



HRVATSKI SABOR

KLASA: 021-12/13-09/36

URBROJ: 65-13-03

Zagreb, 19. srpnja 2013.

50 -- VLADA REPUBLIKE HRVATSKE

Priloga	26-07-2013
022-03/13-12/36	50301
65-13-01	2 -

05

VLADI REPUBLIKE HRVATSKE

Na temelju članka 214. stavka 4. Poslovnika Hrvatskoga sabora u prilogu upućujem, radi davanja mišljenja, **Godišnje izvješće o radu Agencije za regulaciju tržišta željezničkih usluga za 2012. godinu**, koje je predsjedniku Hrvatskoga sabora sukladno odredbi članka 19. st. 1. Zakona o Agenciji za regulaciju tržišta željezničkih usluga ("Narodne novine", broj 79/07, 75/09 i 61/11) dostavila Agencije za regulaciju tržišta željezničkih usluga, aktom od 19. srpnja 2013. godine.



PREDSJEDNIK

Josip Leko



REPUBLIKA HRVATSKA
AGENCIJA ZA REGULACIJU TRŽIŠTA ŽELJEZNIČKIH USLUGA

KLASA: 341-10/13-05/1
URBROJ: 347-01/13-15
Zagreb, 19. srpnja 2013.

REPUBLIKA HRVATSKA		
65 - HRVATSKI SABOR		
ZAGREB, Trg Sv. Marka 6		
Primljeno: 19-07-2013		
Klasifikacijska oznaka:	Org. jed.	
021-12/13-09/36	65	
Uredžbeni broj:	Pril.	Vrij.
364-13-01	1	CD

HRVATSKI SABOR
Trg sv. Marka 6-7
10 000 Zagreb

Predmet: Godišnje Izvješće o radu Agencije za regulaciju tržišta željezničkih usluga za 2012. godinu
- dostavlja se

Temeljem članka 19. stavak 1. Zakona o Agenciji za regulaciju tržišta željezničkih usluga (NN 79/07, 75/09 i 61/11), Agencija za regulaciju tržišta željezničkih usluga dužna je podnijeti Hrvatskom saboru godišnje izvješće o radu za prethodnu kalendarsku godinu.

Temeljem članka 12. stavka 5. Uredbe o sastavljanju i predaji Izjave o fiskalnoj odgovornosti i izvještaja o primjeni fiskalnih pravila (NN 78/2011 i 106/2012) kao tijelo koje je izravno odgovorno Hrvatskom saboru, Agencija za regulaciju tržišta željezničkih usluga dužna je dostaviti Hrvatskom saboru Izjavu, popunjeni Upitnik, Izvješće o otklonjenim slabostima i nepravilnostima utvrđenima prethodne godine.

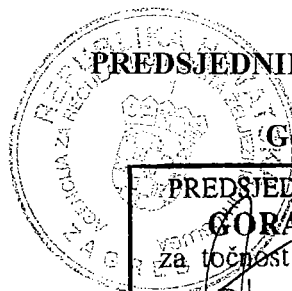
Slijedom navedenog u privitku ovog dopisa dostavljamo Godišnje izvješće o radu Agencije za regulaciju tržišta željezničkih usluga za 2012. godinu, Izjavu o fiskalnoj odgovornosti i popunjeni Upitnik o fiskalnoj odgovornosti za proračunsku godinu 2012. te Izvješće o otklonjenim slabostima i nepravilnostima utvrđenima prethodne godine, uz napomenu da se Mišljenje unutarnjih revizora ne prilaže s obzirom da Agencija za regulaciju tržišta željezničkih usluga nije obveznica uspostave unutarnje revizije prema kriterijima iz članka 3. Pravilnika o unutarnjoj reviziji korisnika proračuna (NN 35/08).

PREDSJEDNIK UPRAVNOG VIJEĆA

Goran Matešić

Dostaviti:

1. Adresatu
2. Pismohrana, ovdje



PREDSJEDNIK UPRAVNOG VIJEĆA
GORAN MATEŠIĆ v.r.
za točnost otpavka: ovl. službenik:



REPUBLIKA HRVATSKA

AGENCIJA
ZA REGULACIJU TRŽIŠTA
ŽELJEZNIČKIH USLUGA

IZVJEŠĆE O RADU
AGENCIJE ZA REGULACIJU TRŽIŠTA
ŽELJEZNIČKIH USLUGA
ZA 2012. GODINU

Zagreb, srpanj 2013.

SADRŽAJ

	UVOD.....	3
1.	OPĆI DIO.....	4
1.1.	O Agenciji za regulaciju tržišta željezničkih usluga.....	4
1.2.	Ljudski potencijali.....	5
1.3.	Financijsko poslovanje Agencije.....	6
1.4.	Javnost rada Agencije.....	7
2.	OPĆI POKAZATELJI O TRŽIŠTU ŽELJEZNIČKIH USLUGA.....	8
2.1.	Pravni okvir.....	8
2.2.	Organizacijska struktura HŽ sustava.....	10
2.3.	Pokazatelji stanja željezničke infrastrukture (tehnički opis infrastrukture).....	11
2.4.	Pokazatelji ostvarenog prijevoza.....	12
3.	AKTIVNOSTI ARTZU.....	17
3.1.	Postupanje po inicijativi stranaka.....	17
3.1.1.	Davanje prethodne suglasnosti na imenovanje i razrješenje članova upravljačkog tijela upravitelja infrastrukture.....	17
3.1.2.	Nadzor nad pregovorima upravitelja infrastrukture i željezničkog prijevoznika.....	18
3.1.3.	Rješavanje o žalbama željezničkih prijevoznika na odluke upravitelja infrastrukture ...	18
Ad. 1.	Žalba HŽ Carga d.o.o. vs. HŽ Infrastruktura d.o.o. na Ugovor o pristupu željezničkoj infrastrukturi 2011/12.....	19
Ad. 2.	Žalba HŽ Carga d.o.o. vs. HŽ Infrastruktura d.o.o. na Opće uvjete ugovora o pristupu željezničke infrastrukture uz IoM 2012.....	19
Ad. 3.	Žalba HŽ Carga d.o.o. vs. HŽ Infrastruktura d.o.o. na IoM 2013.....	20
Ad. 4.	Žalba HŽ Putničkog prijevoza d.o.o. vs. HŽ Infrastruktura na rješenje Infrastrukture kojim se odbija zahtjev za naknadu štete.....	21
Ad. 5.	Žalba HŽ Putnički prijevoz d.o.o. vs. HŽ Infrastruktura d.o.o. na IoM 2013.....	21
Ad. 6.	Žalba HŽ Putnički prijevoz d.o.o. vs. HŽ Infrastruktura d.o.o. na IoM 2014.....	22
Ad. 7.	Žalba HŽ Cargo d.o.o. vs. HŽ Infrastruktura d.o.o. na IoM 2014.....	22
3.2.	Postupanje po službenoj dužnosti.....	23
3.2.1.	Analiza metodologije za izračun pristojbe (naknade) za korištenje željezničkih usluga	23
3.2.2.	Mišljenje Agencije na nacrt Izvješća o mreži 2014.....	27
3.2.3.	Električna energija potrebna za vuču vlakova.....	28
3.2.4.	Regulatorni financijski izvještaji.....	30
3.2.5.	Ocjena utjecaja Odluke upravitelja infrastrukture o financijskim politikama za 2012. godinu.....	32
3.2.6.	Nadzor kvalitete pružanja željezničkih usluga željezničkog prijevoznika.....	33
3.3.	Ostale aktivnosti ARTZU-a.....	35
3.3.1.	Suradnja ARTZU s regulatornim tijelima drugih zemalja.....	35
3.3.2.	Jačanje administrativnih kapaciteta.....	36
4.	SAŽETAK	37
5.	IZVORI.....	39
6.	KRATICE.....	39
7.	POPIS SLIKA.....	40
8.	POPIS TABLICA.....	40

1. OPĆI DIO

1.1. O Agenciji za regulaciju tržišta željezničkih usluga

Agencija je osnovana Zakonom o Agenciji za regulaciju tržišta željezničkih usluga (NN 79/07, 75/09 i 61/11) koji je utemeljen na članku 29. Zakona o željeznici (NN 123/03, 30/04, 53/05, 79/07, 120/08 i 75/09), Direktivi Europskog parlamenta i Vijeća 2001/14/EZ o raspodjeli kapaciteta željezničke infrastrukture i nametanju pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture koja je izmijenjena i dopunjena Direktivom 2012/34/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o osnivanju jedinstvenog europskog željezničkog područja (tzv. Recast).

Nadležnost ARTZU-a je nadzor stanja kao i odlučivanje u sporovima o primjeni Zakona o željeznici u dijelu koji se odnosi na djelatnost željezničkih usluga sa svrhom osiguranja funkcioniranja nediskriminatornog i nepristranog tržišta između upravitelja infrastrukture i prijevoznika. U svom radu ARTZU primjenjuje pravila i sustav mjera za zaštitu tržišnog natjecanja te je dužna pružati tehničku pomoć Agenciji za zaštitu tržišnog natjecanja.

Kontrolna funkcija Agencije izvršava se preko žalbenog postupka koji se vodi u sporu o pravima i obvezama na tržištu željezničkih usluga kao i postupanjem po službenoj dužnosti putem praćenja podataka o stanju na tržištu i analiziranjem prikupljenih podataka, te određivanjem mjera za uklanjanje poremećaja.

Nadležnosti ARTZU-a obuhvaćaju:

1. postupanje po žalbama željezničkih prijevoznika na odluke upravitelja infrastrukture kojima se odlučuje o pristupu na željezničku mrežu bilo posredstvom izrade Izvješća o mreži, voznog reda i/ili određivanjem pristojbe za korištenje željezničkih usluga;
2. nadzor nad pregovorima upravitelja infrastrukture i prijevoznika o visini pristojbe;
3. nadzor nad kvalitetom pružene usluge željezničkih prijevoznika;
4. davanje prethodne suglasnosti na imenovanje i razrješenje članova upravljačkog tijela upravitelja infrastrukture;
5. analiza i praćenje stanja konkurentnosti na tržištu željezničkih usluga.

Iz zakonski propisanih nadležnosti proizašla je definicija vizije i misije ARTZU.

Vizija

Tržište željezničkih usluga s jasno definiranim željezničkim uslugama, cijenama koje su u skladu s propisanim parametrima, koje funkcionira transparentno i nediskriminatorno.

Misija

Stvoriti uvjete i izraditi kapacitete za brz i učinkovit sustav nadzora te rješavanje sporova o pravima subjekata na tržištu željezničkih usluga.

UVOD

Agencija za regulaciju tržišta željezničkih usluga (dalje u tekstu: ARTZU ili Agencija), temeljem članka 19. Zakona o Agenciji za regulaciju tržišta željezničkih usluga, podnosi Hrvatskom saboru izvješće o svom radu za 2012. godinu.

Agencija kao regulator na tržištu željezničkih usluga ima zadatak osigurati da uvjeti na tržištu budu nediskriminatorni i nepristrani uz poštivanje tržišnih zakona. Agencija to čini pružanjem pravne zaštite kroz žalbeni postupak te kroz stalni nadzor i praćenje stanja i pojava koji će osigurati transparentnost i jednakopravnost svih sudionika na tržištu željezničkih usluga.

Ovo je treće cjelovito godišnje Izvješće o radu ARTZU. Podijeljeno je u četiri poglavlja i sadržava skup relevantnih podataka vezanih za stanje na tržištu željezničkih usluga uz prikaz rada i organizacije te poslovanja Agencije.

Poglavlje 1, Opći dio, obuhvaća statusni dio kao i definiciju misije i vizije institucije. U nastavku sadrži podatke o ljudskim resursima, daje prikaz financijskog poslovanja ARTZU-a i govori o javnosti rada Agencije.

Poglavlje 2, Opći pokazatelji o tržištu željezničkih usluga u kojem se daje pregled pravnog okvira koji se primjenjuje na materiju iz nadležnosti ovog tijela, pokazatelje stanja željezničke infrastrukture u RH te pokazatelje ostvarenog prijevoza.

Poglavlje 3, opisuje Aktivnosti Agencije, kako one po inicijativi stranaka tako i aktivnosti po službenoj dužnosti uključujući ostale aktivnosti povezane s nadležnosti.

Poglavlje 4, predstavlja Sažetak ocjena danih u Izvješću o radu ARTZU za 2012. godinu.

PREDSJEDNIK UPRAVNOG VIJEĆA AGENCIJE

Goran Matešić

1.2. Ljudski potencijali

Tablica 1. daje prikaz sistematizacije radnih mjesta ARTZU-a, s brojem izvršitelja na dan 31. prosinca 2012. godine.

Tablica 1. Sistematizacija radnih mjesta

Radno mjesto¹	Broj izvršitelja
Predsjednik Upravnog vijeća	1
Članovi Upravnog vijeća	0 (2) ²
Voditelj računovodstva	0 (1) ³
Voditelj Opće i stručne službe	1
Viši stručni savjetnik	2
Stručni savjetnik	3
Vježbenik	1
Voditelj pisarnice, viši stručni referent	1
Poslovni tajnik, stručni referent	1
Ukupno	10

Na dan 31. prosinca 2012. godine ARTZU je imao 10 zaposlenih na puno radno vrijeme koji osiguravaju pokrivanje osnovnih funkcija Agencije.

ARTZU nije do kraja dovršio postupak konsolidacije Upravnog vijeća. Radi se o funkciji koja podrazumijeva posjedovanje temeljnog znanja vezanog uz nadležnost Agencije, uz donošenje odluka iz nadležnosti i nošenja odgovornosti za cjelokupan rad Agencije. Stoga bi bilo potrebno da se funkcija članova Upravnog vijeća popuni stručnjacima koji bi svoj posao u Agenciji obavljali kao jedino zanimanje. Ovo tim više što je u pripremi izrada novog zakonodavstva u željezničkoj industriji koje će biti usklađeno s Direktivom Europskog parlamenta i Vijeća 2012/34/EU po kojoj se ovlasti Agencije znatno šire. Zbog predstojećih statusnih promjena, a nadasve zbog povećanja nadležnosti te zbog implikacija promjene sustava financiranja rada Agencije isto se odnosi i na potrebu stalnog angažmana voditelja računovodstva.

Razvoj ljudskih potencijala ARTZU-a podrazumijeva prije svega intenzivnu edukaciju i sjecanje znanja i vještina djelatnika posredstvom studijskih posjeta, razmjene iskustava s regulatornim tijelima država članica i drugim regulatornim tijelima u RH o čemu će više riječi biti u poglavljima ovog Izvješća koja obrađuju suradnju s drugim regulatorima.

¹ Svaki naziv radnog mjesta u muškom rodu podrazumijeva i naziv u ženskom rodu.

² Članovi Upravnog vijeća nisu zaposleni u ARTZU-u već dužnost člana obavljaju temeljem članka 13. stavak 3. Zakona o Agenciji za regulaciju tržišta željezničkih usluga.

³ Voditelj računovodstva nije u radnom odnosu u ARTZU-u i ima sklopljen ugovor o djelu.

1.3. Financijsko poslovanje Agencije

Proračun ARTZU-a za prvi kvartal 2012. godine bio je planiran kao razdjel u proračunu Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture (dalje u tekstu: MPPI), a nakon drugog kvartala 2012. godine Agencija je postala samostalni korisnik proračunskih sredstava, u skladu sa svojim statusom neovisnog i samostalnog regulatornog tijela. Agencija je donijela proračun po stavkama proračunskog računovodstva kako je prikazano u tablici 2.

Tablica 2. Plan proračuna/izvršenje (u kn)

Stavka	Naziv stavke	Plan nakon preraspodjele	Izvršenje 31. 12. 2012.	% izvršenja
3111	Plaće za redovan rad	1.313.221	1.313.079	100%
3113	Plaće za prekovremeni rad	0	0	0%
3121	Ostali rashodi za zaposlene	15.750	15.750	100%
3132	Doprinosi za zdravstveno osiguranje	188.194	188.064	100%
3133	Doprinosi za zapošljavanje	22.382	22.322	100%
3211	Službena putovanja	147.200	80.158	54%
3212	Naknade za prijevoz, za rad na terenu i odvojeni život	38.060	30.775	81%
3213	Stručno usavršavanje zaposlenika	45.000	67.552	150%
3221	Uredski materijal i ostali mat. rashodi	31.000	18.281	59%
3223	Energija	78.467	36.123	46%
3225	Sitni inventar i auto gume	12.000	11.827	99%
3231	Usluge telefona, pošte i prijevoza	86.000	67.813	79%
3232	Usluge tekućeg i investicijskog održavanja	37.850	21.396	57%
3233	Usluge promidžbe i informiranja	31.000	12.502	40%
3234	Komunalne usluge	11.200	5.126	46%
3235	Zakupnine i najamnine	220.000	207.075	94%
3236	Zdravstvene i veterinarske usluge	5.000	7.200	144%
3237	Intelektualne i osobne usluge	149.556	144.609	97%
3238	Računalne usluge	121.936	98.513	81%
3239	Ostale usluge	24.810	14.790	60%
3291	Naknade za rad predstavničkih i izvršnih tijela	97.873	96.880	99%
3293	Reprezentacija	24.000	15.051	63%
3299	Ostali nespomenuti rashodi poslovanja	12.808	3.830	30%
3431	Bankarske usluge i usluge platnog prometa	500	150	30%
3433	Zatezne kamate	822	526	64%
4221	Uredska oprema i namještaj	18.570	1.952	11%
4222	Komunikacijska oprema	2.000	0	0%
4262	Ulaganja u računalne programe	16.000	0	0%
4312	Pohranjene knjige, umjetnička djela i sl. vrijednosti	4.000	0	0%
UKUPNO		2.755.200	2.481.347	90%

Izvor: Državni proračun RH

Na poziv Vlade RH u listopadu 2012. godine, ARTZU je iskazala tražene dodatne uštede u iznosu od 244.800 kn. Iskazane uštede odnose se na umanjeње rashoda za plaće zaposlenika, službena putovanja, stručno usavršavanje zaposlenika, uredski materijal, sitni inventar, usluge tekućeg održavanja, usluge promidžbe i informiranja, komunalne usluge, premije osiguranja,

reprezentaciju te su umanjeni rashodi za uredsku opremu i namještaj kao i za ulaganja u dodatne računalne programe. Nakon ušteta, financijski plan Agencije je iznosio 2.755.200 kn i ostvaren je u iznosu od 2.481.347 kn, odnosno 90%. Neutrošenih je ostalo 273.853 kn iz razloga što se neke planirane aktivnosti nisu realizirale uslijed opće štednje i racionalizacije (planirana je regulatorna regionalna konferencija, otuda neutrošena sredstva na stavci službena putovanja, uredski materijal te usluge promidžbe i informiranja).

Agencija je osnovana kao samostalno i neovisno regulatorno tijelo. Takva obilježja regulatornog tijela trebaju se održavati kroz financiranje rada regulatora na način da je Agencija samostalni korisnik proračunskih sredstava.

Odredbom čl. 18. Zakona o Agenciji za regulaciju tržišta željezničkih usluga predviđeno je da se sredstva za rad Agencije za prve tri godine osiguravaju u državnom proračunu, a nakon toga Agencija ima vlastiti prihod od naknada za obavljanje poslova regulacije tržišta željezničkih usluga, koji bi se naplaćivao od subjekata na tržištu željezničkih usluga. U skladu s Zakonom, Agencija je MPPI i Ministarstvu financija dostavila prijedlog Odluke o visini naknade iz članka 18. Odluka o modelu financiranja ostavljena je za predstojeće izmjene zakonodavstva vezane za usklađivanje pravnog okvira koji regulira tržište željezničkih usluga s Direktivom Europskog parlamenta i Vijeća 2012/34/EU.

1.4. Javnost rada Agencije

Kako bi ostvarila jedan od ciljeva svoga rada – transparentnost na tržištu željezničkih usluga, Agencija i sama mora biti transparentna u svim svojim aktivnostima. Na taj način se postiže odgovornost za rad Agencije koja sve sudionike na tržištu željezničkih usluga, kao i zainteresiranu javnost, upozna s radom Agencije i njenom ulogom regulatora tržišta željezničkih usluga. Kroz dostupnost informacija o tržištu željezničkih usluga i informacija o djelovanju regulatornog tijela povećava se svijest svih zainteresiranih o značajkama i specifičnostima ovog tržišta, njegovim slabostima, zaprekama, ali i napretku koji je ostvaren.

ARTZU ostvaruje javnost i transparentnost rada kroz slijedeće instrumente:

- objavljivanjem podataka na internetskoj stranici,
- kroz pravo svih zainteresiranih na pristup informacijama,
- te kroz godišnje izvješće o radu koje se predaje Hrvatskom saboru.

Na svojoj službenoj internetskoj stranici (www.artzu.hr) ARTZU objavljuje podatke o svojim aktivnostima, važne poveznice, relevantne propise i druge informacije, a stranica se redovno ažurira. Izvješće o radu za 2012. godinu biti će objavljeno na internetskoj stranici ARTZU-a nakon što Sabor RH usvoji Izvješće, dok se Izvješća o radu za prethodne godine već nalaze na internetskoj stranici.

ARTZU je u 2012. godini zaprimila četiri zahtjeva za pristup informacijama elektroničkom poštom i to:

- zahtjev iz Ureda predsjednika Vlade RH o dostavi podataka vezano za vozni park (koliko vozila je u voznom parku, koji je njihov vlasnički status, tip vozila, tko su dobavljači vozila) postavljen dana 14. kolovoza 2012. godine,
- zahtjev gospodina Nikole Severa Šenia, novinar Jutarnjeg lista, u svezi suradnje ARTZU-a s tvrtkama Soboli i King ICT postavljen dana 3. listopada 2012. godine,
- zahtjev gospodina Tome Bačića, redoviti dopisnik u časopisu Gazzete International, u svezi podatka o vučnim vozilima koja imaju dozvolu za prometovanje na prugama HŽ

Infrastrukture nakon prestanka s radom trgovačkog društva HŽ Vuča vlakova d.o.o. postavljen dana 12. listopada 2012. godine,

- zahtjev iz Ureda predsjednika Vlade RH o dostavi podataka koji se odnose na oglašavanje i promociju ministarstava, državnih ureda i tvrtki u pretežnom vlasništvu RH, u tiskanim medijima te podatak o pretplatama na izdanja pojedinih izdavača ili tvrtki postavljen dana 12. studenog 2012. godine.

Na sve zahtjeve odgovoreno je u zakonskom roku.

2. OPĆI POKAZATELJI O TRŽIŠTU ŽELJEZNIČKIH USLUGA

Tržište željezničkih usluga, na kojem ARTZU djeluje kao regulator, je tržište koje uključuje odnos između upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika, a vezano za pristup na željezničku infrastrukturu i korištenje svih željezničkih usluga te ne uključuje odnos između željezničkog prijevoznika i korisnika prijevoza vezano uz prijevoz robe i putnika. Postupanje subjekata na tržištu željezničkih usluga Agencija regulira na način da osigurava pregledno i nepristrano obavljanje djelatnosti željezničkog prijevoza. U nastavku daje se detaljni pregled pravnog okvira, stanja željezničke infrastrukture u RH, pokazatelja prijevoza robe i putnika tijekom 2012. godine te analiza tih podataka u odnosu na ranije razdoblje. Dio općih pokazatelja o tržištu željezničkih usluga nalazi se i u podacima o naknadama za korištenje željezničkih usluga, kao i o sredstvima državnog proračuna koja su utrošena u vezi s tržištem željezničkih usluga. Ovi podaci, detaljno objašnjeni, nalaze se u točki 3.1. dio vezan za naknade i u točki 3.5. Izvješća, dio vezan za sredstva državnog proračuna.

2.1. Pravni okvir

U 2012. godini nije došlo do značajnijih promjena u postojećem pravnom okviru. U Izvješću o radu za prethodne godine navedeni su nedostaci unutar postojećeg pravnog okvira koje je potrebno u što skorije vrijeme ukloniti. Pojam tržište željezničkih usluga nije definiran niti jednim propisom, a isto tako mnogi bitni instituti iz područja tržišta željezničkih usluga nisu u dovoljnoj mjeri normirani, pa je iz tog razloga teško osiguravati i kontrolirati uvjete koji postoje na tom tržištu. Opći propisi o zaštiti tržišnog natjecanja (Zakon o zaštiti tržišnog natjecanja koji se slijedom članka 8. ZARTZU primjenjuje) nedovoljni su za potpuno uređenje postupanja ovog regulatornog tijela.

Većina nedostataka prvenstveno se odnosi na podnormiranost Izvješća o mreži te ugovora o pristupu. Agencija prati primjenu propisane procedure za sastavljanje i objavljivanje Izvješća o mreži te sam sadržaj. Sve prikupljene podatke analizira i o svojim primjedbama, sugestijama i ocjenama upoznaje upravitelja infrastrukture. Jednim dijelom intervencije regulatornog tijela su prihvaćene od strane upravitelja pa su samim tim neke korekcije do sada izvršene i bez da je o tome bilo potrebno donositi odluke ili naloge u smislu članka 7. Zakona o Agenciji za regulaciju tržišta željezničkih usluga.

U pripremi za donošenje Izvješća o mreži 2014 Agencija je konzultirana i ona je dala svoje mišljenje, sugestije i pravne stavove vezano za pojedina pitanja. U pitanju su bili slučajevi u odnosu na koje postoje značajne pravne praznine u domaćem zakonodavstvu i tada se predlagao model tumačenja i supsidijarne primjene propisa kojim bi se ova pravna praznina popunila. Upravitelj se odlučio za pravno konzervativni pristup ispričavajući se nedostatkom pravnog okvira čime je propuštena prilika da se za 2014. godinu posjeduje akt koji bi bolje

odgovarao tržišnim uvjetima. Ovo može rezultirati značajnim problemima obzirom na činjenicu da RH od 1. srpnja 2013. ulazi u punopravno članstvo u Europskoj uniji kada se europski pravni okvir primjenjuje u cijelosti.

Upravitelj infrastrukture obavlja funkciju koja je od javnog interesa, upravlja javnim dobrom u općoj upotrebi u vlasništvu RH koje moraju moći koristiti svi zainteresirani pod jednakim uvjetima i to na način propisan zakonom, što znači na transparentan način, tržišno orijentiran bez zlouporabe vladajućeg položaja, a da se to ni na koji način ne reflektira u načinu obavljanja tog posla kroz adekvatnu primjenu odredbi Zakona o općem upravnom postupku. Ono što je povodom žalbe, a i po službenoj dužnosti bilo moguće popraviti, ovo tijelo je učinilo poništavajući pojedine odredbe i nalažući njihovu korekciju na način koji bi bio u skladu sa zakonom i svrhom Izvješća o mreži. Ali osim tog postoje stvari koje nije bilo moguće popraviti, a radi se o pristupu i konceptu Izvješća o mreži kakvog ima upravitelj infrastrukture. Prije svega radi se o pitanju načelne obveznopravne vezanosti upravitelja infrastrukture Izvješćem o mreži koja nije posve dosljedno provedena.

Ovo se jako odražava kod pitanja pravne prirode Izvješća o mreži kao akta koji ima karakteristike i javnog i privatnog prava (donošenje, stupanje na snagu, objava, postupak pravne zaštite i sl.). Posebno je pitanje, koje je upravitelj infrastrukture pozvan rješavati, upravnopravni elementi ugovora o pristupu (upravni ugovor) te obveznopravni aspekti postupka sklapanja ugovora (ponuda, prihvatanje ponude i trenutak sklapanja ugovora u smislu odredbi Zakona o obveznim odnosima). Unatoč ograničenjima koje je postavio postojeći propis o željeznicama upravitelj infrastrukture bi se trebao postaviti proaktivnije razmatrajući primjenu supsidijarnih propisa kojima bi popunio pravne praznine.

Svojim inicijativama sa sugestijama koje su zasnovane na tumačenjima propisa ali i na iskustvima drugih regulatornih tijela, ovo regulatorno tijelo poticalo je upravitelja da to učini. Upravitelj infrastrukture upravlja tržištem željezničkih usluga koje će ulaskom Republike Hrvatske u punopravno članstvo postati dijelom jedinstvenog tržišta i unificiranih propisa Europske unije i biti će izložen zahtjevima kojima će trebati odgovoriti.

RH nije do kraja implementirala cjelokupno europsko zakonodavstvo koje podrazumijeva četiri paketa direktiva (1. paket – željeznička infrastruktura; 2. paket revitalizacija željeznica kroz uspostavljanje integriranog europskog željezničkog prostora; 3. paket – mjere za revitalizaciju željeznice; 4. paket – tehnički paket). Pravni okvir koji je na snazi u Republici Hrvatskoj djelomično je usklađen s prvim željezničkim paketom.

U 2012. godini stupila je na snagu nova Direktiva 2012/34/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o osnivanju jedinstvenog europskog željezničkog područja (preinačeno), tzv. Recast, koja je objavljena 14. prosinca 2012. godine u Službenom glasilu Europske unije. Rok za implementaciju predmetne Direktive je 16. lipnja 2015. godine. Recast revidira postojeće direktive europskog zakonodavstva vezano za tržište željezničkih usluga i njegovu regulaciju (91/440/EZ, 95/18/EZ i 2001/14/EZ). Normirajući poslove regulacije recast podredno govori o tržištu željezničkih usluga.

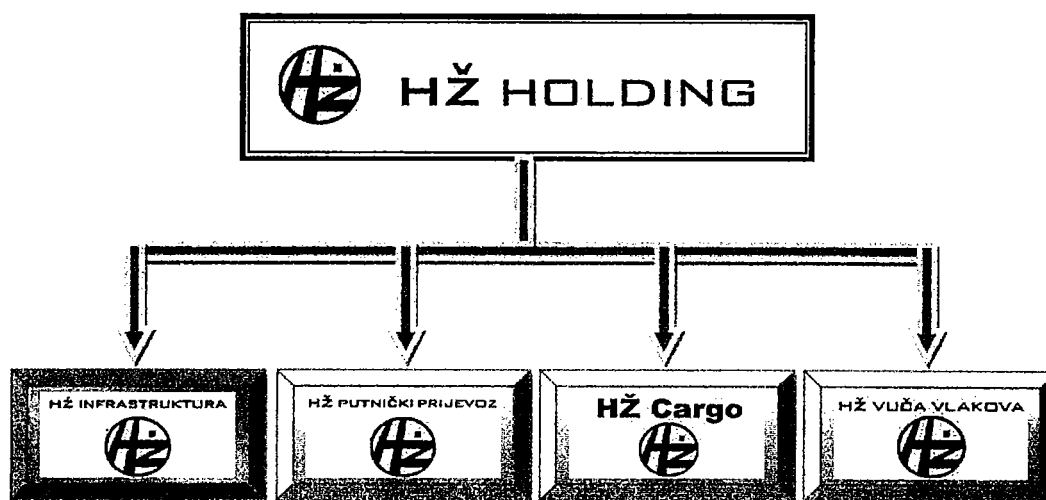
Obzirom na značajne nedostatke pravnog okvira te na činjenicu stupanja na snagu Direktive 2012/34/EZ (Recasta), a posebno zbog predstojećeg ulaska RH na jedinstveno tržište željezničkih usluga EU bilo bi uputno pristupiti žurnoj reviziji i usklađenju cjelokupnog domaćeg pravnog okvira posebice onoga koji uređuje tržište željezničkih usluga.

2.2. Organizacijska struktura HŽ sustava

U sklopu Hrvatske Željeznice Holding d.o.o., početkom 2012. godine u vlasništvu je bilo četiri tvrtke kćeri, što je prikazano na slici 1., i to:

- HŽ Infrastruktura d.o.o.
- HŽ Putnički promet d.o.o.
- HŽ Cargo d.o.o.
- HŽ Vuča vlakova d.o.o.

Slika 1. Organizacijska struktura sustava Hrvatske željeznice HŽ Holding d.o.o.



Organizacijska shema u kojoj je uprava HŽ Hrvatske željeznice holdinga d.o.o. u funkciji skupštine društva HŽ Infrastruktura d.o.o., a u čijem sastavu se nalaze članovi uprave prijevoznika, dovodi do mogućnosti utjecaja na neovisnost upravitelja infrastrukture u obavljanju njegovih osnovnih funkcija, a ista bi također u budućnosti mogla dovesti i do diskriminacije drugih prijevoznika koji bi bili izvan sustava HŽ koncerna. Da bi se izbjegla takva potencijalna diskriminacija, prema odredbi članka 18. stavak 7. Zakona o željeznici, na imenovanje i razrješenje članova upravljačkog tijela upravitelja infrastrukture prethodnu suglasnost daje tijelo nadležno za regulaciju tržišta željezničkih usluga. Takvom suglasnošću osiguravaju se uvjeti preglednog i nepristranog obavljanja željezničkog prijevoza i otvorenog i nediskriminirajućeg položaja između upravitelja infrastrukture i željezničkog prijevoza. Ovo regulatorno tijelo je u prethodnim Izvješćima o radu ukazivalo na ozbiljnost problema izazvanih predmetnom organizacijskom strukturom integriranog željezničkog sustava te na slučajevne sukoba interesa. Nakon provedenog javnog natječaja za uslugu izrade plana restrukturiranja svih društava (HŽ Carga, HŽ Putničkog prijevoza, HŽ Infrastrukture i HŽ Vuče vlakova), nadzorni odbor HŽ Holdinga na sjednici 30. lipnja 2012. godine je prihvatio program restrukturiranja društava u sklopu HŽ Holdinga.

Osnovne smjernice restrukturiranja HŽ Holdinga predvidjele su da će ubuduće postojati tri tvrtke umjesto dosadašnjih pet. Prve statusne promjene nastale su pripajanjem HŽ Vuče vlakova HŽ Putničkome prijevozu i HŽ Cargu te HŽ Holdinga HŽ Infrastrukтури u studenom 2012. godine. Nakon provedenih organizacijskih promjena na tržištu željezničkih usluga na području Republike Hrvatske djeluju tri neovisna društva i to:

- HŽ Infrastruktura d.o.o.

- HŽ Putnički promet d.o.o.
- HŽ Cargo d.o.o.

HŽ Infrastruktura d.o.o. u cijelosti je neovisna od ostalih sudionika na tržištu željezničkih usluga u obavljanju svojih djelatnosti i prestala biti dijelom integriranog željezničkog sustava.

Slika 2. Organizacijska struktura sustava željeznice u RH



Ovakva organizacijska struktura primjerena je načelima funkcioniranja tržišta željezničkih usluga koje zahtijeva neovisnost upravitelja infrastrukture u obavljanju njegovih osnovnih funkcija. Međutim, samo organizacijsko restrukturiranje nije dovoljno da bi se osigurala i stvarna neovisnost upravitelja infrastrukture. Za takav rezultat potrebno je transparentno uređenje i svih drugih poslovnih odnosa (korištenje zajedničkih prostorija, zajedničko obavljanje nekih funkcija i slično). Zbog započetih poslova na restrukturiranju željezničkog sustava upravitelj infrastrukture, koji je objekt pretežnog interesa regulatornog tijela, bio je podkapacitiran u nastavku izgradnje i razvoja tržišta željezničkih usluga.

2.3. Pokazatelji stanja željezničke infrastrukture (tehnički opis infrastrukture)

Tehnički opis željezničke infrastrukture sadržan je u Izvješću o mreži, temeljnom aktu upravitelja infrastrukture koji se javno objavljuje, a govori o duljini i vrsti željezničke infrastrukture, te o kapacitetima, mogućnostima i karakteristikama koje uvjetuju njeno korištenje.

HŽ Infrastruktura d.o.o. kao upravitelj infrastrukture u RH upravlja s 2.722 km pruge normalnog kolosijeka (širine 1435 milimetara), od toga:

- pruge međunarodnog prometa (M) u duljini od 1.460,5 km ili 53,65%
- pruge regionalnog prometa (R) u duljini 600,3 km ili 22,05 %
- pruge lokalnog prometa (L) u duljini 661,5 km ili 24,30 %

Od ukupne duljine pruge u RH jednokolosiječnih pruga ima u duljini 2.468 km ili 90,7%, a dvokolosiječnih pruga ima u duljini 254 km ili 9,3% od ukupne duljine pruga u RH.

Elektrificirano je 984,7 km ili 36,2% od ukupne duljine pruga, od toga 981,4 km pruge elektrificirano je izmjeničnim sustavom (25 kV, 50 Hz) dok je 3,3 km pruge elektrificirano istosmjernim sustavom (3 kV), što je grafički prikazano slikom 3. Dovođenjem projekta izmjenjene sustava električne vuče na dionicama Moravice – Rijeka - Šapjane i Bakar - Škrljevo HŽ Infrastruktura je dobila jedinstveni sustav električne vuče na cijelome području. U tablici

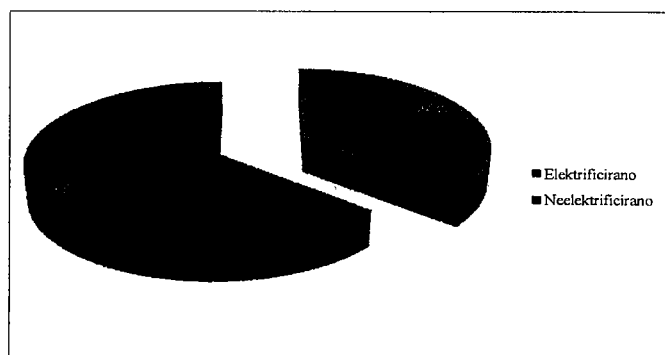
3. prikazan je pregled i struktura duljina željezničkih pruga koje su javno dobro u općoj upotrebi.

Tablica 3. Pregled duljina željezničkih pruga u Republici Hrvatskoj (u km)

Priznati razredi	Godišnja duljina pruga (km)				
	Jednokolosijevna pruga	Dvokolosijevna pruga	Ukupna duljina pruga	Ukupna dužina kolosijevna pruga	Duljina kolosijevna pruga međunarod.
Pruge međunarod. pr. (M)	1.209,26	251,28	1.460,54	1.711,81	1.711,81
Pruge regionalnog pr. (R)	600,30	0,00	600,30	600,30	541,33
Pruge lokalnog prometa (L)	658,85	2,60	661,45	664,05	380,11
Ukupno pruge	2.468,41	253,87	2.722,28	2.976,16	2.633,25

Izvor: Godišnje poslovno izvješće HŽ Infrastrukture d.o.o. za 2012. godinu

Slika 3. Udio elektrificirane i neelektrificirane pruge (u %)



Duljina željezničke infrastrukture ostala je nepromijenjena na svim kategorijama pruga. U analiziranom periodu nije bilo ni promjena u dužini elektrificirane željezničke infrastrukture te je i dalje udio elektrificirane željezničke infrastrukture ostao nizak u odnosu na cjelokupnu željezničku infrastrukturu.

2.4. Pokazatelji ostvarenog prijevoza

Jedan od najvažnijih pokazatelja stanja na tržištu željezničkih usluga je ukupno ostvareni obujam prijevoza putnika i robe. Obujam prijevoza putnika i robe može se iskazati pomoću broja prevezenih putnika u putničkom prijevozu, odnosno količine prevezene robe u tonama u teretnom prijevozu ili pomoću broja ostvarenih putničkih kilometara, odnosno tonskih kilometara (netotonskih kilometara), što je uobičajeno za djelatnost željezničkog prijevoza.

Pokazatelj rada prometnog podsustava pri organiziranju i reguliranju željezničkog prometa je ukupan broj prometovanih vlakova. Na upit Agencije HŽ Putnički prijevoz i HŽ Cargo dostavili su podatke o broju prometovanih vlakova. U 2012. godini prometovalo je ukupno 326.676 vlakova (putnički + teretni), u 2011. godini prometovalo je ukupno 326.821 vlakova dok je u 2010. godini prometovalo ukupno 335.261 vlakova.

Struktura prometovanih vlakova u 2012. godini je sljedeća:

- u teretnom prijevozu prometovalo je 62.937 vlakova što je 19,27% od ukupno prometovanih vlakova,
- u putničkom prometu prometovalo je 263.739 vlakova što je 80,73% od ukupno prometovanih vlakova.

Tablica 4. Struktura prometovanih vlakova

Godina	Broj vlakova u teretnom prometu	Broj vlakova u putničkom prometu	Ukupno
2012	62.937	263.739	326.676
2011	65.919	260.902	326.821
2010	70.162	265.099	335.261

U 2012. godini prometovalo je 145 vlakova manje nego u 2011. godini, i to u putničkom prometu prometovalo je 2.837 vlakova više nego u 2011. godini, dok je u teretnom prijevozu prometovalo 2.982 vlaka manje nego godinu ranije.

Tablica 5. Struktura ostvarenih brtkm u teretnom i putničkom prometu

Godina	BRTKM u teretnom prometu	BRTKM u putničkom prometu	Ukupno
2012	4.782.703.313	2.644.840.161	7.427.543.474
2011	4.874.203.191	2.708.957.064	7.583.160.255
2010	5.466.580.784	2.782.830.859	8.249.411.643

Tablica 6. Struktura ostvarenih vlkm u teretnom i putničkom prometu

Godina	Vlak kilometri u teretnom prometu	Vlak kilometri u putničkom prometu	Ukupno
2012	5.060.445	18.008.866	23.069.311
2011	5.370.580	18.108.767	23.479.347
2010	5.987.325	18.791.095	24.778.420

U tablici 7. prikazan je broj prevezenih putnika i količina prevezene robe u razdoblju od 2010. godine do 2012. godine.

Tablica 7. Broj prevezenih putnika (u 000) i količina prevezene robe (u 000 t)

	Prevezeni putnici, u 000	Prevezena roba, u 000 t
2012	27.669	11.088
2011	49.631	11.945
2010	69.564	12.203

Izvor: DZS, Statistički ljetopis za 2012. godinu i Statističke informacije za 2012. godinu

U tablici 8. prikazan je broj prevezenih putničkih i tonških kilometara u razdoblju od 2010. godine do 2012. godine.

Tablica 8. Putnički i tonški kilometri (u mil)

	Putnički kilometri, u mil	Tonški kilometri, u mil
2012	1.104	2.332
2011	1.477	2.486
2010	1.742	2.618

Izvor: DZS, Statistički ljetopis za 2012. godinu i Statističke informacije za 2012. godinu

Podaci iz tablice 7. i 8. pokazuju trend smanjenja broja prevezenih putnika i tereta, te nastavno na to i smanjenje putničkih odnosno tonških kilometara. Razloge ovakvim podacima treba tražiti u smanjenoj poslovnoj aktivnosti uslijed recesije koja je zahvatila cijelu Europu pa tako i Hrvatsku.

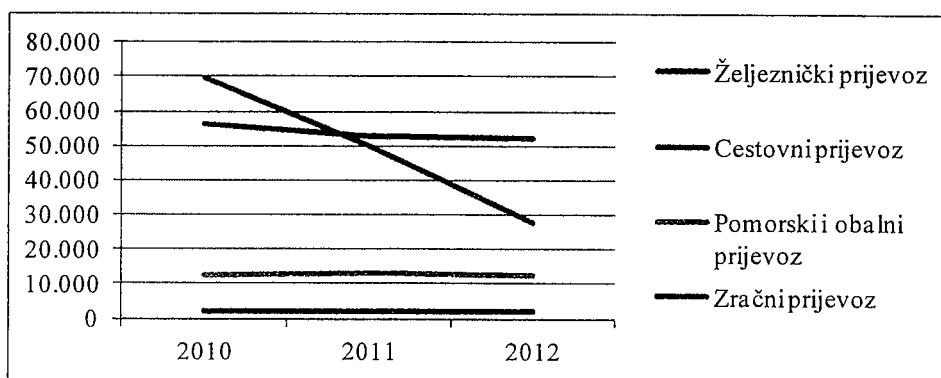
U tablici 9. prikazan je trend broja prevezenih putnika po vrsti prijevoza u razdoblju od 2010. godine do 2012. godine.

Tablica 9. Komparativni prikaz broja prevezenih putnika po vrsti prijevoza (u 000)

	Željeznički prijevoz	Cestovni prijevoz	Pomorski i obalni prijevoz	Zračni prijevoz	Ukupno
2012	27.669	52.293	12.474	1.961	94.397
2011	49.631	52.561	12.926	2.078	117.196
2010	69.564	56.419	12506	1.861	140.350

Izvor: DZS, Statistički ljetopis za 2012. godinu i Statističke informacije za 2012. godinu

Slika 4. Komparativni prikaz broja prevezenih putnika



Iz slike 3. vidljiv je trend pada broja prevezenih putnika u željezničkom prometu u 2011. godini u odnosu na 2010. godinu. Isti trend pada broja prevezenih putnika nastavljen je i u 2012. godini. Podaci pokazuju da je broj prevezenih putnika u cestovnom, zračnom, pomorskom i obalnom prijevozu ostao prilično stabilan.

Tablica 10. prikazuje udio broja prevezenih putnika po vrsti prijevoza u ukupnom broju prevezenih putnika u 2012. godini.

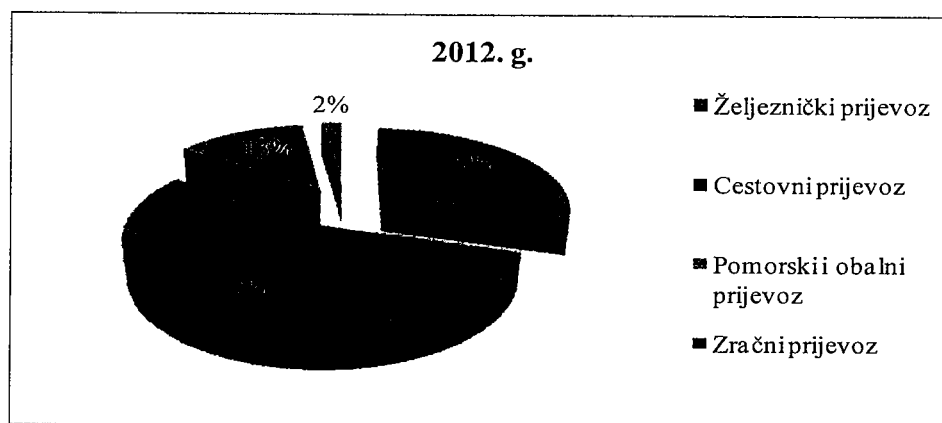
Tablica 10. Udio prevezenih putnika po vrsti prijevoza (u %)

	Željeznički prijevoz	Cestovni prijevoz	Pomorski i obalni prijevoz	Zračni prijevoz	Ukupno
2012	29%	55%	13%	2%	100%

Izvor: DZS, Statistički ljetopis za 2012. godinu i Statističke informacije za 2012. godinu

Iz tablice 10. vidljivo je da udio prevezenih putnika u željezničkom prijevozu u 2012. godini čini 29% ukupno prevezenih putnika što je slikovito prikazano na slici 5. Treba primijetiti da je tijekom 2012. godine udio cestovnog prijevoza ostao gotovo nepromijenjen u odnosu na 2011. godinu, te da je zadržao vodeću poziciju u broju prevezenih putnika.

Slika 5. Udio prevezenih putnika po vrsti prijevoza (u %)



Izvor: Statistički ljetopis za 2012. godinu

U tablici 11. prikazan je trend količine prevezene robe po vrsti prijevoza u razdoblju od 2010. godine do 2012. godine.

Tablica 11. Komparativni prikaz količine prevezene robe po vrsti prijevoza (u 000 t)

	Željeznički prijevoz	Cestovni prijevoz	Pomorski i obalni prijevoz	Zračni prijevoz	Ukupno
2012	11.088	65.439	25.636	4	102.167
2011	11.945	74.645	30.348	4	116.942
2010	12.203	74.967	31.948	3	119.121

Izvor: DZS, Statistički ljetopis za 2012. godinu i Statističke informacije za 2012. godinu

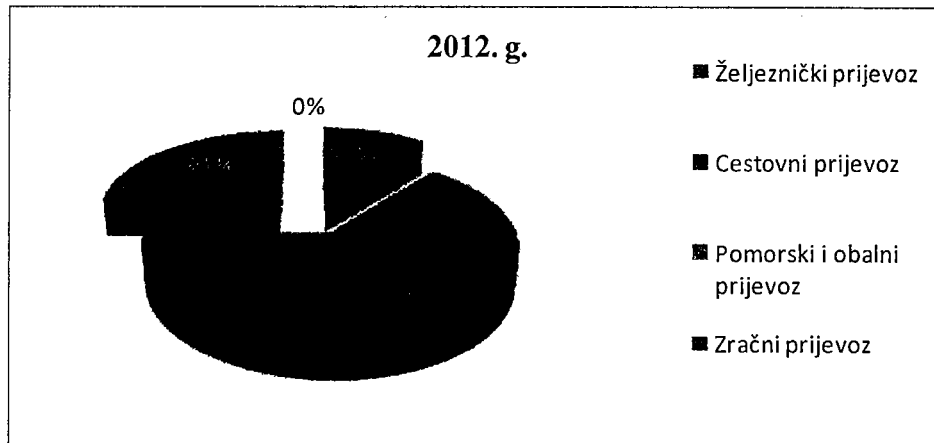
Iz tablice 11. vidljivo je da se daleko najveća količina robe u razdoblju od 2010. do 2012. godine prevozila cestovnim prijevozom. Treba primijetiti da količina prevezene robe u željezničkom prijevozu u 2012. godini u odnosu na godinu ranije bilježi pad od 7%, dok je taj pad u cestovnom prijevozu 14%, a u pomorskom i obalnom prijevozu pad je 18%. Tablica 12. prikazuje udio količine prevezene robe po vrsti prijevoza u ukupnoj količini prevezene robe u 2012. godini što je slikovito prikazano na slici 5.

Tablica 12. Udio prevezene robe po vrsti prijevoza (u %)

	Željeznički prijevoz	Cestovni prijevoz	Pomorski i obalni prijevoz	Zračni prijevoz	Ukupno
2012	11%	64%	25%	0%	100%

Izvor: DZS, Statistički ljetopis za 2012. godinu i Statističke informacije za 2012. godinu
 Iz tablice 12. vidljivo je da udio prevezene robe u željezničkom prijevozu u 2012. godini činio 11% ukupno prevezene robe što je slikovito prikazano na slici 5.

Slika 6. Udio prevezene robe po vrsti prijevoza (u %)



Za zaključiti je:

- Broj prevezenih putnika u 2012. godini manji je za 44% u odnosu na 2011. godinu.
- Broj putničkih kilometara u 2012. godini manji za 35% u odnosu na 2011. godinu.
- Količina prevezene robe u 2012. godini manja je za 7% u odnosu na 2011. godinu.
- Broj netotonskih kilometara u 2012. godini manji je za 5% u odnosu na 2011. godinu.

Razlog negativnog trenda broja prevezenih putnika može se tražiti u ekonomskoj krizi koja je prisutna u RH zbog koje ljudi manje putuju. Navedenom trendu pridonijelo je i smanjenje brzina vlakova kao posljedica neredovitog održavanja. Uslijed odluke grada Zagreba o prestanku subvencioniranja zajedničke prijevozne karte došlo je do definiranja tržišne cijene prijevozne karte što je imalo za posljedicu smanjenje broja prodanih karata kao i smanjenje broja korisnika navedene usluge. Dodatni utjecaj na smanjenje broja prevezenih putnika možemo tražiti i u izmjeni kolektivnog ugovora o izmjeni načina plaćenog prijevoza za službenike i namještenike.

3. AKTIVNOSTI ARTZU

Aktivnosti ARTZU-a mogu se podijeliti na one vezane uz nadležnost i druge aktivnosti predviđene zakonom. Druge zakonom uređene aktivnosti vezane su uz međunarodnu suradnju i proizlaze iz činjenice da je Agencija dio regulatorne mreže Europske unije i da je željezničko tržište dio unutarnjeg Europskog tržišta.

Nadležnosti ARTZU-a se sastoje od:

- **postupanja po inicijativi stranaka, koje uključuje:**
 - a. davanje prethodne suglasnosti na imenovanje i razrješenje članova upravljačkog tijela upravitelja infrastrukture,
 - b. nadzor nad pregovorima upravitelja infrastrukture i željezničkog prijevoznika o visini pristojbe za korištenje željezničke infrastrukture i
 - c. rješavanje o žalbama željezničkih prijevoznika na odluke upravitelja infrastrukture.
- **postupanja po službenoj dužnosti.**

3.1. Postupanje po inicijativi stranaka

Pored davanja prethodne suglasnosti na imenovanje i razrješenje članova upravljačkog tijela upravitelja infrastrukture te nadzora nad pregovorima upravitelja infrastrukture i željezničkog prijevoznika o visini pristojbe za korištenje željezničke infrastrukture najvažnija aktivnost ovog regulatornog tijela jesu žalbeni postupci, koji imaju za cilj pružanje pravne zaštite prava utvrđenih propisima o funkcioniranju tržišta željezničkih usluga. Obzirom na činjenicu da u RH posluju samo dva prijevoznika od kojih je jedan povijesni monopolist za putnički prijevoz, a drugi povijesni monopolist za teretni prijevoz, ovo regulatorno tijelo nije imalo veći broj žalbi što se može promijeniti ulaskom novih prijevoznika na tržište RH.

3.1.1. Davanje prethodne suglasnosti na imenovanje i razrješenje članova upravljačkog tijela upravitelja infrastrukture

Predmetna nadležnost Agencije je u funkciji praćenja neovisnosti upravitelja infrastrukture unutar integriranog željezničkog sustava sa svrhom otklanjanja sukoba interesa koji bi utjecao na neovisnost upravitelja infrastrukture.

Prema odredbi članka 18. stavak 7. Zakona o željeznici na imenovanje i razrješenje članova upravljačkog tijela upravitelja infrastrukture prethodnu suglasnost daje tijelo nadležno za regulaciju tržišta željezničkih usluga. Prethodnom suglasnošću osiguravaju se uvjeti preglednog i nepristranog obavljanja željezničkog prijevoza i otvorenog i nediskriminirajućeg položaja između upravitelja infrastrukture i željezničkog prijevoza, temeljnom funkcijom Agencije utvrđenom člankom 1. Zakona o Agenciji za regulaciju tržišta željezničkih usluga. Člankom 18. stavak 4. Zakona o željeznici propisano je da upravitelj infrastrukture svojom upravljačkom i kadrovskom strukturom mora biti neovisan od svih ostalih subjekata na tržištu željezničkih usluga, uključujući i druga društva koja su s njim povezana. Stavak 5. istog članka zabranjuje članu upravljačkog tijela subjekta na tržištu željezničkih usluga istodobno biti i članom upravljačkog tijela infrastrukture. Agencija postupajući po zahtjevu utvrđuje da ne postoji kolizija interesa kakva je zabranjena Zakonom. U 2012. godini Agencija je zaprimila dva zahtjeva za davanjem prethodne suglasnosti na razrješenje članova Uprave upravitelja infrastrukture te pet zahtjeva za davanjem prethodne suglasnosti na imenovanje članova Uprave upravitelja infrastrukture. Od 1. studenog 2012. godine upravitelj

infrastrukture više nije dio povezanog društva, jer je društvo HŽ Hrvatske željeznice holding d.o.o., Zagreb, pripojeno društvu HŽ Infrastruktura d.o.o., Zagreb pa će ova aktivnost regulatornog tijela postati manje važna.

3.1.2. Nadzor nad pregovorima upravitelja infrastrukture i željezničkog prijevoznika o visini pristojbe za korištenje željezničke infrastrukture

Nadzor nad pregovorima se u 2012. godini nije se obavljao od strane ARTZU-a iz razloga što niti jedan takav zahtjev nije bio upućen. Iz postojećeg pravnog okvira nejasno je koji bi bio sadržaj ovog nadzora iz razloga što se drugim materijalno pravnim propisima (Zakon o željeznici) ovakav postupak ne uređuje. U propisima koji reguliraju tržište željezničkih usluga ne regulira se postupak pregovaranja o visini pristojbe između upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika.

3.1.3. Rješavanje o žalbama željezničkih prijevoznika na odluke upravitelja infrastrukture

Ovo je jedna od važnijih nadležnosti regulatornog tijela jer predstavlja pružanje pravne zaštite onima koji se osjećaju diskriminiranim postupcima na tržištu željezničkih usluga. Prosuđujući po žalbama regulatorno tijelo izravno intervenira korigirajući postojeći sustav ujedno stvarajući pravnu praksu.

U 2012. godini ARTZU je zaprimila sedam žalbi željezničkih prijevoznika, od kojih je pet riješeno u 2012. godini, a dvije žalbe su zaprimljene u drugoj polovici mjeseca prosinca i riješene su u 2013. godini.

Radi se o slijedećim žalbama:

1. HŽ Cargo d.o.o. vs. HŽ Infrastruktura d.o.o. na Ugovor o pristupu željezničkoj infrastrukturi 2011/12,
2. HŽ Cargo d.o.o. vs. HŽ Infrastruktura d.o.o. na Opće uvjete ugovora o pristupu željezničke infrastrukture uz IoM 2012,
3. HŽ Cargo d.o.o. vs. HŽ Infrastruktura d.o.o. na IoM 2013,
4. HŽ Putničkog prijevoza d.o.o. vs. HŽ Infrastruktura na rješenje Infrastrukture kojim se odbija zahtjev za naknadu štete,
5. HŽ Putničkog prijevoza d.o.o. vs. HŽ Infrastruktura d.o.o. na IoM 2013,
6. HŽ Putničkog prijevoza d.o.o. vs. HŽ Infrastruktura d.o.o. na IoM 2014,
7. HŽ Cargo d.o.o. vs. HŽ Infrastruktura d.o.o. na IoM 2014.

Izjavljene žalbe su pokazale sve slabosti i nedostatke pravnog okvira koji bi trebao biti temelj za odlučivanje po žalbama. Radi se o već istaknutim pravnim prazninama i nedostacima Zakona o željeznici o kojima je bilo govora u poglavlju o pravnom okviru. Veći dio žalbi nije meritorno rješavan, već su iste morale biti odbačene iz procesnih razloga. Žalitelji su izjavljivali žalbe za čije rješavanje Agencija nije nadležna (ugovor o pristupu, naknada štete) ili pak nije bila ostvarena neka procesna pretpostavka za postupanje po žalbi (pravovremenost).

Obzirom da nije propisan posebni rok za žalbu Agenciji, primjenjuje se opći žalbeni rok iz Zakona o općem upravnom postupku. Izjavljene žalbe su pokazale kako navedena činjenica željezničkim prijevoznicima nije bila poznata ili su ovaj pravni lijek doveli u vezu s drugim

pravnim lijekovima kod kojih ne postoji rok za njihovo izjavljivanje. Izjavljene žalbe, unatoč njihovom nevelikom broju, predstavljaju mogućnost i priliku za pobliže tumačenje odredbi pozitivnog zakonodavstva i time razvoja pravne prakse.

Ad. 1. Žalba HŽ Carga d.o.o. vs. HŽ Infrastruktura d.o.o. na Ugovor o pristupu željezničkoj infrastrukturi 2011/12

Žalitelj HŽ Cargo d.o.o., Zagreb izjavio je žalbu na Ugovor o pristupu željezničkoj infrastrukturi 2011/12 osporavajući zakonitost ugovora o pristupu obzirom na položaj upravitelja infrastrukture (monopolistički) te u njemu određene cijene trase vlaka.

Prije upuštanja u razmatranje žalbe Agencija je provjerila procesne pretpostavke (nadležnost, pravovremenost, ovlaštena osoba, urednost žalbe). Nadležnost Agencije propisana je člankom 6. i 7. Zakona o Agenciji za regulaciju tržišta željezničkih usluga temeljem kojih je, između ostalog, Agencija nadležna za rješavanje o žalbama željezničkih prijevoznika na odluke upravitelja infrastrukture u vezi: Izvješća o mreži, kriterija sadržanih u Izvješću o mreži, postupku i rezultatima raspodjele željezničkih infrastrukturnih kapaciteta, kriterija za određivanje pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture, odluke o odobrenju pristupa željezničkog prijevoznika u željezničku infrastrukturu, ostalih slučajeva osiguranja pristupa i korištenja željezničke infrastrukture. Člankom 27. Zakona o željeznici je propisano da željeznički prijevoznik može izjaviti žalbu regulatornom tijelu, kada smatra da se prema njemu u odnosu na druge podnositelje zahtjeva za raspodjelu infrastrukturnog kapaciteta nejednako postupa ili na bilo koji drugi način trpi štetu u svezi: Izvješća o mreži, postupaka raspodjele infrastrukture i rezultata tih postupaka, kriterija nametanja pristojbi za korištenje infrastrukture, visine i strukture pristojbi za korištenje infrastrukture, ostalim slučajevima u svezi osiguravanja pristupa i korištenja željezničke infrastrukture.

Istovremeno Zakon o obveznim odnosima (NN 35/05, 41/08), kojim se uređuju ugovorni odnosi, člankom 15. stavak 1., propisuje kako osoba koja smatra da je neko njezino pravo povrijeđeno ovlaštena ga je štiti i ostvarivati putem suda, ako zakonom odlučivanje nije povjereno nekom drugom nadležnom tijelu.

Obzirom da je žalba izjavljena na Ugovor o pristupu, a odlučivanje o žalbi na ugovor nije u nadležnosti Agencije valjalo je žalbu odbaciti zbog nenadležnosti. U pitanju je spor o ugovornim odnosima i ovlaštenjima za koji nije utvrđena posebna nadležnost regulatornog tijela. Unatoč ovakvoj odluci Agencija je, postupajući po službenoj dužnosti u smislu članka 6. stavak 1. točka 5. Zakona o Agenciji (analiza i praćenje stanja konkurentnosti na tržištu željezničkih usluga) pokrenula postupak utvrđivanja načina formiranja cijene željezničkih usluga. U tom postupku je analiziran način formiranja cijena odnosno naknada za korištenje željezničkih usluga i njihova utemeljenost na direktnim troškovima.

Ad. 2. Žalba HŽ Carga d.o.o. vs. HŽ Infrastruktura d.o.o. na Opće uvjete ugovora o pristupu željezničke infrastrukture uz IoM 2012

Žalitelj HŽ Cargo d.o.o., Zagreb, je izjavio žalbu na Opće uvjete Ugovora o pristupu željezničkoj infrastrukturi uz Izvješće o mreži 2012, jer je pojedine točke ovih Općih uvjeta smatrao nezakonitim, zbog suprotnosti s pozitivnim propisima i nepoštivanja druge ugovorne strane (željezničkog prijevoznika).

Agencija je utvrdila obzirom na nadležnost propisanu u članku 6. i 7. Zakona o Agenciji za regulaciju tržišta željezničkih usluga te na članak 27. Zakona o željeznici kako odlučivanje o žalbi na ugovor nije u njenoj nadležnosti, zbog čega je žalbu trebalo odbaciti. U pitanju je spor o ugovornim odnosima i ovlaštenjima za koji nije utvrđena posebna nadležnost regulatornog tijela, već se prava iz ugovornih odnosa štite i ostvaruju putem suda, ako zakonom odlučivanje nije povjereno nekom drugom nadležnom tijelu, sukladno članku 15. stavak 1. Zakona o obveznim odnosima (NN 35/05, 41/08).

Žalitelj je na predmetno Rješenje izjavio tužbu Upravnom sudu u Zagrebu u kojoj osporava zakonitost navedenog rješenja iz razloga što su Opći uvjeti Ugovora o pristupu željezničkoj infrastrukturi izričito u samom Izvješću o mreži 2012 navedeni kao njegov dio te da mu članak 27. Zakona o željeznici omogućava izjavljivanje žalbe ako na bilo koji način trpi štetu u svezi Izvješća o mreži. Navodi i to kako ugovor o pristupu može upućivati na primjenu općih uvjeta ugovora. Opći uvjeti predstavljaju jednostrani akt na koje prijevoznik ne može utjecati, a koji ima veliki utjecaj na pravni status željezničkih prijevoznika. Smatra kako nisu u pitanju „čisti“ ugovorni odnosi sukladno Zakonu o obveznim odnosima i da zbog toga ima pravo izjaviti žalbu regulatornom tijelu.

Tuženik (Agencija) je u svom odgovoru na tužbu ostao pri navodima iz osporavanog Rješenja, koje je dodatno obrazložio.

Upravni sud u Zagrebu je Presudom od dana 28. siječnja 2013. godine poslovni broj: UsI-2387/12-10 poništio Rješenje Agencije smatrajući da iako odredbe Općih uvjeta ugovora o pristupu uređuju međusobna prava i obveze sudionika na tržištu željezničkih usluga te da potpisivanjem ugovora o pristupu postaju sastavni dio ugovora o pristupu se ne radi o sporu iz ugovornog odnosa jer u vrijeme utvrđivanja Općih uvjeta ugovora o pristupu nije postojao ugovorni odnos na kojeg bi se ti opći uvjeti odnosili. Agencija je u postupku povodom Presude razmatrala predmetnu žalbu, ali je ista odbačena zbog nepravovremenosti, obzirom da je izjavljena po proteku roka za izjavljivanje žalbe koji teče od dana dostave Izvješća. U pitanju je dostava javnom objavom koja se sukladno članku 95. ZUP-a smatra izvršenom istekom osmog dana od dana javne objave. U predmetnom slučaju dostava je bila obavljena dana 1. prosinca 2011. godine, od kojeg dana teče rok za žalbu od 15 dana. Žalba je izjavljena 2. veljače 2012. godine, a zadnji dan za njeno izjavljivanje bio je 16. prosinca 2011. godine.

Ad. 3. Žalba HŽ Carga d.o.o. vs. HŽ Infrastruktura d.o.o. na IoM 2013

Žalitelj HŽ Cargo d.o.o., Zagreb, je izjavio žalbu na Izvješće o mreži 2013 zbog nepoštivanja članka 3. stavak 1. Direktive EZ/2001/14, direktne diskriminacije željezničkih prijevoznika koji obavljaju prijevoz pojedinačnih vagonskih pošiljaka, u svezi iznosa cijene za pristup infrastrukturi i nedovoljno jasnih i nerazumljivih odredbi vezanih uz garažiranje vagona. Smatrao je da zbog činjenice što u Izvješću o mreži nije upisan datum stupanja na snagu kao ni žalbeni rok predmetna žalba pravovremena.

Prije upuštanja u meritorno odlučivanje o žalbi Agencija je provjeravala ispunjenje procesnih pretpostavki. Nedvojbeno je utvrđeno vrijeme izjavljivanja žalbe (2. veljače 2012. godine) te vrijeme javnog objavljivanja Izvješća o mreži 2013. na internetskoj stranici upravitelja infrastrukture (22. prosinca 2011. godine).

Na temelju navedenih činjenica Agencija je jedino mogla konstatirati kako je žalitelj žalbu izjavio izvan roka predviđenog za izjavljivanje žalbe propisanog u članku 109. Zakona o

općem upravnom postupku. Ovaj propis određuje da se žalba izjavljuje u roku od 15 dana od dana dostave rješenja, ako nije propisan duži rok, a Izvješće o mreži se temeljem odredbi Zakona o željeznici članka 26. objavljuje javno što se ima smatrati identično dostavom. Na primjenu Zakona o općem upravnom postupku ukazuje članak 6. stavak 2. Zakona o Agenciji za regulaciju tržišta željezničkih usluga u kojem se ne propisuje trajanje žalbenog roka. Kako je žalitelj izjavio žalbu izvan roka od 15 dana od dana dostave javnom objavom Izvješća o mreži 2013, žalba je odbačena kao nepravovremena.

Unatoč ovakvoj odluci povodom žalbe ovo regulatorno tijelo je po službenoj dužnosti, temeljem članka 6. stavak 1. točka 5. Zakona o Agenciji, analiza i praćenje stanja konkurentnosti na tržištu željezničkih usluga, pokrenulo postupak ocjene usklađenosti naknade za korištenje željezničkih usluga (provjera izračuna pristojbe) u sklopu kojega je analiziralo i razmatralo navode koji su istaknuti u žalbi.

Ad. 4. Žalba HŽ Putničkog prijevoza d.o.o. vs. HŽ Infrastruktura na rješenje Infrastrukture kojim se odbija zahtjev za naknadu štete

HŽ Putnički prijevoz d.o.o., Zagreb, izjavio je žalbu na odluku upravitelja infrastrukture HŽ Infrastruktura d.o.o., Zagreb, kojom se odbija zahtjev za naknadom štete s naslova trošenja monoblok kotača putničkih vagona.

Agencija je prije upuštanja u razmatranje žalbe provjerila procesna pitanja nadležnosti, pravovremenosti, ovlaštenosti na izjavljivanje te urednosti žalbe. Nadležnost Agencije za postupanje u predmetnom sporu nije propisana člankom 6. i 7. Zakona o Agenciji za regulaciju tržišta željezničkih usluga, niti člankom 27. Zakona o željeznici.

Istovremeno je Zakonom o obveznim odnosima (NN 35/05, 41/08), kojim se uređuju osnove obveznih odnosa, te ugovorni i izvanugovorni obveznopravni odnosi, člankom 15. stavak 1., određeno da osoba koja smatra da je neko njezino pravo povrijeđeno ovlaštena ga je štiti i ostvarivati putem suda, ako zakonom odlučivanje nije povjereno drugom nadležnom tijelu. Obzirom da je žalba izjavljena na odluku upravitelja infrastrukture vezano za zahtjev žalitelja za naknadom štete, a odlučivanje o žalbi na odluku o naknadi štete nije u nadležnosti Agencije valjalo je žalbu odbaciti zbog nenadležnosti. U pitanju je spor o izvanugovornim obveznim odnosima za koje nije utvrđena posebna nadležnost regulatornog tijela.

Ad. 5. Žalba HŽ Putnički prijevoz d.o.o. vs. HŽ Infrastruktura d.o.o. na IoM 2013

Žalbu protiv Izvješća o mreži 2013 izjavio je HŽ Putnički prijevoz d.o.o., Zagreb, iz razloga što je smatrao da su predmetnim Izvješćem o mreži stvoreni uvjeti kojima se njemu kao prijevozniku pričinjava šteta.

Prije upuštanja u meritorno odlučivanje o žalbi Agencija je utvrdila kako je žalitelj žalbu izjavio 28. kolovoza 2012. godine, dok je Izvješće o mreži doneseno na sjednici Uprave HŽ Infrastrukture d.o.o. 12. prosinca 2011. godine što je i utvrđeno uvidom u Odluku o donošenju ili objavljivanju Izvješća o mreži 2013 Broj: UI 182-9/11 od 12. prosinca 2011. godine koja je objavljena u Službenom vjesniku HŽ Hrvatske željeznice holding d.o.o. broj 31 od 20. prosinca 2011. godine. U točki 1. predmetne odluke se navodi kako se donosi Izvješće o mreži za 2013. godinu, u točki 2. da će isto biti objavljeno u tiskanom obliku i elektronski na

internetskoj stranici HŽ Infrastrukture te u točki 3. da odluka stupa na snagu danom donošenja, a da će se ista objaviti u Službenom vjesniku HŽ Hrvatske željeznice holding d.o.o. Pored navedenog, Agencija je izvršila uvid i u dokaze koji su dostavljeni u predmetu Agencije Klasa: UP/II-034-02/12-01/2, a koje je dostavio upravitelj infrastrukture. Temeljem dostavljenih dokumenata je utvrđeno kako je Izvješće o mreži 2013 objavljeno na internetskoj stranici upravitelja infrastrukture 22. prosinca 2011. godine u 12,41 sati. Na temelju nesporno utvrđenih činjenica vezanih za donošenje i objavljivanje Izvješća o mreži 2013 valjalo je konstatirati kako je žalitelj žalbu izjavio izvan roka predviđenog za izjavljivanje žalbe propisanog u članku 109. Zakona o općem upravnom postupku. Ovaj propis određuje da se žalba izjavljuje u roku od 15 dana od dana dostave rješenja, ako nije propisan duži rok, a Izvješće o mreži se temeljem odredbi Zakona o željeznici članka 26. objavljuje javno što se ima smatrati dostavom javnom objavom po članku 95. Zakona o općem upravnom postupku. Na primjenu Zakona o općem upravnom postupku ukazuje članak 6. stavak 2. Zakona o Agenciji za regulaciju tržišta željezničkih usluga u kojem se ne propisuje trajanje žalbenog roka. Kako je žalitelj izjavio žalbu izvan roka od 15 dana od dana dostave ista je odbačena kao nepravovremena.

Žalitelj je podnio upravnu tužbu na predmetno Rješenje. Upravni sud u Zagrebu je Presudom od dana 24. svibnja 2013. godine poslovni broj: UsI-2387/12-10 odbio zahtjev tužitelja za poništenjem Rješenja. Navedena Presuda je značajna iz razloga što potvrđuje pravno stajalište Agencije vezano uz rok za izjavljivanje žalbe, odnosno tumačenje da rok za žalbu na Izvješće o mreži iznosi 15 dana sukladno Zakonu o općem upravnom postupku te da isti teče od dana dostave javnom objavom. Ovom Presudom kao i Rješenjem regulatornog tijela praktički je stvorena važna pravna praksa vezana za tumačenje nedovoljno preciznih odredbi ZoŽ i pitanje mogućnosti izjavljivanja žalbe na Izvješće o mreži.

Ad. 6. Žalba HŽ Putnički prijevoz d.o.o. vs. HŽ Infrastruktura d.o.o. na IoM 2014

Žalitelj HŽ Putnički prijevoz d.o.o., Zagreb, izjavio je žalbu na Izvješće o mreži 2014. smatrajući kako se istim u cijelosti željezničkim prijevoznicima pričinjava šteta i iste diskriminira. Svoju žalbu podredno je označio prigovorom u smislu članaka 156. i 157. Zakona o općem upravnom postupku.

U žalbi žalitelj osporava Izvješće o mreži iz razloga koji se tiču načina objavljivanja Izvješća o mreži, odredbi vezanih za ugovor o pristupu te usluga opskrbe goriva, opskrbe električne energije, osporava odredbe o pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture te odredbe Općih uvjeta ugovora o pristupu željezničkoj infrastrukturi kao sastavni dio Izvješća o mreži. Predlaže poništenje Izvješća o mreži 2014. u cijelosti odnosno djelomično i to posebno onih točaka istaknutih u žalbi odnosno prigovoru. Žalitelj traži da se utvrde ništetnim sve odredbe Općih uvjeta odnosno samo one navedene u žalbi (prigovoru).

Ad. 7. Žalba HŽ Cargo d.o.o. vs. HŽ Infrastruktura d.o.o. na IoM 2014

Žalitelj HŽ Cargo d.o.o., Zagreb, također je izjavio žalbu na Izvješće o mreži 2014. U žalbi u bitnom osporava način izračuna pristojbe za različite željezničke usluge, različite odredbe Općih uvjeta ugovora te predlaže izmjenu Izvješća o mreži u skladu sa žalbenim navodima.

Kako se žalbe žalitelja HŽ Putnički prijevoz d.o.o., Zagreb i žalitelja HŽ Cargo d.o.o., Zagreb, temelje na istoj pravnoj osnovi i na sličnom činjeničnom stanju Agencija je pozivom na članak 44. ZUP-a spojila žalbene postupke radi zajedničkog raspravljanja. Odluka o navedenim žalbama nije donesena u 2012. godini.

3.2. Postupanje po službenoj dužnosti

Kod činjenice odsustva većeg broja žalbenih postupaka temeljna aktivnost Agencije odvijala se kroz postupanje po službenoj dužnosti. Nadležnost iz čl. 6. st 5. ZARTZU analiza i praćenje stanja konkurentnosti na tržištu željezničkih usluga, znači permanentno praćenje svih stanja, pojava i pokazatelja na tržištu željezničkih usluga te reagiranje u vidu dodatnog pribavljanja podataka i očitovanja, zahtjeva za pojašnjenje, konzultativnih sastanaka te poduzimanja i nalaganja mjera usmjerenih na otklanjanje prepreka za funkcioniranje tržišta željezničkih usluga. Neka stanja i pojave, kao i odnose na tržištu koji jesu ili potencijalno mogu biti izvorom netransparentnih odnosa koji mogu rezultirati diskriminacijom istraženi su u posebnim postupcima po službenoj dužnosti. Praćenje stanja konkurentnosti i analiza pojava na tržištu željezničkih usluga ujedno omogućava ovom regulatornom tijelu da na osnovu prikupljenih informacija može odlučivati i u postupcima koji se vode po zahtjevu stranaka.

Postupci po službenoj dužnosti koji su imali posebnu važnost jesu:

- postupak analize metodologije pristojbe za korištenje željezničkih usluga i njena sukladnost s načelima i shemom za izračun pristojbe;
- postupak analize i mišljenje Agencije na nacrt Izvješća o mreži 2014, također je jedan od primarnih postupaka po službenoj dužnosti uvjetovan važnošću tog akta kojim se utvrđuju uvjeti poslovanja na tržištu željezničkih usluga;
- električna energija potrebna za vuču vlakova, segment je tržišta koji je zahtijevao posebnu pažnju;
- kroz regulatorne financijske izvještaje nadziran je bitni element funkcioniranja tržišta, neovisnost osnovnih funkcija upravitelja infrastrukture.

Osim ovih zahtjeva inicirani su i drugi postupci i radnje po službenoj dužnosti u pogledu okolnosti koje bi potencijalno mogle rezultirati netransparentnošću i diskriminacijom.

Svoju ulogu regulatorno tijelo izvršavalo je na način da je u komunikaciji s upraviteljem infrastrukture iskazivalo svoja pravna stajališta glede tumačenja propisa o tržištu željezničkih usluga. Ovo regulatorno tijelo predlagalo je mjere za otklanjanje potencijalne diskriminacije. U izvjesnom broju slučajeva upravitelj infrastrukture je iste prihvaćao i mijenjao postojeće postupke, akte ili radnje što je rezultiralo većom transparentnošću i tržišnom orijentacijom u pružanju željezničkih usluga.

3.2.1. Analiza metodologije za izračun pristojbe (naknade) za korištenje željezničkih usluga

Jedan od presudnih razloga za regulaciju tržišta željezničkih usluga u EU jeste i potreba za nadziranjem provođenja načela i sheme za izračun naknada za korištenje željezničkih usluga. U pitanju je multidisciplinarni posao koji osim ekonomskih analiza uključuje i poznavanje tehnoloških procesa te izvjesna pravna pitanja.

Sukladno članku 23. Zakona o željeznici za korištenje željezničke infrastrukture željeznički prijevoznik plaća pristojbu (naknadu). Visinu pristojbe određuje i naplaćuje upravitelj infrastrukture. Visina pristojbe za korištenje infrastrukture utvrđuje se s obzirom na ostvarene kilometre vlaka, sastav vlaka, težinu i brzinu vlaka, osovinski pritisak, trajanje korištenja infrastrukture te ostale posebne zahtjeve. Upravitelj infrastrukture obvezan je prigodom određivanja pristojbi za korištenje infrastrukture primijeniti takav izračun pristojbi kojim se različitim željezničkim prijevoznicima, a koji obavljaju usluge iste vrste, osiguravaju jednake i nediskriminirajuće pristojbe.

Prema članku 7. stavku 3. Direktive o dodjeli infrastrukturnog kapaciteta i naplati pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture 2001/14/EZ pristojba za minimalni pristupni paket i pristup prugom do uslužnih objekata treba biti temeljena na troškovima koji su izravno nastali kao rezultat prometovanja vlaka (tzv. direktni troškovi). Iako direktive Europske unije nemaju izravan učinak, upravitelj infrastrukture se njima koristi u interpretaciji pitanja koja nisu u dovoljnoj mjeri riješena domaćim zakonodavstvom. Slijedom toga, upravitelj infrastrukture u skladu sa zakonodavstvom Europske unije, točnije sa Direktivom 2001/14/EZ određuje osnovnu cijenu na temelju direktnih troškova koje HŽ Infrastruktura ima za održavanje željezničke infrastrukture kojom upravlja i za organizaciju prometa.

Sustav za određivanje visine naknade predstavlja formulu izračuna pristojbe koju primjenjuje upravitelj infrastrukture pomoću koje svaki prijevoznik može izračunati troškove korištenja željezničke infrastrukture. U tablici 13. i 14. prikazane su jedinične cijene minimalnog paketa usluga po vlak kilometrima prema vrsti vlaka i parametrima linija posebno u putničkom i teretnom prijevozu za vozni red 2011/2012. godine. Jedinične cijene su izračunate temeljem formule objavljene u Izvješću o mreži 2012.

Tablica 13. Jedinična cijena pristojbe po vlak kilometru prema vrsti vlaka i parametru linije u putničkom prijevozu

Parametar linije	Cijena (Kn/V/km)				
	EC, IC Ekspresni, brzi, maksimalni	ubizni, putnički	poputnični, prigradski	magibni	prazni, polubure i lokalno čvrski vlak
	$K=1$	$K=1$	$K=1$	$K=1$	$K=1$
L1	18,16 kn	12,11 kn	15,14 kn	16,65 kn	7,57 kn
L2	13,32 kn	8,88 kn	11,10 kn	12,21 kn	5,55 kn
L3	12,11 kn	8,07 kn	10,09 kn	11,10 kn	5,05 kn
L4	10,90 kn	7,26 kn	9,08 kn	9,99 kn	4,54 kn
L5	6,05 kn	4,04 kn	5,05 kn	5,55 kn	2,52 kn

Tablica 14. Jedinična cijena pristojbe po vlak kilometru prema vrsti vlaka i parametru linije u teretnom prijevozu

Parametar linije	Cijena (Kn/Vlakm)				
	ekspresni, brzi, regionalni, maršruti	vlakovi kombiniranog prometa	dionički, sabirni, kružni, industrijski	vlakovi praznim vagonima	lokomotivski vlak
	K=1	K=1	K=1	K=1	K=1
L1	31,59 kn	23,69 kn	28,96 kn	26,33 kn	7,90 kn
L2	23,17 kn	17,37 kn	21,24 kn	19,31 kn	5,79 kn
L3	21,06 kn	15,80 kn	19,31 kn	17,55 kn	5,27 kn
L4	18,95 kn	14,22 kn	17,37 kn	15,80 kn	4,74 kn
L5	10,53 kn	7,90 kn	9,65 kn	8,78 kn	2,63 kn

Osnovna cijena po vlak kilometru za korištenje željezničke infrastrukture za putnički i teretni promet objavljena je u Izvješću o mreži a temelji se na metodologiji iz studije „Istraživanje i određivanje pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture“ koju je napravio Institut prometa i veza. U studiji je definirana metodologija izračuna cijene. Na temelju studije usvojeni su sljedeći „ključevi“ podjele troškova infrastrukture na putnički i teretni promet: 2/3 troškova građevinskih, elektroenergetskih i poslova mehanizacije dijeli se prema brutotonskim kilometrima, 1/3 troškova građevinskih, elektroenergetskih i poslova mehanizacije dijeli se prema vlak-kilometrima dok se troškovi prometnih, signalno sigurnosnih i telekomunikacijskih poslova dijele prema vlak- kilometrima. To su razlozi zašto je upravitelj infrastrukture objavio različitu osnovnu cijenu po vlak kilometru za korištenje željezničke infrastrukture za putnički i teretni promet.

Budući da se svi troškovi vode u sustavu SAP moguće je iskazati direktne troškove zahvaljujući vođenju pogonskog knjigovodstva u HŽ Infrastrukturi. Po WBS⁵ elementu je moguće pratiti sve direktne troškove koji terete direktno prugu, a koriste se prilikom izračuna cijene trase. Moguće je pristupiti do svih ukupnih troškova koji su također podijeljeni na troškove po dionicama pruge i kolodvorima.

Treba napomenuti da i u Europi pitanje strukture i metodologije za naknade nije u potpunosti usuglašeno. Naime, IRG Rail kao skup nezavisnih regulatornih tijela na tržištu željezničkih usluga u EU je tijekom 2011. godine započeo s radom radne skupine koja se bavi pitanjima vezanim uz naknadu za korištenje željezničke infrastrukture. Tijekom 2012. godine IRG Rail je prikupio i razmijenio informacije o općim pitanjima za određivanje pristojbe. Nastojat će se u potpunosti razviti zajednički regulatorni pristup za procjenu trenutnih inkrementalnih ili marginalnih troškova te će se razvijati kriteriji za procjenu trenutnog „mark-up-a“ i sposobnost tržišta da podnosi „mark-up“. Cilj ove radne skupine je definiranje smjernica za sustav izračuna pristojbe, definiranje dobre prakse te definiranje dokumenata o stavu na prijedlogu Komisije za sekundarnu legislativu (npr. modalitet o obračunu direktnih troškova).

⁵ 'Work breakdown structure' takav sustav knjiženja omogućava praćenje svih troškova po pojedinoj aktivnosti

Zaključci do kojih je ARTZU došla nakon analize su sljedeći:

- upravitelj infrastrukture ima definiranu metodologiju obračuna visine pristojbe;
- pristojba za minimalni pristupni paket i pristup prugom do uslužnih objekata utemeljena je na troškovima koji su izravno nastali kao rezultat prometovanja vlaka (direktni troškovi);
- računovodstveni sustav omogućava odvojeno praćenje troškova;
- visina pristojbe je nediskriminatorna i
- visina pristojbe je transparentna i predvidiva.

Naravno radi se o sustavu koji se prati i provjerava posebno u primjeni s ciljem sprječavanja diskriminatornih pojava. Unatoč svemu navedenom tijekom 2012. godine Ugovori za pristup na infrastrukturu, sve do početka 2013. godine, nisu bili prihvaćeni i potpisani od strane prijevoznika, iako se ima smatrati da su bili sklopljeni i da su se izvršavali. Kao razlog odbijanja potpisivanja Ugovora prijevoznici navode da su cijene neprihvatljive i previsoke. Agencija je u sklopu svoje nadležnosti, smatrajući da potpisivanje Ugovora ima pravne implikacije i u odnosu na funkcioniranje tržišta i u odnosu na primjenu propisa o sigurnosti prometa, intervenirala u smislu poticanja na rješavanje ovog spora, međutim bez uspjeha. Neovisno o tome svi prijevoznici su imali pristup na infrastrukturu i svi su vozili prema godišnjem voznom redu kao i prema dodatnim zahtjevima za trase. Usprkos činjenici da prijevoznici nisu plaćali pristojbu za pristup na infrastrukturu, upravitelj infrastrukture nije pokrenuo odgovarajuće postupke u cilju prisilne naplate niti je sankcionirao prijevoznike koji nisu izvršavali svoje obveze na način da bi ih isključio iz prava korištenja. Upravitelj infrastrukture je bio prisiljen tražiti intervenciju vlasnika infrastrukture, što se i dogodilo temeljem dopisa MPPI-a (Klasa: 341-01/12-01/204) od 4. prosinca 2012. godine. Visina koeficijentna korekcije cijene K za 2012. godinu iznosila je 0,5 točnije rečeno naknada za minimalni paket usluga umanjena je retroaktivno odlukom vlasnika infrastrukture za 50% od prvotne cijene. U tablici 15. i 16. prikazane su jedinične cijene minimalnog paketa usluga po vlak kilometrima prema vrsti vlaka i parametrima linija posebno u putničkom i teretnom prijevozu za vozni red 2011/2012. godine, nakon intervencije vlasnika infrastrukture.

Tablica 15. Jedinična cijena pristojbe po vlak kilometru prema vrsti vlaka i parametru linije u putničkom prijevozu nakon primjene koeficijenta K od 0,5

Parametar linije	Cijena (kn/Vlkm)				
	EC, IC Ekspresni, brzi maršrutni	ubrzani, putnički	pogončani, prigradski	nagibni	neznane parametre i lokomotivski vlak
	$K=0,5$	$K=0,5$	$K=0,5$	$K=0,5$	$K=0,5$
L1	9,08 kn	6,05 kn	7,57 kn	8,32 kn	3,78 kn
L2	6,66 kn	4,44 kn	5,55 kn	6,10 kn	2,77 kn
L3	6,05 kn	4,04 kn	5,05 kn	5,55 kn	2,52 kn
L4	5,45 kn	3,63 kn	4,54 kn	4,99 kn	2,27 kn
L5	3,03 kn	2,02 kn	2,52 kn	2,77 kn	1,26 kn

Tablica 16. Jedinična cijena pristojbe po vlak kilometru prema vrsti vlaka i parametru linije u teretnom prijevozu nakon primjene koeficijenta K od 0,5

Parametar linije	Cijena (Kn/Vlakm)				
	ekspresni, brzi, izravni, mašinski	vlakovi kombiniranog prometa	putnički, sabinski, kvazi-putnički, industrijski	vlakovi sa praznim vagonima	lokomotivski vlak
	$K=0,5$	$K=0,5$	$K=0,5$	$K=0,5$	$K=0,5$
L1	15,80 kn	11,85 kn	14,48 kn	13,16 kn	3,95 kn
L2	11,58 kn	8,69 kn	10,62 kn	9,65 kn	2,90 kn
L3	10,53 kn	7,90 kn	9,65 kn	8,78 kn	2,63 kn
L4	9,48 kn	7,11 kn	8,69 kn	7,90 kn	2,37 kn
L5	5,27 kn	3,95 kn	4,83 kn	4,39 kn	1,32 kn

Pa ipak, ni to nije pomoglo da se osigura i ustali novčani tok tako da prijevoznici do kraja 2012. godine nisu platili korištenje niti jedne željezničke usluge, izuzev usluge električne energije. Na poslovanje upravitelja infrastrukture u 2012. godini značajno je utjecala Odluka Skupštine Društva broj: S -12/13 slijedom koje je HŽ Infrastruktura d.o.o. donijela Odluke broj: UI-73-12/13, UI-73-13/13 i UI-73-14/13, a Skupština ih potvrdila Odlukom S-14-1/13, o oprostima potraživanja u cijelosti nastalih zaključno do 31. prosinca 2012. godine i to društvima HŽ Putnički prijevoz d.o.o. i HŽ Cargo d.o.o., osim potraživanja nastalih po osnovu korištenja električne energije.

3.2.2. Mišljenje Agencije na nacrt Izvješća o mreži 2014

Upravitelj infrastrukture se u kolovozu 2012. godine obratio Agenciji vezano za izradu Izvješća o mreži 2014 kako bi Agencija dostavila svoje prijedloge. Kao predložak za izradu Izvješća o mreži 2014 korišteno je Izvješće o mreži 2013. Prema postojećem zakonodavnom okviru upravitelj nije obvezan tražiti mišljenje Agencije na Izvješće o mreži, niti je potrebno odobrenje Agencije kao uvjeta za stupanje na snagu Izvješća o mreži. Međutim, obzirom na značaj Izvješća o mreži za tržište željezničkih usluga postupanje upravitelja infrastrukture, na način da s nacrtom Izvješća upozna i Agenciju svakako je opravdano obzirom da se u fazi izrade ovog Izvješća mogu ispraviti potencijalne diskriminatorne i netransparentne odredbe Izvješća, a što doprinosi boljem funkcioniranju ovog specifičnog tržišta.

S predstavnicima upravitelja infrastrukture je povodom izrade predmetnog Izvješća održan i sastanak, a u cilju razjašnjenja određenih pitanja (objava i stupanje na snagu, primjena Izvješća, primjena odredbi Zakona o općem upravnom postupku i dr.).

Agencija je dana 9. studenoga 2012. godine dala opširno Mišljenje KLASA: 341-01/12-01/6, URBROJ: 347-01/12-12) u kojem je istaknula do tad utvrđene nedostatke vezano za funkcioniranje tržišta, a koji su izneseni u Izvješću o radu za 2010. godinu, Izvješću o radu za 2011. godinu, Rješenju KLASA: UP/II-034-02/12-01/3 te na sastancima sa subjektima na tržištu željezničkih usluga. U Mišljenju su dani konkretni prijedlozi koji se tiču objave Izvješća o mreži kod kojeg bi trebao biti transparentan i vidljiv datum objave čime će činjenica stupanja na snagu postati izvjesna i predvidiva. Upravitelj infrastrukture bi trebao

osigurati objavu sadržaja Izvješća o mreži i time učiniti mogućim postupak pravne zaštite. Odredbe Općih uvjeta za sklapanje Ugovora o pristupu potrebno je uskladiti s Izvješćem o mreži na način da se Opći uvjeti ugovora inkorporiraju u Izvješće o mreži ili da se utvrde kao posebni samo oni uvjeti koji se razlikuju i koji su specifični u odnosu na one koji su već sadržani u Izvješću o mreži. Upravitelj infrastrukture bi u Izvješću trebao opisati i utvrditi naknadu za korištenje željezničkih usluga na način da se vidi razlika od naknade za korištenje minimalnog pristupnog paketa i na način da se precizno opiše metodologija izračuna naknade za korištenje dodatnih i pratećih usluga nasuprot sadašnjoj formulaciji tržišne cijene. Agencija je upravitelju infrastrukture predložila i dosljednu primjenu odredbi ZUP-a i ZOO-a u upravnim ugovorima i u proceduri sklapanja ugovora, kao i izradu tipskog ugovora koja će održavati primjenu odredbi o upravnom ugovoru, tehnologiju izmjene i dopune ugovora.

3.2.3. Električna energija potrebna za vuču vlakova

Agencija je po službenoj dužnosti pokrenula postupak radi utvrđivanja okolnosti korištenja električne energije potrebne za vuču vlakova sa svrhom analiziranja modela određivanja naknade za električnu energiju za vuču vlakova iz Izvješća o mreži 2012.

Direktiva 2001/14/EZ definira električnu energiju koja je potrebna za vuču vlakova kao dodatnu uslugu, Zakon o željeznici ne definira željezničke usluge već je njime određeno kako će se to učiniti Izvješćem o mreži.

U Europi su u primjeni dva modela obračuna potrošene električne energije za vuču vlakova. Jedan model je temeljen na mjernim uređajima za evidentiranje potrošene električne energije na vučnim vozilima, a drugi model je temeljen na utvrđivanju specifične potrošnje električne energije po jedinici proizvoda gdje se obračun radi na temelju ostvarenih jedinica proizvoda (najčešće ostvareni brtkm ili vlkm). U praksi se koristi jedan ili drugi model, a također i kombinacija ova dva modela. Karakteristika prvog modela je preciznost i plaćanje stvarno utrošenih količina električne energije prema evidentiranoj potrošnji na mjernim uređajima. Za primjenu takvog modela potrebno je ugraditi mjerače u sva vučna vozila te je dodatno potrebno osigurati i očitavanje potrošene energije od strane upravitelja infrastrukture. Iako je ovaj način najpravedniji, povezan je s značajnim troškovima opremanja dodatnom opremom te njenom održavanju. Dodatni trošak ima i upravitelj infrastrukture zbog obaveze očitavanja utrošene električne energije ukoliko se ne ugrade potpuno automatizirana brojila s daljinskim očitavanjem. Drugi način je jednostavniji, otvoreniji prema tržištu i omogućava interoperabilnost, manje je precizan ali ne zahtjeva znatna ulaganja. Isporučitelj električne energije utvrđuje cijenu električne energije po jedinici proizvoda i u definiranim vremenskim razdobljima obavlja obračun električne energije. Za drugi model nije potrebna dodatna oprema niti dodatni zaposlenici, a način obračuna prilagođava se tržištu.

HŽ Infrastruktura se odlučila za drugi model obračuna električne energije a to je putem specifične potrošnje. Na temelju stvarnih mjerenja u 2010. godini HŽ Infrastruktura je izradila dokument na temelju koga je definiran model za određivanje pristojbi za isporuku električne energije potrebne za vuču vlakova. Model je testiran na temelju podataka o potrošnji električne energije za vuču vlakova u prijašnjim godinama. Kako u RH ne postoje vučna vozila opremljena adekvatnim mjernim uređajima za evidentiranje električne energije s daljinskim očitavanjima i zbog složenosti tarifnog modela dobavljača električne energije HŽ Infrastruktura se odlučila za ovakav model obračuna električne energije. Preračunom potrošene električne energije po brutotonskim kilometrima potrebne za vuču vlakova HŽ Infrastruktura ne zaračunava dodatne troškove ni bilo kakvu razumnu dobit već jednostavno

izjednačava iznos električne energije plaćen dobavljaču s iznosom koji prijevoznici plaćaju kao krajnji korisnici za navedenu električnu energiju.

Kao rezultat ekspertize definirana je formula za obračun isporučene električne energije za vuču vlakova koja je objavljena u Izvješću o mreži uz osnovne cijene električne energije. Na temelju modela preračunava se trošak isporučene električne energije od strane HŽ Infrastrukture na temelju jedinice rada (brtkm) prijevoznika.

Formula za izračun potrošnje električne energije za vuču vlakova:

$$C_{ev} = C_{brtkm} * BRTKM_{vlaka}$$

Gdje je:

C_{ev} - cijena isporučene električne energije za vuču vlaka

C_{brtkm} - osnovna cijena električne energije [kn/brtkm]

BRTKM vlaka - brutotonski kilometri vlaka

Na temelju mjerenja potrošnje električne energije posebno za svaku vrstu vlaka izvedene su kategorije po vrsti vlakova i specifičnim potrošnjama, kako slijedi:

Kategorija vlakova	Vrste vlakova
1	EC, IC, ekspresni, brzi, ubrzani i agencijski vlakovi
2	putnički, pogranični i prigradski vlakovi - (klasični sastav)
3	putnički, pogranični i prigradski vlakovi - (EMG)
4	svi teretni vlakovi, lokomotivski vlakovi i prazne putničke garniture

Na zahtjev ARTZU-a pribavljena su očitovanja prijevoznika na novi model obračuna električne energije za vuču vlakova. Prijevoznici ovakav model određivanja pristojbi za isporuku električne energije smatraju neprihvatljivim i nerazumljivim te ističu kako je postojeći model diskriminatoran iz razloga što ne omogućava plaćanje stvarne potrošnje električne energije koju utroše vučna vozila već se predmetni model bazira na brutotonskim kilometrima kojima se, prema njihovom mišljenju, ne može iskazati stvarna potrošnja korištenih vučnih vozila. Prijevoznicima je također sporna činjenica to što se količina električne energije proizvedene na vučnim vozilima regenerativnim kočenjem (rekuperacija) ne evidentira. Upravitelj infrastrukture smatra kako je primjena modela koji je objavljen u Izvješću trenutno jedini mogući način utvrđivanja potrošnje električne energije, a posebno kod činjenice da prijevoznici raspolažu sa samo dva željeznička vozila s ugrađenim brojilom za evidentiranje potrošnje električne energije. Upravitelj infrastrukture ne odbacuje mogućnost revidiranja modela i uvođenja naplate prema potrošnji evidentiranoj brojilima na željezničkim vozilima kad udio takvih vozila bude zadovoljavajući. Upravitelj infrastrukture radi na poboljšanju elektroenergetskog sustava kako bi u budućnosti mogao prihvatiti električnu energiju (rekuperacija) proizvedenu na vučnim vozilima, što trenutno nije slučaj zbog tehnoloških nedostataka elektroenergetskog sustava i nespremnosti opskrbljivača električnom energijom da prihvati takvu energiju.

Zaključno valja napomenuti kako je 2012. godina prva godina korištenja modela za naplatu električne energije za vuču vlakova prema formuli objavljenoj u Izvješću o mreži. Upravitelj infrastrukture napravio je veliki korak uvođenjem modela za obračun električne energije za vuču vlakova koji ranije nije postojao. Nadalje je nedvojbena činjenica izvjesnog nedostatka pravnog okvira i specifičnosti uvjeta pod kojima se ova željeznička usluga isporučuje. Postojeći sustav obračuna električne energije za vuču vlakova ne daje odgovor na sva pitanja i upravitelj infrastrukture će ga u budućnosti razvijati i prilagođavati tehnološkom razvoju. Upravitelj infrastrukture radi na poboljšanju elektroenergetskog sustava kako bi u budućnosti

mogao prihvatiti električnu energiju proizvedenu na vučnim vozilima, što trenutno nije slučaj zbog tehnoloških nedostataka elektroenergetskog sustava i spremnosti opskrbljivača električnom energijom da prihvati takvu energiju. Postojeći sustav u cijelosti ne odražava mogućnost potpune individualizacije potrošnje električne energije za vuču vlakova kao i evidentiranje električne energije proizvedene na vučnim vozilima, ali to čini u znatnoj mjeri.

3.2.4. Regulatorni financijski izvještaji

Zakon o željeznici u članku 3. definirao je da se željeznički sustav temelji na načelu razdvajanja željezničkog prijevoza i željezničke infrastrukture. Takvo razdvajanje funkcija znači razdvajanje radnih procesa, razdvajanje prava, dužnosti i odgovornosti. Razdvajanje funkcija pretpostavka je objektivnog i na tržišnim principima uspostavljenog upravljanja željezničkom infrastrukturom. Pristojbe za korištenje željezničke infrastrukture plaćaju se upravitelju infrastrukture i koriste se za financiranje njegovog poslovanja. Upravitelj infrastrukture mora biti u mogućnosti opravdati da su pristojbe za infrastrukturu koje su stvarno fakturirane prijevozniku u skladu s metodologijom i pravilima iz Izvješća o mreži.

Upravitelj infrastrukture, radi svog monopolističkog položaja na tržištu, može narušavati načelo jednakih tržišnih uvjeta na nekoliko načina: utvrđivanjem previsokih i/ili diskriminirajućih pristojbi za pristup željezničkoj infrastrukturi, nejednakim ostvarivanjem prava pristupa, previsokim i/ili diskriminirajućim cijenama dodatnih i pratećih usluga ili diskriminacijom pri pružanju istih. Upravitelj infrastrukture na navedene načine može ograničiti i spriječiti ulazak novih prijevoznika na tržište. U svrhu izvršenja svoje nadležnosti koja se sastoji u nadzoru tržišta Agencija je definirala dodatni Regulatorni financijski izvještaj kojim upravitelj infrastrukture (treba) dostavlja podatke do 30. lipnja tekuće godine za prethodnu godinu. Regulatorni izvještaj zasniva se na principu računovodstvenog odvajanja koje podrazumijeva zasebno iskazivanje poslovnih događaja i to na način da se posebno iskažu troškovi i prihodi po pojedinim uslugama. Svrha uvođenja obveze troškovnog računovodstva jest osiguranje ravnopravnih, transparentnih kriterija za određivanje strukture i visine pristojbe za pristup željezničkoj infrastrukturi te cijene ostalih dodatnih i pratećih usluga, odnosno kriterija koje upravitelj infrastrukture treba primijeniti prilikom raspodjele troškova na usluge koje pruža.

Regulatorni financijski izvještaj sadrži:

- Račun dobiti i gubitka koji prikazuje podatke o prihodima i troškovima za pojedinačne usluge koje pruža upravitelj infrastrukture,
- Izvještaj o ukupnim troškovima koji prikazuje podatke o svim stavkama ukupnih troškova,
- Izvještaj o troškovima održavanja koji prikazuje podatke o svim stavkama troškova održavanja,
- Izvještaj o operativnim troškovima koji prikazuje podatke o svim stavkama operativnih troškova,
- Izvještaj o državnim potporama i sredstvima za kapitalne investicije koji prikazuje podatke o državnim potporama i sredstvima za kapitalne investicije koji su primljeni iz državnog proračuna RH.

Analizom dobivenih podataka za 2012. godinu utvrđeno je kako se:

- u računu dobiti i gubitka iskazuju odvojeno prihodi od usluga od svih ostalih prihoda koje ostvari upravitelj infrastrukture,
- u sklopu prihoda od usluga ne iskazuju se posebno prihodi od svih željezničkih usluga.

To se odnosi na uslugu pristupa prugom do uslužnih objekata koju upravitelj vodi kao dio minimalnog pristupnog paketa. Još uvijek vrijedi objašnjenje koje je dao upravitelj infrastrukture u kojem navodi: "razlog što nisu iskazani prihodi na način kako je traženo prema podjeli usluga kako ih određuje Direktiva 2001/14/EK je u tome što u potpunosti nije razvijena metodologija naplate svake pojedine usluge pa u tom smislu nismo mogli transparentno naplatiti korištenje određene usluge željezničkim prijevoznicima. Budući da takvo razdvajanje zahtjeva prilagodbu cijelog sustava evidentiranja troškova prema uslugama kako to određuje Direktiva i kako je objavljeno u Izvješću o mreži, to je vrlo složen i zahtjevan posao koji zahtjeva angažiranje svih relevantnih odjela upravitelja infrastrukture i određeno vrijeme. Do potpune implementacije ovakvog sustava evidentiranja prihoda i troškova po svim uslugama, upravitelj će izdvajati uslugu po uslugu, a usluge koji nisu posebno iskazane biti će iskazane kroz minimalni pristupni paket". U tom smislu za 2012. godinu izdvojeni su prihodi od korištenja uslužnih objekata i prihodi od pratećih usluga. U prihodima od korištenja uslužnih objekata evidentirani su prihodi od vagonskih vaga dok su u prihodima od pratećih usluga evidentirani prihodi od usluge prodaje karata i blagajničko računskih poslova. Na jednak su način evidentirani troškovi za željezničke usluge kao odvojena kategorija od ostalih rashoda (troškova) koje ima upravitelj u svom poslovanju. Izdvojeno se evidentiraju troškovi vezani uz ostvarivanje prihoda od minimalnog pristupnog paketa, troškovi vezani uz prihode od korištenja uslužnih objekata te troškovi vezani uz prihode od dodatnih i pratećih usluga.

Za zaključiti je da upravitelj infrastrukture u računovodstvenom smislu ima u potpunosti razdvojene prihode i troškove od željezničkih usluga i prihode i troškove po ostalim aktivnostima.

Sredstva Državnog proračuna namijenjena za regulaciju prometa i održavanje željezničke infrastrukture ne smatraju se državnim potporama. U 2012. godini upravitelj infrastrukture bio je korisnik sredstava Državnog proračuna RH za održavanje željezničke infrastrukture i regulaciju prometa u iznosu od 855 milijuna kuna, što je 222,8 milijuna kuna manje nego u istom razdoblju 2011. godine kada su ta sredstva iznosila 1.077 milijuna kuna. Vrijednosno je to najveća stavka u prihodima Društva i čini 72,8% ukupnih prihoda. Sredstva Državnog proračuna namijenjena za investicije u 2012. godini su iznosila 333 milijuna kuna. Sva sredstva iz državnog proračuna računovodstveno se vode odvojeno tako da to omogućava praćenje iskorištenosti sredstava u za to točno definirane svrhe.

Zaključno može se istaknuti kako je HŽ Infrastruktura kao upravitelj infrastrukture u periodu od 2009. godine, kada je započeo proces razdvajanja pa do 2012. godine za koju se podnosi ovo izvješće, napravila određene korake u poboljšanju načina poslovanja na način da su poslovanje prilagodili pozitivnom zakonodavstvu RH koje je donekle usklađeno sa zakonodavstvom EU. Kao najbitniji korak treba izdvojiti osiguravanje potpune neovisnosti upravitelja infrastrukture što je postignuto kroz funkcionalno razdvajanje pružanja željezničkih usluga i upravljanja infrastrukturom. Dodatno treba istaknuti kako je upravitelj infrastrukture, nakon odluke ovog regulatornog tijela, u potpunosti prilagodio svoju upravljačku strukturu na način da su otklonjeni svi potencijalni sukobi interesa koji bi mogli utjecati na neovisnost upravitelja infrastrukture, a došlo je i do restrukturiranja.

Regulatorno tijelo očekuje još prilagodbi osobito u dijelu koji se tiče izdvajanja prihoda po svim željezničkim uslugama koje upravitelj pruža prema Izvješću o mreži. Za očekivati je neke dodatne izmjene i prilagodbe već u 2013. godini kada RH postaje punopravna članica EU i samim time u potpunosti primjenjuje zakonodavstvo EU. U prvom redu to se odnosi na

činjenicu da je krajem 2012. godine stupila na snagu nova Direktiva 2012/34/EZ o osnivanju jedinstvenog europskog željezničkog područja, tzv. Recast. Recast revidira postojeće direktive europskog zakonodavstva vezano za tržište željezničkih usluga i njegovu regulaciju (91/440/EZ, 95/18/EZ i 2001/14/EZ). Jednako tako činjenica da je u 2013. godini usvojen u Hrvatskom saboru novi Zakon o željeznici, koji je u skladu s predmetnom Direktivom, daje temelj za očekivanje novih promjena i prilagodbi u praksi.

3.2.5. Ocjena utjecaja Odluke upravitelja infrastrukture o financijskim politikama za 2012. godinu

Zaključkom od 17. veljače 2012. po službenoj dužnosti Agencija je pokrenula postupak radi ocjene utjecaja Odluke o financijskim politikama 2012., a na osnovi informacija dobivenih u postupku koji je Agencija vodila 2011. godine, u sklopu nadležnosti ARTZU-a, određene čl. 6. Zakona o Agenciji. U predmetnom postupku ARTZU je utvrdila kako Odluka o usvajanju financijske politike utječe na neovisnost osnovnih funkcija upravitelja infrastrukture na način da pojedine odredbe predmetne Odluke potencijalno diskriminiraju one željezničke prijevoznike koji nisu dio HŽ koncerna. Navedeni postupak je okončan mirnim putem na način da su izmijenjene sporne odredbe Odluke u skladu sa zahtjevima i prijedlozima ARTZU-a. Iz tih razloga, ARTZU je pokrenula postupak radi utvrđivanja eventualnog postojanja sličnih diskriminatornih okolnosti u novoj Odluci o financijskoj politici koja je donesena za 2012. godinu.

Na tržištu željezničkih usluga RH trenutno posluju samo dva povijesna prijevoznika, koja se nalaze u vlasništvu RH, a čiji udio na tržištu iznosi 100%, i upravo iz tih razloga nadležnost ARTZU-a ogleda se u nadzoru uvjeta pod kojima se pružaju željezničke usluge s ciljem otklanjanja potencijalnih diskriminacijskih stanja.

U konkretnom slučaju izvršen je uvid te su analizirane odredbe Odluke o financijskoj politici koja je za 2012. godinu donesena od strane HŽ Hrvatske željeznice Holding d.o.o., nakon čega je zatraženo očitovanje i upravitelja infrastrukture. Upravitelj infrastrukture se očitovao kako predmetna Odluka o financijskoj politici ne utječe na njegovu neovisnost u obavljanju osnovnih funkcija budući je odredbom čl. 49. Odluke o usvajanju financijske politike predviđena mogućnost mijenjanja pojedinih odredbi financijske politike temeljem posebne odluke Uprave društava koja se nalaze u sastavu holdinga, pa na taj način i temeljem odluke Uprave trgovačkog društva HŽ Infrastrukture d.o.o..

Potrebno je naglasiti, kako se prije upuštanja u razmatranje spomenutog slučaja nametnulo pitanje pravne prirode Odluke o financijskim politikama, ovlaštenja Holdinga kao vladajućeg društva na njegovo donošenje i davanje uputa izvan Zakona o trgovačkom društvu (NN 111/93, 34/99, 52/00, 118/03, 107/07, 146/08 i 137/09, dalje u tekstu: ZTD), a time i obveznopravne snage takvih akata na upravitelja infrastrukture.

Nedvojbeno je kako je društvo HŽ Hrvatske željeznice Holding d.o.o., vladajuće društvo, a HŽ Infrastruktura ovisno društvo. Međutim, iz činjenice da između navedenih društava ne postoji sklopljen poduzetnički ugovor u smislu ZTD-a proizlazi kako u konkretnom slučaju nema uporišta u međusobnim ugovornim odnosima koji bi vladajućem društvu davali pravo davanja uputa ovisnom društvu. Bez poduzetničkog ugovora vladajuće društvo upravlja ovisnim društvom na način uređen ZTD-om i to prvenstveno određivanjem, između ostalog, nadležnosti, izborom uprave i usvajanja poslovnog plana. Slijedom navedenog, iz činjenice, kako u konkretnom slučaju ne postoji ugovor temeljem kojeg bi ovisno društvo delegiralo pravo donošenja odluke o financijskoj politici za zaključiti je kako Odluka o financijskim

politikama nije obvezujuća za ovisno društvo (HŽ Infrastruktura d.o.o.). Obzirom da sadržaj predmetne Odluke ne rezultira okolnostima koje bi potencijalno mogle biti diskriminatorne prema željezničkim prijevoznicima koji nisu članovi HŽ koncerna te da su ispunjene pretpostavke iz čl. 46. st. 5 Zakona o općem upravnom postupku (NN 47/09), postupak je obustavljen o čemu je rješenjem Agencije obaviješten upravitelj infrastrukture.

3.2.6. Nadzor kvalitete pružanja željezničkih usluga željezničkog prijevoznika

Vezano uz ovu nadležnost Agencije potrebno je istaknuti kako niti jednim člankom Zakona o ARTZU nisu uređena pitanja i način na koji bi se obavljao nadzor kvalitete pružanja željezničkih usluga željezničkog prijevoznika. Budući da po Zakonu o ARTZU-u Agenciji nije dano pravo da svojim aktom uredi ta pitanja nejasno je što bi trebala biti aktivnost po ovoj nadležnosti, pa se ta nadležnost niti nije provodila u 2012. godini. O ovim problemima i nedostacima u definiranju, Agencija je izvijestila u svom Izvješću o radu za 2011. godinu, kojeg je usvojio Hrvatski sabor 26. listopada 2012. godine.

ARTZU je unatoč tome, prikupio podatke za koje smatra da utječu na kvalitetu, a koji su dani u nastavku. Međutim, ARTZU nema nadležnost provoditi mjere u odnosu na prikupljene podatke pa je funkcija nadzora upitna.

Pokazatelji kvalitete pružanja željezničkih usluga su uzroci kašnjenja i vrijeme kašnjenja vlakova za prijevoz putnika i naknada zbog kašnjenja vlakova za prijevoz putnika koje je pokazatelj ARTZU prikupio i analizirao.

HŽ Infrastruktura vodi pregled kretanja vlakova za prijevoz putnika, utvrđuje uzroke kašnjenja i naknadu zbog kašnjenja vlakova. Prikupljene podatke o tome jednom mjesečno dostavlja željezničkom prijevozniku. Kašnjenja vlakova prate se s obzirom na uzroke kašnjenja i to kao primarna i sekundarna kašnjenja. Naknada se obračunava samo za primarna kašnjenja vlakova nastala na prugama kojima upravlja HŽ Infrastruktura.

Primarni uzroci kašnjenja za koje odgovara upravitelj infrastrukture su kašnjenja nastala zbog:

1. lagane vožnje,
2. neplaniranih produljenja zatvora pruga zbog radova na infrastrukturi,
3. kvara ili smetnje na signalno-sigurnosnim uređajima,
4. kvara ili smetnje na uređajima za osiguranje željezničko cestovnih prijelaza,
5. izvanrednog događaja.

Primarni uzroci kašnjenja za koje odgovara željeznički prijevoznik su kašnjenja nastala zbog:

1. produljene vožnje vlaka zbog vuče/sastava,
2. nepravodobnog ispostavljanja garniture/lokomotive,
3. kvara vučnog vozila,
4. kvara vagona,
5. izvanrednog događaja.

Zakašnjenje na 100 voznih kilometara u teretnom i putničkom prijevozu izražava se u minutama. U 2012. godini u teretnom prijevozu evidentirano je kašnjenje vlakova od 106 minuta, dok je u putničkom prijevozu evidentirano kašnjenje od 3 minute.

Kvalitativni pokazatelji rada u HŽ Infrastrukturi mjere se slijedećim pokazateljima:

- broj kilometara remonta, osuvremenjivanja i novoizgrađenih željezničkih pruga (mjerilo za ocjenu pokazatelja je završetak svih predviđenih radova i uspostava prometa dopuštenom projektnom brzinom);
- prosječna komercijalna brzina vlakova (mjerilo za ocjenu pokazatelja je odnos prijeđenih kilometara i ukupnog provedenog vremena vlakova u prometu);
- prosječna dopuštena infrastrukturna brzina pruga (mjerilo za ocjenu pokazatelja je prosječna vrijednost svih dopuštenih infrastrukturnih brzina);
- broj novo osiguranih željezničko cestovnih prijelaza i prijelaza preko pruge;
- broj izvanrednih događaja.

Tablica 17. Kvalitativni pokazatelji rada

Opis	Jedinične mjere	Ostvareno 2011.	Plan 2012.	Ostvareno 2012.
Broj kilometara remonta, osuvremenjivanja i novoizgrađenih željezničkih pruga				
km remonta i osuvremenjivanja	km	0	44	44,5
km novoizgrađenih pruga	km	0	0	0
Prosječna komercijalna brzina vlakova	km/h	36,1	39,04	33,43
Prosječna dopuštena infrastrukturna brzina pruga	km/h			
-na prugama u uporabi		77,4	77,8	77,9
-na ukupnoj duljini mreže		68,5	68,7	68,9
Broj novo osiguranih željezničko cestovnih prijelaza	broj	5	13	13

Izvor: Godišnje poslovno izvješće HŽ Infrastrukture d.o.o. za 2012. godinu

Tablica 18. Najveća dopuštena brzina vlakova prema sposobnosti pruga (km/h)

Najveća dopuštena brzina vlakova prema sposobnosti pruga (km/h)	Duljina mreže s obzirom na najveće dopuštene brzine vlakova (km)		
	2010.	2011.	2012.
20 km/h	60,3	88,3	95
21-40 km/h	222,1	223,9	228,1
41-60 km/h	713,8	782,2	784,8
61-80 km/h	723	653,7	607
81-100 km/h	595,5	491,5	517,3
101-120 km/h	150,1	161	127,9
121-140 km/h	71,4	71,4	139,7
141-160 km/h	91,4	161	100,1
Izvan prometa	344,6	342,9	324,9

Izvor: Godišnje poslovno izvješće HŽ Infrastrukture d.o.o. za 2012. godinu

U tablici 18. kroz kvalitativne pokazatelje rada dan je osvrt na osuvremenjivanje željezničke infrastrukture u RH tijekom 2012. godine s osvrtom na kvalitetu prijevoza preko infrastrukturnih brzina. Iz prikaza je vidljivo kako remont i osuvremenjivanje željezničke

infrastrukture 2012. godine bilježi rast u odnosu na godinu ranije u kojoj nije bilo osuvremenjivanja i remonta željezničke infrastrukture. Komercijalna brzina vlakova pokazatelj je kvalitete i organizacije prijevoza iz čega se može lako zaključiti o kvaliteti prijevozne usluge. Pad prosječne komercijalne brzine s 36,1 km/h na 33,43 km/h pokazatelj je pada kvalitete prijevoza za 7 % što direktno utječe na kvalitetu pružane usluge u prijevozu putnika i robe. Pad prosječne komercijalne brzine koji direktno utječe na kvalitetu usluge vidljiv je i iz tablice 19. gdje su prikazane ukupne duljine pruga s najvećim dopuštenim brzinama vlakova iz kojih se također zaključuje da se duljina pruga s manjim brzinama povećava za razliku duljine pruga s većim dopuštenim brzinama. Uslijed smanjenog održavanja i ne ulaganja u izgradnju nove infrastrukture za očekivati je drastične padove maksimalnih dopuštenih brzina prometovanja vlakova što direktno utječe na kvalitetu usluge preko korisnika željezničkih usluga sve do krajnjeg korisnika.

Sam upravitelj infrastrukture u svom poslovnom izvješću za 2012. godinu ističe sljedeće:

- problem dotrajalog postojećeg infrastrukturnog kapaciteta,
- više od 60% ukupne duljine željezničke mreže izvan je ciklusa održavanja,
- kolodvorski kolosijeci u dužini od 600 km od ukupnih 866 km su u nezadovoljavajućem stanju.

Zbog svega navedenog HŽ Infrastruktura bi trebala obaviti kapitalne remonte na mnogim dionicama pruga osobito na prugama od značaja za međunarodni promet, ukoliko želi ostati ravnopravnim članom europske željezničke asocijacije. Procjenjuje se da sadašnji nedostatak u dinamici remonta iznosi oko 1.500 km. Plan je upravitelja i vlasnika infrastrukture u sljedećim godinama iskoristiti mogućnost povlačenja sredstava iz EU fondova kako bi se napravili barem neophodni remont.

3.3. Ostale aktivnosti ARTZU-a

3.3.1. Suradnja ARTZU s regulatornim tijelima drugih zemalja

Suradnja s drugim regulatornim tijelima na željezničkim tržištima različitih zemalja osobito je važna radi uspostavljanja jedinstvenog željezničkog tržišta na području EU. Funkcioniranje jedinstvenog tržišta nije u potpunosti realizirano ponajviše zbog tehničkih neusklađenosti, budući da svaka zemlja članica EU treba u svom nacionalnom zakonodavstvu riješiti i definirati sva takva pitanja.

Multilateralna suradnja ARTZU-a odvija se kroz aktivnosti i sudjelovanje u radu četiri asocijacije i to Radna skupina regulatornih tijela na željezničkom tržištu pri Općoj upravi za mobilnost i transport, Okrugli stol regulatornih tijela jugoistočne Europe, Nezavisna skupina regulatora – IRG – Rail te Prometni opservatorij za Jugoistočnu Europu – South East Europe Transport Observatory – SEETO. Na marginama multilateralnih skupova ostvaruje se i bilateralna suradnja.

Predstavnici ARTZU-a sudjelovali su, u svojstvu promatrača, na dva sastanka Radne grupe regulatornih tijela na željezničkom tržištu pri Općoj upravi za mobilnost i transport (Directorate – General for Mobility and transport – DG MOVE) Europske Komisije, na kojima se raspravljalo o aktualnostima u željezničkom sektoru.

ARTZU je ujedno i jedan od utemeljitelja i članova Nezavisne grupe željezničkih regulatora (IRG-Rail; Independent Regulators' Group – Rail) koja je osnovana 9. lipnja 2011. godine.

IRG - Rail je skup nezavisnih regulatornih tijela na tržištu željezničkih usluga u EU zasnovan na karakteristikama koje osiguravaju nezavisnost u postupanju. Zadaća asocijacije je razmjena iskustava, razvijanje najbolje prakse, razvoj metodologija i ujednačena interpretacija i primjena propisa. ARTZU je član ove asocijacije od samog osnivanja ocijenivši da se time doprinosi boljem razumijevanju europskog pravnog okvira te učenju i razvoju nacionalno regulatornog okvira kao i ujednačenoj primjeni mjera zaštite tržišta.

U sklopu IRG – Rail – a djeluje nekoliko radnih grupa koje su zadužene za sljedeća područja:

- Market monitoring (praćenje stanja na tržištu),
- International Rail Freight Coridors (međunarodni koridori),
- Economic Equilibrium/Principal Purpose, (ekonomska opravdanost novog međunarodnog putničkog prijevoznika),
- Recast of First Package (revizija direktiva I paketa),
- Charges (naknade).

ARTZU aktivno sudjeluje u radu triju radnih grupa i to radne grupe koja se bavi praćenjem stanja na tržištu, radne grupe koja se bavi stanjem međunarodnih koridora te radne grupe koja se bavi metodologijom izračuna naknade. Sudjelovanje u radu ovih radnih grupa značajno je zbog razvijanja i primjene najbolje prakse unutar tržišta željezničkih usluga u EU i primjene stečenog znanja na tržištu željezničkih usluga u RH.

SEETO je tijekom 2012. godine organizirao sastanak, koji je održan u Sarajevu, na kojem su aktivno sudjelovali i predstavnici ARTZU-a.

Zbog mjera štednje koje se provode na teritoriju svih država jugoistočne Europe Okrugli stol regulatornih tijela jugoistočne Europe nije formalno održan, no neformalna izmjena informacije i kontakti su permanentni.

3.3.2. Jačanje administrativnih kapaciteta

Predstojećim stupanjem u punopravno članstvo Europske unije stavila nove zadaće šire primjene europskog zakonodavstva i mehanizama te praćenja pravne prakse. Regulatorno tijelo je osnovano kao pretpostavka pridruživanju Uniji te kao dio mreže regulatornih tijela. ARTZU nastavlja rad na poboljšavanju stručnosti i osposobljenosti svojih zaposlenika. Rad i djelovanje ARTZU-a usko je vezano uz odgovarajući broj i obrazovnu strukturu zaposlenih te zahtijeva stalno usavršavanje zaposlenika posebno u dijelu primjene europskog zakonodavstva. Kontinuirano se prati i prilagođava sve bržim tržišnim, tehnološkim i regulatornim (ekonomskim i pravnim) promjenama u području željezničkih usluga.

Premda je ARTZU kao regulatorno tijelo kvalitetno i stručno osposobljeno i dalje postoji potreba za izobrazbom i usavršavanjem. Stoga će se osim provedbe planirane izobrazbe nastojati utvrditi i buduće potrebe za izobrazbom za sve zaposlene kako bi im se omogućilo ostvarivanje ciljeva i zadataka utvrđenih planom rada. ARTZU će svakom zaposleniku pružiti podršku u pristupu izobrazbi kako bi ARTZU ispunio zahtjevne poslove reguliranja tržišta koji se očekuju od regulatora. ARTZU kontinuirano prati razvoj regulatornih aspekata u EU kroz sudjelovanje u međunarodnim regulatornim organizacijama, sudjelovanjem na konferencijama i praćenjem literature iz ovog područja. Na taj način ARTZU definira zakonitosti i specifičnosti tržišta u RH, uočava razlike između tržišta RH i EU, prepoznaje najbolje prakse europskih regulatora, te definira plan razvoja kompetencija. Pored toga zaposlenici ARTZU-a su i u 2012. godini radili na usavršavanju znanja stranih jezika.

4. SAŽETAK

Izveštajnu godinu karakteriziraju dva bitna elementa:

- postupak restrukturiranja integriranog željezničkog sektora od čega je najvažnije potpuno izdvajanje upravitelja infrastrukture kao nezavisnog trgovačkog društva i
- poslovanje u uvjetima ekonomske krize koje se odrazilo kroz smanjenje tekućeg održavanja i investicija.

Rad regulatornog tijela u 2012. godini sažima se u slijedećim točkama:

Ljudski potencijali:

- ARTZU zapošljava 10 zaposlenika;
- trebalo bi popuniti mjesta članova upravnog vijeća stalnim zaposlenicima kao i zaposliti voditelja računovodstva;
- daljnje usklađivanje nacionalnih propisa o regulaciji tržišta željezničkih usluga dovest će do povećanja nadležnosti regulatornog tijela, a time i do obima poslova.

Financijsko poslovanje:

- ARTZU je postao samostalnim korisnikom sredstava državnog proračuna što je pretpostavka samostalnosti i neovisnosti u obavljanju propisane djelatnosti
- odluka o modelu financiranja ARTZU-a ostavljena je za predstojeće izmjene zakona o regulaciji tržišta željezničkih usluga.

Tržište željezničkih usluga – pravni okvir:

- postojeći pravni okvir (ZoŽ, ZARTZU) nedovoljan je za kvalitetno obavljanje funkcije nadzora tržišta i to kako u dijelu koji se odnosi na uređenje funkcije tržišta željezničkih usluga tako i poslove regulacije tržišta.

Organizacijska struktura HŽ sustava

- rezultat restrukturiranja HŽ sustava u vidu potpunog izdvajanja upravitelja infrastrukture snažno podupire njegovu neovisnost u obavljanju poslova upravljanje infrastrukturom i tržištem željezničkih usluga;

Pokazatelj stanja željezničke infrastrukture

- opće tehničko stanje infrastrukture je lošije u odnosu na prethodnu godinu.

Pokazatelji ostvarenog prijevoza:

- broj prevezenih putnika manji je za 44% u odnosu na prethodnu godinu,
- količina prevezene robe manja je za 7% u odnosu na prethodnu godinu.

Aktivnost ARTZU-a:

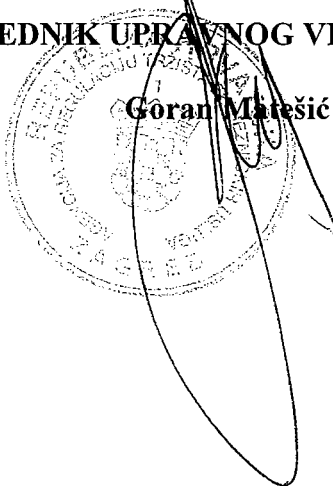
- ARTZU svojom aktivnošću kroz postupke po inicijativi ili po službenoj dužnosti u sve većoj mjeri utječe na mijenjanje uvjeta na tržištu željezničkih usluga u smislu otklanjanja zapreka i postizanje veće transparentnosti sustava,
- broj žalbi je veći u odnosu na prethodnu godinu što pokazuje povjerenje korisnika željezničkih usluga u funkciju regulacije tržišta, a ujedno je i prilika za razvoj pravne prakse u tumačenju propisa,
- izjavljene žalbe pokazuju svu slabost pravnog okvira kojim je uređeno područje tržišta željezničkih usluga te pravne nedostatke, praznine i lošu dugogodišnju praksu (izvešće o mreži, ugovor o pristupu, vozni red, opći uvjeti poslovanja, naplata pojedinih željezničkih usluga....),

- praćenje i analiza stanja konkurentnosti odnosno postupci po službenoj dužnosti bili su pretežna aktivnost regulatornog tijela u kojim postupcima su posebno praćeni neki specifićni odnosi koji ili nisu u dovoljnoj mjeri razvijeni ili su zasnovani na lošoj praksi, a rezultiraju ili bi mogli rezultirati netransparentnošću uvjeta ili potencijalnom diskriminatornošću,
- naknade za korištenje željeznićkih usluga koje su predmet višegodišnjeg nadzora u sve većoj mjeri se usklađuju s načelima i sustavom za izračun te njegovoj zasnovanosti na direktnim troškovima,
- Izvješće o mreži unatoć prisutnim nedostacima koji su samo dijelom uzrokovani nedovoljnim pravnim okvirom pokazuje napredak u uređenju tržišta željeznićkih usluga,
- obraćun elektrićne energije za vuću vlakova koji je bio predmet posebnog nadzora regulatornog tijela po prvi put je uređen kao sustav obraćuna putem specifićne potrošnje koji naime zbog tehnićko - tehnoloških nedostataka cijelog sustava još uvijek ne odražava realnu potrošnju prema svakom pojedinom prijevozniku, ali to ćini u znatnoj mjeri i predstavlja predvidiv sustav izračuna u odnosu na koji postoji prostor za razvoj,
- regulatorni finansićki izvještaj korišten je kao instrument provjere neovisnosti osnovnih funkcija upravitelja infrastrukture koja je potvrđena. Rezultatima restrukturiranja HŽ sustava ovo pitanje postaje jednostavnije,
- u skladu s realnim potrebama kao i zakonskim obvezama ARTZU je primjereno povezan sa strukovnim institucijama i udrugama te drugim regulatornim tijelima u Europskoj uniji u svrhu suradnje i razmjene iskustava u rješavanju poslova iz svoje nadležnosti. To je ujedno i znaćajan izvor strućnog usavršavanja i podizanja administrativnih kapaciteta.

KLASA: 341-10/13-05/1
URBROJ: 347-01/13-14
Zagreb, 19. srpanj 2013.

PREDSJEDNIK UPRAVNOG VIJEĆA AGENCIJE

Goran Marešić



5. IZVORI:

Izvješće o mreži za 2012. (www.hzinfra.hr)

Državni proračun RH (www.mfin.hr)

Državni zavod za statistiku (www.dzs.hr)

Statistički ljetopis za 2012. (www.dzs.hr)

Statističke informacije za 2012. (www.dzs.hr)

Godišnje poslovno izvješće za 2012. HŽ Infrastruktura d.o.o. (www.hzinfra.hr)

6. KRATICE

ARTZU / AGENCIJA / REGULATORNO TIJELO – Agencija za regulaciju tržišta željezničkih usluga

ZARTZU – Zakon o Agenciji za regulaciju tržišta željezničkih usluga

UI – Upravitelj infrastrukture

ZoŽ – Zakon o željeznici

IoM – Izvješće o mreži

OUUP – Opći uvjeti ugovora o pristupu

MPPI – Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture

ZUP – Zakon o općem upravnom postupku

ZTD – Zakon o trgovačkim društvima

ZOO – Zakon o obveznim odnosima

7. POPIS SLIKA

Slika 1.	Organizacijska struktura sustava Hrvatske željeznice HŽ Holding d.o.o. ...	10
Slika 2.	Organizacijska struktura sustava željeznice u RH.....	11
Slika 3.	Udio elektrificirane i neelektrificirane pruge (u %).....	12
Slika 4.	Komparativni prikaz broja prevezenih putnika	14
Slika 5.	Udio prevezenih putnika po vrsti prijevoza (u %).....	15
Slika 6.	Udio prevezene robe po vrsti prijevoza (u %).....	16

8. POPIS TABLICA

Tablica 1.	Sistematizacija radnih mjesta.....	5
Tablica 2.	Plan proračuna/izvršenje (u kn)	6
Tablica 3.	Pregled duljina željezničkih pruga u Republici Hrvatskoj (km)	12
Tablica 4.	Struktura prometovanih vlakova.....	13
Tablica 5.	Struktura ostvarenih brtkm u teretnom i putničkom prometu.....	13
Tablica 6.	Struktura ostvarenih vlkm u teretnom i putničkom prometu.....	13
Tablica 7.	Broj prevezenih putnika (u 000) i količina prevezene robe (u 000 t).....	13
Tablica 8.	Putnički i tonski kilometri (u mil)	14
Tablica 9.	Komparativni prikaz broja prevezenih putnika po vrsti prijevoza (u 000)	14
Tablica 10.	Udio prevezenih putnika po vrsti prijevoza (u %).....	15
Tablica 11.	Komparativni prikaz količine prevezene robe po vrsti prijevoza (u 000 t)	15
Tablica 12.	Udio prevezene robe po vrsti prijevoza (u %).....	16
Tablica 13.	Jedinična cijena pristojbe po vlak kilometru prema vrsti vlaka i parametru linije u putničkom prijevozu.....	24
Tablica 14.	Jedinična cijena pristojbe po vlak kilometru prema vrsti vlaka i parametru linije u teretnom prijevozu.....	25
Tablica 15.	Jedinična cijena pristojbe po vlak kilometru prema vrsti vlaka i parametru linije u putničkom prijevozu nakon primjene koeficijenta K od 0,5	26
Tablica 16.	Jedinična cijena pristojbe po vlak kilometru prema vrsti vlaka i parametru linije u teretnom prijevozu nakon primjene koeficijenta K od 0,5	27
Tablica 17.	Kvalitativni pokazatelji rada.....	34
Tablica 18.	Najveća dopuštena brzina vlakova prema sposobnosti pruga (km/h).....	34