p>Šime OCJENA STANJA I OSNOVNA PITANJA KOJA SE TREBAJU UREDITI ZAKONOM, TE POSLJEDICE KOJE ČE DONOŠENJEM ZAKONA PROISTEĆI , Ocjena stanja (NAPOMENA: ovom komentaru nije mjesto ovdje nego je ovdje završio zbog neke greške. Komentar nije moguće potpuno obrisati pa sam ga ostavio ovdje ali i ponovio na ispravnom mjestu, na samom početku PRIJEDLOGA ZAKONA O TERMINALU ZA UKAPLJENI PRIRODNI PLIN S NACRTOM KONAČNOG PRIJEDLOGA ZAKONA). Smatram da treba odustati od projekta zbog sljedećih razloga: 1. Korištenje mora za uplinjavanje UPP-a (uz posljedično hlađenje mora i korištenje slobodnog klora protiv obraštaja) bi dovelo do ekološke katastrofe na Kvarneru a i šire 2. Utjecaj buke je štetan za dupine i ostale morske životinje i lokalno stanovništvo. 3. Svjetlosno onečišćenje je štetno, jer ono onemogućava navigaciju ptica i drugih životinja i remeti san. 4. Lokalno stanovništvo bi imalo zanemarive koristi od projekta i što se tiče zapošljavanja i što se tiče prihoda. 5. Došlo bi do štetnih posljedica za postojeće gospodarske grane, kao što je turizam. 6. Projekt nije opravdan jer ne postoje zainteresirani kupci. Nema potrebe da se uvozi plin kad već postoji dovoljno jeftinijeg plina iz Rusije. 7. Treba uzeti u obzir protivljenje lokalnog stanovništva ali i onog iz šire regije. 8. Čak i da terminal za UPP nije štetan za lokalni okoliš, s obzirom da će se uvoziti plin iz dalekih zemalja, treba imati na umu da se uništava priroda, posebice ako se koristi hidrauličko frakturiranje, i da se zemlja često nasilno otima od starosjedilačkih naroda Sjeverne Amerike i Australije. Ako se terminal za UPP ipak izgradi, treba izbjegavati da se</p>	<p>Validžić Primljeno na znanje Nacrtom prijedloga Zakona uređuje se infrastruktura terminala za UPP koja je od strateškog interesa za Republiku Hrvatsku, izdavanje koncesije na pomorskom dobru za realizaciju terminala za UPP i prateće infrastrukture, kao i pravila i mjere s ciljem očuvanja sigurnosti opskrbe prirodnim plinom, a sve u skladu s pozitivnim propisima Republike Hrvatske. Pitanja zaštite okoliša i prirode nisu predmet ovoga Nacrta prijedloga Zakona, već se na sva pitanja zaštite okoliša i prirode primjenjuju odredbe propisa kojima se isto uređuje u skladu s EU Direktivama, a sukladno kojima je provedena procjena utjecaja na okoliš.</p>

<p>plin uvozi iz tih zemalja. U Europi se plin vadi na način koji je koliko-toliko prihvatljiv s ekološkog i društvenog stajališta. 9. Zbog ograničenih zaliha plina a i zbog klimatskih promjena bi trebalo odustati od plina i drugih fosilnih goriva i ići prema održivoj budućnosti. Odličan izbor su fotonaponske ćelije na zgradama (uz skladištenje energije u akumulatorima i/ili u obliku vodika) jer zbog vjetroturbina stradaju ptice, zbog biogoriva se koristi poljoprivredna zemlja koju bi trebalo koristiti za hranu, a zbog biomase dolazi do uništavanja šuma i istrebljenja biljnih i životinjskih vrsta. SAŽETAK: Projekt pod nazivom Terminal za UPP na otoku Krku (izgradnja prihvatnog terminala za ukapljeni prirodni plin na otoku Krku) je štetan i na lokalnoj razini ali i u dalekim zemljama u kojima se plin vadi.</p>	
<p>Milvana OCJENA STANJA I OSNOVNA PITANJA KOJA SE TREBAJU UREDITI ZAKONOM, TE POSLJEDICE KOJE ĆE DONOŠENJEM ZAKONA PROISTEĆI, Osnovna pitanja koja se uređuju Zakonom Prijedlog izmjene: Nacrtom prijedloga Zakona uređuje se infrastruktura terminala za ukapljeni prirodni plin (dalje u tekstu: UPP) koja je od strateškog interesa za Republiku Hrvatsku, što podrazumijeva upotrebu tehnologije koja ne šteti okolišu i na koju je suglasnost dala lokalna i regionalna uprava. Obrazloženje Projekt od strateškog interesa može biti jedino onaj gdje su zadovoljene koristi lokalne, regionalne i državne uprave i koji ne šteti okolišu osnovom potpisanih konvencija RH, a koje apostrofiraju zaštitu prirode i okoliša i održivi razvoj. Stoga predviđeni plutajući LNG terminal ne može biti i strateški interes jer mu se protivi lokalna i regionalna uprava i što šteti prirodi i okolišu. Strateški projekt ne može biti onaj koji donosi korist samo određenim energetske lobijima i stranim investitorima, a ide na štetu građana i lokalne zajednice. U osnovnim pitanjima infrastrukture treba naglasiti i odabir tehnologije koja ne šteti okolišu te je bitno dodati da infrastruktura podrazumijeva tehnologiju koja ne šteti okolišu (zatvoreni sustav tehnologije) Energetski i klimatski ciljevi i strategije EU orjentirani su na posvećenost daljnjem smanjenju emisija stakleničkih plinova, postavljanje cilja smanjenja od 40 % do 2030. u odnosu na razine iz 1990. uz cilj postizanja udjela potrošnje energije iz obnovljivih izvora od najmanje do 27 % Isto tako energetske i klimatske ciljevi trebaju biti održivi i uvažavati postizanje ravnoteže između gospodarskih, socijalnih i okolišnih zahtjeva. U ovom Zakonu sasvim nedostaju smjernice održivog razvoja u smislu očuvanja okoliša i odabira tehnologije koja ne šteti okolišu. Također nije prihvatljivo da se javno u medijima, naglašava ekološka korist u smislu smanjenja stakleničkih plinova i povoljnog utjecaja na okoliš, a da se u cilju veće profitabilnosti koristi tehnologija koja šteti morskome okolišu i prirodi. Ne može se šteta po jedan ekosustav (more) opravdati povoljnijim utjecajem na drugi ekosustav (kopno). U strateškim projektima trebaju svi imati koristi lokalno stanovništvo, očuvanje okoliša i prirode, država, a ne samo određeni energetske lobiji i uz to strane energetske kompanije. I po tom pitanju Prijedlog zakona o terminalu za ukapljeni prirodni plin s nacrtom konačnog prijedloga zakona nije u skladu sa Zakonom o strateškim investicijama i Uredbama EU.</p>	<p>Arko-Pijevac Odbijen Pitanja zaštite okoliša i prirode nisu predmet ovoga Nacrta prijedloga Zakona, već se na sva pitanja zaštite okoliša i prirode primjenjuju odredbe propisa kojima se isto uređuje u skladu s EU Direktivama, a sukladno kojima je provedena procjena utjecaja na okoliš.</p>
<p>Milvana OCJENA STANJA I OSNOVNA PITANJA KOJA SE TREBAJU UREDITI ZAKONOM, TE POSLJEDICE KOJE ĆE DONOŠENJEM ZAKONA PROISTEĆI, Posljedice koje će donošenjem Zakona proisteći Prijedlog izmjene: Donošenjem Nacrta prijedloga Zakona omogućiti će se realizacija strateškog projekta izgradnje kopnenog terminala za UPP u skladu s Ustavom, potpisanim konvencijama i zakonima koji apostrofiraju zaštitu prirode i okoliša s zacrtanim rokovima. Obrazloženje Ovaj Zakon treba biti u skladu s Ustavom i Zakonom o strateškim investicijama RH kao i Uredbama EU, a predviđena realizacija plutajućeg LNG terminala čiju je Studiju utjecaja na okoliš Ministarstvo energetike ocijenilo pozitivno nije sukladno spomenutim pravnim dokumentima i preferira profit nad ostalim ustavnim pravima te će se posljedice donošenja Zakona odraziti na ekološke vrijednosti, te demokratska i socijalna prava građana odnosno lokalne i regionalne zajednice</p>	<p>Arko-Pijevac Djelomično prihvaćen Prijedlog je ugrađen u Nacrt prijedloga Zakona uključujući obje faze realizacije UPP terminala.</p>
<p>Milvana PRIJEDLOG ZAKONA O TERMINALU ZA UKAPLJENI PRIRODNI PLIN S NACRTOM KONAČNOG PRIJEDLOGA ZAKONA, OCJENA I IZVORI POTREBNIH SREDSTAVA ZA PROVOĐENJE ZAKONA</p>	<p>Arko-Pijevac Djelomično prihvaćen Prijedlog je ugrađen u Nacrt prijedloga Zakona uključujući obje faze realizacije UPP terminala.</p>

<p>Prijedlog izmjene: Razlozi za donošenje Nacrta prijedloga Zakona po hitnom postupku jesu osobito opravdani državni razlozi i razlozi lokalne i regionalne samouprave da se osiguraju pretpostavke za realizaciju terminala za UPP u skladu s ustavnim pravima, potpisanim konvencijama o zaštiti prirode i okoliša i rokovima realizacije i omogući izgradnja kopnenog UPP terminala. Obrazloženje Razlozi za hitan postupak strateškog projekta treba biti od koristi za državu, lokalnu i regionalnu upravu i ne smije štetiti okolišu i prirodi. U protivnom se ne radi o Strateškom projektu.</p>	
<p>DOOR PRIJEDLOG ZAKONA O TERMINALU ZA UKAPLJENI PRIRODNI PLIN S NACRTOM KONAČNOG PRIJEDLOGA ZAKONA, OCJENA I IZVORI POTREBNIH SREDSTAVA ZA PROVOĐENJE ZAKONA Nacrt prijedloga se na provodi; ali pretpostavljamo da će za provedbu Zakona vjerojatno trebati osigurati neka sredstva.</p>	<p>Primljeno na znanje Za provedbu Nacrta prijedloga Zakona nije potrebno osigurati sredstva u državnom proračunu.</p>
<p>Milvana PRIJEDLOG ZAKONA O TERMINALU ZA UKAPLJENI PRIRODNI PLIN S NACRTOM KONAČNOG PRIJEDLOGA ZAKONA, IV. OBRAZLOŽENJE PRIJEDLOGA ZA DONOŠENJE ZAKONA PO HITNOM Prijedlog izmjene: Razlozi za donošenje Nacrta prijedloga Zakona po hitnom postupku jesu osobito opravdani državni razlozi i razlozi lokalne i regionalne samouprave da se osiguraju pretpostavke za realizaciju terminala za UPP u skladu s ustavnim pravima, potpisanim konvencijama o zaštiti prirode i okoliša i rokovima realizacije i omogući izgradnja kopnenog UPP terminala. Obrazloženje Razlozi za hitan postupak strateškog projekta treba biti od koristi za državu, lokalnu i regionalnu upravu i ne smije štetiti okolišu i prirodi. U protivnom se ne radi o Strateškom projektu i nije potreban hitni postupak donošenja Zakona.</p>	<p>Arko-Pijevac Djelomično prihvaćen Prijedlog je ugrađen u Nacrt prijedloga Zakona uključujući obje faze realizacije UPP terminala.</p>
<p>DOOR PRIJEDLOG ZAKONA O TERMINALU ZA UKAPLJENI PRIRODNI PLIN S NACRTOM KONAČNOG PRIJEDLOGA ZAKONA, POSTUPKU Nije objašnjeno koji su to osobito opravdani državni razlozi; tj zašto je nužno da se realizira?</p>	<p>Prihvaćen Dodatno pojašnjeno sukladno komentaru. Realizacija UPP terminala je neophodna za osiguranje sigurnosti opskrbe Republike Hrvatske putem alternativnog dobavnog pravca.</p>
<p>Primorsko-goranska I. OPĆE ODREDBE, Predmet • članak 1. (Predmet Zakona) □ ne postoji razlog da se baš Luka Rijeka odredi kao posebna pozicija za opskrbu UPP, jer je NOP za alternativna goriva odredio i druge luke, iako je Rijeka prva po rokovima</p>	<p>županija Zakona Primljeno na znanje Razlog je blizina odnosno mogućnost povezivanja terminala za UPP s mjestom opskrbe u luci Rijeka, a što će svakako doprinijeti planiranoj realizaciji mjesta opskrbe UPP-om u luci Rijeka te imati za rezultat veće koristi za lokalnu zajednicu.</p>
<p>Milvana I. OPĆE ODREDBE, Predmet Prijedlog izmjene: Ovim se Zakonom utvrđuje interes Republike Hrvatske, uređuje se supsidijarna primjena propisa, infrastruktura kopnenog terminala za ukapljeni prirodni plin s korištenjem zatvorenog kruga uplinjavanja (dalje u tekstu: UPP) koja je od strateškog interesa za Republiku Hrvatsku.....pravila i mjere prilikom realizacije kopnenog terminala za UPP s ciljem očuvanja sigurnosti, zaštite prirode i okoliša i opskrbe prirodnim plinom i transparentnost podataka te se određuje investitor odnosno nositelj investicije projekta kopnenog UPP terminala na otoku Krku Obrazloženje Potrebno je naglasiti infrastukturu i tip terminala za koji je donešena suglasnost s lokalnom i regionalnom upravom (supsidijarna primjena propisa), a to je kopneni terminal manjeg kapaciteta. Primjer provođenja projekta plutajućeg LNG terminala s otvorenim sustavom uplinjavanja ne provodi supsidijarnu primjenu propisa, i samim time ne može biti projekt od strateškog interesa ili se projekt mora izmijeniti u suglasnosti s lokalnom zajednicom i zakonima zaštite okoliša i prirode.</p>	<p>Arko-Pijevac Zakona Odbijen Projekt izgradnje Terminala za UPP na otoku Krku predviđa dvije faze izgradnje od kojih prva faza obuhvaća plutajući terminal koji bi se sastojao od broda koji bi služio za skladište i uplinjavanje ukapljenog prirodnog plina, dok je druga faza kopneni terminal. Obje faze prilikom realizacije moraju biti u skladu sa zahtjevima zaštite okoliša i prirode sukladno propisima kojima se uređuje zaštita okoliša i prirode. Zaštita okoliša i prirode nisu predmet</p>

<p>Prijedlog zakona o terminalu za ukapljeni prirodni plin s nacrtom konačnog prijedloga zakona nije u skladu s člankom 5 stavcima 1., 2., 6, 7, Zakona o strateškim investicijskim projektima Republike Hrvatske NN29/18; Člankom 7. stavak 1, Članak 9. stavak 3. te se osnovom toga ne može smatrati strateškim projektom Činjenica je da se lokalna i regionalna zajednica protive provedbi plutajućeg LNG terminala s korištenjem tehnologije otvorenog sustava uplinjavanja. Samo provedbom zahtjeva lokalne zajednice ovaj projekt može biti od strateškog interesa inače je samo u interesu određenih interesnih lobija i šteti interesima lokalne zajednice Provođenje ovog Zakona u koliziji je Ustavom RH, uredbama EU o strateškim projektima kao i očuvanju okoliša i bioraznolikosti. Lokalna zajednica sasvim je isključena iz odlučivanja i pregovora.</p>	<p>Nacrta prijedloga Zakona, već su isti regulirani drugim propisima sukladno primjenjivim EU Direktivama.</p>
<p>Milvana I. OPĆE ODREDBE, Primjena Prijedlog izmjene i dopune: (6) Na pitanja zaštite prirode i okoliša te održivog razvoja primjenjuju se odredbe propisa kojima se uređuje zaštita prirode i okoliša, i održivi razvoj. (7) Pitanja lociranja terminala trebaju biti usklađena s prostornim planovima lokalne i regionalne uprava Arko-Pijevac Djelomično prihvaćen S obzirom da je prostorno planiranje na svim razinama uređeno Zakonom o prostornom uređenju isto je dodano na način da se sukladno motehničkim pravilima propisalo da se na pitanja prostornog planiranja primjenjuju odredbe propisa kojim se uređuje prostorno uređenje.</p>	
<p>Primorsko-goranska I. OPĆE ODREDBE, Definicije • članak 3. (Definicija pojmova) • 2. Terminal za UPP znači i terminal koji se koristi za ukapljivanje prirodnog plina?? – to ne postoji u RH niti se planira</p>	<p>županija Odbijen Definicija terminala za UPP uređena je Zakonom o tržištu plina (Narodne novine, broj 18/18) te je u isti u potpunosti prenesena iz EU Direktive 2009/73/EZ.</p>
<p>Milvana I. OPĆE ODREDBE, Interes Republike Prijedlog izmjene: Strateški projekt podrazumijeva i interes lokalne i regionalne zajednice te se u članku 4. podstavcima 1., 2,3,4, i 5 treba istaknuti kopneni terminal za UPP Arko-Pijevac Odbijen Nacrtom prijedloga Zakona uređuje se interes izgradnje UPP terminala od strane Republike Hrvatske te se određuje investitor koji će u ime i za račun Republike Hrvatske pokrenuti postupak izvlaštenja, a kako bi se sukladno propisima kojima se uređuje izvlaštenje isto bilo u mogućnosti pokrenuti.</p>	
<p>Milvana II. PROJEKT UPP TERMINALA NA OTOKU KRKU, Infrastruktura i mjesto za opskrbu UPP-om Prijedlog izmjene: (1) Infrastruktura terminala za kopneni UPP na otoku Krku uključuje sljedeće Arko-Pijevac Odbijen Pitanja zaštite okoliša i prirode nisu predmet ovoga Nacrta prijedloga Zakona, već se na sva pitanja zaštite okoliša i prirode primjenjuju odredbe propisa kojima se isto uređuje u skladu s EU Direktivama, a sukladno kojima je provedena procjena utjecaja na okoliš.</p>	
<p>Primorsko-goranska</p>	<p>županija Primljeno na znanje</p>

<p>II. PROJEKT UPP TERMINALA NA OTOKU KRKU, Infrastruktura i mjesto za opskrbu UPP-om • članak 5. (Infrastruktura) □ Zakon se primjenjuje i na energane, na kemijska postrojenja, plinovode, dalekovode itd., znači na veliki dio sustava koji i nema direktne veze s terminalom</p>	<p>Navedena infrastruktura je dio terminala za UPP, posebice uzimajući u obzir drugu fazu realizacije projekta odnosno izgradnje kopnenog terminala za UPP.</p>
<p>Primorsko-goranska županija II. PROJEKT UPP TERMINALA NA OTOKU KRKU, Investitor • članak 6. (Investitor) □ ad nomine je određen investitor LNG HRVATSKA d.o.o. □ Zakonom se ne garantira vlasnička struktura terminala što znači da može biti privatiziran, a jednim dobrim dijelom i hoće već prije početka izgradnje</p>	<p>Primljeno na znanje Nacrtom prijedloga Zakona utvrđuje se investitor koji će u ime Republike Hrvatske realizirati projekt.</p>
<p>Milvana Arko-Pijevac II. PROJEKT UPP TERMINALA NA OTOKU KRKU, Investitor Prijedlog izmjene: (2) Investitor će realizirati projekt UPP terminala na otoku Krku kroz: 1. izgradnju kopnenog terminala za UPP 2. izgradnju mjesta za opskrbu UPP-om u Luci Rijeka. Obrazloženje: Plutajući terminal za UPPne može biti strateški projekt zbog štete po okoliš, te u Nacrtu zakona treba istaknuti isključivo kopneni terminal Studijom utjecaja na okoliš UPP plutajućeg terminala na otoku Krku planira se u radu tehnologija otvorenog sustava, koja je štetna po okoliš i prirodu i time u suprotnosti s Ustavom i smjernicama EU o energetske projekta i svim zakonima koji apostrofiraju zaštitu prirode i okoliša.</p>	<p>Odbijen Pitanja zaštite okoliša i prirode nisu predmet ovoga Nacrta prijedloga Zakona, već se na sva pitanja zaštite okoliša i prirode primjenjuju odredbe propisa kojima se isto uređuje u skladu s EU Direktivama, a sukladno kojima je provedena procjena utjecaja na okoliš.</p>
<p>Milvana Arko-Pijevac II. PROJEKT UPP TERMINALA NA OTOKU KRKU, Koncesija na pomorskom dobru Komentar: Prema Zakonu o strateškim investicijama lokacija za plutajući terminal mora biti usklađen s prostornim planovima lokalne i regionalne samouprave</p>	<p>Primljeno na znanje Ukoliko projekt nije u skladu s prostornim planovima za isti se neće moći ishoditi potrebne dozvole, stoga isti mora biti predviđen prostornim planovima sukladno propisu kojim se uređuje prostorno planiranje.</p>
<p>Primorsko-goranska županija II. PROJEKT UPP TERMINALA NA OTOKU KRKU, Koncesija na pomorskom dobru • članak 7. (Koncesija na pomorskom dobru) □ Vlada RH, uz suglasnost Hrvatskog sabora, IZRAVNO daje koncesiju na pomorskom dobru u svrhu izgradnje i gospodarskog korištenja luke posebne namjene – industrijske luke – terminal za UPP, Omišalj, otok Krk, na djelu k.o. Omišalj-Njivice; □ specijalni propis u RH za pitanje koncesija za luke posebne namjene je Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama (članak 80.-82.) □ u postupku davanja koncesije za gospodarsko korištenje luke posebne namjene propisano je da se provodi javno prikupljanje ponuda što je ovim prijedlogom derogirano obzirom je koncesija izravno samim zakonom dodijeljena unaprijed određenom gospodarskom subjektu □ već je unaprijed određeno da će INVESTITOR dati u potkoncesiju lučke djelatnosti.</p>	<p>Primljeno na znanje Nacrtom prijedloga Zakona uređuje se izdavanje koncesije na pomorskom dobru za realizaciju terminala za UPP investitoru koji će u ime Republike Hrvatske realizirati projekt izgradnje UPP terminala, a koji je od strateškog interesa. Izdavanje koncesije koje se propisuje Nacrtom prijedloga Zakona je usklađeno s pozitivnim propisima Republike Hrvatske.</p>
<p>DOOR II. PROJEKT UPP TERMINALA NA OTOKU KRKU, Koncesija na pomorskom dobru Dosta pravopisnih pogrešaka (hrvatska malim slovom, neispravne jedinice npr. MhW?)</p>	<p>Prihvaćen Ispravljeno sukladno komentaru.</p>
<p>DOOR II. PROJEKT UPP TERMINALA NA OTOKU KRKU, Koncesija na pomorskom dobru Izravan način dodjele koncesije za luku posebne namjene protivan je Zakonu o pomorskom dobru i morskim lukama, tj. načinu raspolaganja pomorskim dobrom, Koncesija na zahtjev isključivo je moguća kod gospodarskog korištenja dobra, što bi podrazumijevalo sasvim drugačiju konstrukciju prijave.</p>	<p>Odbijen Nacrtom prijedloga Zakona uređuje se izdavanje koncesije na pomorskom dobru za realizaciju terminala za UPP investitoru koji će u ime Republike Hrvatske realizirati projekt izgradnje UPP terminala, a koji je od strateškog interesa. Izdavanje koncesije koje</p>

	se propisuje Nacrtom prijedloga Zakona je usklađeno s pozitivnim propisima Republike Hrvatske.
DOOR II. PROJEKT UPP TERMINALA NA OTOKU KRKU, Pomorski objekti za prihvat, iskrcaj, skladištenje i uplinjavanje UPP-a Izuzeće od poreza na dohodak nije ničim opravdano, osim komercijalnom neodrživosti, što se naslućuje iz čl. 10	Primljeno na znanje Nacrtom prijedloga Zakona određeno je da brod (FSRU) mora ploviti pod hrvatskom zastavom, kao i obvezna osiguranja i oslobođenje od plaćanja poreza na dohodak osoba ukrcanih na pomorske objekte, a kako bi se potaknulo odnosno osiguralo zapošljavanje hrvatskih pomoraca na pomorskom objektu s obzirom da su naši pomorci u međunarodnim vodama oslobođeni navedenih poreza.
Milvana II. PROJEKT UPP TERMINALA NA OTOKU KRKU, Pomorski objekti za prihvat, iskrcaj, skladištenje i uplinjavanje UPP-a Prijedlog izmjene: Članak 8. stavak 1- brisati Arko-Pijevac II. PROJEKT UPP TERMINALA NA OTOKU KRKU, Pomorski objekti za prihvat, iskrcaj, skladištenje i uplinjavanje UPP-a Prijedlog izmjene: Članak 8. stavak 1- brisati Odbijen Pitanja zaštite okoliša i prirode nisu predmet ovoga Nacrta prijedloga Zakona, već se na sva pitanja zaštite okoliša i prirode primjenjuju odredbe propisa kojima se isto uređuje u skladu s EU Direktivama, a sukladno kojima je provedena procjena utjecaja na okoliš.	Odbijen Pitanja zaštite okoliša i prirode nisu predmet ovoga Nacrta prijedloga Zakona, već se na sva pitanja zaštite okoliša i prirode primjenjuju odredbe propisa kojima se isto uređuje u skladu s EU Direktivama, a sukladno kojima je provedena procjena utjecaja na okoliš.
Primorsko-goranska II. PROJEKT UPP TERMINALA NA OTOKU KRKU, Izvlaštenje nekretnina • članak 9. (Izvlaštenje nekretnina) <input type="checkbox"/> utvrđen interes RH za izvlaštenje nekretnina <input type="checkbox"/> „investitor“ LNG HRVATSKA d.o.o. prijedlog za izvlaštenje podnosi u ime i za račun RH <input type="checkbox"/> navedeno u koliziji sa Zakonom o izvlaštenju i određivanju naknade jer se rješenje o izvlaštenju donosi u ime i za račun Republike Hrvatske, a u konkretnom slučaju investitor LNG HRVATSKA d.o.o. nije središnje tijelo državne uprave da bi postupalo u ime i za račun Republike Hrvatske županija Odbijen	Odbijen Predmetno je usklađeno s propisima kojima se uređuje izvlaštenje.
INA II. PROJEKT UPP TERMINALA NA OTOKU KRKU, Preventivne mjere za sigurnost opskrbe Članak 10. stavak (3) Predložimo dodatno pojasniti i razmotriti učinak članka 10. stavka (3) na opskrbljivače odnosno krajnje korisnike. Predložena mjera bi mogla dovesti do promjena cijene plina opskrbljivačima u konačnici i krajnjim korisnicima jer bi se naknada najvjerojatnije odrazila na tarife za transport plina s obzirom da operator transportnog sustava određuje naknadu na godišnjoj razini ovisno o zakupljenosti kapaciteta terminala za UPP. Industrija nafte d.d. Prihvaćen	Prihvaćen Predmetno će se dodatno raspisati u samome članku. Primljeno na znanje – Nacrtom prijedloga Zakona uređuje se naknada za sigurnost opskrbe sukladno Uredbi (EU) 2017/1938 kojom se određuju obveze država članica da implementiraju između ostalih i preventivne mjere za sigurnost opskrbe. Navedena naknada neće utjecati na cijenu plina u Republici Hrvatskoj prema krajnjim kupcima, već će se ista određivati na godišnjoj razini od strane Hrvatske energetske regulatorne agencije u okviru postojećih tarifa za transport odnosno, troška usluge transporta plina.

<p>Milvana II. PROJEKT UPP TERMINALA NA OTOKU KRKU, Preventivne mjere za sigurnost opskrbe Prijedlog dopune: (6) Sukladno s Uredbom (EU) br. 347/2013 trebaju biti odabrane tehnologije i poduzet mjere očuvanja prirode i okoliša u svim planiranim radovima koji uključuju putove i izvore opskrbe prirodnim plinom. Obrazloženje Izvedba projekta mora biti usklađena s regulativama EU, a tiču se zaštite prirode i okoliša</p>	<p>Arko-Pijevac Odbijen Pitanja zaštite okoliša i prirode nisu predmet ovoga Nacrta prijedloga Zakona, već se na sva pitanja zaštite okoliša i prirode primjenjuju odredbe propisa kojima se isto uređuje u skladu s EU Direktivama, a sukladno kojima je provedena procjena utjecaja na okoliš.</p>
<p>Primorsko-goranska II. PROJEKT UPP TERMINALA NA OTOKU KRKU, Preventivne mjere za sigurnost opskrbe • članak 10. (Preventivne mjere za sigurnost opskrbe) □ HERA će odrediti visinu i način prikupljanja naknade za sigurnost opskrbe, s ciljem da nadoknadi operateru Terminala manje prihode zbog manjeg zakupa - to znači da će cijena plina biti veća da bi terminal bio rentabilan, u krajnjem slučaju pokrivat će se troškovi i privatnim firmama u vlasništvu terminala.</p>	<p>županija Primljeno na znanje Nacrtom prijedloga Zakona uređuje se naknada za sigurnost opskrbe sukladno Uredbi (EU) 2017/1938 kojom se određuju obveze država članica da implementiraju između ostalih i preventivne mjere za sigurnost opskrbe. Navedena naknada neće utjecati na cijenu plina u Republici Hrvatskoj prema krajnjim kupcima, već će se ista određivati na godišnjoj razini od strane Hrvatske energetske regulatorne agencije u okviru postojećih tarifa za transport odnosno, troška usluge transporta plina.</p>
<p>DOOR II. PROJEKT UPP TERMINALA NA OTOKU KRKU, Preventivne mjere za sigurnost opskrbe Ako je zakupljeni kapacitet malen, ova odredba omogućuje da Agencija prikuplja naknadu. Time se poslovni rizik prebacuje s LNG HRvatska, ali nije jasno na koga. Agencija može odlukom propisati npr. Na sve kupce plina u RH</p>	<p>Primljeno na znanje Nacrtom prijedloga Zakona uređuje se naknada za sigurnost opskrbe sukladno Uredbi (EU) 2017/1938 kojom se određuju obveze država članica da implementiraju između ostalih i preventivne mjere za sigurnost opskrbe. Navedena naknada neće utjecati na cijenu plina u Republici Hrvatskoj prema krajnjim kupcima, već će se ista određivati na godišnjoj razini od strane Hrvatske energetske regulatorne agencije u okviru postojećih tarifa za transport odnosno, troška usluge transporta plina.</p>
<p>DOOR KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O TERMINALU ZA UKAPLJENI PRIRODNI PLIN, IV. PRIJELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE Nema nikakvih odredbi o odgovornosti operatera za okoliš/štetu i sl.</p>	<p>Primljeno na znanje Pitanja zaštite okoliša i prirode nisu predmet ovoga Nacrta prijedloga Zakona, već se na sva pitanja zaštite okoliša i prirode primjenjuju odredbe propisa kojima se isto uređuje u skladu s EU Direktivama, a sukladno kojima je provedena procjena utjecaja na okoliš.</p>

