



REPUBLIKA HRVATSKA
AGENCIJA ZA REGULACIJU TRŽIŠTA ŽELJEZNIČKIH USLUGA

REPUBLIKA HRVATSKA
61 - HRVATSKI SABOR
ZAGREB, Trg Sv. Marka 6

KLASA: 341-10/10-05/1
URBROJ: 347-01/10-4
Zagreb, 8. prosinca 2010.

Primljeno: 09-12-2010		
Klasifikacijski oznaka:	Org. jed.	
029-12/10-03/47	65	
Uredišteni broj:	Pril.	Vrij.
364-10-01	1	LD

HRVATSKI SABOR
Trg sv. Marka 6
10000 Zagreb

Na znanje:
Vlada Republike Hrvatske
Trg sv. Marka 2
10000 Zagreb

**Predmet: dostava godišnjeg Izvješća o radu Agencije
za regulaciju tržišta željezničkih usluga za 2009. godinu**

Agencija za regulaciju tržišta željezničkih usluga samostalno je i neovisno regulatorno tijelo, osnovano Zakonom o Agenciji za regulaciju tržišta željezničkih usluga (NN, br. 79/07 i 75/09) i odgovorno izravno Hrvatskom saboru.

Temeljem članka 19. stavak 1. Zakona o Agenciji dostavljam godišnje Izvješće o radu Agencije za 2009. godinu.



PREDSJEDNIK UPRAVNOG VIJEĆA

Goran Matešić

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

Prilozi:

- Izvješće o radu za 2009. godinu, ispis
- Izvješće o radu za 2009. godinu, elektronski oblik

Dostaviti:

1. Adresatima
2. Pismohrana, ovdje

IZVJEŠĆE O RADU
AGENCIJE ZA REGULACIJU TRŽIŠTA ŽELJEZNIČKIH
USLUGA
Za 2009.

SADRŽAJ

Uvod	2
1. Opći dio	3
1.1. Osnivanje Agencije	3
1.2. Ljudski potencijali	4
1.3. Financijsko poslovanje	5
2. Tržište željezničkih usluga u Republici Hrvatskoj	8
2.1. Ekonomski pokazatelji o tržištu željezničkih usluga za 2009.	8
2.2. Opis željezničke infrastrukture i uvjeti korištenja	14
2.2.1. Tehnički opis infrastrukture u javnoj upotrebi	14
2.2.2. Tehničke karakteristike željezničke infrastrukture koja nije javno dobro u općoj upotrebi	15
2.2.3. Uvjeti korištenja infrastrukture u javnoj upotrebi (Izvješće o mreži)	16
2.2.3.1. Željezničke usluge	16
2.3. Pan-europski koridori kao dio željezničke infrastrukture u javnoj upotrebi	19
2.4. Tržište željezničkih usluga – pravni okvir	20
2.4.1. Pravni okvir u Republici Hrvatskoj	20
2.4.2. Europski pravni okvir	21
2.5. Sudionici na tržištu željezničkih usluga	22
2.5.1. Uprava željezničkog prometa, Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture	22
2.5.2. Agencija za regulaciju tržišta željezničkih usluga	24
2.5.3. Agencija za sigurnost željezničkog prometa	24
2.5.4. Uprava prometne inspekcije, MMPI	25
2.5.5. Sustav Hrvatskih željeznica	26
2.5.6. Upravitelj javne željezničke infrastrukture	27
2.6. Otvaranje tržišta željezničkih usluga	28
3. Aktivnosti ARTZU	29
3.1. Postupanje iz nadležnosti ARTZU	29
3.2. Suradnja ARTZU sa regulatornim tijelima drugih zemalja	29
3.3. EU Projekti	30
3.4. Javnost rada i godišnje izvješće ARTZU	31
4. Drugi izvori	33

Uvod

Liberalizacija tržišta željezničkih usluga odvija se u Republici Hrvatskoj pod utjecajem dviju posebno važnih okolnosti:

- Pristup RH Europskoj uniji i harmoniziranje zakonodavstva s politikama i pravnim okvirom zajednice,
- Potreba strateškog razvoja i modernizacije željezničkog prometa.

Zapravo se obje ove okolnosti u konačnim ciljevima sjedinjuju oko pitanja osiguranja transparentnosti, otvorenosti i dostupnosti na željezničkom tržištu koji bi potakli razvoj, modernizaciju i poboljšanje kvalitete, prometa i profita na infrastrukturi koja se kroz povijest gradila javnim sredstvima.

Osnivanje Agencije kao nezavisnog regulatora tržišta, neovisnog od subjekata na tržištu te titulara vlasničkih prava nad subjektima tržišta, ideja je o objektivnom nadzoru uvjeta na tržištu po pravilima tržišnog natjecanja. Međunarodni element (koji se sa stanovišta Europske unije promatra kao unutarnje jedinstveno tržište) ili bolje rečeno prekogranični željeznički promet bitan je čimbenik i domaćeg tržišta. Ujednačenost uvjeta, prava i obveza na svim „nacionalnim“ tržištima te ujednačenost metoda praćenja tržišta, rješavanje sporova čine pravo kojim je uređeno europsko željezničko tržište.

Unatoč činjenici što na domaćem tržištu željezničkih usluga nema novih prijevoznika već na njemu posluju samo povijesni operatori, Agencija ispunjava svoju ulogu u nadziranju procesa otvaranja tržišta, posredstvom analiza stanja, pravnog okvira, institucija, preporuka te općenito u osiguravanju uvjeta. Tržište željezničkih usluga dakle u pripreмноj je fazi liberalizacije i to se ogleda u ulozi regulatora u smislu pripreme prilagodbe sustava.

Ovo prvo Izvješće o radu ARTZU, zbog činjenice što je ona konstituirana 30. srpnja te je radila svega 5 mjeseci u tijeku 2009., nije nultu izvješće u odnosu na kojega će se moći pratiti promjene. Bitno se odnosi na izvještavanje o činjenicama konstituiranja, opremanja, zapošljavanja, dakle početka rada. No, izvješće sadrži i opis tržišta željezničkih usluga i to tehnički dio infrastrukture koja predstavlja opće dobro u javnoj upotrebi tako i onog koje to nije, pravnog okvira koji uređuje tržište, uvjeta korištenja željezničkih usluga. U izvješću su dati subjekti koji se javljaju na tržištu kao institucije te upravitelj infrastrukture i operatori. Tim dijelom izvršava se nadležnost Agencije koja se opisuje kao praćenje stanja na tržištu.

Izvješće sadrži i podatke o aktivnostima iz nadležnosti Agencije i to kako one po službenoj dužnosti tako i one po inicijativi pojedinih subjekata. Sadrži i ocjene i preporuke po dijelovima i time izvršava svoju preventivnu ulogu i ulogu poticatelja promjena koje će dovesti do transparentnih i nediskriminatornih uvjeta na tržištu.

PREDSJEDNIK UPRAVNOG VIJEĆA AGENCIJE

Goran Matešić

1. Opći dio

1.1. Osnivanje Agencije

Na temelju pretpostavki za osnivanje utvrđenih Zakonom o željeznici¹ te Direktivom 2001/14/EC, Agencija za regulaciju tržišta željezničkih usluga (u daljnjem tekstu: ARTZU) osnovana je Zakonom o Agenciji za regulaciju tržišta željezničkih usluga.² Temeljna zadaća, misija ARTZU jest osiguranje fer uvjeta na tržištu željezničkih usluga preko izvršavanja svoje nadležnosti. Svojom namjenom ARTZU predstavlja nastavak skrbi o posebnim uvjetima na tržištu željezničkih usluga nakon opće nadležnosti Agencije za zaštitu tržišnog natjecanja (AZTN). U svom radu primjenjuje pravila i sustav mjera za zaštitu tržišnog natjecanja te je dužna pružati tehničku pomoć AZTN-u. Svrha osnivanja ARTZU jest osiguranje preglednog i nepristranog obavljanja djelatnosti željezničkog prijevoza te otvorenog i nediskriminirajućeg ponašanja između upravitelja infrastrukture i prijevoznika. Misija i svrha osnivanja ARTZU pretočena je u nadležnost koja obuhvaća:

- 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;
- nadzor nad pregovorima upravitelja infrastrukture i prijevoznika o visini pristojbe;
- nadzor nad kvalitetom pružene usluge željezničkih prijevoznika;
- davanje prethodne suglasnosti na imenovanje i razrješenje članova upravljačkog tijela upravitelja infrastrukture;
- analiza i praćenje stanja konkurentnosti na tržištu željezničkih usluga.

Osnivanje ARTZU pretpostavka je liberalizacije i funkcioniranja tržišta željezničkih usluga utvrđena Direktivom 2001/14/EC.³ Osnivanje takve institucije u formi samostalnog i neovisnog regulatornog tijela obveza je zemljama članicama EU. Osnivanje ovakve institucije određeno je kao mjerilo u postupku pregovora o pristupanju Republike Hrvatske EU.

Citiranjem Direktivom, a potom i Zakonom o ARTZU ista je uređena kao samostalno i nezavisno regulatorno tijelo, kojih nekoliko već postoji u našem pravnom sustavu (AZTN, Državna komisija za kontrolu postupaka javne nabave, Hrvatska narodna banka, HANFA, HAKOM...) i koja reguliraju pojedina tržišta (financijsko, javne nabave, energija, pošta...).

ARTZU je pravna osoba osnovana kao javna ustanova.

Djelatnost ARTZU od posebnog je interesa za Republiku Hrvatsku.

Svoju djelatnost ARTZU obavlja kao javnu ovlast.

ARTZU za svoj rad odgovara Hrvatskom saboru.

Po donošenju Zakona o ARTZU Vlada Republike Hrvatske objavila je javni poziv za izbor Predsjednika i članova Upravnog vijeća, a potom utvrdila prijedlog za imenovanje istih. Hrvatski sabor na sjednici od 5. lipnja 2009. imenovao je Predsjednika i članove Upravnog vijeća na mandat od pet godina.

U skladu s člankom 25. Zakona, Upravno vijeće donijelo je Statut ARTZU na koji je Vlada Republike Hrvatske dana 30. srpnja 2009. dala pozitivno mišljenje i to se smatra danom početka rada ARTZU.

U skladu s člankom 18. Zakona, Upravno vijeće ARTZU je izradilo Financijski plan za 2009. g. koji je Vlada Republike Hrvatske usvojila.

U skladu s propisima o izradi Državnog proračuna ARTZU je donijela prijedlog Proračuna za 2010. koji je izglasan u Hrvatskom saboru.

¹ Zakon o željeznici, Narodne novine br. 123/03, 30/04, 153/05, 79/07 i 75/09, članak 27.

² Zakon o Agenciji za regulaciju tržišta željezničkih usluga, Narodne novine br. 79/07 i 75/09.

³ Direktiva 2001/14/EC, Preambula, točka 46 i članak 30.

U skladu sa Statutom usvojen je Pravilnik o ustroju, Pravilnik o radu i drugi interni akti. ARTZU djeluje u zgradi Ministarstva mora, prometa i infrastrukture.

1.2. Ljudski potencijali

Sistematizacija radnih mjesta ARTZU, s planiranim brojem izvršitelja potrebnim za optimalan rad:

Radno mjesto^[1]	Broj izvršitelja
Predsjednik Upravnog vijeća	1
Član Upravnog vijeća	2
Voditelj Opće i stručne službe	1
Viši stručni savjetnik	2
Stručni savjetnik – dipl. ekonomist	1
Stručni savjetnik – dipl. ing. prometa	1
Vježbenik	2
Voditelj računovodstva	1
Voditelj pisarnice, viši stručni referent	1
Poslovni tajnik	1
Administrator, stručni referent	1
Ukupno	14

Stvarna struktura ljudskih potencijala na dan 31. prosinca 2009.:

Radno mjesto	Broj izvršitelja
Predsjednik Upravnog vijeća	1
Član Upravnog vijeća	2
Voditelj Opće i stručne službe	-
Viši stručni savjetnik	2
Stručni savjetnik – ekonomist	-
Stručni savjetnik – dipl. ing. prometa	-
Stručni savjetnik	-
Vježbenik	-
Voditelj računovodstva	1 ^[2]
Voditelj pisarnice, viši stručni referent	1
Poslovni tajnik	1
Administrator, stručni referent	-
Ukupno	5+3

Razvoj ljudskih potencijala u ARTZU podrazumijeva prije svega zapošljavanje radnika koji nedostaju. Kako je regulacija tržišta, ne samo željezničkog, izrazito složena djelatnost, koja

[1] Svaki naziv radnog mjesta u muškom rodu podrazumijeva i naziv u ženskom rodu, i obrnuto

[2] Voditelj računovodstva nije u radnom odnosu u Agenciji i ima sklopljen ugovor o djelu („outsourcing“). Također, ni članovi Upravnog vijeća nisu zaposleni u Agenciji nego u drugim institucijama (HAKOM, Ministarstvo financija), a dužnost člana Upravnog vijeća obavljaju temeljem članka 13. stavak 3. Zakona o Agenciji za regulaciju tržišta željezničkih usluga

iziskuje interdisciplinarni pristup, potrebno je uz kadrove pravne struke kojima ARTZU trenutno raspolaže zaposliti i stručnjaka za ekonomiju i stručnjaka za predmetno područje, u ovom slučaju promet. Druga komponenta razvoja ljudskih potencijala jest njihova intenzivna edukacija posredstvom studijskih posjeta, razmjene iskustava s regulatornim tijelima država članica i drugim regulatornim tijelima u RH i drugih prikladnih metoda, o čemu će više riječi biti u poglavljima ovog Izvješća koja obrađuju suradnju s drugim regulatorima (3.2.) i EU-projekte (3.3.). Krajnji cilj razvoja ljudskih potencijala jest nezavisno, stručno i sposobno regulatorno tijelo, koje će moći odgovoriti na sve zahtjeve tržišta željezničkih usluga u RH, kada se ono u potpunosti liberalizira.

Prijedlozi, ocjene i zaključci:

U 2010. godini ARTZU će

- zaposliti kadrove koji nedostaju, prema planiranoj strukturi radnih mjesta,
- nastaviti rad na stvaranju i jačanju administrativne sposobnosti.

1.3. Financijsko poslovanje

Upravno vijeće ARTZU imenovano je odlukom Hrvatskog sabora 5. lipnja 2009., a početkom rada smatra se 30. srpnja iste godine, kada je Vlada RH dala suglasnost na Statut ARTZU. U tijeku izrade Državnog proračuna Republike Hrvatske očekivalo se da će ARTZU biti neprofitna organizacija, pa su sredstva za funkcioniranje ARTZU planirana u razdjelu Ministarstva mora, prometa i infrastrukture (MMPI), glava 06505, aktivnost A570491 - Unapređenje strukturnih reformi željeznice u predpristupnom procesu, na stavkama 3811 - Tekuće donacije u novcu u iznosu od 1.055.952,00 kn i 3821 - Kapitalne donacije u iznosu od 294.048,00 kn, što ukupno iznosi 1.350.000,00 kn. Na istim pozicijama planirani su i rashodi za Agenciju za sigurnost željezničkog prometa.

Nakon što je ARTZU uključena u Registar korisnika proračuna donesen je financijski plan po stavkama proračunskog računovodstva i podnesen na mišljenje Vladi Republike Hrvatske, sukladno članku 18. stavak 3. Zakona o ARTZU.

Tablica 1.: Financijski plan/izvršenje za 2009. (iznosi u kunama)

Stavka	Naziv stavke	Plan	Izvršenje	Indeks
3111	Plaće za redovan rad	350.000	295.515	84
3113	Plaće za prekovremeni rad	16.000	1.082	7
3121	Ostali rashodi za zaposlene	15.000	14.516	97
3131	Doprinosi za zdravstveno osiguranje	56.730	45.973	81
3132	Doprinosi za zapošljavanje	6.222	5.042	81
3211	Službena putovanja	40.000	19.712	49
3212	Naknade za prijevoz, za rad na terenu i odvojeni život	8.000	3.189	40
3213	Stručno usavršavanje zaposlenika	40.000	31.194	78
3221	Uredski materijal i ostali materijalni rashodi	35.000	18.757	54
3223	Energija	34.000		0
3225	Sitni inventar i auto gume	10.000	2.610	26
3231	Usluge telefona, pošte i prijevoza	55.000	29.018	53
3232	Usluge tekućeg i investicijskog održavanja	65.000		0

3233	Usluge promidžbe i informiranja	28.000	6.108	22
3234	Komunalne usluge	34.000		0
3235	Zakupnine i najamnine	100.000	1.267	1
3236	Zdravstvene i veterinarske usluge	5.000		0
3237	Intelektualne i osobne usluge	70.000	63.498	91
3238	Računalne usluge	56.000	34.023	61
3239	Ostale usluge	12.000	6.150	51
3291	Naknade troškova članovima u predstavničkim i izvršnim tijelima, povjerenstvima i slično	70.000	57.093	82
3292	Premije osiguranja	7.000		0
3293	Reprezentacija	26.000	9.363	36
3299	Ostali nespomenuti rashodi	4.000		0
3431	Bankarske usluge i usluge platnog prometa	3.000	1.193	40
4221	Uredska oprema i namještaj	260.000	93.619	36
4222	Komunikacijska oprema	42.000	1.998	5
4262	Ulaganja u računalne programe	68.000	26.433	39
4312	Pohranjene knjige, umjetnička djela i slične vrijednosti	17.000		0
		1.532.952	767.353	50

Izvor: Državni proračun RH

ARTZU u 2009. nije raspolagala svojim prostorom, nego je umjesto toga koristila dvije prostorije MMPI na adresi Prisavlje 14. To je osnovni razlog što je plan izvršen sa 50%, dok je drugi razlog okolnost da je ARTZU počela s radom u srpnju, a tek u rujnu zaposleni su prvi radnici.

Rashodi poslovanja su ostvareni u iznosu od 644.110,00 kn što čini 56 % plana za ove rashode. Rashodi za zaposlene su ostvareni u iznosu od 362.128,00 kn što čini 82 % plana za ove rashode. Od toga ostali rashodi za zaposlene su iznosili 14.516,00 kn i obuhvaćaju: regres, božićnicu, poklon djeci i jubilarnu nagradu. Materijalni rashodi ostvareni su u iznosu od 281.982,00 ili 40% od plana. Na stavkama 3223 - Energija, 3232 - Usluge tekućeg i investicijskog održavanja i 3234 - Komunalne usluge nije bilo izvršenja, dok je na stavci 3235 - Zakupnine i najamnine izvršenje 1%. Razlog tome je, kako je već navedeno, što do kraja 2009. nije došlo do planiranog preseljenja u vlastite prostorije.

Rashodi za nabavu nefinancijske imovine ostvareni su u iznosu od 123.243,00 kn, što je 32 % plana za ove rashode i 8 % ukupno ostvarenih rashoda.

U 2009. godini na račun ARTZU kod Hrvatske poštanske banke iz državnog proračuna uplaćeno je 873.800,00 kn. Iz tih sredstava plaćene su obveze za rashode u iznosu od 767.353,75 kn. Preostali višak sredstava u iznosu od 106.446,25 kn knjižen je na konto 23954 i vraćen u državni proračun u 2010. godini.

Krajem 2009. u zadnjoj preraspodjeli Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture smanjilo je plan na aktivnosti A570491 - Unapređenje strukturnih reformi željeznice u predpristupnom procesu. Plan i izvršenje rashoda u državnom proračunu 2009. daje se u sljedećoj tablici:

Tablica 2.: Plan i izvršenje rashoda za 2009. (korekcija plana u prosincu 2009.; iznosi u kunama)

Stavka	Plan	Izvršenje	Indeks
3811	1.250.000	697.353	56

3821	100.000	70.000	70
Ukupno	1.350.000	767.353	57

Izvor: Državni proračun

Za 2010. godinu sredstva za ARTZU planirana su u iznosu od 4.479.250,00 kuna, pri čemu je ARTZU sada zasebna glava unutar razdjela MMPI, odnosno više se ne financira iz donacija neprofitnim organizacijama.

Zaključci, ocjene i prijedlozi

- Prostor u kojem djeluje ARTZU nedovoljan je za rad, opremanje kao i za popunu ljudskih potencijala, a pokazuje izvjesnu vezanost za Ministarstvo. Selidba u odgovarajući prostor uvjet je daljnjeg razvoja ARTZU.
- Statusno vezivanje ARTZU uz primjenu propisa o ustanovama ne odgovara pravnoj prirodi i regulatornoj funkciji iste. Raznoliko statusno uređenje nezavisnih regulatornih tijela (AZTN, DKOM, HNB, HAKOM i dr.) zahtjeva donošenje propisa o regulatornim tijelima koje se razlikuju od drugih vladinih agencija.
- Na području ljudskih potencijala je po osiguranju odgovarajućih radnih (prostornih) uvjeta potrebno izvršiti popunu stručnih službi i njihovo educiranje i osposobljavanje za zadaće ARTZU.
- ARTZU je nezavisno regulatorno tijelo odgovorno Hrvatskom saboru što bi se trebalo ogledati i u financijskoj samostalnosti (ARTZU nije samostalni proračunski korisnik – razdjel već je zasebna glava u sklopu MMPI). Člankom 18. Zakona o ARTZU predviđeno je samofinanciranje iste pa bi u skoroj budućnosti trebalo pristupiti izradi koncepta.
- Sam proračun ARTZU ocjenjuje se dovoljnim za pokrivanje troškova koji se očekuju.

2. Tržište željezničkih usluga u Republici Hrvatskoj

Misija ARTZU izražena u članku 1. Zakona o ARTZU koja se sastoji u “osiguranju preglednog i nepristranog obavljanja djelatnosti željezničkog prijevoza“ zapravo se otjelovljuje u „analizi i praćenju stanja konkurentnosti na tržištu željezničkih usluga“.⁴ Ova analiza stanja konkurentnosti ključni je sastojak godišnjeg izvješća o radu ARTZU. Ona uključuje zbroj svih aktivnosti ARTZU u sklopu svoje nadležnosti u sadašnjoj razvojnoj fazi kada se očekuje da ARTZU pomogne stvaranju uvjeta koji će omogućiti funkcioniranje tržišta kada se ono otvori. Ocjena i analiza stanja obuhvaća: tehničke karakteristike željezničke infrastrukture, pravni okvir kako domaći tako i onaj EU, subjekte u željezničkom prijevozu i to institucije kao i upravitelja infrastrukture, prijevoznike, sustav Hrvatskih željeznica.

U situaciji kada ARTZU u 2009. nije poslovala cijelu godinu, niti je bila adekvatno opremljena ni kadrovski ekipirana, ovo izvješće sadrži samo opis, prikaz trenutnog stanja tržišta bez analize.

2.1. Ekonomski pokazatelji o tržištu željezničkih usluga za 2009.

Od raspoloživih ekonomskih pokazatelja izraženi su oni koji govore o broju zaposlenika u integriranom sustavu Hrvatskih željeznica, iznosu naplaćene pristojbe, troškovima izgradnje i održavanja infrastrukture, državnim potporama u željeznički sektor, ukupnim prihodima, rashodima i dobiti/gubitcima sustava Hrvatskih željeznica, investicijama i ostalim podacima relevantnim za opis tržišta, kao što su shema i iznos pristojbe.

- **Broj zaposlenih u integriranom sustavu Hrvatskih željeznica**

Tablica 3.: Broj zaposlenih u integriranom sustavu Hrvatskih željeznica

Subjekt	Broj zaposlenih
HŽ Infrastruktura d.o.o.	7019
HŽ Vuča vlakova d.o.o.	2105
HŽ Cargo d.o.o.	2397
HŽ Putnički prijevoz d.o.o.	1186
HŽ Holding d.o.o.	136
Ukupno	12843

Izvor: odgovori na Upitnik „Izvješće o korištenju željezničke infrastrukture i usluga“

Iskazani podaci ne uključuju društva-kćeri navedenih društava, u kojima radi još 5502 radnika.⁵

- **Iznos naplaćene pristojbe za korištenje željezničke infrastrukture**

Najvažniji pokazatelj tržišta jest prihod od naplate pristojbe za korištenje željezničke infrastrukture.

Tablica 4. Iznos naplaćene pristojbe za korištenje željezničke infrastrukture (iznosi u kunama)

⁴ Članak 6. stavak 1. točka 5. Zakona o ARTZU

⁵ Poslovno izvješće za povezana društva HŽ Holdinga za razdoblje I-XII 2009. godine, www.hznet.hr

Prijevoznik	Iznos pristojbe
HŽ Vuča vlakova d.o.o.	8.568,01
HŽ Cargo d.o.o.	45.383.000,00
HŽ Putnički prijevoz d.o.o.	59.000.000,00
Ukupno	104.391.568,01

Izvor: odgovori na Upitnik „Izvješće o korištenju željezničke infrastrukture i usluga“

- **Sustav za određivanje pristojbe (shema pristojbe)**

Sustav za određivanje pristojbe predstavlja metodu izračuna pristojbe koju primjenjuje upravitelj infrastrukture, ali posredstvom koje svaki prijevoznik unaprijed i predvidivo može izračunati troškove korištenja željezničke trase. Transparentna i predvidiva shema pristojbe pretpostavka je za osiguranje transparentnih i nediskriminatorskih uvjeta na tržištu, a kontrola primjene kroz žalbeni postupak prijevoznika u nadležnosti je ARTZU.

Tablica 5. Matrica linija i trasa modela za određivanje pristojbi

Lin/Tr	T1	T2	T3	T4	.....	Tn
L1	T1*L1	T2*L1	T3*L1	T4*L1	.....	Tn*L1
L2	T1*L2	T2*L2	T3*L2	T4*L2	.....	Tn*L2
L3	T1*L3	T2*L3	T3*L3	T4*L3	.....	Tn*L3
L4	T1*L4	T2*L4	T3*L4	T4*L4	.....	Tn*L4
L5	T1*L5	T2*L5	T3*L5	T4*L5	.....	Tn*L5
L6	T1*L6	T2*L6	T3*L6	T4*L6	.....	Tn*L6

Izvor: Izvješće o mreži za 2010.

„Jednostavnim matematičkim postupkom dobije se rješenje matrice u obliku formule, kojom se utvrđuje pristojba:

$$C_{ij} = T_i * L_{lj} * C_{vlkm} * K_{ij}$$

Gdje je:

T_i – ekvivalent trase vlaka

L_j – parametar linije

l_j (km) – duljina trase vlaka

C (kn/vlkm) – jedinična cijena po vlak kilometru

K_{ij} – koeficijent korekcije cijene

Ekvivalent trase vlaka [T_i] – izračunava se na način da se stvarna planirana težina vlaka dovede u odnos s računskom (pretpostavljenom) težinom vlaka.

Ekvivalent trase vlaka u putničkom prometu iznosi:

T1 – EuroCity, InterCity, ekspresni, brzi 1,40

T2 – ubrzani, putnički, pogranični, prigradski 0,60

T11 – nagibni vlakovi 1,10

T12 – vlakovi za prijevoz praćenih automobila 0,90

T13 – agencijski vlakovi 1,50

T14 – prazne garniture 0,50

Ekvivalent trase vlaka u teretnom prometu iznosi:

T3 – ekspresni, brzi, izravni, dionički i maršrutni 1,20

T4 – vlakovi kombiniranog prometa 0,80

T31 – sabirni, kružni i industrijski vlakovi 0,60

T32 – vojni i prazni vlakovi 0,50

T33 – vlakovi koji prevoze izvanredne pošiljke 1,60

T34 – lokomotivski vlakovi 0,10

Parametri linija [Lj] određeni su integracijom triju elemenata koji utječu na definiranje njegove vrijednosti. To su:

- tehnički parametri pruga;
- ekvivalent rada pruge;
- ekvivalent troškova linije.

Vrijednost parametra za svaku liniju iznosi:

Linija L1 = 1,90

Linija L2 = 1,40

Linija L3 = 0,50

Linija L4 = 0,70

Linija L5 = 0,60

Linija L6 = 0,90

Duljina trase vlaka [lj] – izračunava se tako da se zbroje kilometri trase vlaka na svakoj liniji prema modelu.

Jedinična cijena po vlak kilometru [Cvlkm] – određuje se prema stvarnim troškovima koje upravitelj infrastrukture iskazuje u svojim poslovnim izvješćima i realiziranim vlak kilometrima. Cijene se iskazuju posebno za putnički, a posebno za teretni promet.

Koeficijent korekcije cijene [Kij] – odnosi se na povećanje osnovne pristojbe za visinu troškova obnove (amortizacije), odnosno za obnovu i razvoj željezničke infrastrukture. Ovaj koeficijent u dogovoru s vlasnikom infrastrukture utvrđuje upravitelj infrastrukture ovisno o stanju na transportnom tržištu i visini državne potpore za subvencioniranje troškova infrastrukture. Ukoliko se pristojba obračunava u visini marginalnih troškova tada je koeficijent korekcije $K1=1$.

Koeficijenti povećanja marginalnih troškova:

K1 - koeficijent marginalnih troškova 1,00

K2 - koeficijent marginalnih troškova + obnova 1,15

K3 - koeficijent marginalnih troškova + obnova + razvoj 1,25

Definiranjem svih elemenata matrice: parametara linija, ekvivalenata trase, duljine prometovanja vlaka i jediničnih cijena po vlak kilometru, kao i koeficijenata korekcije cijena stvorena je matrica za određivanje osnovne pristojbe za korištenje željezničke infrastrukture RH i to za svaku trasu vlaka na bilo kojoj liniji.

Jedinična cijena po vlak kilometru [Cvlkm] za korištenje željezničke infrastrukture za vozni red 2009/2010 iznosi:

- u putničkom prijevozu: 8,45 kuna/vlkm + PDV

- u teretnom prijevozu: 12,25 kuna/vlkm + PDV⁶

Uspoređujući s komparativnim podacima o visini cijene vlakkilometra (pristojbe) u teretnom prijevozu u državama članicama EU, visina pristojbe u RH je među najnižima.

- **Struktura pristojbe**

⁶ Izvješće o mreži za 2010., HŽ Infrastruktura d.o.o.

Struktura pristojbe (*charging principles*) predstavlja načelo koje izražava povezivanje pristojbe s troškovima za održavanje i upravljanje infrastrukturom. Ideal sadržan u članku 7. Direktive 2001/14/EC utvrđuje da pristojba treba izražavati stvarne troškove održavanja i upravljanja (*direct costs*).⁷ Izvješće o mreži upravitelja infrastrukture strukturu pristojbe izražava na sljedeći način:

“Za sada visina pristojbi ne odražava stvarni trošak održavanja i upravljanja željezničkom infrastrukturom, već se ona određuje prema visini sredstava koje HŽ Infrastruktura d.o.o. dobiva iz državnog proračuna za pokrivanje troškova održavanja i upravljanja željezničkom infrastrukturom.”⁸

- **Troškovi izgradnje i održavanja željezničke infrastrukture⁹**

Troškovi izgradnje željezničke infrastrukture: 721.084.000,00 kn

Troškovi održavanja željezničke infrastrukture i uslužnih objekata: 761.634.000,00 kn

Ukupni troškovi vezani za korištenje infrastrukture (bez troškova investicija, gradnja novih pruga, osuvremenjivanje i obnova postojećih pruga). 1.446.137.000,00 kn

⁷ U ovom dijelu Direktiva nije implementirana u hrvatsko zakonodavstvo

⁸ Izvješće o mreži za 2010.

⁹ Izvor: odgovori na Upitnik „Izvješće o korištenju željezničke infrastrukture i usluga u 2010. godini“

- **Realizacija državnog proračuna RH za 2009. godinu, po društvima u sustavu HŽ**

Sustav Hrvatskih željeznica korisnik je sredstava državnog proračuna za različite vidove, i to za različite investicije, održavanje infrastrukture, smanjenje broja zaposlenih i modernizaciju, te posebno poticanje putničkog i kombiniranog prometa.

Tablica 5. Realizacija državnog proračuna RH za 2009. godinu (u tisućama kuna)

Svrha	HŽ Cargo	HŽ Vuča	HŽ Putnički	HŽ Infrastruktura	HŽ Holding	Ukupno
Održavanje infrastrukture	0	0	0	1.168.900	0	1.168.900
Investicije u infrastrukturu	0	0	0	446.893	0	446.893
Otpremnine	11.000	5.000	5.000	30.000	16.000	67.000
Modernizacija	98.300	96.932	33.268	0	0	228.500
Poticanje putničkog prometa	0	0	370.000	0	0	370.000
Poticanje kombiniranog prometa	44.000		0	0	0	44.000
UKUPNO	153.300	101.932	408.268	1.645.793	16.000	2.325.293

Izvor: MMPI na upit ARTZU

- **Ukupni prihodi, rashodi i dobitak u sustavu Hrvatskih željeznica u 2009.**

Tablica 6. Ukupni prihodi, rashodi i dobitak u sustavu Hrvatskih željeznica u 2009. (iznosi u kunama)

Subjekt	Prihodi	Rashodi	Dobit/Gubitak
HŽ Vuča vlakova d.o.o.	990.266.631,42	989.681.170,81	585.460,61
HŽ Cargo d.o.o.	1.050.182.000,00	1.049.574.000,00	608.000,00
HŽ Putnički prijevoz d.o.o.	897.100.000,00	912.700.000,00	-15.600.000,00
HŽ Infrastruktura d.o.o.	1.446.606.184,00	1.446.137.153,00	469.031,00

Izvor: odgovori na Upitnik „Izvešće o korištenju željezničke infrastrukture i usluga“

Tablica ne sadrži podatke za povezana društva.

- **Investicije u sustavu HŽ**

Tablica 7. Investicije

Podaci o investicijama u sustavu HŽ odnose se na izgradnju i osuvremenjivanje infrastrukture, kao i drugih funkcija upravitelja infrastrukture, modernizaciju i nabavu voznog parka prijevoznika i ne uključuju moguće investicije kod povezanih društava.

REALIZACIJA INVESTICIJA PO PROGRAMIMA ZA RAZDOBLJE I-XII 2009. GODINE

(u 000 kuna)				
Redni broj	Opis	Plan / Rebalans Plana 2009.	Ostvareno I-XII 2009.	Postotak realizacije kol.4/kol.3
1	2	3	4	5
I.	HŽ ŽELJEZNIČKA INFRASTRUKTURA	853.718	721.084	84,5
1.	Program osuvremenjivanja i izgradnje pruga od značaja za međunarodni promet	534.929	491.224	91,8
1.1.	Osuverenjivanje i izgradnja pruga na Vb koridoru	172.464	190.774	110,6
1.2.	Osuverenjivanje pruge Oštarije -Knin-Split	105.598	46.425	44,0
1.3.	Osuverenjivanje i izgradnja pruga na Vc koridoru	29.088	34.425	118,3
1.4.	Osuverenjivanje i izgradnja pruga na X koridoru*	227.779	219.600	96,4
2.	Program osuvremenjivanja i izgradnje pruga od značaja za regionalni promet	55.919	39.266	70,2
3.	Program osuvremenjivanja i izgradnje pruga od značaja za lokalni promet	18.970	20.299	107,0
4.	Program osuvremenjivanja i izgradnje željezničkog čvorišta Zagreb	21.799	4.355	20,0
5.	Program aktivnosti u funkciji razvoja infrastrukture i prometa na mreži kao cjelini	156.601	108.198	69,1
5.1.	Informatika	23.976	25.779	107,5
5.2.	Željezničko-cestovni prijelazi (ŽCPR)	29.500	23.969	81,3
5.3.	Zaštita okoliša	3.110	100	3,2
5.4.	Unapređenje tehnologije i poboljšanje uvjeta rada	40.783	28.074	68,8
5.5.	Objekti u funkciji prometnih poslova	8.000	3.988	49,9
5.6.	Objekti u funkciji kombiniranog prijevoza			
5.8.	Mehanizacija, sredstva i oprema za održ., osuvremenjivanje i izgradnju želj. infrastrukture	11.232	3.252	29,0
5.9.	Studijska, investicijska i tehnička dokumentacija	40.000	23.036	57,6
6.	Izgradnja novih pruga i kolodvora	65.500	57.742	88,2
II.	HŽ PUTNIČKI PRIJEVOZ	171.200	138.033	80,6
1.	Modernizacija putničkih vagona	112.200	130.145	116,0
2.	Nabava novih motornih vlakova	30.000		
3.	Nabava novih putničkih vagona			
4.	Objekti i oprema u funkciji putničkog prijevoza	29.000	7.888	27,2
III.	HŽ CARGO	124.300	101.403	81,6
1.	Modernizacija teretnih vagona	119.300	93.692	78,5
2.	Nabava novih teretnih vagona			
3.	Objekti i oprema u funkciji teretnog prijevoza	5.000	7.711	154,2
IV.	HŽ VUČA VLAKOVA	154.217	108.942	70,6
1.	Modernizacija lokomotiva	84.800	57.402	67,7
2.	Modernizacija motornih vlakova (MV)	40.132	37.133	92,5
3.	Nabava novih vučnih vozila			
4.	Program modernizacije i izgradnje objekata u funkciji prijevoza	29.285	14.407	49,2
V.	HŽ HOLDING	200	101	50,5
1.	Poboljšanje uvjeta rada	200	101	50,5
2.	Uvođenje ERP projekta			#DU/0!
3.	Projekt certifikacije upravljanja kvalitetom			
UKUPNO (I. do V.):		1.303.635	1.069.563	82,0

Izvor: Poslovno izvješće za povezana društva HŽ Holdinga za razdoblje I.-XII. 2009.,

<http://www.hznet.hr/2011>

- **Ostali podaci¹⁰**

HŽ Vuča vlakova d.o.o.

Ostvareni vlak kilometri: 30.864.375

Ostvareni brtkm: 8.367.755.000

HŽ Putnički prijevoz d.o.o.

Ostvareni vlak kilometri: 18.896.000

¹⁰ Izvor: ARTZU, podaci dostavljeni na temelju Upitnika

Ostvareni putnički kilometri: 1.835.000.000
 Broj prevezenih putnika: 73.545.000

HŽ Cargo d.o.o.

Ostvareni vlak kilometri: 5.894.633
 Ostvareni ntkm: 2.566.095.885
 Ukupna količina prevezenog tereta: 12.755.774 t

2.2. Opis željezničke infrastrukture i uvjeti korištenja¹¹

Uz tehnički opis infrastrukture koji obuhvaća onu u javnoj upotrebi kao i onu koja to nije sadržaj ovog poglavlja čine i uvjeti za obavljanje željezničkih usluga sadržanih u Izvješću o mreži, te opis željezničkih usluga.

2.2.1. Tehnički opis infrastrukture u javnoj upotrebi

Tehnički opis infrastrukture govori o kapacitetima, mogućnostima i karakteristikama koje uvjetuju njeno korištenje.

Duljina mreže

Duljina mreže željezničkih pruga u Republici Hrvatskoj iznosi **2722 km**.

Tablica 8. Duljina pruga

DULJINE PRUGA	Km
Jednokolosiječne	2468
Dvokolosiječne	254
Ukupno	2722

Izvor: izvješće o mreži za 2010.

Širina kolosijeka

Širina kolosijeka cjelokupne mreže iznosi **1,435 metara**.

Elektrifikacija

Elektrificirano je 980 km mreže željezničkih pruga, od toga:

- 842 km jednofaznom strujom 25 kV, 50 Hz
- 138 km istosmjernom strujom 3 kV

Upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznici

U RH trenutno je kao upravitelj infrastrukture registrirana HŽ Infrastruktura d.o.o. Registrirani željeznički prijevoznici su HŽ Cargo d.o.o., HŽ Putnički prijevoz d.o.o., HŽ Vuča vlakova d.o.o.

¹¹ Izvor Izvješće o mreži, upravitelja infrastrukture, HŽ Infrastrukture d.o.o.

2.2.2. Tehničke karakteristike željezničke infrastrukture koja nije javno dobro u općoj uporabi¹²

Zakon o željeznici uređuje željezničku infrastrukturu koja je javno dobro u općoj uporabi u vlasništvu RH. Pored te infrastrukture postoje i industrijski kolosijeci koji su Zakonom o sigurnosti u željezničkom prometu definirani kao željeznički kolosijeci koji nisu javno dobro u općoj uporabi, a koji se priključuju na željezničku prugu i služe za dopremu i otpremu stvari željezničkim vozilima za pravnu osobu vlasnika odnosno posjednika toga kolosijeka, te na kojem industrijska željeznica može obavljati i prijevoz za vlastite potrebe. Industrijski kolosijeci koji su u privatnom vlasništvu za sada nisu predmet interesa ARTZU-a, ukoliko ih istovremeno ne koristi dva ili više subjekata (tvornice, rafinerije....), a u kojem slučaju bi postojala mogućnost diskriminacije željezničkih prijevoznika. Drugačija je situacija sa željezničkim kolosijecima na području lučkih uprava gdje postoji mogućnost diskriminacije željezničkih prijevoznika. Željeznički kolosijeci na području lučkih uprava, a koji se nastavljaju na javnu željezničku infrastrukturu predstavljaju mjesto završetka izvršenja željezničkih usluga (*last mile*) pa su funkcionalno sastavni dio tržišta željezničkih usluga. Stoga pravni režim koji važi na području javne željezničke infrastrukture treba biti primijenjen na jednaki način i na područje ovih industrijskih kolosijeka.

Tablica 8. Željeznička infrastruktura na području Lučkih uprava

Lučka uprava	Opseg mreže		Karakteristike željezničkog kolosijeka			
	Duljina mreže (u km)	Elektrifikacija	Slobodni profil	Dozvoljena opterećenja	Nagibi pruga	Brzine
Vukovar	1,3	0 km	2,5 m od osi kolosijeka	18t/os	15‰ spoj ind.kolosijeka sa sustavom javne željeznice, 0‰ ind.kolosijeci u svojoj korisnoj dužini	10 km/h
Osjek	5,7	0 km	*	25t/os	5‰	15 km/h
Slavonski brod	Nije u funkciji	*	*	*	*	*
Sisak	Ne postoje kolosijeci	*	*	*	*	*
Rijeka	34,4	0 km	GC	160/50, 200/64, 255/80 KN/m	0 ± 2%	5 km/h
Zadar	Nije u funkciji	*	*	*	*	*
Šibenik	4,9	0 km	GA	20 t/os	0‰	10 km/h
Split	*	*	GA	*	Uspon 6‰ (1km), pad	*

¹² Izvor: ARTZU, podaci iz Upitnika „Izvjješće o željezničkom kolosijeku na području lučke uprave“

					11‰ (1km)	
Ploče	19,40km	0 km	GA,GB,GC	22,5t/os	Prosječni 2,66‰	Najveća dopuštena – V1=20 km/h, brzina V2=10km/h

Izvor: odgovori na Upitnik „Izvešće o željezničkom kolosijeku na području lučke uprave“

* -nije ponuđen odgovor

Osim željezničkih kolosijeka na području Lučkih uprava postoje i drugi industrijski kolosijeci koji u su privatnom vlasništvu i nisu opisani niti uključeni u Izvešće o mreži.

2.2.3. Uvjeti korištenja infrastrukture u javnoj upotrebi (Izvešće o mreži)

Izvešće o mreži predstavlja akt koji je dužan donijeti upravitelj infrastrukture kojim se uređuje poslovanje na željezničkom tržištu. U tom smislu Izvešće o mreži predstavlja opće uvjete za sklapanje ugovora o željezničkom prijevozu. Njime se uređuju dva najbitnija pitanja u obavljanju željezničkih transportnih usluga, a to su: pravo i uvjeti pristupa na mrežu i shema i obračun pristojbe za korištenje mreže. Izvešće o mreži mora biti javno objavljeno i na taj način osiguravati nediskriminatornost i transparentnost. Prema tome, Izvešće o mreži je izvor prava i obveza temeljem kojega se može tražiti i zaštita povrijeđenih prava.

Izvešće o mreži, koje upravitelj infrastrukture izrađuje za svaku godinu, sadrži informacije o uvjetima za pristup na željezničku infrastrukturu, opis infrastrukture, postupak dodjele kapaciteta, popis i uvjete korištenja usluga te informacije o pristojbama. Prema opisanim uvjetima i postupku prijevoznici podnose upravitelju infrastrukture zahtjev za dodjelu kapaciteta. Temeljem predanih zahtjeva izrađuje se vozni red za sljedeće razdoblje. Željeznički prijevoznici i upravitelj infrastrukture zatim sklapaju ugovor o pristupu kojim se određuje dodijeljeni kapacitet, visina pristojbe za korištenje željezničke infrastrukture te ostala pitanja u vezi sigurnosti prijevoza i zaštite okoliša.

2.2.3.1. Željezničke usluge¹³

Direktiva 2001/14/EC određuje da svi željeznički operatori imaju pravo na nediskriminacijskoj osnovi na minimalni pristupni paket usluga i pristup prugom do uslužnih objekata. HŽ Infrastruktura d.o.o. mora omogućiti svim željezničkim prijevoznicima korištenje minimalnog paketa usluga i pristup prugom do uslužnih objekata na nediskriminacijski način potpisivanjem Ugovora o pristupu (UP).

A. Minimalni pristupni paket sadrži.

- obradu zahtjeva za infrastrukturni kapacitet;
- pravo korištenja dodijeljenog kapaciteta;
- korištenje kolosijeka, skretnica i čvorišta na dodijeljenom kapacitetu;
- upravljanje prometom vlakova, uključujući signalizaciju, regulaciju, prijem i otpremu vlakova, sporazumijevanje vezano uz promet vlakova i pružanje informacija o kretanju vlakova;
- sve ostale informacije potrebne za realizaciju ili obavljanje usluge za koju je kapacitet dodijeljen.

¹³ Izvor: Izvešće o mreži, HŽ Infrastruktura d.o.o. 2010.

B. Pristup prugom do uslužnih objekata i njihovo korištenje.

- *korištenje opreme za opskrbu električnom energijom potrebnom za vuču vlaka;*
- *objekte za opskrbu gorivom;*
- *kolodvore za prijam i otpremu putnika, kolodvorske zgrade, i ostale objekte;*
- *robne terminale;*
- *ranžirne kolodvore;*
- *objekte za formiranje vlakova;*
- *garažne kolosijeke;*
- *objekte za održavanje i druge tehničke objekte.*

„HŽ Infrastruktura d.o.o. omogućit će pristup prugom do svih gore navedenih uslužnih objekata svim željezničkim prijevoznicima kojima je dodijeljen minimalni pristupni paket usluga, na nediskriminacijski način i na njihov zahtjev, pod uvjetom da su željeznički prijevoznici prethodno sklopili ugovor o korištenju tih objekata s onim tko njima upravlja.“

C. Dodatne usluge

Dodatne usluge prema Direktivi 2001/14/EC, Prilog II mogu biti:

- *električna energija potrebna za vuču vlakova;*
- *predgrijavanje/prethlađivanje vlakova za prijevoz putnika;*
- *opskrba gorivom, manevriranje, te sve ostale usluge koje se pružaju kod naprijed navedenih uslužnih objekata s pristupom;*
- *posebni ugovori za:*
 - o *nadzor pri prijevozu opasnih tvari,*
 - o *pomoć pri vožnji vlakova s izvanrednim pošiljkama*

- **„Električna energija za vuču vlakova**

HŽ Infrastruktura d.o.o. pruža uslugu opskrbe električnom energijom potrebnom za vuču vlakova.

Potrošna električne energije predmet je posebnog ugovora između željezničkih prijevoznika i HŽ Infrastrukture d.o.o.

- **Predgrijavanje/prethlađivanje vlakova za prijevoz putnika**

Ovu uslugu pruža HŽ Putnički prijevoz d.o.o.

- **Opskrba dizel gorivom**

Ovu uslugu pruža HŽ Vuča vlakova d.o.o.

- **Opskrba vodom**

Ovu uslugu pruža Čišćenje i njega putničkih vagona d.o.o.

- **Zbrinjavanje otpada iz toaleta**

Ovu uslugu pruža:

za klasične vagone – Čišćenje i njega putničkih vagona d.o.o.

za dizel- i elektromotorne garniture – HŽ Vuča vlakova d.o.o.

- **Manevriranje**

Ovu uslugu pruža HŽ Infrastruktura d.o.o. u sljedećim kolodvorima: Zagreb Ranžirni kolodvor, Zagreb Glavni kolodvor, Ogulin, Moravice, Lokve, Knin, Perković, Šapjane, Koprivnica, Vinkovci, Tovarnik i Volinja. U svim ostalim uslugama manevriranje pruža HŽ Cargo d.o.o.

- **Priprema vlakova za vožnju**

HŽ Infrastruktura d.o.o. pruža uslugu pripreme vlakova za vožnju u određenim kolodvorima.

- **Proba kočenja**

Ovu uslugu pruža HŽ Cargo d.o.o.

HŽ Infrastruktura d.o.o. pruža uslugu probe kočenja samo u posebnim slučajevima i samo u određenim kolodvorima.

- **Tehnički pregled vagona**

Uslugu tehničkog pregleda vagona pruža HŽ Cargo d.o.o.

- **Usluga vaganja**

Uslugu vaganja pruža HŽ Cargo d.o.o.

- **Usluge za prijevoz izvanrednih pošiljaka**

HŽ Infrastruktura d.o.o. pruža uslugu prijevoza i izvanrednih pošiljaka prema odrednicama za prijevoz izvanrednih pošiljaka propisanim Pravilnikom o uvjetima za prijevoz izvanrednih pošiljaka u željezničkom prometu (NN 156/08).

- **Usluga za prijevoz opasnih tvari**

Prijevoz opasnih tvari na željezničkim prugama RH vrši se u skladu sa RID-om i Zakonom o prijevozu opasnih tvari (NN 79/07) HŽ Infrastruktura ne pruža posebne usluga vezane uz prijevoz opasnih tvari.¹⁴

D. Prateće usluge

Prateće usluge prema Direktivi 2001/14 EZ mogu biti:

- *pristup telekomunikacijskoj mreži*
- *pružanje dodatnih usluga*
- *tehnički pregled voznog parka*

HŽ Infrastruktura d.o.o. nije u obvezi pružanja gore navedenih pratećih usluga te zadržava pravo odlučivanja koje usluge će pružati i pod kojim uvjetima.

- **Pristup telekomunikacijskoj mreži**

HŽ Infrastruktura d.o.o. pruža uslugu korištenja telekomunikacijske mreže u skladu s tržišnim uvjetima.

- **Pružanje dodatnih informacija**

HŽ Infrastruktura d.o.o. pruža dodatne informacije o korištenju željezničke infrastrukture kojom ona upravlja, a koje nisu obuhvaćene Izvješćem o mreži.

¹⁴ Izvješće o mreži za 2010.

- **Tehnički pregled voznog parka**

HŽ Infrastruktura d.o.o. ne pruža usluge tehničkog pregleda. Ovu uslugu pruža HŽ Cargo d.o.o.

2.3. Pan-europski koridori¹⁵ kao dio željezničke infrastrukture u javnoj upotrebi

„Pan-europski prometni koridori su definirani prometni putovi u centralnoj i istočnoj Europi. Definirani su na tri Pan-europske prometne konferencije, održane na razini ministara prometa.

Prva takva konferencija bila je u Pragu 1991., nedugo nakon pada Berlinskog zida. Na njoj nije bilo moguće donijeti detaljnije zaključke zbog relativno burnih političkih promjena u istočnoj i centralnoj Europi. Razvijena je samo koncepcija za buduće dogovore. Devet transportnih koridora definirano je na drugoj konferenciji na Kreti 1994., dok je deseti koridor definiran na trećoj konferenciji u Helsinkiju 1997. godine.

Koridori definirani na konferencijama na Kreti i u Helsinkiju potiču usmjeravanje ulaganja na razvoj infrastrukture prioriternih koridora, na bolju komunikaciju među zemljama obuhvaćenim na pojedinom koridoru kako bi se između ostalog unaprijedio protok graničnim prijelazima, te poticanje razvoja intermodalnog transporta.

Svrha Pan-europskih koridora je određivanje mreže sveeuropskih koridora i područja; ciljano usmjeravanje prometne infrastrukture na područje srednje i istočne Europe kako bi se dostigla razina potrebna za integraciju u buduću prometnu mrežu EU.

Željeznička infrastruktura u javnoj upotrebi na teritoriju RH dio je međunarodnog željezničkog koridora X., V.b i V.c.

X. Koridor¹⁶

X. koridor vrlo je značajan koridor za europski prometni sustav. On povezuje 11 zemalja Srednje i Jugoistočne Europe. U općenitom smislu, poveznica je zapadne i južne Europe. Proteže se od Republike Austrije preko Slovenije, Hrvatske, Srbije, Makedonije do Grčke. Također postoje i 4 ogranka koji povezuju Mađarsku i Bugarsku na glavni prometni pravac. Ukupna duljina koridora iznosi oko 2.360 km, a duljina pruga X. koridora u Hrvatskoj je 434 km (odnosno 18,4 %).

Hrvatski dio X. koridora u većoj mjeri koristi se u svrhu tranzitnog prometa između početne i zadnje točke koridora. Podijeljen je na 5 pruga kronološki poredane od državne granice s Republikom Slovenijom na zapadu pa do državne granice s Republikom Srbijom na istoku. Od Zagreba prema Novskoj podijeljen je na dvije jednokolosiječne dionice i to sjeverna od Dugog Sela do Novske i južna od Zagreba preko Siska do Novske.

Ogranak b V. Koridora

Željeznička pruga državna granica (D.G.) – Botovo – Zagreb – Rijeka je, uz pruge na X. paneuropskom koridoru, najznačajnija željeznička pruga na mreži pruga u Hrvatskoj. To je pruga koja povezuje najveću i najznačajniju hrvatsku luku Rijeku s unutrašnjosti, odnosno svojim prirodnim zaleđem. Na području Hrvatske pruga se proteže od Rijeke, preko Zagreba do Botova, odnosno granice s Mađarskom. Pruga se nalazi na ogranku b V. paneuropskog prometnog koridora, a uvrštena je i u prijedlog proširenja transeuropske prometne mreže

¹⁵ <http://www.prometna-zona.com/koridori.html>

¹⁶ http://www.vlakovi.com/koridori_hz.php

(TEN-T). Na području Zagrebačkog željezničkog čvora križaju se X. i ogranak b V. paneuropskog koridora. Cijeli željeznički pravac od Rijeke do Botova, odnosno granice s Mađarskom, podijeljen je na nekoliko karakterističnih dionica. Ogranak b V. paneuropskog koridora završava u željezničkom čvoru Rijeka.

Ogranak se može podijeliti na dvije pružne dionice i dvije dionice koje čine pruge unutar željezničkog čvora. Prvu dionicu pruge Rijeka – Zagreb čine pruge unutar željezničkog čvora Rijeka, koje spajaju luke (terminale) unutar čvora s prugom Zagreb – Rijeka, odnosno koje ostvaruju veze s kolodvorima unutar čvora do spoja na prugu prema Zagrebu, koji se nalazi u postojećem kolodvoru Škrljevo. Željeznički čvor Rijeka u postojećim uvjetima omeđen je kolodvorom Škrljevo (u smjeru Zagreba) i kolodvorom Jurdani (prema Pivci odnosno Sloveniji).

Druga dionica pruge, koja predstavlja većinski dio pruge Zagreb – Rijeka, je od kolodvora Škrljevo do kolodvora Hrvatski Leskovac. Kolodvor Hrvatski Leskovac je rubni kolodvor postojećeg željezničkog čvora Zagreb. U postojećim uvjetima željeznički čvor Zagreb omeđen je kolodvorima: Dugo Selo, Zaprešić (odnosno Savski Marof), Hrvatski Leskovac i Velika Gorica. Pruge Hrvatski Leskovac - Zagreb i Zagreb - Dugo Selo su pruge unutar čvora Zagreb koje pripadaju i ogranku b V. koridora, a pruga Dugo Selo - Zagreb pripada i X. paneuropskom koridoru.

Ogranak c V, Koridora

Pruga D.G. – B. Manastir – Osijek – Đakovo – Strizivojna/Vrpolje – Sl. Šamac – D.G. i D.G. – Metković – Ploče dijelovi su ogranka c V. paneuropskog koridora koji vodi od Budimpešte preko Bosne i Hercegovine do luke Ploče.“

2.4. Tržište željezničkih usluga - pravni okvir

Izvori prava koji uređuju željezničke usluge mogu se podijeliti na europske i domaće. Domaći izvori koji su navedeni isključivo su zakonskog nivoa, dok postoji još čitav niz podzakonskih akata. Međunarodne konvencije i ugovori nisu nabrojani.

2.4.1. Pravni okvir u Republici Hrvatskoj

Domaći pravni okvir koji uređuje tržište željezničkih usluga određuju:

A. Materijalnopravni propisi:

- Zakon o željeznici,
- Zakon o sigurnosti željezničkog prometa (NN, br. 40/07),
- Zakon o Agenciji za regulaciju tržišta željezničkih usluga,
- Zakon o pomorskom dobru i pomorskim lukama (NN, br. 158/03, 141/06 i 38/09),
- Zakon o Agenciji za sigurnost željezničkog prometa (NN, br. 120/08),
- Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda (NN, br. 109/07 i 132/07),
- Zakon o ugovorima o prijevozu u željezničkom prometu (NN, br. 87/96),

B. Statusni propisi:

- Zakon o Agenciji za regulaciju tržišta željezničkog prometa

C. Postupovni propisi:

- Zakon o općem upravnom postupku (NN, br. 47/09),

- o Zakon o zaštiti tržišnog natjecanja (NN, br. 79/09)¹⁷

2.4.2. Europski pravni okvir

Željeznički prijevoz počeo je opadati kako su se razvijala motorna vozila i civilno zrakoplovstvo te je Europska zajednica usvojila niz zakonodavnih mjera s ciljem oživljavanja željeznica i stvaranja jedinstvenog europskog željezničkog tržišta. Svoju politiku definirala je kroz tri Bijele knjige, Bijela knjiga iz 1992. – otvaranje prometnog tržišta, Bijela knjiga iz 1996. – strategija za revitalizaciju željeznica Europe i Bijela knjiga iz 2001 – Europska prometna politika za 2010: vrijeme za odluke iz 2001. Temeljem tih dokumenata donijete su direktive i uredbe koje su oživotvorile ideje sadržane u Bijelim knjigama. Prvi korak prema liberalizaciji tržišta željezničkih usluga i stvaranju jedinstvenog europskog tržišta bile su:

- Direktiva 91/440/EEZ o razvoju željeznica Zajednice,
- Direktiva 95/18/EZ o licenciranju željezničkih prijevoznika,
- Direktiva 95/19/EZ o raspodjeli kapaciteta željezničke infrastrukture i naplati pristojbi.

Sljedeći korak bio je usvajanje tzv. željezničkih paketa, i to:

Prvi željeznički paket:

- Direktiva 2001/12/EZ o izmjeni Direktive 91/440/EEZ o razvoju željeznica Zajednice,
- Direktiva 2001/13/EZ o izmjeni Direktive 95/18/EZ o licenciranju željezničkih prijevoznika,
- Direktiva 2001/14/EZ o raspodjeli kapaciteta željezničke infrastrukture, nametanju pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture te potvrđama o sigurnosti,
- Direktiva 2001/16/EZ o interoperabilnosti trans-europskog konvencionalnog željezničkog sustava,

Drugi željeznički paket:

- Direktiva 2004/49/EZ o sigurnosti željeznica Zajednice, izmijeni Direktive 95/18/EZ o licenciranju željezničkih prijevoznika i Direktive 2001/14/EZ o raspodjeli kapaciteta željezničke infrastrukture, nametanju pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture te potvrđama o sigurnosti (Direktiva o sigurnosti),
- Direktiva 2004/50/EZ o izmjeni Direktive 96/48/EZ o interoperabilnosti trans-europskog sustava velikih brzina i Direktive 2001/16/EZ o interoperabilnosti trans-europskog konvencionalnog željezničkog sustava,
- Direktiva 2004/51/EZ o izmjeni Direktive 91/440/EEC o razvoju željeznica Zajednice,
- Uredba 881/2004/EZ o osnivanju Europske željezničke agencije (ERA)

Treći željeznički paket:

- Direktiva 2007/58/EZ o izmjeni Direktive 91/440/EEZ o razvoju željeznica Zajednice i Direktive 2001/14/EZ o raspodjeli kapaciteta željezničke infrastrukture, nametanju pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture te potvrđama o sigurnosti (Direktiva o liberalizaciji međunarodnog putničkog prometa),
- Uredba 1371/2007/EZ o pravima i obvezama putnika,
- Direktiva 2007/59/EZ o izdavanju potvrda strojovođama koji upravljaju lokomotivama i vlakovima u željezničkom sustavu Zajednice

¹⁷ Čl. 8. ZARTZU: „Agencija je u uspostavi i provođenju sustava regulacije željezničkih usluga, koje se obavljaju prema načelima tržišnog poslovanja, dužna primjenjivati pravila i sustav mjera za zaštitu tržišnog natjecanja, za pitanja iz isključive nadležnosti Agencije.“

„Tehnički paket“:

- Direktiva 2008/110/EZ o izmjeni Direktive 2004/49/EZ o sigurnosti željeznica Zajednice,
- Direktiva 2008/57/EZ o interoperabilnosti željezničkog sustava unutar Zajednice,
- Uredba 1335/2008 o izmjeni Uredbe 881/2004/EZ o osnivanju Europske željezničke agencije (ERA)

Hrvatska je u periodu od 21. travnja 2008. godine do danas u postupku usklađivanja zakonodavstva s pravnom stečevinom EU donijela:

- Zakon o željeznici (Narodne novine br. 123/03, 30/04, 153/05, 79/07 i 75/09),
- Zakon o podjeli trgovačkog društva HŽ-Hrvatske željeznice d.o.o. (Narodne novine, br. 153/05),
- Zakon o sigurnosti u željezničkom prometu (Narodne novine, br. 40/07),
- Zakon o Agenciji za regulaciju tržišta željezničkih usluga (Narodne novine, br. 79/07 i 75/09),
- Zakon o Agenciji za sigurnost željezničkog prometa (Narodne novine, br. 120/08).

Spomenuti zakoni i cijeli niz podzakonskih akata doneseni su najvećim dijelom radi usklađivanja s prvim i većim dijelom drugog željezničkog paketa.

2.5. Sudionici na tržištu željezničkih usluga

Na željezničkom tržištu dionici su razni subjekti; od državnih upravnih organizacija i regulatornih tijela do upravitelja infrastrukture i prijevoznika.

2.5.1. Uprava željezničkog prometa, Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture

Nadležnost Uprave željezničkog prometa Ministarstva mora, prometa i infrastrukture (MMPI) propisana je Uredbom o unutarnjem ustrojstvu MMPI (Narodne novine, br. 41/08 i 146/09). Članak 75. Uredbe određuje da Uprava željezničkog prometa:

- provodi upravne i druge stručne poslove koji se odnose na željeznički sustav i sustav žičara, vučnica i uspinjača (u daljnjem tekstu: žičare), priprema nacрте prijedloga zakona i drugih propisa, priprema nacрте podzakonskih akata;
- provodi upravni nadzor nad primjenom propisa iz područja željezničkog prometa i područja žičara;
- izdaje dozvole, rješenja, ovlasti i suglasnosti u skladu sa Zakonom o željeznici i drugim propisima;
- regulira, prati i analizira stanje sigurnosti u željezničkom prometu i prometu žičarama;
- prati provedbu zakonskih i podzakonskih propisa iz područja žičara;
- obavlja i druge poslove koji proizlaze iz prirode posla, odnosno naloga ministra, a odnose se na željeznički i kombinirani promet, te promet žičarama.

Za obavljanje poslova Uprave željezničkog prometa ustrojeni su sljedeći odjeli:

- a) Odjel željezničke infrastrukture,
- b) Odjel željezničkog i kombiniranog prometa,
- c) Odjel za sigurnost željezničkog prometa,
- d) Odjel upravno-pravnih poslova,
- e) Odjel gospodarskih poslova.

a) Odjel željezničke infrastrukture obavlja stručno-tehničke poslove koji se odnose na željezničku infrastrukturu i regulaciju prometa, utvrđuje posebne uvjete i daje suglasnosti na tehničku dokumentaciju za građenje željezničkih pruga, daje prijedlog o razvrstavanju željezničkih pruga i druge aktivnosti, te obavlja i druge poslove koji proizlaze iz prirode posla, odnosno naloga ministra.

b) Odjel željezničkog i kombiniranog prometa obavlja stručno-tehničke poslove koji se odnose na željeznički prijevoz, daje pojašnjenja i mišljenja u svezi propisa iz područja željezničkog i kombiniranoga prijevoza, sudjeluje u pripremi podloga za ocjenjivanje rentabilnosti pruga i utvrđivanje naknade troškova željezničkog prijevoza na prugama na kojima se od prihoda ne mogu pokriti ukupni troškovi prijevoza, sudjeluje u pripremanju podloga za utvrđivanje prijevoza po povlaštenoj cijeni i druge aktivnosti, te obavlja i druge poslove koji proizlaze iz prirode posla, odnosno naloga ministra.

c) Odjel za sigurnost željezničkog prometa regulira, prati i analizira stanje sigurnosti u željezničkom prometu, predlaže mjere za povećanje stupnja sigurnosti, izrađuje pokazatelje stanja sigurnosti u željezničkom prometu, vodi evidenciju žičara, vučnica i uspinjača i svih ostalih zakonom određenih subjekata koji utječu na njihovu sigurnost rada i druge aktivnosti, te obavlja i druge poslove koji proizlaze iz prirode posla, odnosno naloga ministra.

Za obavljanje poslova iz djelokruga odjela ustrojeni su sljedeći odsjeci:

c1) Odsjek za sigurnost željezničkog prometa

c2) Odsjek za žičare.

c1) Odsjek za sigurnost željezničkog prometa regulira, prati i analizira stanje sigurnosti u željezničkom prometu, predlaže mjere za povećanje stupnja sigurnosti, izrađuje pokazatelje stanja sigurnosti u željezničkom prometu i druge aktivnosti na području sigurnosti željezničkog prometa te obavlja i druge poslove koji proizlaze iz prirode posla, odnosno naloga ministra.

c2) Odsjek za žičare priprema nacрте prijedloga zakona i drugih propisa, provodi upravne i stručne poslove koji se odnose sustav žičara, vučnica i uspinjača, regulira, prati i analizira stanje sigurnosti u prometu žičarama, vučnicama i uspinjačama, vodi evidenciju žičara, vučnica i uspinjača i svih ostalih zakonom određenih subjekata koji utječu na njihovu sigurnost rada, i druge aktivnosti na području žičara, vodi postupak davanja koncesija te obavlja i druge poslove koji proizlaze iz prirode posla, odnosno naloga ministra.

d) Odjel upravno-pravnih poslova priprema nacрте prijedloga zakona i drugih propisa iz područja željezničkog i kombiniranog prometa, izrađuje nacрте prijedloga sporazuma i međunarodnih ugovora koji se odnose na željeznički i kombinirani promet, te nacрте prijedloga drugih akata, priprema i sudjeluje u pripremi odgovora na predstavke i očitovanja građana i drugih državnih tijela, provodi upravne i druge stručne poslove koji se odnose na područje željezničkog prometa, i druge aktivnosti

e) Odjel gospodarskih poslova sudjeluje u poslovima izrade prijedloga državnog proračuna Republike Hrvatske i drugih financijskih i razvojno planskih dokumenata, praćenja i nadzora realizacije osiguranih financijskih sredstava, surađuje prilikom izrade prijedloga ugovora s upraviteljem infrastrukture, procjenjuje opravdanost zahtjeva za naknadu za prijevozne usluge od posebnog državnog interesa i druge aktivnosti, te obavlja druge stručne poslove koji proizlaze iz prirode posla uprave, odnosno naloga ministra.

Uprava željezničkog prometa u ovom trenutku obavlja funkcije tijela za sigurnost radi čega su i onako nedovoljni kapaciteti ljudskih resursa preopterećeni. Potrebno bi bilo ubrzati poslove konstituiranja Agencije.

2.5.2. Agencija za regulaciju tržišta željezničkih usluga

ARTZU za regulaciju tržišta željezničkih usluga osnovana je Zakonom o Agenciji za regulaciju tržišta željezničkih usluga (Narodne novine, br. 79/07 i 75/09) radi osiguravanja preglednog i nepristranog obavljanja djelatnosti željezničkog prijevoza, koje se obavljaju kao usluge javnog prijevoza i osiguravanja otvorenog i nediskriminirajućeg ponašanja između upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika. ARTZU je samostalna i neovisna javna ustanova, odgovorna za svoj rad Hrvatskom saboru. Djelatnost ARTZU od posebnog je interesa za Republiku Hrvatsku, a poslove iz svoje djelatnosti ARTZU obavlja kao javnu ovlast.

Djelatnost ARTZU čine poslovi:

1. rješavanje o žalbama željezničkih prijevoznika na odluke upravitelja infrastrukture u vezi:
 - a) Izvješća o mreži,
 - b) kriterija sadržanih u Izvješću o mreži,
 - c) postupku i rezultatima raspodjele željezničkih infrastrukturnih kapaciteta,
 - d) kriterija za određivanje pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture,
 - e) visine i strukture pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture,
 - f) odluke o odobrenju pristupa željezničkog prijevoznika u željezničku infrastrukturu,
 - g) ostalih slučajeva osiguranja pristupa i korištenja željezničke infrastrukture;
2. nadzor nad pregovorima upravitelja infrastrukture i željezničkog prijevoznika o visini pristojbe za korištenje željezničke infrastrukture;
3. nadzor kvalitete pružanja željezničkih usluga željezničkog 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 nadležnosti ARTZU, uključujući i željeznički prijevoz robe.

2.5.3. Agencija za sigurnost željezničkog prometa

Agencija za sigurnost željezničkog prometa osnovana je Zakonom o sigurnosti željezničkog prometa (Narodne novine, br. 120/08) radi osiguravanja nepristranog, otvorenog i nediskriminacijskog obavljanja djelatnosti reguliranja, upravljanja i nadziranja sustava sigurnosti željezničkog prometa, te uspostave i praćenja djelovanja sustava upravljanja sigurnošću upravitelja infrastrukture, željezničkih prijevoznika i pravnih osoba koje obavljaju prijevoz za vlastite potrebe. Djelatnost Agencije čine sljedeći poslovi:

- a) donosi rješenje o sigurnosti za željezničke prijevoznike i pravne osobe koje obavljaju prijevoz za vlastite potrebe,
- b) donosi rješenje o sigurnosti za upravitelja infrastrukture,
- c) obavlja tehnički pregled i donosi rješenje za početak rada strukturalnih podsustava željezničkog sustava te obavlja provjeru njihovog upravljanja i održavanja u skladu s osnovnim zahtjevima,
- d) nadzire jesu li sastavni dijelovi strukturalnih podsustava u skladu s osnovnim zahtjevima,
- e) donosi rješenje za probne dionice u svrhu ispitivanja materijala, elemenata, sklopova, uređaja i postrojenja željezničkih pruga,
- f) obavlja tehnički pregled i izdaje odobrenje za uporabu i odobrenje za privremenu uporabu prototipa željezničkih vozila, odobrenje za uporabu rekonstruiranih željezničkih vozila te

odobrenje za uporabu željezničkih vozila serijski ili pojedinačno proizvedenih, ili uvezenih ili uzetih u zakup iz inozemstva,

g) vodi registar željezničkih vozila,

h) nadzire valjanost registracije voznog parka,

i) obavlja stručne ispite i provjeru znanja izvršnih radnika, izdaje uvjerenja o položenom stručnom ispitu, te vodi očevidnik o izdanim uvjerenjima,

j) izdaje dozvole za upravljanje željezničkim vozilima, te dozvole za osoblje na željezničkom vozilu koje osigurava siguran tijek prometa,

k) prati, promiče i provodi razvoj regulatornog okvira sigurnosti uključujući i nacionalna pravila sigurnosti, te sudjeluje u izradi prijedloga podzakonskih propisa potrebnih za obavljanje sigurnog tijeka željezničkog prometa a koje donosi ministar nadležan za promet,

l) nadzire sustav upravljanja sigurnošću upravitelja infrastrukture, željezničkih prijevoznika i pravnih osoba koje obavljaju prijevoz za vlastite potrebe,

m) podnosi izvješća Vladi Republike Hrvatske o svom poslovanju,

n) podnosi godišnje izvješće o radu Europskoj agenciji za željeznički promet,

o) provodi suradnju s drugim tijelima za sigurnost EU-a radi usklađivanja mjerila sigurnosti s drugim mjerilima EU,

p) obavlja i druge poslove značajne za sigurnost željezničkog prometa.

Agencija se u 2009. nije konstituirala niti započela sa radom.

2.5.4. Uprava prometne inspekcije, MMPI

Nadležnost Uprave prometne inspekcije također je određena Uredbom o unutarnjem ustrojstvu MMPI. Uprava obavlja inspekcijske poslove unutarnjega i međunarodnoga cestovnog prometa i cesta, sigurnosti željezničkog prometa i žičara, sigurnosti zračne plovidbe, pošte i telekomunikacija.

Za obavljanje poslova Uprave prometne inspekcije ustrojene su sljedeće službe:

a) Služba inspekcije cestovnog prometa

b) Služba inspekcije cesta

c) Služba inspekcije sigurnosti željezničkog prometa i žičara

d) Služba zrakoplovne inspekcije

e) Služba inspekcije pošte i elektroničkih komunikacija

f) Služba za pravne poslove.

c) Služba inspekcije sigurnosti željezničkog prometa i žičara obavlja poslove inspekcijskog nadzora nad provedbom propisa kojima se uređuje sigurnost željezničkog prometa, poslove inspekcijskog nadzora nad provedbom propisa kojima se uređuje sigurnost rada žičara, uspinjača i vučnica i druge aktivnosti.

Za obavljanje poslova u Službi inspekcije sigurnosti željezničkog prometa ustrojeni su sljedeći odjeli:

c1) Odjel inspekcije sigurnosti željezničkog prometa za područje željezničke infrastrukture

c2) Odjel inspekcije sigurnosti željezničkog prometa za područje željezničkog prometa

c3) Odjel inspekcije žičara.

c1) Odjel inspekcije sigurnosti željezničkog prometa za područje željezničke infrastrukture obavlja poslove inspekcijskog nadzora nad provedbom propisa kojima se uređuje sigurnost željezničkog prometa.

c2) Odjel inspekcije sigurnosti željezničkog prometa za područje željezničkog prometa obavlja poslove inspeksijskog nadzora nad provedbom propisa kojima se uređuje sigurnost željezničkog prometa.

2.5.5. Sustav Hrvatskih željeznica

Hrvatske željeznice jedno su od 8 trgovačkih društava – sljednica bivših Jugoslavenskih željeznica, koje su pod tim imenom poslovale od 1953. do 1991., iako je zajednički željeznički prijevoznik na području bivše Jugoslavije osnovan još u trećem desetljeću 20. stoljeća. Jugoslavenske željeznice poslovale su u šest podružnica čije su granice uglavnom odgovarale granicama bivših saveznih republika, s tom razlikom što je na području Istre poslovala slovenska podružnica, budući da nije bilo izravne veze s ostatkom mreže u Hrvatskoj. Shodno tome, nakon raspada bivše Jugoslavije hrvatska podružnica JŽ nastavila je poslovati na području današnje Republike Hrvatske kao Hrvatsko željezničko poduzeće (do 1992.), odnosno Hrvatske željeznice (od 1992.). Rezultat toga je i monopol na području željezničkog prijevoza, to jest okolnost da Hrvatske željeznice zauzimaju tržišni udjel od 100%.¹⁸

Današnji sustav Hrvatskih željeznica uspostavljen je Zakonom o podjeli trgovačkog društva HŽ – Hrvatske željeznice d.o.o. (Narodne novine, br. 153/05). Zakonom je određeno da će se društvo podijeliti na četiri društva s ograničenom odgovornošću za poslovna područja 1. upravljanje, održavanje i izgradnja željezničke infrastrukture, 2. prijevoz putnika, 3. prijevoz tereta, 4. vuču vlakova.

Vlada RH na sjednici održanoj 6. srpnja 2006. donijela je Odluku o podjeli trgovačkog društva HŽ – Hrvatske željeznice d.o.o., a 20. srpnja 2006. Odluku o osnivanju trgovačkih društava HŽ Infrastruktura d.o.o., za upravljanje, održavanje i izgradnju željezničke infrastrukture; HŽ Putnički prijevoz d.o.o., za prijevoz putnika; HŽ Cargo d.o.o., za prijevoz tereta; i HŽ Vuča vlakova d.o.o. Isti datum nosi i Odluka o osnivanju trgovačkog društva HŽ Hrvatske željeznice holding d.o.o., za upravljanje novoosnovanim društvima s ograničenom odgovornošću.

Hrvatske željeznice su integrirani sustav koji se sastoji od dva prijevoznika (za putnički i za teretni prijevoz), dok je HŽ Vuča vlakova d.o.o. također registrirani prijevoznik, ali ne obavlja djelatnost prijevoza. HŽ Infrastruktura d.o.o. je dio sustava kao upravitelj infrastrukture, koji je unatoč potpunoj integraciji temeljem Zakona dužan zadržati neovisnost osnovnih funkcija.

Djelatnosti trgovačkog društva HŽ Infrastruktura d.o.o. su:

- upravljanje željezničkom infrastrukturom;
- organiziranje i reguliranje željezničkog prijevoza;
- održavanje i osuvremenjivanje željezničke infrastrukture, njezina zaštitu, te poslovi izgradnje željezničke infrastrukture;
- tehnički pregled vagona;
- manevriranje i ranžiranje željezničkih vozila i drugi poslovi određeni Odlukom o osnivanju trgovačkih društava od 20. srpnja 2006.

Djelatnosti trgovačkog društva HŽ Putnički prijevoz d.o.o. su:

¹⁸ Siniša Lajnert, Ustroj željeznica u Hrvatskoj od Austro-Ugarske do danas, Zagreb, 2003.

- javni željeznički prijevoz;
- javni prijevoz putnika u domaćem i međunarodnom željezničkom prometu;
- javni prijevoz putnika u domaćem i međunarodnom cestovnom prometu;
- djelatnost putničkih agencija i drugi poslovi određeni Odlukom o osnivanju trgovačkih društava od 20. srpnja 2006.

Djelatnosti trgovačkog društva HŽ Cargo d.o.o. su:

- javni željeznički prijevoz;
- javni prijevoz tereta u domaćem i međunarodnom željezničkom i kombiniranom prometu;
- ostale prateće djelatnosti u prijevozu;
- prekrcaj tereta u željezničkim kolodvorima i ostalim mjestima;
- javni prijevoz tereta u domaćem i međunarodnom cestovnom prometu i drugi poslovi određeni Odlukom o osnivanju trgovačkih društava od 20. srpnja 2006.

Djelatnosti trgovačkog društva HŽ Vuča vlakova su:

- javni željeznički prijevoz;
- vuča vlakova u domaćem i međunarodnom prometu;
- javni prijevoz putnika i tereta u domaćem i međunarodnom cestovnom prometu;
- manevriranje željezničkim vozilima, ranžiranje i drugi poslovi određeni Odlukom o osnivanju trgovačkih društava od 20. srpnja 2006.

Osnivač i jedini član svih navedenih društava je Republika Hrvatska.

Željeznička infrastruktura je javno dobro u općoj uporabi, sukladno Zakonu o željeznicama, a njezini sastavni dijelovi određeni su Pravilnikom o željezničkoj infrastrukturi (Narodne novine, br. 127/05 i 16/08). Infrastruktura je u vlasništvu RH, u čije ime njome upravlja trgovačko društvo HŽ Infrastruktura d.o.o., te je ono upravitelj infrastrukture u smislu Zakona o željeznici (Narodne novine, br. 123/03, 194/03, 30/04, 79/07 i 75/09).

2.5.6. Upravitelj javne željezničke infrastrukture

Željezničko tržište u RH sastoji se od željezničke infra- i suprastrukture, industrijskih kolosijeka, institucija upravitelja infrastrukture, korisnika i posjednika industrijskih kolosijeka, prijevoznika, i drugih sudionika u postupku. Prostorno je smješteno na željezničkoj infrastrukturi koja je javno dobro u općoj upotrebi u vlasništvu Republike Hrvatske i industrijskim kolosijecima koji se nalaze u različitom vlasničkom i pravnom režimu.

Željeznička infrastruktura koja je javno dobro u općoj upotrebi u vlasništvu Republike Hrvatske, prirodni je monopol¹⁹ uvjetovan nastankom i razvojem željeznice.

Željezničkom infrastrukturom upravlja institucija upravitelja infrastrukture koja predstavlja javni interes utvrđen zakonom. Osnivanje i organizacija počiva na načelima transparentnosti i nediskriminatornosti.

Zakonom o željeznici određeno je da je upravljanje željezničkom infrastrukturom djelatnost od javnog interesa. Osnovne funkcije upravitelja infrastrukture su izgradnja željezničke infrastrukture i investiranje u željezničku infrastrukturu, održavanje i osuvremenjivanje željezničke infrastrukture, upravljanje sustavom sigurnosti željezničke infrastrukture, osiguravanje pristupa i dodjela infrastrukturnih kapaciteta, određivanje pristojbi za korištenje

¹⁹ Direktiva 2001/14/EC, Europskog Parlamenta i Vijeća, Preambula, točka 40.

infrastrukturnih kapaciteta, izrada i objavljivanje voznog reda te organiziranje i reguliranje željezničkog prijevoza. Upravitelj infrastrukture mora biti svojom upravljačkom i kadrovskom strukturom, svojim ustrojstvom i informacijskim sustavom neovisan od svih ostalih subjekata na tržištu željezničkih usluga, a to uključuje i trgovačka društva koja s upraviteljem infrastrukture čine povezana društva.

Upravitelj infrastrukture utvrđuje uvjete obavljanja željezničkih usluga na infrastrukturi u javnoj upotrebi aktom koji se zove Izvješće o mreži.

2.6. Otvaranje tržišta željezničkih usluga

Otvaranje tržišta znači nepostojanje ili uklanjanje zapreka za mogućnost otvorenog i nediskriminatornog obavljanja željezničkog prijevoza na području jedne države, pod jednakim uvjetima. Po sadašnjem pravnom okviru usluge željezničkog prijevoza može obavljati pravna osoba koja ispunjava uvjete propisane Zakonom o željeznici. Prijevoznik je svaka domaća ili inozemna pravna osoba koja posjeduje dozvolu za obavljanje usluga i rješenje o sigurnosti izdane od mjerodavnog tijela.

Uvjeti za izdavanje dozvole su propisani u članku 6. a uvjeti za izdavanje rješenja o sigurnosti u članku 13. Zakona o željeznici i članku 9. Zakona o Agenciji za sigurnost željezničkog prometa i odgovarajućim pravilnicima.

Dozvole za obavljanje usluga javnog prijevoza u željezničkom prijevozu, odnosno odgovarajući akti izdani u inozemstvu ne priznaju se u Republici Hrvatskoj. Nakon pristupanja Republike Hrvatske EU, dozvole izdane u zemljama članicama EU vrijedit će u RH. U ovom trenutku djelatnost željezničkog prijevoza obavljaju dva povijesna prijevoznika iz integriranog sustava HŽ-a i nema novih prijevoznika niti je u 2009. podnesen zahtjev za izdavanje potrebnih dozvola. Moguće prepreke i ograničenja početka rada novog željezničkog prijevoznika koje bi proizašle iz postojećeg pravnog okvira u 2009. nisu se pojavile s obzirom da nijedan novi subjekt nije bio podnio zahtjev za izdavanje dozvole za obavljanje usluga javnog prijevoza u željezničkom prijevozu i rješenja o sigurnosti.

3. Aktivnosti ARTZU

3.1. Postupanje iz nadležnosti ARTZU

Kao nezavisno regulatorno tijelo ARTZU je nadležna rješavati o žalbama željezničkih prijevoznika na odluke upravitelja infrastrukture, nadzirati pregovore upravitelja infrastrukture i željezničkog prijevoznika o visini pristojbe za korištenje željezničke infrastrukture, nadzirati kvalitetu pružanja željezničkih usluga željezničkog prijevoznika, dati prethodnu suglasnost na imenovanje i razrješenje članova upravljačkog tijela upravitelja infrastrukture, analizirati i pratiti stanje konkurentnosti na tržištu željezničkih usluga iz nadležnosti ARTZU, uključujući i željeznički prijevoz robe.

Za sada ARTZU nije zaprimila niti jednu žalbu, što je razumljivo s obzirom da na tržištu nema novih prijevoznika. Ne može se predvidjeti vrijeme ulaganja prvih žalbi jer je to vezano za ulazak novih prijevoznika na tržište odnosno otvaranje tržišta.

Temeljem čl. 6. st. 4. Zakona o ARTZU nadležna je dati prethodnu suglasnost na imenovanje i razrješenje članova upravljačkog tijela upravitelja infrastrukture. Na zahtjev HŽ Holdinga d.o.o., u funkciji skupštine društva HŽ Infrastrukture d.o.o., ARTZU je zasada donijela 3 takve odluke.

Po službenoj dužnosti je pokrenut postupak radi utvrđenja neovisnosti upravitelja infrastrukture koja je propisana čl. 18. Zakona o željeznici, te je zatražena dostava svih internih akata koji uređuju poslovanje Holdinga. Od HŽ Holdinga d.o.o. i HŽ Infrastrukture d.o.o. zatraženo je očitovanje o oblicima i vrstama povezanosti između HŽ Holdinga d.o.o. i HŽ Infrastrukture d.o.o. i to osobito u odnosu na segmente upravljačke strukture, kadrovske strukture, ustrojstva i informacijskog sustava. Nakon dostave podataka i očitovanja obaviti će se analiza stanja i o njoj izvijestiti subjekte na tržištu.

ARTZU planira kroz 2010. godinu pokrenuti niz postupaka kako bi utvrdila stanje na tržištu i eventualne prepreke liberalizaciji. Pa je tako već sada vidljivo da će od posebnog interesa biti luke, neovisnost upravitelja infrastrukture i odnosi unutar Holdinga, pružanje usluga upravitelja infrastrukture, Izvješće o mreži i dr.

Kroz izvještajno razdoblje izuzetna energija je utrošena na uspostavu i razvoj administrativnih kapaciteta, upoznavanje s elementima tržišta, europskim pravnim okvirom, praksom drugih regulatornih tijela i međunarodnih institucija. Održani su intenzivni treninzi, bilo u sklopu PHARE 2006 bilo posredstvom razmjene iskustva s regulatornim tijelima drugih zemalja te upoznavanje s institucijama EU.

Prijedlozi, ocjene i zaključci:

- Da bi se ostvarila potpuna funkcionalnost ARTZU kojom bi ona bila u stanju odgovoriti svojoj misiji i nadležnosti potrebno je riješiti sljedeća pitanja:

*poslovni prostor za rad ARTZU,

*popunjavanje ljudskih resursa,

*povećanje administrativnog kapaciteta (edukacije),

*usavršavanje pravnog okvira za postupanje ARTZU koji bi optimizirao njene rezultate.

3.2. Suradnja ARTZU sa regulatornim tijelima drugih zemalja

Obveza suradnje s regulatornim tijelima na željezničkom tržištu propisana je Direktivom 2001/14/EC (članak 31.) i Zakonom o Agenciji za regulaciju tržišta željezničkih usluga (članak 9.), sa svrhom usuglašavanja principa i prakse donošenja odluka. Ovakva suradnja

posebno je važna s obzirom na specifičnosti željezničkih usluga, za koje ponajviše zbog tehničkih prepreka (nedostatak zajedničkih standarda i sustava za verifikaciju i autorizaciju infrastrukture ili voznog parka, primjerice) još uvijek nije uspostavljeno jedinstveno tržište, na čemu EU intenzivno radi od 2006. godine. U 2009. godini ARTZU je u okviru projekta PHARE 2006 „*Restructuring and Development of Croatian Railway system within the framework of EU legislation – Technical Assistance, Republic of Croatia* EuropeAid/126842/D/SER/HR“ ostvarila suradnju s regulatornim tijelom Republike Austrije, Schienen-Control Kommission. Također, ARTZU je pozvana kao promatrač u Radnu grupu regulatornih tijela, koja predstavlja savjetodavno tijelo Europske komisije i kojom supredsjeda Europska komisija, te koja najmanje dva puta godišnje okuplja predstavnike država članica koje imaju željeznicu. Na unutarnjem planu ARTZU je obvezna surađivati s Agencijom za zaštitu tržišnog natjecanja (članak 8. stavak 2. Zakona), na način da je dužna pružiti toj Agenciji tehničku pomoć u obliku stručnih mišljenja i analiza za pitanja u vezi s obavljanjem željezničkih usluga na tržištu koja se odnose na sprječavanje, ograničavanje ili narušavanje tržišnog natjecanja.

Prijedlozi, ocjene i zaključci:

U 2010. ARTZU će između ostalog:

- nastaviti sudjelovati u radu Radne grupe regulatornih tijela,
- nastaviti odlaziti u studijske posjete regulatornim tijelima država članica EU (planirane su posjete r.t. Savezne Republike Njemačke, Republike Slovenije, te drugih država na području jugoistočne Europe i zemalja članica EU),
- formalizirati suradnju s jednim od regulatornih tijela država članica EU putem *twinning light* projekta,
- uspostaviti suradnju s Agencijom za zaštitu tržišnog natjecanja temeljem Sporazuma o suradnji,
- razmjenjivati iskustva s regulatornim tijelima na drugim područjima (HAKOM...) glede pitanja od zajedničkih interesa, kao što su sudska zaštita protiv odluka r.t., pravna sredstva na raspolaganju r.t. itd.

3.3. EU Projekti

ARTZU je u 2009. godini bila jedan od korisnika projekta PHARE 2006 „*Restructuring and Development of Croatian Railway system within the framework of EU legislation – Technical Assistance, Republic of Croatia* EuropeAid/126842/D/SER/HR“, u sklopu kojeg su između ostalog održana stručna predavanja za zaposlenike ARTZU i obavljena studijska posjeta regulatornom tijelu Republike Austrije. Komponenta projekta koja se odnosi na ARTZU iznosi 199.865,00 eura, od ukupno 2,2 milijuna. Međutim, budući da je ugovor potpisan u prosincu 2008., a ARTZU je počela s radom tek u 2009. godini, projekt je izrađen bez sudjelovanja ARTZU i shodno tome nije u potpunosti odgovarao njezinim potrebama. Također, kako je u početnoj fazi rada ARTZU jedna od ključnih aktivnosti jačanje administrativne sposobnosti, potrebno je da ARTZU nastavi razmjenjivati iskustva s regulatornim tijelima država članica EU i nakon završetka ovog projekta. Ta se suradnja može ostvariti novim projektima financiranim iz pretprijetnih fondova, ali i drugim instrumentima bilateralne pomoći.

Prijedlozi, ocjene i zaključci:

- nakon što u 2010. godini završi projekt PHARE 2006 „*Restructuring and Development of Croatian Railway system within the framework of EU legislation – Technical Assistance,*

Republic of Croatia EuropeAid/126842/D/SER/HR, ARTZU će aplicirati za prvi samostalni projekt financiran iz prepristupnih fondova EU (*twinning/twinning light*)
 - ARTZU će koristiti i mogućnosti Ureda tehničke pomoći za razmjenu informacija (TAIEX) kao što su organiziranje radionica i seminara, studijskih posjeta Europskoj komisiji i državama članicama, ekspertnih savjetovanja državama korisnicama itd.

3.4. Javnost rada i godišnje izvješće ARTZU

Javnost rada jedna je od najvažnijih metoda ostvarenja načela transparentnosti, jednog od osnovnih načela borbe protiv korupcije, a ujedno je i mehanizam nadzora građana nad tijelima javne vlasti u najširem smislu. Javnost rada ARTZU također je i obveza propisana Zakonom (članak 3. stavak 3.). Transparentan i javan rad ARTZU kao regulatora tržišta na kojemu je jedan od glavnih zahtjeva upravo transparentnost i javnost poseban je zahtjev koji će sam po sebi potaknuti razvoj odnosa i ponašanja. ARTZU ostvaruje javnost i transparentnost rada instrumentima kao što su:

- internetska stranica,
- pravo na pristup informacijama,
- godišnje izvješće Hrvatskom saboru.

Na svojoj službenoj internetskoj stranici (<http://www.artzu.hr>) ARTZU objavljuje podatke o svojim aktivnostima, važne poveznice, relevantne propise i druge informacije, a stranica se redovno ažurira. Nakon što budu uložene i prve žalbe, ARTZU će objaviti Upisnik žalbenih predmeta s podacima o žalbenom postupku (stranke, predmet spora), donesene odluke, kao i upute za sudjelovanje u postupku, čime će se uz javnost rada istodobno omogućiti efikasna zaštita prava stranaka.

U 2009. godini ARTZU nije zaprimila nijedan zahtjev za ostvarivanje prava na pristup informacijama, što se gotovo sigurno može pripisati kratkom vremenu u kojem je ARTZU poslovala (1. rujna – 31. prosinca) zbog čega ni stručna ni najšira javnost nisu mogle u dovoljnoj mjeri biti upoznate s postojanjem i radom ARTZU. Međutim, uz maksimalan opseg informacija koje objavljuje na internetskoj stranici, ARTZU je potpuno spremna odgovoriti na svaki pojedinačni zahtjev za pristup informacijama u najkraćem mogućem roku, a najkasnije u zakonskom roku od 15 dana.

Kako je već navedeno, ARTZU je osnovana 2007., ali posluje tek od 2009. godine, nakon što je u lipnju imenovano Upravno vijeće a u rujnu zaposleni prvi radnici. Shodno tome, ARTZU tek u 2010. podnosi prvo godišnje izvješće o svome radu i prvo izvješće o financijskom poslovanju. Izvješće će naravno biti objavljeno na internetskoj stranici ARTZU.

Prijedlozi, ocjene i zaključci:

U 2010. godini ARTZU će između ostalog:

- sukladno Zakonu o pravu na pristup informacijama (Narodne novine, br. 172/03) imenovati službenu osobu mjerodavnu za rješavanje ostvarivanja prava na pristup informacijama (službenika za informiranje),
- sukladno Zakonu o pravu na pristup informacijama ustrojiti katalog informacija koje posjeduje, raspolaže ili nadzire, a koji sadrži sistematizirani pregled informacija s opisom sadržaja, namjenom, načinom osiguravanja i vremenom ostvarivanja prava na pristup,
- održati najmanje jednu radionicu za predstavnike željezničkih prijevoznika, ministarstva, udruge poslodavaca, Hrvatske gospodarske komore i druge zainteresirane sudionike, na kojoj će se uz razmatranje stručnih tema ARTZU ujedno predstaviti javnosti,
- objaviti godišnje izvješće za 2009. godinu na internetskoj stranici i time sve pokazatelje rada ARTZU učiniti dostupnima najširoj javnosti,

- nastaviti razvijati internetsku stranicu, što uključuje i prijevod na engleski jezik, i ažurno objavljivati podatke o postupcima koje vodi ARTZU i drugim aktivnostima na regulaciji tržišta.

KLASA: 341-10/10-05/1
URBROJ: 347-01/10-3
Zagreb, 8. prosinca 2010.

4. Drugi izvori:

Izvešće o mreži za 2010.	www.hznet.hr
Izvešće Državne revizije	www.revizija.hr
Izvešća AZTN	www.aztn.hr
Državne potpore	www.aztn.hr/drzavne-potpore/

Popis skraćenica:

- **ARTZU** - Agencija za regulaciju tržišta željezničkih usluga
- **MMPI** - Ministarstvo mora prometa i infrastrukture
- **UI** - Upravitelj infrastrukture
- **JD OU** - javno dobro u općoj upotrebi
- **IM** - Izvješće o mreži
- **ŽP** - željeznički prijevoznik
- **VR** - vozni red
- **IŽ** - industrijska željeznica
- **IK** - industrijski kolosijek
- **ZARTZU** - Zakon o Agenciji za regulaciju tržišta željezničkih usluga

Pan-europski koridori



Mreža željezničkih pruga u RH

