



HUP

Hrvatska udruga poslodavaca

Bilješka za urednike - HUP Koordinacija javno linijskih prijevoznika

Dodatak 1 - Rast troškova od posljednje promjene limita

Vlada je za školsku godinu 2022./2023. povećala najviše iznose koji služe kao osnovica za sufinanciranje mjesečnih autobusnih karata. Isti nominalni iznosi vrijede i u odluci za 2026./2027. U međuvremenu porasli su opće cijene, zakonski minimum troška rada i cijena eurodizela u uspoređenim službenim presjecima. [1–3, 7]

Pokazatelj	Polazište i posljednji podatak	Promjena
Najviša osnovica državnog sufinanciranja	2022./2023. → 2026./2027. isti iznosi	0 %
Opći indeks potrošačkih cijena	Kolovoz 2022. → kolovoz 2026.	+19,0 %
Minimalna bruto plaća	2022.: 622,14 € → 2026.: 1.050,00 €	+68,8 %
Maloprodajna cijena eurodizela uz mjere*	22. 9. 2025.: 1,36 €/l → 22. 9. 2026.: 1,91 €/l	+40,4 %

* Rast od 40,4 % uspoređuje cijene na crpki. U rujnu 2025. prijevoznik je mogao ostvariti povrat trošarine i nadoknadu troška dizela, a od travnja 2026. trošarina po osnovi povrata trošarine nije moguća jer je država trošarinu ukinula poradi cijene goriva. Prijevoznici navode da zbog regulacije cijene izostaju i raniji ugovoreni rabati. Zato njihov stvarni rast troška goriva može biti veći od 40,4 %; točan iznos treba potvrditi računima i ostvarenim nadoknadama. [9]

Indeks potrošačkih cijena izračunat je ulančavanjem godišnjih promjena za kolovoz 2023., 2024., 2025. i 2026. (7,8 %, 1,8 %, 4,1 % i 4,2 %). Pokazatelji ne zamjenjuju analizu stvarnih troškova pojedinog prijevoznika. [2–3]

Što poskupljenje karte od 30 posto znači za roditelje

Ako je postojeća cijena mjesečne karte jednaka propisanoj osnovici, država pokriva 75 posto, a županija ili JLS dosad je pokrivala preostalih 25 posto, tada uz nepromijenjene javne uplate cijelo poskupljenje od 30 posto postaje novi trošak obitelji. [1]

Duljina relacije	Osnovica u 2026./2027.	Dodatak uz rast 30 %
više od 5 do 10 km	87,46 €	26,24 €
više od 10 do 20 km	126,35 €	37,91 €
više od 20 do 30 km	155,42 €	46,63 €
više od 30 do 40 km	184,62 €	55,39 €
više od 40 do 50 km	213,68 €	64,10 €
više od 50 km	252,57 €	75,77 €

To je scenarij, ne iznos koji bi plaćao svaki učenik: stvarni trošak ovisi o cijeni karte, drugim granicama iz Vladine odluke te o tome hoće li županija ili JLS povećati svoj doprinos.

Središnji ured Zagreb: Radnička cesta 37a, 10000 Zagreb, tel: 01 4897 555, fax: 01 48 97 556, e-mail: hup@hup.hr, www.hup.hr
Privredna banka Zagreb d.d. IBAN: HR9223400091100151718, Erste&Steiermärkische Bank d.d. IBAN: HR0524020061101157712
matični broj: 00410128, OIB: 80978339255

Podružnica Osijek: Vukovarska ul. 31 (Eurodom, IV. kat), 31000 Osijek, tel: 031 370-074, e-mail: hup-osijek@hup.hr

Podružnica Rijeka: Dolac 8/II, 51000 Rijeka, tel: 051 321 494, e-mail: hup-rijeka@hup.hr

Podružnica Split: Dračevac 3D, 3 kat, 21000 Split, tel: 021 368 288, e-mail: hup-split@hup.hr

Podružnica Varaždin: Zagrebačka 89, 42000 Varaždin, tel: 042 352 034, e-mail: hup-varazdin@hup.hr



Dodatak 2 - Godišnje financiranje javne usluge i moguće uštede po županijama

U devet županija s potpisanim ugovorima javne usluge moguće je usporediti godišnji prosjek ugovorenog financiranja s modelom manjih naknada za prijevoz zaposlenika. Tablica prikazuje ukupnu vrijednost javne usluge, državni udio te odvojene procjene za širi javni i ostali sektor. To su različite vrste podataka: ugovorne obveze i uvjetne, još neizmjerene uštede. [8]

Ugovoreni godišnji prosjeci i model ušteda

Iznosi su u milijunima eura godišnje. Vrijednosti ugovora i državni udjeli podijeljeni su trajanjem pojedinog ugovora; taj prosjek nije isplata za 2026. Prikazane uštede odnose se na scenarij pune godine rada usluge. [8]

Županija	Ugovor¹	Država (državno sufinanciranje)¹	Ušteda javni sektor²	Ušteda ostali²
Zagrebačka	7,07	5,30	19,66	60,50
Koprivničko-križevačka	>3,43	2,58	5,52	17,22
Šibensko-kninska	4,53	3,40	5,54	14,79
Ličko-senjska	3,93	2,94	2,79	6,81
Virovitičko-podravska	3,59	2,69	3,91	9,92
Bjelovarsko-bilogorska	4,92	3,69	5,99	15,10
Požeško-slavonska	2,07	1,57	4,12	8,52
Sisačko-moslavačka	4,86	3,65	8,98	21,12
Karlovačka ³	7,05	5,29	7,01	18,23
Ukupno približno	41,45	31,11	63,51	172,20

¹ Prosjek objavljene vrijednosti višegodišnjeg ugovora i državnog udjela. ² Model uštede na naknadama zaposlenika, ne ostvarena ušteda. ³ Karlovačka: usluga počinje 1. 10. 2026. Zaokruženi iznosi; za Koprivničko-križevačku objavljena ukupna vrijednost prelazi 24 milijuna eura. [8]

Što usporedba pokazuje

Za svih devet županija zajedno državni ugovorni udio iznosi približno 31,11 milijuna eura godišnje, a model pokazuje 63,51 milijun eura mogućih godišnjih ušteda šireg javnog sektora i 172,20 milijuna eura ostalih poslodavaca. Širi javni sektor obuhvaća i lokalne ustanove te javna poduzeća, pa se njegov iznos ne može oduzeti od državnog udjela i proglasiti uštedom državnog proračuna. Za to bi trebali podaci o stvarno smanjenim naknadama koje plaća upravo država. [8]

Model pretpostavlja da polovici zaposlenih u svakoj skupini naknada za prijevoz pada za 100 eura mjesečno tijekom 11 mjeseci. Stvarni obuhvat linijama i promjene naknada nisu potvrđeni. Karlovačka županija počinje novu javnu uslugu 1. listopada 2026.; njezina ušteda u tablici moguća je tek nakon početka rada, a nije već ostvarena. Potencijalnu uštedu na učeničkom prijevozu treba računati zasebno, uz provjeru stvarnih isplata i izbjegavanje dvostrukog financiranja. [1, 8]

Javna usluga održava dostupnost linija i može smanjiti potrebu za osobnim automobilima. Ukidanje linija prenosi trošak na kućanstva i povećava promet, potrošnju goriva, emisije i druge društvene troškove. Ti učinci nisu uračunati u tablicu. [4–6]



Povećati broj korisnih polazaka po županijama

Sama uspostava javne usluge nije dovoljna ako autobus vozi samo u vrijeme nastave ili nema povratnog polaska nakon posla. Županije bi s prijevoznicima trebale širiti mrežu i broj polazaka prema stvarnim dnevnim potrebama: povezati sela s radnim mjestima, školama, liječnicima i županijskim središtima, osigurati presjedanja te uvesti večernje i vikend veze ondje gdje postoji potražnja. Na slabije naseljenim relacijama treba prilagoditi kapacitet vozila i vozni red, uz redovito praćenje putnika. [10–11]

Pouzdan prijevoz povećava broj poslova do kojih građani mogu doći bez automobila i poslodavcima širi krug dostupnih radnika. Lakši dolazak kupaca i zaposlenih podupire lokalne obrte, trgovinu i usluge. Kada nove linije preuzmu dio putovanja automobilom, smanjuju se gužve, potrošnja goriva i emisije po putniku. Učinak ovisi o popunjenosti autobusa i stvarnoj promjeni načina putovanja, pa ga treba pratiti, a ne unaprijed upisati kao ostvarenu uštedu. [10–12]

Demografski učinak dostupnog prijevoza

Za odluku mlade obitelji da ostane u manjem mjestu važno je može li dijete samostalno stići do škole, može li roditelj prihvatiti posao u susjednom gradu i može li stariji član obitelji doći do liječnika bez tuđe vožnje. Više pouzdanih polazaka smanjuje potrebu za drugim automobilom i svakodnevnu ovisnost o pomoći obitelji. Takva povezanost može pomoći zadržavanju stanovništva i učiniti ruralna naselja privlačnijima za povratak i doseljavanje, zajedno s dostupnim školama, zdravstvom, stanovanjem i radnim mjestima. Sama autobusna linija ne može zaustaviti iseljavanje, ali njezin izostanak sužava mogućnost ostanka. [10–11]

Financiranje javnog prijevoza donosi i proračunske koristi

Korist postojeće javne usluge već se vidi u više polazaka i nižim cijenama karata; Požeško-slavonska županija, primjerice, uvela je 27 linija s povoljnijim kartama. Ondje gdje se naknada zaposleniku državne ili javne ustanove obračunava prema cijeni takve karte, niža cijena već smanjuje rashod za obuhvaćenog zaposlenika u usporedbi sa stanjem bez javne usluge. Ukupna stvarno ostvarena ušteda državnog proračuna nije objavljena: treba usporediti isplate naknada prije i poslije promjene, broj obuhvaćenih zaposlenika te državni trošak ugovora. Zato modelirane iznose iz tablice ne treba prikazivati kao gotov novac u proračunu. [8, 13–14]

Financiranje javne usluge stoga treba vrednovati prema ukupnom učinku: dostupnosti rada i obrazovanja, trošku prijevoza za javne poslodavce i kućanstva, gospodarskoj aktivnosti, demografskoj otpornosti te prometnim i okolišnim troškovima. Širenje na nove linije može povećati te koristi, ali za svaku županiju treba izračunati dodatni trošak i pratiti stvarno korištenje. HUP Koordinacija zato traži da MMPI sa županijama ugovori razvoj mreže te s javnim poslodavcima uspostavi usporedivo praćenje karata i naknada prijevoza. [8, 10–12]



Izvori i način izračuna

- [1] Odluke Vlade RH o prijevozu srednjoškolaca, NN 101/2022 i NN 81/2026, točke II. i III.; za prethodne iznose NN 94/2021.
- [2] DZS, indeksi potrošačkih cijena za kolovoz 2023., 2024., 2025. i 2026., priopćenja CIJ-2023-1-1/8, CIJ-2024-1-1/8, CIJ-2025-1-1/8 i CIJ-2026-1-1/8. Ulančavanje: $1,078 \times 1,018 \times 1,041 \times 1,042 - 1 = 19,0 \%$.
- [3] Uredbe o visini minimalne plaće, NN 117/2021 i NN 132/2025. Iznos 4.687,50 kn pretvoren po fiksnom tečaju 7,53450 kn/€; rast do 1.050,00 € = 68,8 %.
- [4] UHAJLP, analiza_prijevoza/prezentacija_5min.md i govorne_biljeske.md; interna argumentacija o dostupnosti i troškovima prijevoza.
- [5] Europska komisija, Internalisation of transport external costs i Handbook on the external costs of transport, 2019.
- [6] Europska agencija za okoliš, External Costs of Transport, usporedba vanjskih troškova po putničkom kilometru.
- [7] Vlada RH, Jesenski paket mjera, 8. 9. 2022., str. 6: cijena eurodizela s mjerama 5. 9. 2022. bila je 12,89 kn/l; Vlada RH, 21. 9. 2026.: najviša cijena od 22. 9. 2026. iznosi 1,91 €/l. Preračun po 7,53450 kn/€: $1,91 \div (12,89 \div 7,53450) - 1 = 11,6 \%$.
- [8] UHAJLP, analiza_prijevoza/projekcija_ruralne_javne_usluge_rh_2026.md, tablica devet ugovorenih županija i metodologija modela; MMPI, popis ugovora nakon potpisivanja Karlovačke županije 17. 9. 2026. Godišnji ugovorni iznosi aritmetički su prosjeci, a uštede su uvjetni scenarij.
- [9] Carinska uprava, povrat trošarine (iznosi po godinama); NN 106/2026 (trošarina od 22. 9. 2026.); NN 104/2022 i NN 29/2026 (nadoknada troška dizela); Vlada RH, 21. 9. 2026. (ograničena premija distributera).
- [10] OECD, Getting to Services in Towns and Villages: Preparing Regions for Demographic Change, 2024.; povezanost prijevoza s pristupom poslovima i uslugama u manjim naseljima.
- [11] OECD, Regional Outlook 2023; javni prijevoz, pristup obrazovanju i privlačnost ruralnih područja za stanovnike i ulaganja.
- [12] Europska agencija za okoliš, Reducing greenhouse gas emissions from heavy-duty vehicles in Europe, 2022.; emisije po putničkom kilometru i prijelaz s automobila na javni prijevoz.
- [13] Požeško-slavonska županija, Od ponedjeljka javni linijski prijevoz AureaBus na području cijele županije, 2026.; 27 linija, više polazaka i niže cijene.
- [14] Ministarstvo rada, mirovinskoga sustava, obitelji i socijalne politike, tumačenje članka 75. Temeljnoga kolektivnog ugovora za javne službe; naknada prijevoza prema cijeni odgovarajuće karte.