



REPUBLIKA HRVATSKA  
AGENCIJA ZA REGULACIJU TRŽIŠTA ŽELJEZNIČKIH USLUGA

KLASA: 341-10/12-05/2  
URBROJ: 347-01/12-2  
Zagreb, 27. rujna 2012.

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

Primljeno:	28-09-2012	DOSTAVLJEN	
Klasifikacijska oznaka:		Org. jed.	
	02-12/12-09/45	65	
Uredbeni broj:		Pril.	Vrij.
	364-12-01	1	01

HRVATSKI SABOR  
Trg sv. Marka 6  
10000 Zagreb

**PREDMET: Izvješće o radu za 2011. godinu Agencije za regulaciju tržišta željezničkih usluga – dostavlja se**

Agencija za regulaciju tržišta željezničkih usluga (dalje: Agencija ili ARTZU) samostalno je i neovisno regulatorno tijelo, osnovano Zakonom o Agenciji za regulaciju tržišta željezničkih usluga (Narodne novine broj 79/09, 75/09 i 61/11). Agencija je za svoj rad odgovorna Hrvatskom saboru.

Sukladno članku 19. stavak 1. Zakona o ARTZU dostavlja se Izvješće o radu za 2011. godinu.

**PREDsjedNIK UPRAVNOG VIJEĆA**

**Goran Matešić**

Prilozi:

- Izvješće o radu za 2011. g., pisani oblik
- Izvješće o radu za 2011. g., elektronski oblik

Dostaviti:

1. Naslovu
2. Pismohrana, ovdje

**IZVJEŠĆE O RADU**  
**AGENCIJE ZA REGULACIJU TRŽIŠTA ŽELJEZNIČKIH USLUGA**  
**ZA 2011. GODINU**

**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.....	9
1.5.	Instrumenti tehničke pomoći.....	9
2.	OPĆI POKAZATELJI O TRŽIŠTU ŽELJEZNIČKIH USLUGA U REPUBLICI HRVATSKOJ..	10
2.1.	Pravni okvir.....	10
2.2.	Stanje željezničke infrastrukture u RH.....	12
2.3.	Ekonomski pokazatelji ostvarenog obujma prijevoza.....	16
2.4.	Naknada (pristojba) za korištenje željezničkih usluga i sredstva državnog proračuna	22
3.	AKTIVNOSTI ARTZU.....	25
3.1.	Nadležnosti ARTZU.....	25
3.1.1.	Rješavanje o žalbama željezničkih prijevoznika na odluke upravitelja infrastrukture....	27
3.1.2.	Nadzor nad pregovorima upravitelja infrastrukture i željezničkog prijevoznika o visini pristojbe za korištenje željezničke infrastrukture.....	27
3.1.3.	Nadzor kvalitete pružanja željezničkih usluga željezničkog prijevoznika.....	28
3.1.4.	Davanje prethodne suglasnosti na imenovanje i razrješenje članova upravljačkog tijela upravitelja infrastrukture.....	30
3.1.5.	Analiza i praćenje stanja konkurentnosti na tržištu željezničkih usluga.....	30
3.1.5.1.	Prikupljanje podataka o općim pokazateljima tržišta željezničkih usluga.....	31
3.1.5.2.	Praćenje neovisnosti osnovnih funkcija upravitelja infrastrukture.....	31
3.1.5.3.	Primjena financijske politike u Ugovoru o pristupu željezničkoj infrastrukturi.....	33
3.1.5.4.	Ugovori o pristupu željezničkoj infrastrukturi.....	34
3.1.5.5.	Opći uvjeti poslovanja.....	35
3.1.5.6.	Električna energija potrebna za vuču vlakova.....	37
3.1.5.7.	Regulatorni financijski izvještaji.....	39
3.2.	Ostale aktivnosti ARTZU-a.....	41
3.2.1.	Suradnja ARTZU s regulatornim tijelima drugih zemalja.....	41
3.2.2.	Jačanje administrativnih kapaciteta.....	43
4.	ZAKLJUČAK.....	44
5.	IZVORI.....	45
6.	POPIS SLIKA I GRAFIKONA.....	46
7.	POPIS TABLICA.....	47

## UVOD

*Agencija za regulaciju tržišta željezničkih usluga (dalje u tekstu: ARTZU, Agencija), temeljem članka Zakona o Agenciji za regulaciju tržišta željezničkih usluga, podnosi Hrvatskom saboru izvješće o svom radu za 2011. godinu.*

ARTZU kao regulator na tržištu željezničkih usluga ima zadatak osigurati poštivanje tržišnih zakona na način da uvjeti na tržištu budu nediskriminatorni i nepristrani. Ona to čini pružanjem pravne zaštite kroz žalbeni postupak te nadzor i praćenje stanja i pojava, analiza te utjecaj na postizanje takvih uvjeta koji će osigurati transparentnost i jednakopravnost sudionika.

Ovo izvješće sadržava skup relevantnih podataka vezanih za stanje na tržištu željezničkih usluga ali i prikaz rada i organizacije te poslovanja Agencije.

Godišnje izvješće ARTZU-a podijeljeno je u četiri poglavlja.

Poglavlje 1 obuhvaća izvješće o poslovanju ARTZU-a, sadrži podatke o ljudskim resursima, te daje prikaz financijskog poslovanja ARTZU-a.

Poglavlje 2 sadrži pregled stanja željezničke infrastrukture u RH te daje prikaz ekonomskih pokazatelja ostvarenog obujma prijevoza i pokazatelje kvalitete pružanja željezničkih usluga te prikaz pristojbe i sredstava državnog proračuna .

Poglavlje 3 daje prikaz aktivnosti ARTZU-a, zasnovane na njenoj nadležnosti te drugim zakonskim obavezama.

Poglavlje 4 daje zaključni osvrt aktivnosti kroz 2011. godinu i planove za slijedeće aktivnosti.

**PREDSJEDNIK UPRAVNOG VIJEĆA AGENCIJE**

**Goran Matešić**

## 1. OPĆI DIO

### 1.1. O Agenciji za regulaciju tržišta željezničkih usluga

ARTZU 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 i Direktivi 2001/14/EK o raspodjeli kapaciteta željezničke infrastrukture i nametanju pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture.

Nadležnost ARTZU-a je odlučivanje u sporovima o primjeni Zakona o željeznici u dijelu koji se odnosi na djelatnost željezničkih usluga sa svrhom osiguranja nediskriminatornog i nepristranog tržišta. Kontrolna funkcija Agencije se izvršava preko žalbenog postupka koji se vodi o sporu o pravima i obvezama na tržištu željezničkih usluga ali jednako tako i postupanjem po službenoj dužnosti putem praćenja i analize stanja na tržištu i određivanje mjera za uklanjanje poremećaja.

Odluke donosi Upravno vijeće koje se sastoji od predsjednika i dva člana. Članovi se biraju na prijedlog Vlade Republike Hrvatske od strane Hrvatskog sabora na mandat od 5 godina. Agencija je registrirana kod Trgovačkog suda u Zagrebu.

Temeljna zadaća ARTZU-a jest osiguranje nediskriminirajućih uvjeta na tržištu željezničkih usluga preko izvršavanja aktivnosti iz svoje nadležnosti. Svojim djelovanjem ARTZU predstavlja nastavak skrbi o posebnim uvjetima na tržištu željezničkih usluga nakon opće nadležnosti Agencije za zaštitu tržišnog natjecanja (AZTN). U svom radu ARTZU primjenjuje pravila i sustav mjera za zaštitu tržišnog natjecanja te je dužna pružati tehničku pomoć AZTN-u. Svrha osnivanja ARTZU-a jest osiguranje preglednog i nepristranog obavljanja djelatnosti željezničkog prijevoza te otvorenog i nediskriminirajućeg ponašanja između upravitelja infrastrukture i prijevoznika.

Misija i svrha osnivanja ARTZU-a pretočena je u nadležnost koja obuhvaća:

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.

#### **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.

## 1.2. Ljudski potencijali

Tablica 1. daje prikaz sistematizacije radnih mjesta ARTZU, s brojem izvršitelja na dan 31. prosinca 2011.

**Tablica 1: Sistematizacija radnih mjesta**

<b>Radno mjesto<sup>1</sup></b>	<b>Broj izvršitelja u 2011.</b>
Predsjednik Upravnog vijeća	1
Član Upravnog vijeća	2 <sup>2</sup>
Voditelj Opće i stručne službe	1
Viši stručni savjetnik	2
Stručni savjetnik	2
Vježbenik	1
Voditelj računovodstva	1 <sup>3</sup>
Voditelj pisarnice, viši stručni referent	1
Poslovni tajnik, stručni referent	1
Administrator, stručni referent	-
<b>Ukupno</b>	<b>9+3<sup>4</sup></b>

Obzirom na stanje na tržištu željezničkih usluga u RH trenutni broj zaposlenih u ARTZU smatra se dovoljnim za rad ARTZU-a.

Na dan 31.12.2011. godine ARTZU je imao 9 zaposlenih. Dva člana Upravnog vijeća nisu u radnom odnosu u ARTZU-u, te primaju naknadu za svoj rad. Voditelj računovodstva nije u radnom odnosu u ARTZU-u, nego svoju zadaću obavlja temeljem ugovora o djelu.

Razvoj ljudskih potencijala u ARTZU-a podrazumijeva prije svega intenzivnu edukaciju 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 i EU-projekte.

<sup>1</sup> Svaki naziv radnog mjesta u muškom rodu podrazumijeva i naziv u ženskom rodu, i obrnuto.

<sup>2</sup> Članovi Upravnog vijeća nisu u radnom odnosu u ARTZU-u već dužnost člana obavljaju temeljem članka 13. stavak 3. Zakona o Agenciji za regulaciju tržišta željezničkih usluga.

<sup>3</sup> Voditelj računovodstva nije u radnom odnosu u ARTZU-u i ima sklopljen ugovor o djelu („outsourcing“).

<sup>4</sup> Iskazani članovi Upravnog vijeća i voditelj računovodstva s obzirom da nisu u stalnom radnom odnosu.

### 1.3. Financijsko poslovanje Agencije

Iako statusno definirana kao neovisno regulatorno tijelo, ARTZU nije samostalni korisnik proračunskih sredstava (zasebna glava), kao što su to drugi neovisni regulatori (npr. AZTN, DKOM), nego je proračun ARTZU-a predviđen kao razdjel u proračunu Ministarstva mora, prometa i infrastrukture (dalje u tekstu: MMPI).

Financijska sredstva za provođenje programa na nivou ARTZU u 2011. godini osigurana su dakle u razdjelu MMPI, glava 06551, u okviru aktivnosti A839001 rad i opremanje ARTZU-a i aktivnosti T839003 IPA I 2009 - jačanje administrativne sposobnosti ARTZU-a.

ARTZU je donijela proračun po stavkama proračunskog računovodstva kako je prikazano u tablici 2.

**Tablica 2: Plan proračuna/izvršenje (u kn)**

Stavka	Naziv stavke	Plan	Izvršenje 31.12.2011	% izvršenja
<b>A839001</b>	<b>Rad i opremanje ARTZU</b>	<b>2.979.524</b>	<b>2.526.721</b>	<b>84,80%</b>
311	Plaće	1.449.214	1.285.980	
3111	Plaće za redovan rad	1.424.214	1.281.511	
3113	Plaće za prekovremeni rad	25.000	4.469	
312	Ostali rashodi za zaposlene	26.250	26.000	
3121	Ostali rashodi za zaposlene	26.250	26.000	
313	Doprinosi na plaće	252.220	221.189	
3131	Doprinosi za mirovinsko osiguranje	0	0	
3132	Doprinosi za zdravstveno osiguranje	227.220	199.327	
3133	Doprinosi za zapošljavanje	25.000	21.862	
321	Naknade troškova zaposlenima	290.840	225.484	
3211	Službena putovanja	200.000	162.798	
3212	Naknade za prijevoz, za rad na terenu i odvojeni život	30.840	29.994	
3213	Stručno usavršavanje zaposlenika	60.000	32.692	
322	Rashodi za materijal i energiju	104.000	79.146	
3221	Uredski materijal i ostali materijalni rashodi	52.000	44.660	
3223	Energija	35.000	29.885	
3225	Sitni inventar i auto gume	17.000	4.601	

Stavka	Naziv stavke	Plan	Izvršenje 31.12.2011	% izvršenja
323	Rashodi za usluge	574.000	517.447	
3231	Usluge telefona, pošte i prijevoza	65.000	68.541	
3232	Usluge tekućeg i investicijskog održavanja	65.000	42.850	
3233	Usluge promidžbe i informiranja	32.000	21.388	
3234	Komunalne usluge	32.000	3.659	
3235	Zakupnine i najamnine	140.000	157.144	
3236	Zdravstvene i veterinarske usluge	7.000	5.900	
3237	Intelektualne i osobne usluge	145.000	136.139	
3238	Računalne usluge	76.000	73.938	
3239	Ostale usluge	12.000	7.888	
329	Ostali nespomenuti rashodi poslovanja	171.000	128.046	
3291	Naknade za rad predstavničkih i izvršnih tijela i sl.	120.000	97.873	
3292	Premije osiguranja	15.000	0	
3293	Reprezentacija	32.000	28.252	
3299	Ostali nespomenuti rashodi	4.000	1.921	
343	Ostali financijski rashodi	3.000	948	
3431	Bankarske usluge i usluge platnog prometa	2.000	534	
3433	Zatezne kamate	1.000	414	
422	Postrojenja i oprema	62.000	38.481	
4221	Uredska oprema i namještaj	50.000	38.481	
4222	Komunikacijska oprema	12.000	0	
426	Nematerijalna proizvedena imovina	30.000	0	
4262	Ulaganja u računalne programe	30.000	0	
431	Plemeniti metali i ostale pohranjene vrijednosti	17.000	4.000	
4312	Pohranjene knjige, umjetnička djela i slične vrijednosti	17.000	4.000	
<b>K839002</b>	<b>Obnova voznog parka</b>	<b>200.000</b>	<b>0</b>	<b>0,00%</b>
323	Rashodi za usluge	200.000	0	
<b>T839003 IPA I</b>	<b>Jačanje administrativne sposobnosti ARTZU</b>	<b>1.480.000</b>	<b>0</b>	<b>0,00%</b>
3211	Službena putovanja	74.000	0	
3213	Stručno usavršavanje zaposlenika	74.000	0	
3211	Službena putovanja	600.000	0	
3213	Stručno usavršavanje zaposlenika	732.000	0	
<b>SVEUKUPNO (A839001+ K839002+ T839003 IPA I )</b>		<b>4.659.524,00</b>	<b>2.526.721,00</b>	<b>54,23%</b>

Izvor: Državni proračun RH

Sveukupan financijski plan koji se odnosi na sve tri aktivnosti (A839001 rad i opremanje ARTZU-a, K839002 obnova voznog parka i T839003 IPA i jačanje administrativne sposobnosti ARTZU) iznosio je 4.659.524 kn i ostvaren je s 54%.

Razlozi za ovakvo ostvarenje proizašli su iz činjenice da dvije od ukupno tri aktivnosti uopće nisu realizirane.

Aktivnost obnove voznog parka nije realizirana iz razloga što nije dobivena suglasnost Vlade RH za preuzimanje budućih troškova realizacije kupovine službenog automobila preko operativnog leasinga.



Jednako tako nije došlo do realizacije planiranog IPA programa što je bilo u nadležnosti Središnje agencije za financiranje i ugovaranje programa i projekata EU, jačanje administrativne sposobnosti ARTZU-a.

Ukupan financijski plan koji se odnosi na aktivnost A839001 rad i opremanje ARTZU-a iznosio je 2.979.524 kn i ostvaren je s 85%.

Važno je za napomenuti da je Agencija tijekom 2011. godine mijenjala lokaciju na kojoj je obavljala svoju djelatnost jer je ranije bila smještena u zgradi temeljem Ugovora o podzakupu sklopljenog s MMPI kao zakupoprimalcem. To nije moglo biti trajno rješenje iz razloga što je Ugovor o zakupu istekao u prosincu 2010. godine. Obzirom na navedene okolnosti ARTZU je na vrijeme obavijestio Agenciju za upravljanje državnom imovinom (AUDIO) o tom problemu i tražio dodjelu prostora. Budući da AUDIO nije bio u mogućnosti ponuditi adekvatan smještaj zatraženo je dopuštenje da se započne s komercijalnom potragom za prostorom. Nakon objavljenog javnog natječaja i analize pristiglih ponuda prihvaćena je najpovoljnija ponuda, te je krajem lipnja 2011. godine ARTZU preselio u unajmljeni prostor na adresi Jurišićeva 19, kao trajnije rješenje.

To je jedan od razloga zašto režijski troškovi nisu potrošeni u cjelosti, naime ARTZU nije bio u obvezi plaćati režijske troškove (trošak za električnu energiju, komunalne usluge i sl.) u prostorima u kojima je bio u podnajmu, a u novim prostorima ARTZU je od lipnja 2011. godine. Budući da aktivnost obnove voznog parka nije realizirana nisu potrošena sredstva za sitni inventar i auto gume, kao ni za premije osiguranja.

Na poziv Vlade RH u lipnju 2011. godine, ARTZU je iskazala tražene dodatne uštede na trošku plaća za zaposlene.

ARTZU je neovisno 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). Tijekom izrade godišnjeg plana za 2012. godinu ARTZU je izdvojena kao samostalni proračunski korisnik.

Pozivom na čl. 18. Zakona o ARTZU kojim je predviđeno samofinanciranje Agencije tijekom 2012. godine će se pristupiti definiranju metodologije samofinanciranja.

#### 1.4. Javnost rada Agencije

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-a također je i obveza propisana Zakonom o agenciji za regulaciju tržišta željezničkih usluga (NN 79/07, 75/09 i 61/11) članak 3. stavak 3. Transparentan i javan rad ARTZU-a 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 ([www.artzu.hr](http://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 2011. godinu biti će objavljeno na internetskoj stranici ARTZU-a, a Izvješće o radu za 2010. godinu već se nalazi na internetskoj stranici Agencije.

ARTZU je u 2011. godini zaprimila tri (3) zahtjeva za pristup informacijama kojima je promptno udovoljeno.

#### 1.5. Instrumenti tehničke pomoći

Temeljem poziva za predlaganje projekata u okviru Instrumenta za pripremu projekata i jačanje administrativnog kapaciteta (IPA 2009) ARTZU je Središnjoj agenciji za financiranje i ugovaranje programa i projekata Europske unije dostavila twinning light projektni sažetak (fiche) za projekt „Jačanje administrativnih kapaciteta Agencije za regulaciju tržišta željezničkih usluga“. Projektni sažetak je odobren od strane Delegacije Europske unije te je natječajna dokumentacija proslijeđena zemljama članicama. Rok za dostavu ponuda bio je 15. rujna 2011. godine, ali do navedenog roka nije zaprimljena niti jedna ponuda te je projektni sažetak ponovno proslijeđen, a novi rok za dostavu je bio 10. studenoga 2011. godine. Međutim, ni nakon drugog poziva nije dostavljena niti jedna ponuda. Zbog navedenih okolnosti ARTZU je s predstavnicima Središnje agencije za financiranje i ugovaranje programa i projekata Europske unije, Središnjeg državnog ureda za razvojnu strategiju i koordinaciju fondova Europske unije te Delegacije Europske unije u Republici Hrvatskoj razmatrala koji su mogući daljnji postupci vezano za projekt odnosno treba li projekt preoblikovati (u npr. framework agreement) ili odustati od njegovog provođenja.

ARTZU je koristila i mogućnosti Ureda tehničke pomoći za razmjenu informacija (TAIEX). Putem TAIEX-a je moguće organizirati radionice i seminare, studijske posjete te posjete stručnjaka. ARTZU je posredstvom TAIEX-a realizirala posjet nizozemskom regulatoru, a u pripremi je i aplikacija za „Expert Mission“ (posjet stručnjaka na temu uloge regulatora i postupcima nadzora tržišta u željezničkom sektoru) u kojem bi sudjelovali predstavnici njemačkog i austrijskog regulatora.

## 2. OPĆI POKAZATELJI O TRŽIŠTU ŽELJEZNIČKIH USLUGA U REPUBLICI HRVATSKOJ

Tržište željezničkih usluga je mjerodavno tržište na kojem Agencija za regulaciju tržišta željezničkih usluga treba osigurati pregledno i nepristrano obavljanje djelatnosti željezničkog prijevoza. Mjerodavno tržište željezničkih usluga obuhvaća skup usluga koje su zakonom i EU direktivama određene kao željezničke usluge. Ono uključuje samo odnos između subjekata na tom tržištu: upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika, a vezano za pristup i korištenje infrastrukture. Mjerodavno tržište željezničkih usluga ne uključuje odnos koji nastaje između željezničkog prijevoznika i korisnika prijevoza, a vezano uz prijevoz robe i putnika.

U nastavku izvješća daje se detaljni pregled stanja željezničke infrastrukture u RH, ekonomski pokazatelji prijevoza robe i putnika tijekom 2011. godine, te analizu tih podataka u odnosu na 2010. godinu.

U odnosu na stanja koja se na tržištu željezničkih usluga u 2011. godini nisu promijenila, u odnosu na godinu ranije, ne daju se podaci (o uvjetima korištenja infrastrukture koja je javno dobro u općoj upotrebi, uvjetima korištenja infrastrukture koja nije javno dobro u općoj upotrebi te sudionicima na tržištu željezničkih usluga, o kojima je dan detaljan izvještaj skupa s prijedlozima i zaključcima u godišnjem Izvješću o radu Agencije za 2010. godinu).

### 2.1. Pravni okvir

Republika Hrvatska 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 pripremi je revizija direktiva prvog željezničkog paketa („Recast“).

Domaći pravni okvir koji uređuje tržište željezničkih usluga određuju:

#### A. Materijalnopravni propisi:

- Zakon o željeznici (NN 123/03, 30/04, 153/05, 79/07, 120/08 i 75/09)
- Zakon o sigurnosti u željezničkom prometu (NN 40/07, 120/08, 129/10)
- Zakon o Agenciji za regulaciju tržišta željezničkih usluga (NN 79/07, 75/09, 61/11)
- Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama (NN, br. 158/03, 141/06 i 38/09, 123/11),
- 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),
- Zakon o zaštiti tržišnog natjecanja (NN, br. 79/09)

#### B. Statusni propisi:

- Zakon o Agenciji za regulaciju tržišta željezničkih usluga

#### C. Postupovni propisi:

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

D. Izvješće o mreži ([www.hznet.hr/izvjesceomrezi](http://www.hznet.hr/izvjesceomrezi))

U 2011. godini nije došlo do značajnijih promjena u postojećem pravnom okviru. U Izvješću o radu za prethodnu godinu navedeni su nedostaci unutar postojećeg pravnog okvira koje je potrebno u što skorije vrijeme ukloniti. Navedeni nedostaci se prvenstveno odnose na podnormiranost izvješća o mreži te ugovora o pristupu. Obzirom na navedeno, ARTZU će u budućnosti kao član radne skupine za izradu novih zakona koji reguliraju predmetno tržište svojim djelovanjem nastojati unaprijediti postojeći pravni okvir.

#### Europski pravni okvir

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

„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)

## 2.2. Stanje željezničke infrastrukture u RH

Tehnički opis infrastrukture govori o kapacitetima, mogućnostima i karakteristikama koje uvjetuju njeno korištenje. Tehnički opis sadržan je u Izvješću o mreži koji je temeljni akt upravitelja infrastrukture koji se javno objavljuje.

HŽ Infrastruktura d.o.o. (dalje u tekstu: HŽ Infrastruktura) kao upravitelj infrastrukture u RH upravlja sa 2.722 km pruge, 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% od ukupne duljine pruga u RH, a dvokolosiječnih pruga ima u duljini 254 km ili 9,3%.

Elektrificirano je 985 km ili 36,2% od ukupne duljine pruge, od toga 847 km pruge elektrificirano je izmjeničnim sustavom (25 kV, 50 Hz) dok je 137,7 km pruge elektrificirano istosmjernim sustavom (3 kV).

Neelektrificirano je 1.737 km željezničke pruge.

Širina kolosijeka cjelokupne mreže iznosi 1,435 metara (normalan kolosjek)

Glavna karakteristika postojećih infrastrukturnih kapaciteta je dotrajalost i s tim u vezi potreba smanjivanja brzine, kako bi se sadašnji obujam prometa odvijao odgovarajućom dinamikom.

Ispravnost građevinskog infrastrukturnog podsustava nužan je i najvažniji preduvjet za odvijanje željezničkog prometa. Više od 60% ukupne duljine željezničke mreže danas je izvan ciklusa održavanja što znači da je prosječni uporabni vijek pružnog gornjeg ustroja na tom dijelu mreže prekoračen i da ga više nije moguće uobičajenim mjerama redovitog održavanja održati u tehničko uporabnom stanju za siguran tijek prometa projektiranom brzinom.

Starost ugrađenog materijala gornjeg stroja pruga na 71% kolosijeka na kojima se odvija promet je nezadovoljavajuća, budući ona na duljini od 450 km pruga iznosi 40 i više godina, na 616 km pruge 30 i više godina, a na 922 km od 20 i više godina. Na dionicama pruga gdje je ugrađeni materijal stariji od 20 godina neće se moći postizati brzine veće od 120 do 160 km na sat.

Na pojedinim dionicama pruga od značaja za međunarodni promet ima još uvijek materijala starijeg od 30 godina, a na nekim lokalnim prugama tračnice i kolosiječni pričvrtni materijal star je između 40 i 80 godina. Obzirom na dotrajalost i nosivost stanje kolodvorskih kolosijeka u dužini od čak 600 km od ukupnih 866 km su u nezadovoljavajućem stanju, a među velikim kolodvorima navode se koridorski kolodvori kao npr. Zagreb GK, Zagreb RK, Ogulin, Rijeka, Novska, Vinkovci, Slavonski Brod, Osijek i Koprivnica, dok su manji kolodvori i pružne dionice u gorem stanju od ovih. Zbog navedenih činjenica HŽ Infrastruktura mora obaviti kapitalne remonte na mnogim dionicama pruga osobito na prugama od značaja za međunarodni promet, ako žele ostati ravnopravnim članom europske željezničke asocijacije. Procjenjuje se da sadašnji nedostatak u dinamici remonta iznosi oko 1.500 km<sup>5</sup>.

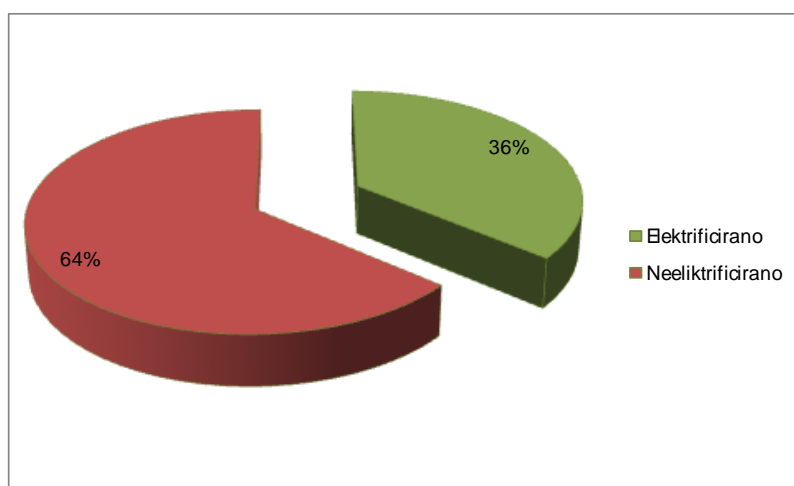
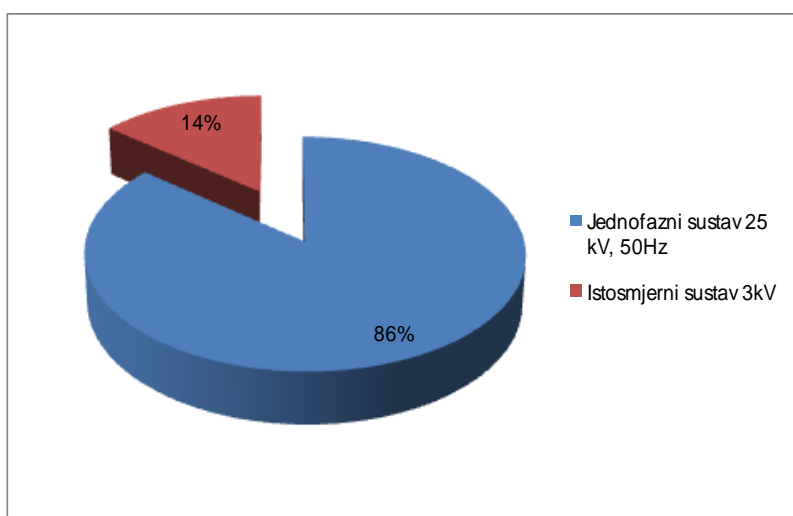
U tablici 3 prikazan je pregled i struktura duljina željezničkih pruga koje su javno dobro u općoj upotrebi.

<sup>5</sup> Poslovno Izvješće HŽ Infrastrukture d.o.o. za 2011. godinu

**Tablica 3: Pregled dužina željezničkih pruga u Republici Hrvatskoj (u km)**

Pružni razred	Građevinska duljina mreže (km)				
	Jednoko- losiječna pruga	Dvoko- losiječna pruga	Ukupna duljina pruga	Ukupna duljina kolosijeka otvorene pruge	Duljina kolosijeka otvorene pruge u uporabi
Pruge međunarod. pr. (M)	1.209,30	251,3	1.460,50	1.711,80	1.711,80
Pruge regionalnog pr. (R)	600,3	-	600,3	600,3	541,4
Pruge lokalnog prometa (L)	658,9	2,6	661,5	664	380,1
<b>Ukupno pruge</b>	<b>2.468,50</b>	<b>253,9</b>	<b>2.722,30</b>	<b>2.976,10</b>	<b>2.633,30</b>

Izvor: HŽ Infrastruktura, Poslovno izvješće za 2011. godinu

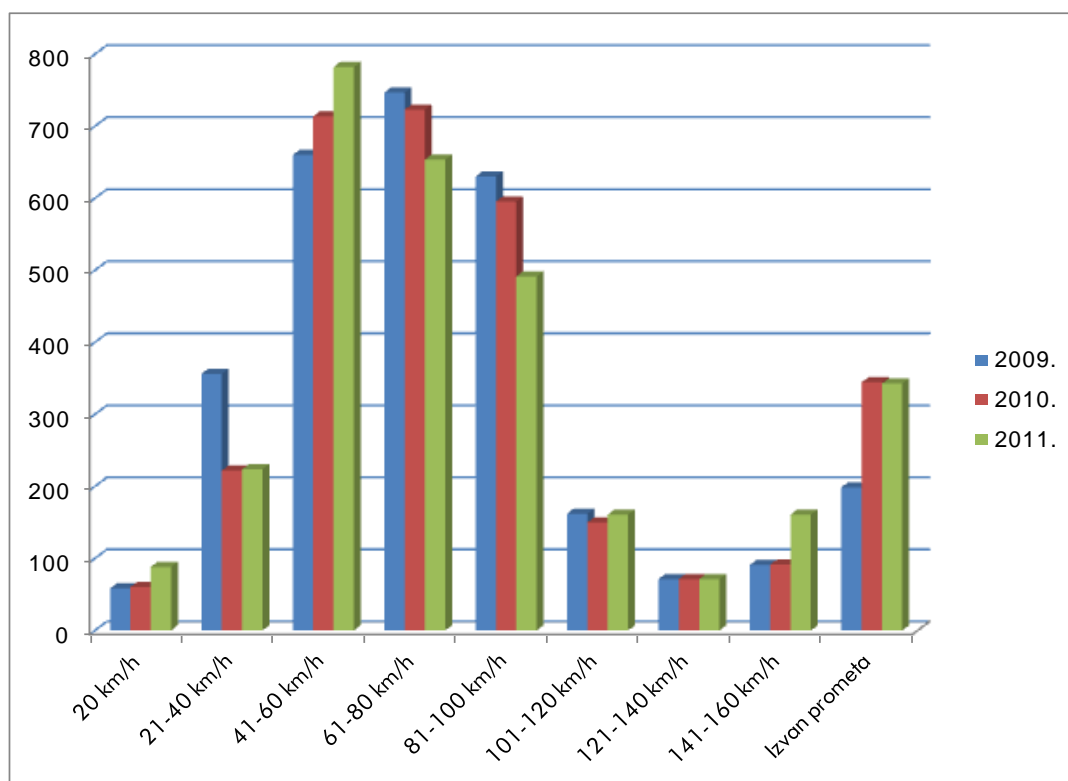
**Slika 1: Udio elektrificirane i neelektrificirane pruge (u %)****Slika 2: Udio elektrificiranosti izmjeničnim sustavom 25 kV, 50Hz i istosmjernim sustavom 3kV**

Tablica 4: 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)		
	2009.	2010.	2011.
do 20 km/h	58,5	60,3	88,3
od 21 do 40 km/h	356,4	222,1	223,9
od 41 do 60 km/h	660,3	713,8	782,2
od 61 do 80 km/h	746,8	723	653,7
od 81 do 100 km/h	630,3	595,5	491,5
od 101 do 120 km/h	162,2	150,1	161
od 121 do 140 km/h	71,4	71,4	71,4
od 141 do 160 km/h	91,2	91,4	161
Izvan prometa	198,8	344,6	342,9

Izvor: HŽ Infrastruktura, Poslovno izvješće za 2011. godinu

Grafikon 1: Grafički prikaz najveće dopuštene brzine vlakova prema sposobnosti pruga (km/h)

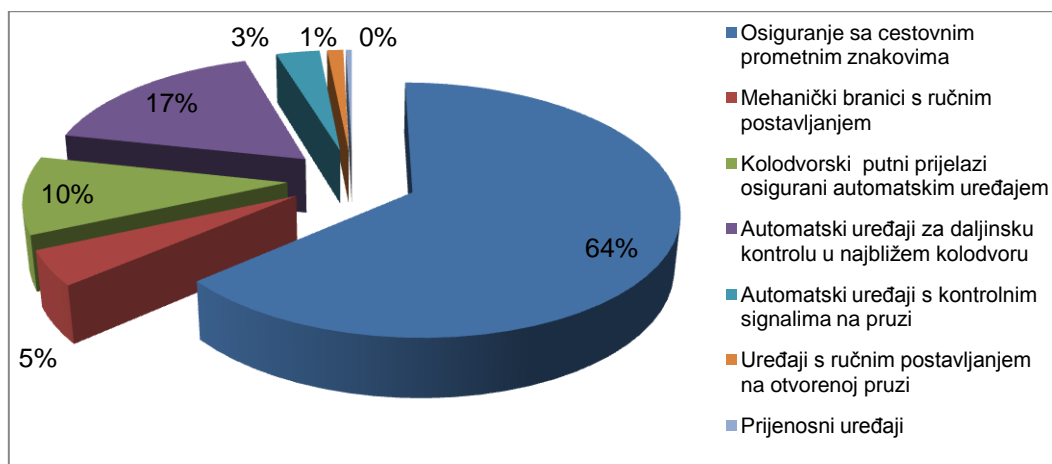


**Tablica 5: Pregled stanja željezničko - cestovnih prijelaza i pješačkih prijelaza preko pruge**

Pružni	Željezničko-cestovni prijelazi		Pješački prijelazi preko pruge		
	Razred	Osigurani cestovnim prometnim znacima	Osigurani uređajima (automat. i mehan.)	Osigurani cestovnim prometnim znacima	Osigurani uređajima (automat. i mehan.)
Pruge za međunarodni promet (M)		236	325	36	10
Pruge za regionalni promet (R)		268	126	13	0
Pruge za lokalni promet (L)		421	78	11	1
Kolosijeci izvan kolodvora		6	7	0	0
<b>Ukupno po vrsti osiguranja</b>		<b>931</b>	<b>536</b>	<b>60</b>	<b>11</b>
<b>Sveukupan broj prijelaza</b>		<b>1.538</b>			

**Tablica 6: Pregled željezničko-cestovnih prijelaza po načinu osiguranja**

Vrsta uređaja	Godina	
	2010.	2011.
Osiguranje sa cestovnim prometnim znakovima	931	926
Mehanički branici s ručnim postavljanjem	66	66
Kolodvorski putni prijelazi osigurani automatskim uređajem	147	147
Automatski uređaji za daljinsku kontrolu u najbližem kolodvoru	246	246
Automatski uređaji s kontrolnim signalima na pruzi	46	47
Uređaji s ručnim postavljanjem na otvorenoj pruzi	17	17
Prijenosni uređaji	6	6
<b>Ukupno</b> * nisu ubrojani kolosijeci izvan kolodvora	<b>1.459</b>	<b>1.455</b>

**Slika 3: Pregled željezničko-cestovnih prijelaza po načinu osiguranja**

Izvor: HŽ Infrastruktura, Poslovno izvješće za 2011. godinu



### 2.3. Ekonomski pokazatelji ostvarenog obujma 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.

Sukladno metodološkim objašnjenjima Državnog zavoda za statistiku putnički kilometar jest mjerna jedinica koja izražava prijevoz jednog putnika na udaljenosti od jednog kilometra (1 putnik x 1 km). Tonski kilometar jest mjerna jedinica koja izražava prijevoz jedne tone robe na udaljenosti od jednog kilometra (1 t robe x 1 km).

Pokazatelj rada prometnog podsustava pri organiziranju i reguliranju željezničkog prometa je ukupan broj prometovanih vlakova.

U 2011. godini prometovalo je ukupno 326.821 vlakova (putnički + teretni), a planirano je 345.000 vlakova. U 2010. godini prometovalo je 335.261 vlakova, a u 2009. godini 346.885 vlakova.

Struktura prometovanih vlakova u 2011. godini je sljedeća:

- u teretnom prijevozu prometovalo je 65.919 vlakova ili 20,17%
- u putničkom prometu prometovalo je 260.902 vlakova ili 79,83%

**Tablica 7: Struktura prometovanih vlakova**

Godina	Broj vlakova u teretnom prometu	Broj vlakova u putničkom prometu	Ukupno
2011.	65.919	260.902	326.821
2010.	70.162	265.099	335.261
2009.	75.824	271.061	346.885

**Tablica 8: Struktura prometovanih vlakova (u %)**

Godina	Broj vlakova u teretnom prometu	Broj vlakova u putničkom prometu
2011.	20,17%	79,83%
2010.	20,93%	79,07%
2009.	21,86%	78,14%

**Tablica 9: Struktura ostvarenih brtkm u teretnom i putničkom prometu**

Godina	BRTKM u teretnom prometu	BRTKM u putničkom prometu	Ukupno
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
2009.	5.191.533.388	2.881.090.328	8.072.623.716

**Tablica 10: Struktura ostvarenih brtkm u teretnom i putničkom prometu (u %)**

Godina	BRTKM u teretnom prometu	BRTKM u putničkom prometu
2011.	64,28%	35,72%
2010.	66,27%	33,73%
2009.	64,31%	35,69%

**Tablica 11: Struktura ostvarenih vlkm u teretnom i putničkom prometu**

Godina	Vlak kilometri u teretnom prometu	Vlak kilometri u putničkom prometu	Ukupno
2011.	5.370.580	18.108.767	23.479.347
2010.	5.987.325	18.791.095	24.778.420
2009.	5.894.633	18.896.384	24.791.017

**Tablica 12: Struktura ostvarenih vlkm u teretnom i putničkom prometu (u %)**

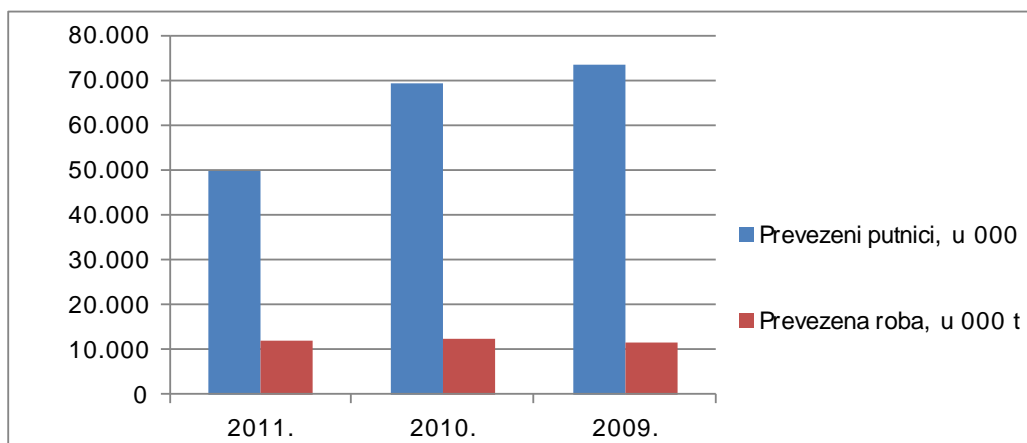
Godina	Vlak kilometri u teretnom prometu	Vlak kilometri u putničkom prometu
2011.	22,87%	77,13%
2010.	24,16%	75,84%
2009.	23,78%	76,22%

U tablici 13. prikazan je trend broja prevezenih putnika i količine prevezene robe u razdoblju od 2009. godine do 2011. godine, što je slikovito prikazano na grafikonu 2.

**Tablica 13: Broj prevezenih putnika (u 000) i količina prevezene robe (u 000 t)**

Godina	Broj prevezenih putnika	Količina prevezene robe
2011.	49.631	11.945
2010.	69.564	12.203
2009.	73.545	11.651

Izvor: DZS, Statistički ljetopis za 2011. godinu i Statističke informacije za 2011. godinu

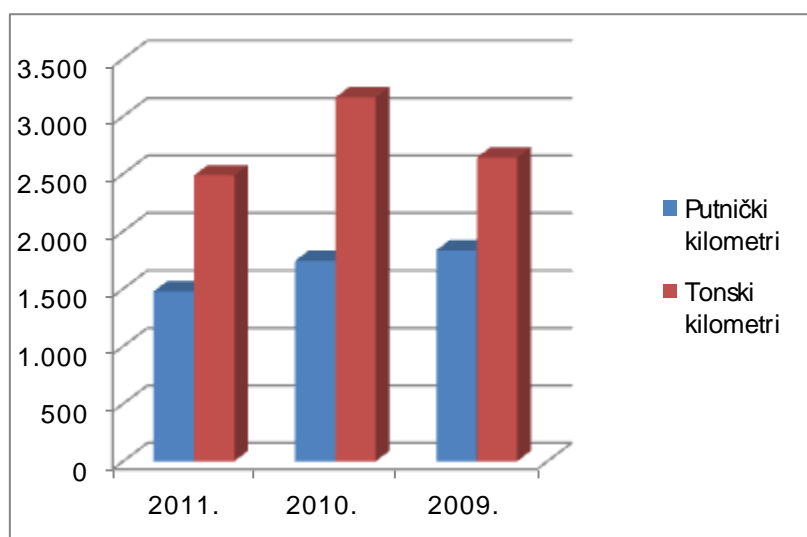
**Grafikon 2: Broj prevezenih putnika (u 000) i količina prevezene robe (u 000 t)**

U tablici 14. prikazan je trend pada prevezenih putničkih i tonskih kilometara u razdoblju od 2009. godine do 2011. godine, što je slikovito prikazano na grafikonu 3.

**Tablica 14: Putnički i tonski kilometri (u mil)**

Godina	Putnički kilometri	Tonski kilometri
2011.	1.477	2.486
2010.	1.742	3.164
2009.	1.835	2.641

Izvor: DZS, Statistički ljetopis za 2011. godinu i Statističke informacije za 2011. godinu

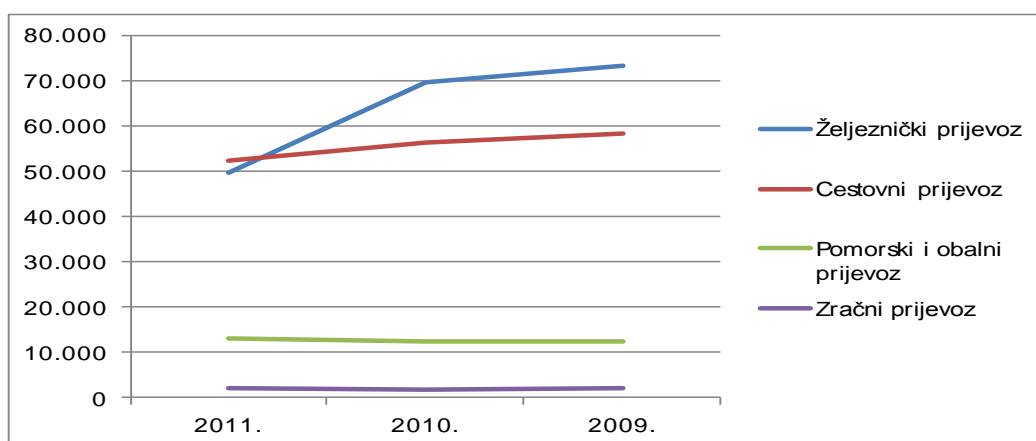
**Grafikon 3: Putnički i tonski kilometri (u mil)**

U tablici 15. prikazan je trend pada broja prevezenih putnika po vrsti prijevoza u razdoblju od 2009. godine do 2011. godine, što je slikovito prikazano na grafikonu 4.

**Tablica 15: Komparativni prikaz broja prevezenih putnika po vrsti prijevoza (u 000)**

Godina	Željeznički prijevoz	Cestovni prijevoz	Pomorski i obalni prijevoz	Zračni prijevoz	Ukupno
2011.	<b>49.631</b>	52.561	12.926	2.078	117.196
2010.	<b>69.564</b>	56.419	12.506	1.861	140.350
2009.	<b>73.545</b>	58.493	12.550	2.053	146.641

Izvor: DZS, Statistički ljetopis za 2011. godinu i Statističke informacije za 2011. godinu

**Grafikon 4: Komparativni prikaz broja prevezenih putnika**

Iz grafikona 4. vidljiv je trend pada broja prevezenih putnika u željezničkom prometu koji započinje u 2010. godini, dok je u 2011. godini zamjetan strmi pad broja prevezenih putnika. Pad broja prevezenih putnika vidljiv je i u cestovnom prijevozu, dok podaci pokazuju da su zračni, pomorski i obalni prijevoz ostali prilično stabilni.

Tablica 16. prikazuje udio broja prevezenih putnika po vrsti prijevoza u ukupnom broju prevezenih putnika u 2011. godini.

**Tablica 16: Udio prevezenih putnika po vrsti prijevoza (u %)**

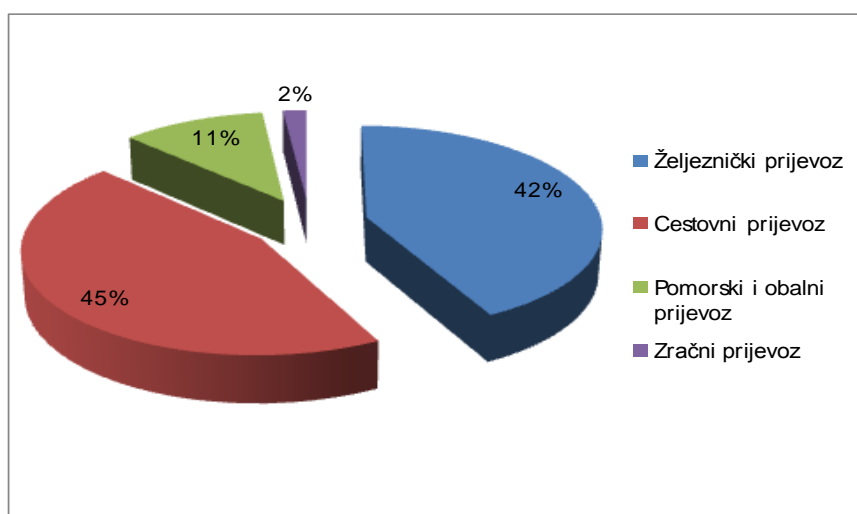
Godina	Željeznički prijevoz	Cestovni prijevoz	Pomorski i obalni prijevoz	Zračni prijevoz	Ukupno
2011.	<b>42,3 %</b>	44,8 %	11,0 %	1,8 %	100,0 %

Izvor: DZS, Statistički ljetopis za 2011. godinu i Statističke informacije za 2011. godinu

Iz tablice 16. vidljivo je da udio prevezenih putnika u željezničkom prijevozu u 2011. godini čini 42,3% ukupno prevezenih putnika što je slikovito prikazano na slici 4. Izvor podataka je Statistički ljetopis DZS u kojem se daje metodološko pojašnjenje na način da taj broj uključuje i gradski prijevoz putnika (sve ukupno s besplatnim kartama).

Značajno je za primijetiti da je tijekom 2011. godine porastao udio cestovnog prijevoza, te da je cestovni prijevoz preuzeo vodeću poziciju u broju prevezenih putnika.

Slika 4: Udio prevezenih putnika po vrsti prijevoza (u %)



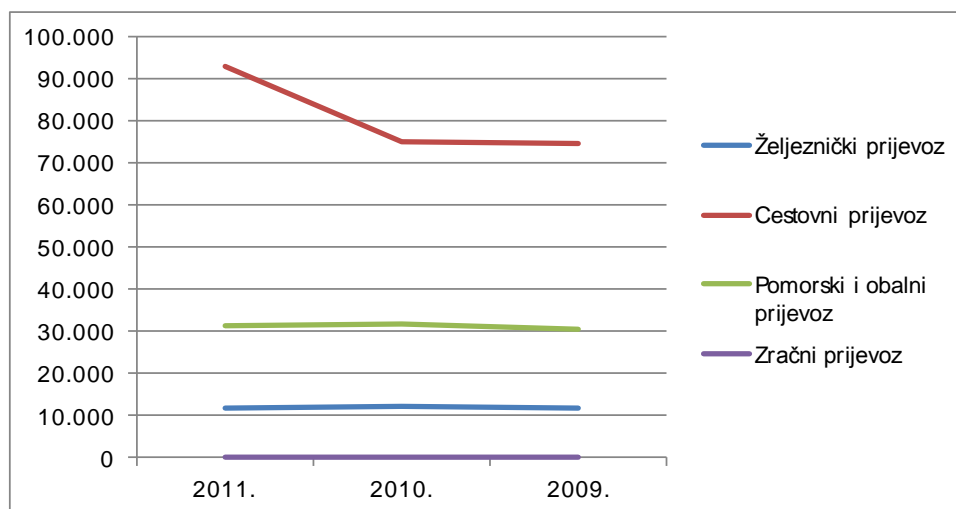
U tablici 17 prikazan je trend rasta/pada količine prevezene robe po vrsti prijevoza u razdoblju od 2009. godine do 2011. godine što je slikovito prikazano na grafikonu 5.

Tablica 17: Komparativni prikaz količine prevezene robe po vrsti prijevoza (u 000 t)

Godina	Željeznički prijevoz	Cestovni prijevoz	Pomorski i obalni prijevoz	Zračni prijevoz	Ukupno
2011.	<b>11.651</b>	92.847	31.371	4	135.873
2010.	<b>12.203</b>	74.967	31.948	3	119.121
2009.	<b>11.945</b>	74.645	30.348	4	116.942

Izvor: DZS, Statistički ljetopis za 2011. godinu i Statističke informacije za 2011. godinu

Grafikon 5: Komparativni prikaz količine prevezene robe po vrsti prijevoza (u 000 t)



Iz grafikona 5 vidljivo je da se daleko najveća količina robe u razdoblju od 2009. do 2011. godine prevozila cestovnim prijevozom. Količina prevezene robe u željezničkom prijevozu u promatranom razdoblju bilježi pad tijekom 2009. i 2010. godine te nakon toga lagani rast u 2011. godini što je i dalje manje za gotovo 300 tisuća tona u odnosu na 2009. godinu.

Tablica 18. prikazuje je udio količine prevezene robe po vrsti prijevoza u ukupnoj količini prevezene robe u 2011. godini što je slikovito prikazano na slici 5.

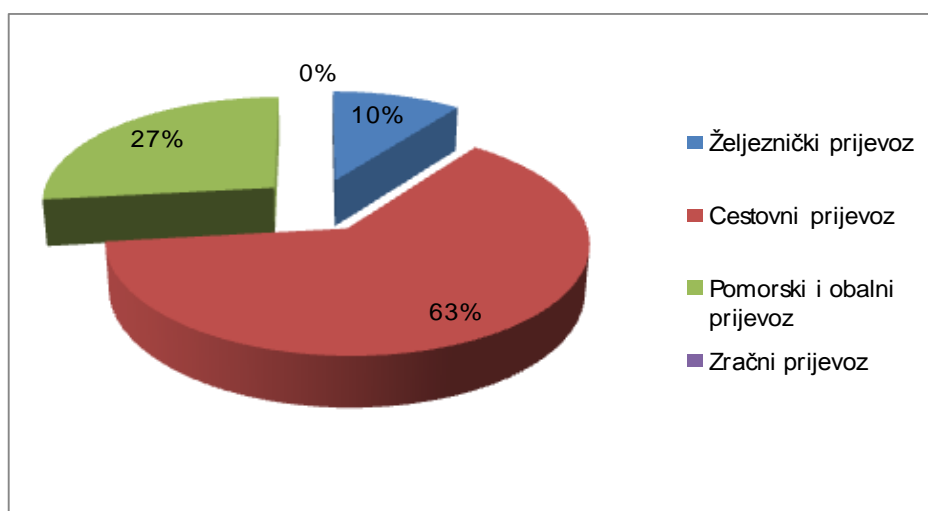
**Tablica 18. Udio prevezene robe po vrsti prijevoza (u %)**

	Željeznički prijevoz	Cestovni prijevoz	Pomorski i obalni prijevoz	Zračni prijevoz	Ukupno
2011.	10,2 %	62,9 %	26,8 %	0,0 %	100,0 %

Izvor: DZS, Statistički ljetopis za 2011. godinu i Statističke informacije za 2011. godinu

Iz tablice 18 vidljivo je da udio prevezene robe u željezničkom prijevozu u 2011. godini činio 10,2% ukupno prevezene robe što je slikovito prikazano na slici 5.

**Slika 5: Udio prevezene robe po vrsti prijevoza (u %)**



Zaključno se može istaknuti da je došlo do pada u 2011. godini u odnosu na 2010. godinu i u putničkom i teretnom prijevozu i to u broju prevezenih putnika i tereta te u količini putničkih i tonskih kilometara kao i u broju prometovanih vlakova.

Broj prevezenih putnika u 2011. godini pao je za 40% u odnosu na 2010. godinu, a razlog takvoj promjeni ponašanja putnika možemo tražiti u ekonomskoj krizi koja je prisutna u RH tijekom koje ljudi manje putuju. Također je pridonijelo padu i smanjenje brzina vlakova te prestanak subvencioniranja od strane Grada Zagreba zajedničkih karata između ZET-a i HŽ putničkog prijevoza što je dovelo do definiranja tržišne cijene karte. Smatra se da je takva odluka Grada Zagreba imala najveći utjecaj na pad broja putnika.

Dodatno treba napomenuti da je tijekom voznog reda 2010/2011 bilo angažirano 13 vlakova u međunarodnom prometu i 23 vlaka u unutarnjem prometu manje nego godinu ranije što je doprinijelo lošijoj situaciji na tržištu željezničkih usluga u odnosu na godinu ranije.

## 2.4. Naknada (pristojba) za korištenje željezničkih usluga i sredstva državnog proračuna

Naknada (pristojba) za korištenje željezničkih usluga

Sustav za određivanje pristojbe predstavlja metodu izračuna pristojbe koju primjenjuje upravitelj infrastrukture posredstvom koje svaki prijevoznik unaprijed i predvidivo može izračunati troškove korištenja željezničke infrastrukture. Struktura pristojbe je bitna zbog povezivanja direktnih troškova s cijenom željezničkih usluga, a uloga Agencije je u nadzoru te relacije.

Struktura pristojbe za korištenje željezničkih usluga predstavlja načelo koje izražava povezivanje pristojbe s direktnim troškovima za održavanje i upravljanje infrastrukturom. Članak 7. Direktive 2001/14/EK utvrđuje da pristojba treba izražavati stvarne troškove održavanja i upravljanja željezničkom infrastrukturom.

Neovisno što Direktiva u ovom dijelu nije implementirana u Hrvatsko zakonodavstvo upravitelj infrastrukture posjeduje podatke i vodi evidenciju o direktnim troškovima za održavanje i upravljanje infrastrukturom te podatke o troškovima regulacije prometa koji su prikazani u tablici 19 i tablici 20 u nastavku teksta.

**Tablica 19: Izvještaj o direktnim troškovima održavanja željezničke infrastrukture (u 000 kn)**

Vrsta troška	iznos
Troškovi materijala i rezervni dijelovi bez energije vuče	42.234
Troškovi energije vuče	82.977
Troškovi radnika zaposlenih na održavanju	286.947
Troškovi energije za transportna sredstva (gorivo)	8.403
Troškovi vanjskih usluga za održavanje	55.897
Troškovi kamata na kredite uzete u namjenu održavanja	11.529
Ostali direktni troškovi održavanja	4.629
<b>UKUPNI DIREKTNI TROŠKOVI</b>	<b>492.616</b>

*Izvor: Izvještaj o troškovima održavanja željezničke infrastrukture dostavljen od strane HŽ Infrastrukture d.o.o., Regulatorni financijski izvještaji za 2011. g.*

**Tablica 20: Izvještaj o direktnim troškovima regulacije prometa (u 000 kn)**

Vrsta troška	iznos
Troškovi materijala i rezervni dijelovi bez energije vuče	2.018
Troškovi radnika	402.346
Troškovi vanjskih usluga za održavanje	23.856
<b>UKUPNI DIREKTNI TROŠKOVI</b>	<b>428.220</b>

*Izvor: Izvještaj o troškovima održavanja željezničke infrastrukture dostavljen od strane HŽ Infrastrukture d.o.o., Regulatorni financijski izvještaji za 2011. g.*

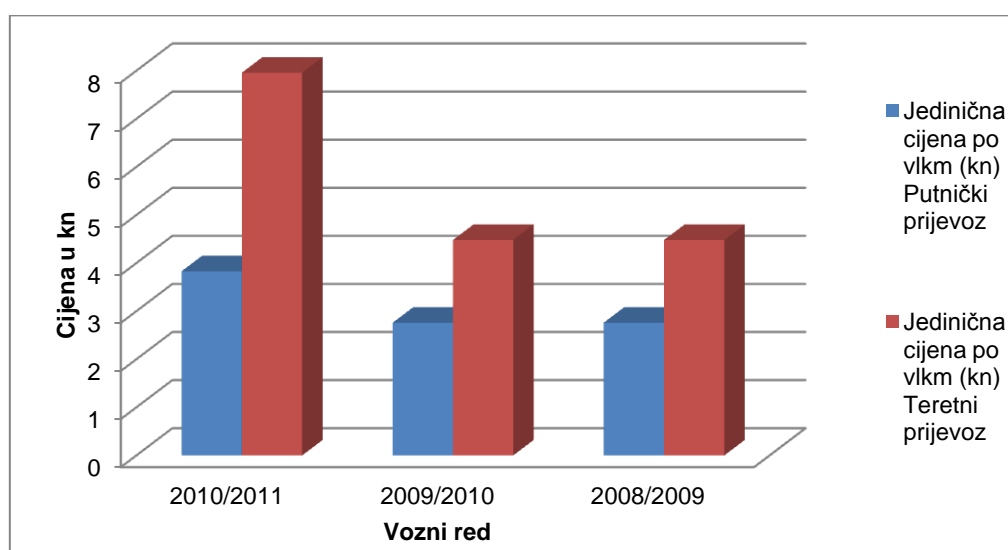
Izvješće o mreži za 2011. godinu načela za određivanja visine pristojbe izražava na sljedeći način: “načelno se visina pristojbi za minimalni pristupni paket usluga i pristup prugom do uslužnih objekata određuje na osnovu stvarnih troškova za održavanje i upravljanje željezničkom infrastrukturom. Međutim, za sada visina pristojbi ne odražava stvarni trošak održavanja i upravljanja željezničkom infrastrukturom, već se ona određuje prema visini sredstava koje upravitelj infrastrukturom dobiva iz državnog proračuna za pokrivanje troškova održavanja i upravljanja željezničkom infrastrukturom.”

Tablica 21 prikazuje trend rasta cijene po vlak kilometru u putničkom i teretnom prijevozu u razdoblju od 2009. do 2011. godine.

**Tablica 21: Jedinična cijena pristojbe po vlak kilometru u putničkom i u teretnom prijevozu**

Izvjješće o mreži	Vozni red	Jedinična cijena po vlkm (kn)	
		Putnički prijevoz	Teretni prijevoz
2011.	2010/2011	(9,54) 3,83	(14,60) 7,96
2010.	2009/2010	(8,45) 2,76	(12,25) 4,48
2009.	2008/2009	2,76	4,48

**Grafikon 6: Jedinična cijena pristojbe po vlak kilometru u putničkom i u teretnom prijevozu**



Upitani za objašnjenje o razlozima smanjenja cijene pristojbe za vozni red 2010/2011 od upravitelja infrastrukture odgovoreno je: „Pri donošenju i usklađivanju poslovnih planova za 2011. godinu svih društava HŽ Hrvatske željeznice Holding d.o.o. nije prihvatio predloženi planirani iznos prihoda za korištenje infrastrukture već je tražio da se taj iznos utvrdi u iznosu od 128.300.000 kn. Takav poslovni plan je donesen, te je sukladno smanjenju planiranih prihoda bilo potrebno korigirati i osnovnu cijenu za izračun pristojbi za korištenje infrastrukture po vlak kilometru (vlkm).“

Kako je zaključeno u izvješću o radu Agencije za 2010. godinu Uprava HŽ Hrvatske željeznice holding d.o.o. u funkciji skupštine upravitelja infrastrukture odobravanjem i usvajanjem njihovih poslovnih i financijskih planova direktno utječe na donošenje odluke o visini pristojbe, što je nedozvoljeni utjecaj na neovisnost upravitelja infrastrukture.

Upravitelj infrastrukture u Izvješću o mreži ne iskazuje parametre temeljem kojih se određuje naknada za korištenje željezničke infrastrukture (struktura pristojbe) čime je onemogućena kontrola visine pristojbe i njena usklađenost s načelima direktnih troškova.



### Sredstva državnog proračuna

U točki 40. preambule Direktive 2001/14/EK navodi se kako je željeznička infrastruktura prirodni monopol, te je stoga potrebno osigurati poticaje za upravitelje infrastrukture da smanje troškove i da učinkovito upravljaju infrastrukturom.

U 2011. godini upravitelj infrastrukture bio je korisnik sredstava Državnog proračuna RH za zbrinjavanje viška zaposlenih, održavanje željezničke infrastrukture i regulaciju prometa.

**Tablica 22: Sredstva Državnog proračuna RH isplaćena HŽ Infrastrukturi (u 000 kn)**

<b>Svrha</b>	<b>Iznos</b>
Sredstva za održavanje željezničke infrastrukture i regulacije prometa	1.007.800
Sredstva za zbrinjavanje viška zaposlenika	1.200
<b>Ukupno sredstva proračuna za tekuće poslovanje</b>	<b>1.079.000</b>

### 3. AKTIVNOSTI ARTZU

Aktivnosti ARTZU-a se sastoje od aktivnosti vezanih uz nadležnost i aktivnosti vezanih uz druge zakonske aktivnosti.

Druge zakonske aktivnosti proizlaze iz činjenice da je Agencija dio regulatorne mreže Europske unije i da je željezničko tržište dio unutarnjeg Europskog tržišta.

#### 3.1. Nadležnosti ARTZU

Ovlasti i obaveze Agencije kao nacionalnog regulatornog tijela na tržištu željezničkih usluga su prikupljanje podataka i drugih relevantnih dokumenata od strane subjekata na tržištu željezničkih usluga (upravitelj infrastrukture, željeznički prijevoznici), izrada standardiziranih upitnika subjektima na tržištu željezničkih usluga, stručna analiza prikupljenih podataka i prezentiranje podataka regulatornog tijela.

Agencija radi na praćenju stanja konkurentnosti na tržištu željezničkih usluga kroz analiziranje položaja željezničkog prometa u odnosu na ostale vrste prometa (cestovni - osobna i teretna vozila, pomorski promet, zračni promet, promet na unutarnjim plovnim putovima) te analizira trendove u željezničkom teretnom i putničkom prometu u odnosu na ukupni promet na nacionalnoj i razini EU.

Kako bi dobila uvid u opće stanje tržišta željezničkih usluga u Republici Hrvatskoj Agencija za potrebe analize prikuplja različite podatke kao što su: indikatori gospodarsko-uporabnog statusa željezničke prometne infrastrukture, indikatori gospodarske učinkovitosti prijevoznika u željezničkom prijevozu, dužina i gustoća nacionalne infrastrukture, razina financijskog ulaganja u infrastrukturu i modernizaciju, troškovi i uvjeti korištenja željezničke infrastrukture od strane prijevoznika, tehnološku razinu prijevoznih kapaciteta i druge podatke, a sve u cilju praćenja rezultata liberalizacije tržišta željezničkog prometa i uklanjanja prepreka pristupa na tržište željezničkih usluga novih željezničkih prijevoznika.

Jedna od važnijih nadležnosti Agencije je rješavanje o žalbama željezničkih prijevoznika, međutim ova nadležnost je u izravnoj vezi s aktivnostima željezničkih prijevoznika, tj. njihovom potrebom za pravnom zaštitom, o čemu će biti više riječi u nastavku izvješća.

Pored navedenih nadležnosti Agencija je dužna vršiti nadzor nad pregovorima upravitelja infrastrukture i željezničkog prijevoznika o visini pristojbe za korištenje željezničke infrastrukture, nadzor kvalitete pružanja željezničkih usluga željezničkog prijevoznika i nadležna je dati prethodnu suglasnost na imenovanje i razrješenje članova upravljačkog tijela upravitelja infrastrukture.

Po članku 6. Zakona o Agenciji za regulaciju tržišta željezničkih usluga (NN 79/07, 75/09 i 61/11), djelatnost ARTZU-a 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. Članak 6., st. 3. Zakona o ARTZU stavlja u nadležnost ARTZU-a nadzor kvalitete pružanja željezničkih usluga željezničkog prijevoznika.
4. ARTZU je nadležna dati prethodnu suglasnost na imenovanje i razrješenje članova upravljačkog tijela upravitelja infrastrukture.
5. Analiza i praćenje stanja konkurentnosti na tržištu željezničkih usluga.

### **3.1.1. Rješavanje o žalbama željezničkih prijevoznika na odluke upravitelja infrastrukture**

Pravni okvir koji uređuje Izvješće o mreži, ugovor o pristupu i vozni red ima pravnih praznina što se reflektira na žalbeni postupak (objava, stupanje na snagu, žalbeni rok, primjena ZUP-a, upravni ugovor), to je blanketni propis i treba ga urediti u propisima o željeznici.

Vežano uz nadležnost ARTZU-a za rješavanje o žalbama željezničkih prijevoznika na odluke upravitelja infrastrukture u 2011. godini ARTZU nije zaprimila niti jednu žalbu. Postojeći željeznički prijevoznici nisu izjavljivali žalbe na postupanje i rad upravitelja infrastrukture iz čega je zaključiti kako za sada, odnos između upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika, kakav se odvija u praksi zadovoljava prijevoznike. Činjenica da tijekom 2011. godine nije zaprimljena niti jedna žalba ne znači da na tržištu željezničkih usluga nema konflikata i nesuglasica, a takvo stanje nam govori da se potencijalni sporovi rješavaju mimo regulatora unutar HŽ koncerna.

Činjenica da se sporovi rješavaju mimo regulatora unutar HŽ Hrvatske željeznice Holding d.o.o. može ukazati na netransparentnost odnosa u korištenju željezničkih usluga i postojanju okolnosti koje sprječavaju primjenu propisa o tržišnom natjecanju što će poglavito osjetiti operateri koji ne budu dio koncerna HŽ Hrvatske željeznice Holding d.o.o..

Kada željeznički prijevoznici počnu izjavljivati žalbe naići će na poteškoće koje se tiču nepostojanja dovoljnog broja postupovnih odredbi u Zakonu o ARTZU što će otežavati taj postupak. Žalbeni postupak je izričito podnormiran, nedostaju odredbe o privremenoj mjeri i druge odredbe kakve postoje kod sličnih regulatornih tijela (AZTN, HAKOM, DKOM) o čemu će trebati povesti računa kod promjene Zakona o ARTZU.

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

Nadzor nad pregovorima se u 2011. godini nije obavljao od strane ARTZU-a iz razloga što takav zahtjev nije bio upućen.

Međutim, 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.

Pregovaranje je logično jedino tijekom postupka izrade Izvješća o mreži budući da je bitan dio sadržaja Izvješća o mreži i podatak o visini pristojbe. Zakonodavni okvir koji regulira Izvješće o mreži takvo što ne predviđa, štoviše prilikom izrade predmetnog izvješća ne traži se mišljenje željezničkih prijevoznika, a Izvješće stupa na snagu danom donošenja što kolidira s pravom na žalbu željezničkih prijevoznika na odluke upravitelja infrastrukture vežano uz Izvješće o mreži i kriterije sadržane u Izvješću o mreži.

### 3.1.3. Nadzor kvalitete pružanja željezničkih usluga željezničkog prijevoznika

Niti jednim člankom Zakona o ARTZU nisu uređena pitanja kao što su ovlaštenja, kriteriji i pokazatelji koji se nadziru (izuzev čl. 7 i čl. 21 koji govore o pravu na pristup informacijama). Nadzor kvalitete pružanja željezničkih usluga željezničkih prijevoznika nema uporište u europskim direktivama 2001/14 i 91/440 gdje je definirana uloga i nadležnost regulatora kao dijela europskog regulatornog sustava na jedinstvenom europskom željezničkom tržištu. U nedostatku materijalno pravnih odredbi sadržanih u Zakonu o ARTZU te Zakonu o željeznici (NN 123/03, 30/04, 79/07, 120/08 I 75/09), te nedostatku podzakonskih propisa koji bi ovu materiju razradio, te kod činjenice 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 2011. godini.

Predmet nadzora su aktivnosti upravitelja infrastrukture koji upravlja tržištem željezničkih usluga, a ne aktivnostima željezničkog prijevoznika. Ovom nadležnosti regulatoru se nameće nadziranje pružanja usluga od strane željezničkog prijevoznika, a bez da je to u ostatku zakona razrađeno što onemogućava bilo kakve aktivnosti ARTZU.

Pokušavajući naći smisao ove zakonske odredbe ARTZU je prikupio podatke za koje smatra da utječu na kvalitetu i dani su u nastavku. Međutim, ARTZU nema nadležnost provoditi mjere u odnosu na prikupljene podatke pa je funkcija nadzora upitna.

ARTZU je analizirao osnovne pokazatelje kvalitete pružanja željezničkih usluga koji su na sličan ili jednak način definirani na tržištima željezničkih usluga EU. Osnovni pokazatelji su uzroci kašnjenja i vrijeme kašnjenja vlakova za prijevoz putnika i naknada zbog kašnjenja vlakova za prijevoz putnika.

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.

Upravitelj infrastrukture definira u kojim je slučajevima za izvanredni događaj kao uzrok primarnog kašnjenja odgovoran upravitelj infrastrukture, a u kojima željeznički prijevoznik. Svi ostali uzroci kašnjenja smatraju se sekundarnim kašnjenjima i ne obračunavaju se.

Zakašnjenje na 100 voznih km izražava se u minutama i to:

- za putničke vlakove u 2011. godini predviđena su zakašnjenja od oko 4 minute, a ostvarena zakašnjenja iznosila su 3 minute, u 2010. godini iznosila su 5 minuta, u 2009. godini 3 minute,
- za teretne vlakove u 2011. godini predviđena su zakašnjenja od 80 minuta, a ostvarena 101 minuta. U 2010. godini ostvarena su zakašnjenja od 73 minute, u 2009. godini 70 minuta.

Pokazatelji rada u HŽ Infrastrukturi iskazuju se kroz:

- broj kilometara remonta, osuvremenjivanja i novoizgrađenih željezničkih pruga – povećanjem broja novoizgrađenih pruga razvit će se geoprometni položaj RH, gospodarstvo, turizam i mobilnost pučanstva
- prosječna komercijalna brzina vlakova i prosječna konvencionalna brzina pruga – povećanjem brzina prometovanja vlakova unapređuje se kvaliteta željezničke mreže i pruža viša razina usluge prijevoza
- broj osiguranih željezničko cestovnih prijelaza – povećanjem udjela osiguranih ŽCPR-a ostvaruje se veća brzina i bolja razina sigurnosti u prometovanju vlakova
- smanjenje broja izvanrednih događaja – pozitivno se odražava na bolju razinu sigurnosti i bolju urednost i redovitost u odvijanju prometa

**Tablica 23: Pokazatelji rada**

Opis	Jedinične mjere	Polazna vrijednost	Plan 2011.	Ostvareno 2011.
<b>Broj kilometara remonta, osuvremenjivanja i novoizgrađenih željezničkih pruga</b>				
km remonta i osuvremenjivanja	km	56,2	50	0
km novoizgrađenih pruga	km	0	0	0
Prosječna komercijalna brzina vlakova	km/h	36,1	37,68	33,99
Prosječna konvencionalna brzina pruga	km/h	61,87	67,69	77,25
Broj osiguranih željezničko cestovnih prijelaza	broj	13	15	8

Izvor: HŽ Infrastruktura, Poslovno izvješće za 2011. godinu

**Tablica 24: Pregled izvanrednih događaja**

Opis	Jedinične mjere	Polazna vrijednost	Plan 2011.	Ostvareno 2011.
<b>Broj izvanrednih događaja - u tome:</b>				
ozbiljnih nesreća	broj	25	24	24
nesreća	broj	114	105	158
izbjegnutih nesreća	broj	88	80	78
poremećaja	broj	4.254	4.200	3.939

Izvor: HŽ Infrastruktura, Poslovno izvješće za 2011. Godinu

### **3.1.4. Davanje prethodne suglasnosti na imenovanje i razrješenje članova upravljačkog tijela upravitelja infrastrukture**

Takva nadležnost ARTZU-a je u funkciji praćenja neovisnosti upravitelja infrastrukture unutar integriranog željezničkog sustava sa svrhom otklanjanja sukoba interesa koji bi utjecao na neovisnost upravitelja infrastrukture.

Prethodna suglasnost samo je mehanički alat kojim se provjerava formalno članstvo u Upravi vladajućeg društva, a ne daje odgovore na suštinska pitanja. U 2011. godini nije bilo kadrovskih promjena, te suglasnost na imenovanje i razrješenje članova upravljačkog tijela upravitelja infrastrukture nije tražena.

Zakon ne dopušta Agenciji promjenu postojanja stvarnog sukoba interesa čime bi se daleko bolje zaštitili neovisnost upravitelja infrastrukture u slučaju postojanja integriranog HŽ sustava opterećenim povijesnim faktom.

### **3.1.5. Analiza i praćenje stanja konkurentnosti na tržištu željezničkih usluga**

U izvršavanju ove specifične regulatorne nadležnosti ARTZU je dužan primjenjivati načela tržišnog natjecanja te pravila i sustav mjera za zaštitu tržišnog natjecanja.

Nadležnost ARTZU-a ne kolidira s nadležnošću AZTN-a.

ARTZU je osnovan da bi se osiguralo nepristrano i pregledno obavljanje djelatnosti željezničkog prijevoza koje se obavljaju kao usluga javnog prijevoza i osiguravanje otvorenog i nediskriminatornog ponašanja između upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika. Podaci koji se prikupljaju za potrebe analiza dobiveni su od subjekata na tržištu željezničkih usluga.

Bit ove nadležnosti je u praćenju mogućih utjecaja na konkurentnost i reakcija u smislu uklanjanja prepreka. Metodologija za prikupljanje podataka je razvijena u suradnji s regulatornim tijelima država članica EU i razmjeni najbolje prakse u okviru radne grupe regulatornih tijela pri Europskoj komisiji i grupe nezavisnih regulatora (IRG-Rail).

Analiza prikupljenih podataka ukazala je na određene segmente tržišta kod kojih postoji potreba za boljom regulacijom zbog čega su pokrenuti postupci po službenoj dužnosti, a sve u cilju poboljšanja nepristranog i preglednog obavljanja djelatnosti željezničkog prijevoza. Po službenoj dužnosti u sklopu praćenja stanja tržišnog natjecanja na tržištu željezničkih usluga pokrenut je čitav niz aktivnosti usmjerenih na prikupljanje relevantnih podataka o tržištu.

Temeljem prikupljenih podataka napravljene su analize, dane ocjene i stručna mišljenja. Predmet interesa su potencijalne teškoće i prepreke funkcioniranja tržišta u svim dimenzijama i vidovima. Naime, misija ARTZU iskazana kroz ideal postizanja nediskriminatornih i transparentnih uvjeta zahtjeva postupanje u svim slučajevima kada se utvrdi postojanje prepreka bilo da se radi o ostvarenoj diskriminaciji ili pak o onoj koja bi mogla nastati.

ARTZU je po službenoj dužnosti pokrenula slijedeće postupke:

- 3.1.5.1. Prikupljanje podataka o općim pokazateljima tržišta željezničkih usluga
- 3.1.5.2. Praćenje neovisnosti osnovnih funkcija upravitelja infrastrukture
- 3.1.5.2. Primjena financijske politike u Ugovoru o pristupu željezničkoj infrastrukturi
- 3.1.5.3. Ugovori o pristupu željezničkoj infrastrukturi
- 3.1.5.4. Opći uvjeti poslovanja
- 3.1.5.5. Električna energija potrebna za vuču vlakova
- 3.1.5.6. Regulatorni financijski izvještaji

### **3.1.5.1. Prikupljanje podataka o općim pokazateljima tržišta željezničkih usluga**

Podaci o općim pokazateljima prikupljaju se radi utvrđivanja stanja na tržištu željezničkih usluga. Tako prikupljeni podaci služe kao činjenični osnov za svako dalje postupanje Agencije, bilo po službenoj dužnosti ili na temelju žalbe.

Prikupljeni i analizirani podaci o pokazateljima tržišta željezničkih usluga detaljno su prikazani u točki 2. Izvješća o radu.

### **3.1.5.2. Praćenje neovisnosti osnovnih funkcija upravitelja infrastrukture**

Upravitelj infrastrukture, HŽ Infrastruktura d.o.o. dio je povezanog društva HŽ Hrvatske željeznice holding d.o.o. zajedno sa željezničkim prijevoznicima. Zbog ove činjenice bitno je da upravitelj infrastrukture očuva neovisnost propisanu zakonom od ostalih subjekata na tržištu željezničkih usluga. ARTZU je pokrenula postupak po službenoj dužnosti s ciljem provjere neovisnosti upravitelja infrastrukture. U tome postupku su prikupljeni dokazi, podaci i izjave koje uređuju status ovih trgovačkih društava.

Analizirajući odnose unutar povezanog društva HŽ Hrvatske željeznice holding d.o.o. ARTZU je analizirao i odnos između uprave i skupštine upravitelja infrastrukture te uprave vladajućeg društva i željezničkih prijevoznika.

ARTZU je u srpnju 2011. godine donijela mišljenje o postojećem sastavu Uprave HŽ Hrvatske željeznice holding d.o.o. i Uprava-direktora društava HŽ Putnički prijevoz d.o.o., HŽ Cargo d.o.o. i HŽ Vuča vlakova d.o.o. vezano za važeću zakonsku regulativu.

Temelj za navedeno mišljenje su bile sljedeće odredbe Zakona o željeznici:

- da se željeznički sustav temelji na načelu razdvajanja željezničkog prijevoza i željezničke infrastrukture (čl. 3.),
- da je željeznička infrastruktura javno dobro u općoj uporabi u vlasništvu Republike Hrvatske koju mogu koristiti svi zainteresirani željeznički prijevoznici pod jednakim uvjetima (čl. 15.),
- da je upravljanje željezničkom infrastrukturom djelatnost od javnog interesa (čl. 16),
- da su osnovne funkcije upravitelja infrastrukture: izgradnja željezničke infrastrukture i investiranje u željezničku infrastrukturu, održavanje i osuvremenjivanje željezničke infrastrukture, upravljanje sustavom sigurnosti željezničke infrastrukture, osiguravanje pristupa i dodjela infrastrukturnih kapaciteta svim željezničkim prijevoznicima, određivanje pristojbi za korištenje infrastrukturnih kapaciteta, izrada i objavljivanje voznog reda te organiziranje i reguliranje željezničkog prijevoza (čl. 16.),



- da upravitelj infrastrukture svojom upravljačkom i kadrovskom strukturom, svojim ustrojstvom i informacijskim sustavom mora biti neovisan od svih ostalih subjekata na tržištu željezničkih usluga (čl. 18. st. 4.),
- da član upravljačkog tijela subjekta na tržištu željezničkih usluga, odnosno član upravljačkog tijela njihovog vladajućeg društva ako se radi o povezanim društvima u smislu odredbi Zakona o trgovačkim društvima ne može istodobno biti član upravljačkog tijela upravitelja infrastrukture (čl. 18. st. 5.),
- da ukoliko su upravitelj infrastrukture i subjekt na tržištu željezničkih usluga povezana društva član upravljačkog tijela upravitelja infrastrukture i član upravljačkog tijela subjekta na tržištu željezničkih usluga ne mogu istodobno biti i članovi upravljačkog tijela njihovog vladajućeg trgovačkog društva (čl. 18. st. 6.).

HŽ Hrvatske željeznice holding d.o.o. ima se smatrati subjektom na tržištu željezničkih usluga koji kao relevantan sudionik može utjecati na sukobe interesa i neovisnost upravitelja infrastrukture, a što prepoznaje i Zakon o željeznici koji člankom 18. uređuje odnose između HŽ Hrvatske željeznice holding d.o.o. kao vladajućeg društva i upravitelja infrastrukture.

Temeljem Izjave o osnivanju HŽ Infrastrukture d.o.o. njegovu Skupštinu čini društvo HŽ Hrvatske željeznice holding d.o.o. (što znači njegova uprava koja zastupa i predstavlja to društvo). Upravu HŽ Holdinga d.o.o. čine i direktori, članovi uprave prijevoznika u sustavu HŽ koncerna i to: HŽ Vuče vlakova d.o.o., HŽ Cargo d.o.o. i HŽ Putničkog prijevoza d.o.o. te predsjednik uprave.

Skupština upravitelja infrastrukture između ostalog odlučuje o imenovanju i opozivu članova uprave o upotrebi ostvarene dobiti te donosi poslovni plan.

Ovakav sastav skupštine upravitelja infrastrukture (članovi uprave prijevoznika) omogućavao je donošenje odluka koje mogu ugroziti interese upravitelja infrastrukture, a pogodovati interesima onih povezanih društava koje predstavljaju. Budući da je ARTZU dužan intervenirati i onda kada se stvore uvjeti koji omogućavaju diskriminaciju ARTZU je pokretanjem postupka reagirao na ovu potencijalnu diskriminaciju.

Potencijalna diskriminacija se sastoji u povlaštenom položaju prijevoznika u sastavu HŽ koncerna i njihovom potencijalnom utjecaju na poslovanje upravitelja infrastrukture, a koji utjecaj ne bi imali prijevoznici izvan HŽ sustava.

Slijedom navedenog ARTZU je utvrdila kako je sastav Uprave HŽ - Hrvatske željeznice Holding d.o.o. a koji prema Izjavi o osnivanju HŽ Infrastrukture d.o.o. predstavlja Skupštinu HŽ Infrastrukture d.o.o. u kojem se nalaze članovi uprave prijevoznika (subjekti na tržištu željezničkih usluga u sastavu HŽ koncerna) suprotan članku 18. st. 6. Zakona o željeznici i mogao bi dovesti do diskriminacije na tržištu željezničkih usluga, što je opisano u mišljenju te je skupštini HŽ Hrvatske željeznice Holding d.o.o. naloženo da u primjerenom roku ispravi ovu nesuglasnost sa Zakonom.

Kako skupština HŽ - Hrvatske željeznice Holding d.o.o. nije postupila po ovom mišljenju ARTZU je donijela Rješenje kojim se sastav Uprave HŽ Hrvatske željeznice holdinga d.o.o., a koji prema Izjavi o osnivanju društva HŽ Infrastrukture d.o.o. predstavlja Skupštinu HŽ Infrastrukture d.o.o. u kojem se nalaze članovi uprave prijevoznika (subjekti na tržištu željezničkih usluga u sastavu HŽ koncerna) utvrđuje suprotnim članku 18. st. 6. Zakona o željeznici. Istim Rješenjem Skupštini HŽ Hrvatske željeznice holdinga d.o.o. je naloženo da u roku od 30 dana ispraviti ovu nesuglasnost sa Zakonom. Po rješenju je postupljeno prilikom imenovanja nove uprave HŽ Hrvatske željeznice holdinga d.o.o. i ovisnih društava. Upravu vladajućeg društva više ne čine direktori željezničkih prijevoznika odnosno ne postoji ranije utvrđeni sukob interesa.

Međutim, izvan ovog postupka po službenoj dužnosti praćenje neovisnosti osnovnih funkcija upravitelja infrastrukture kao osnovnih pretpostavki transparentnog i nediskriminatornog funkcioniranja tržišta trajan je objekt nadzora regulatornog tijela. On će se odvijati sve do postizanja tog ideala koji bi se ogledao u potpunoj neovisnosti upravitelja infrastrukture kao trgovačkog društva.

### 3.1.5.3. Primjena financijske politike u Ugovoru o pristupu željezničkoj infrastrukturi

Dana 17. siječnja 2011. godine zaprimljen je dopis od upravitelja infrastrukture, sastavljen kao upit za mišljenje, koji je od strane ARTZU-a shvaćen kao inicijativa za praćenje i analizu konkurentnosti, a tiče se primjena financijske politike u ugovoru o pristupu.

Uprava HŽ - Hrvatske željeznice Holding d.o.o. je donijela Odluku o usvajanju financijske politike koja je obavezni dokument za sva društva HŽ Holdinga (HŽ Putnički prijevoz d.o.o., HŽ Cargo d.o.o., HŽ Vuča vlakova d.o.o., HŽ Infrastruktura d.o.o. i HŽ - Hrvatske željeznice Holding d.o.o.). Financijskom politikom, između ostalog, uređuje se naplata potraživanja od kupaca. U čl. 36. Financijske politike uređuju se potraživanja i dugovanja između društava slijednika Hrvatskih željeznica d.d. i HŽ Hrvatske željeznice Holding d.o.o. gdje se ne ugovaraju instrumenti osiguravanja plaćanja.

HŽ Infrastruktura d.o.o. je tražila tumačenje ARTZU o slijedećem:

1. da li postoji diskriminacija ako HŽ Infrastruktura d.o.o. u ugovoru koji sklapa sa željezničkim prijevoznikom koji je društvo Holdinga ne ugovori sredstvo osiguranja plaćanja, a sa željezničkim prijevoznikom koji nije društvo Holdinga ugovori sredstvo osiguranja sukladno financijskoj politici HŽ - Hrvatske željeznice Holding d.o.o. (bianco zadužnicu)?
2. da li postoji diskriminacija ako HŽ Infrastruktura d.o.o. u ugovoru koji sklapa sa željezničkim prijevoznikom koji je društvo Holdinga ne ugovori sredstvo osiguravanja koje se sukladno financijskoj politici može izuzeto ugovoriti (vlastita akceptirana mjenica bez protesta), a sa željezničkim prijevoznikom koji nije društvo Holdinga ugovori sredstvo osiguranja sukladno financijskoj politici HŽ - Hrvatske željeznice Holding d.o.o. (bianco zadužnicu)?

HŽ Hrvatske željeznice Holding d.o.o. u svom očitovanju na navedena pitanja, tvrdi kako trenutno ne postoji diskriminacija provedbom Odluke o financijskoj politici obzirom da trenutno nema prijevoznika koji nisu dio Holdinga tek bi se pojavom novih prijevoznika pojavila i mogućnost diskriminacije.

Zaštita tržišnog natjecanja na području tržišta željezničkih usluga kao nadležnost ARTZU-a ogleda se u obvezi na reakciju kada dođe do diskriminacije ali i na intervenciju onda kada se stvore uvjeti koji omogućavaju diskriminaciju. Potencijalna diskriminacija se sastoji u povlaštenom položaju prijevoznika u sastavu HŽ koncerna i njihovom potencijalnom utjecaju na poslovanje upravitelja infrastrukture, a koji utjecaj ne bi imali prijevoznici izvan HŽ sustava. Time se ostvaruje situacija koja u budućnosti može rezultirati sukobom interesa odnosno utjecajem na neovisnost upravitelja infrastrukture te diskriminaciju drugih prijevoznika koji bi bili izvan sustava HŽ koncerna.

Temeljem prikupljenih svih podataka i saznanja, te nakon konzultacija s drugim regulatornim tijelima u okruženju, ARTZU je napravio detaljnu analizu trenutnog stanja i zaključio da bi se na vrijeme trebala izmijeniti takva sporna odluka o financijskoj politici jer ona potencijalno vodi do diskriminacije.

Temeljem takvog zaključka i jasnog stava ARTZU-a dana 23. ožujka 2011. godine na sjednici Uprave HŽ Hrvatske željeznice Holding d.o.o. donijeta je odluka o usvajanju financijske politike u kojoj je dodan novi članak, a izmijenjena postojeća dva kojima se uređuje da se kao instrument plaćanja za sve prijevoznike ugovaraju dvije bjancu akceptirane mjenice s naznakom 'bez protesta'.

Slijedom toga HŽ Infrastruktura d.o.o. je u ugovorima o pristupu za vrijeme trajanja voznog reda 2010/2011 primijenila izmijenjene odredbe financijske politike kojima je uveden poseban režim za potraživanje iz ugovora o pristupu željezničkoj infrastrukturi.

Pored svega navedenog potrebno je naglasiti kako je izuzetno bitno da upravitelj infrastrukture bude neovisan u donošenju odluka koje poput ovakve imaju veliki utjecaj na tržište obzirom da politika HŽ Hrvatske željeznice Holding d.o.o. može biti u suprotnosti sa zahtjevima upravitelja infrastrukture.

U ovom postupku po službenoj dužnosti subjekt na tržištu koji je bio predmet nadzora prihvatio je argumentaciju regulatornog tijela te nije bilo potrebno donositi rješenje i nalog za korekciju i usklađivanje sa zakonom.

#### **3.1.5.4. Ugovori o pristupu željezničkoj infrastrukturi**

Na temelju saznanja da Ugovori o pristupu između upravitelja infrastrukture i prijevoznika za vozni red 2010/2011 nisu bili sklopljeni do dana 14. travnja 2011. godine, iako su trebali biti sklopljeni do 24. rujna 2010. godine (rok za ugovaranje 24.08.-24.09.2010.) odnosno do 12. prosinca 2010. godine kada na snagu stupa vozni red 2010/2011, ARTZU je pokrenula postupak po službenoj dužnosti (Uvjeti i okolnosti pod kojima se odvija pristup na željezničku infrastrukturu – Ugovori o pristupu željezničkoj infrastrukturi).

Temeljem navedenih činjenica tražena su očitovanja od upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika vezano uz sklapanje predmetnih ugovora, budući da se predmetnim ugovorom reguliraju bitni aspekti ovog ugovornog odnosa od kojeg su pitanja vezana za pružanje usluge prijevoza, sigurnost i zaštitu okoliša od javnog interesa.

Primjenjujući pravni okvir kojim je regulirana ova materija utvrđeno je kako Zakon o željeznici upravljanje željezničkom infrastrukturom definira kao djelatnost od javnog interesa (čl.16. st.1). Upravitelj infrastrukture odobrava pristup na željezničku infrastrukturu (čl.22. st.2.). Željeznički prijevoznik koji ima dozvolu i rješenje o sigurnosti može obavljati usluge javnog prijevoza na željezničkoj infrastrukturi pod uvjetom da mu je odobren pristup na nju (čl. 22. st 1.).

Izvješće o mreži 2011 koje donosi i objavljuje upravitelj infrastrukture određuje Ugovor o pristupu kao ugovor kojim upravitelj infrastrukture odobrava željezničkom prijevozniku pravo pristupa na željezničku infrastrukturu i kojim se uređuju međusobna prava i obveze, određuje dodijeljeni kapacitet, visinu pristojbe za korištenje željezničke infrastrukture i ostala pitanja u vezi sigurnosti prijevoza i zaštite okoliša. Ugovorom o pristupu HŽ Infrastruktura odobrava željezničkom prijevozniku pristup na željezničku infrastrukturu. Ugovor o pristupu sklapa se nakon provođenja postupka za dodjelu kapaciteta.

Nakon što je prošao krajnji rok za predaju zahtjeva za izradu godišnjeg voznog reda HŽ Infrastruktura d.o.o. započinje s postupkom dodjele kapaciteta na transparentan i nediskriminacijski način. Zahtjevi zaprimljeni nakon krajnjeg roka za podnošenje zahtjeva neće se razmatrati pri izradi nacrtu godišnjeg voznog reda. Svi zahtjevi pristigli nakon krajnjeg roka razmatrat će se nakon što su definirane sve trase prema zahtjevima pristiglim do krajnjeg roka. Zahtjevi za dodjelu kapaciteta zaprimljeni nakon završetka izrade nacrtu godišnjeg voznog reda ne mogu utjecati na izmjenu nacrtu, osim uz pristanak željezničkog prijevoznika kojemu je kapacitet prvobitno dodijeljen.

Dodijeljeni kapacitet može se koristiti po zaključenju Ugovora o pristupu između HŽ Infrastrukture i željezničkog prijevoznika koji je podnio zahtjev za dodjelu kapaciteta. Dodijeljeni kapacitet nije prenosiv na drugog željezničkog prijevoznika.

Nadalje, u postupku je utvrđeno da je dana 15. travnja 2011. godine potpisan Ugovor o pristupu sa željezničkim prijevoznikom HŽ Putnički prijevoz d.o.o. dok sa željezničkim prijevoznicima HŽ Cargo d.o.o. i HŽ Vuča vlakova d.o.o. ugovori nisu bili potpisani. Upravitelj infrastrukture izjavio je kako je prijedlog ugovora uputio prijevoznicima u studenom 2010. godine. Glavni razlog za nepotpisivanje ugovora od strane prijevoznika je prigovor prijevoznika na visinu pristojbe koja je objavljena u Izvješću o mreži 2011.

Nakon inicijative regulatornog tijela upravitelj infrastrukture je dao HŽ Cargu d.o.o. rok do 1. svibnja 2011. godine, a HŽ Vuči vlakova d.o.o. do 10. svibnja 2011. godine nakon kojeg roka više neće biti zaprimani njihovi zahtjevi za ad hoc trasama, a nakon 1. lipnja 2011. godine će im biti u potpunosti zabranjen pristup na željezničku infrastrukturu Republike Hrvatske. Računi za pristup su bili ispostavljeni samo HŽ Putničkom prijevozu d.o.o., dok ostalim željezničkim prijevoznicima nisu bili ispostavljeni računi jer ugovori o pristupu nisu bili potpisani.

Ovaj postupak pokrenut po službenoj dužnosti okončan je uspješno budući da su u roku 30 dana od pokretanja ovog postupka potpisani i ugovori s preostala dva prijevoznika, 13. svibnja 2011. godine potpisan je ugovor s HŽ Vuča vlakova d.o.o., a 16. svibnja 2011. godine i s HŽ Cargo d.o.o.

Na temelju rezultata ovog postupka valjalo bi zaključiti da je ovakva situacija moguća zbog toga što se postojeći pravni okvir selektivno primjenjuje i zamjenjuje neformalnim odlukama i utjecajima unutar HŽ koncerna što bi vjerojatno dovelo do diskriminacije i nejednakosti postupanja prema novim operaterima željezničkog prijevoza koji nije dio HŽ koncerna.

Iz postojećeg pravnog okvira, posebno Izvješća o mreži i zakona, ne ogleda se primjena propisa o upravnom ugovoru i općeg ugovornog prava vezano za postupak i objavu sadržaja te drugi instituti kao što su Vozni red i Izvješće o mreži što bi bilo potrebno urediti odredbama zakona i Izvješća o mreži.

#### **3.1.5.5. Opći uvjeti poslovanja**

HŽ Infrastruktura d.o.o. je dostavila ARTZU na mišljenje prijedlog Općih uvjeta poslovanja koji će se primjenjivati na ugovore o pristupu željezničkoj infrastrukturi koje upravitelj infrastrukture sklapa sa željezničkim prijevoznicima. Opći uvjeti poslovanja će po njihovom donošenju biti javno objavljeni kao dodatak Izvješću o mreži. Prema navodima upravitelja infrastrukture podloga za Opće uvjete bio je tekst EGTC-a (European General Terms and Conditions) koji su na temelju ovlaštenja Europske komisije izradili RNE (RailNetEurope) kao udruga upravitelja infrastrukture i CIT (International Reil Transport) kao udruga željezničkih prijevoznika uz sudjelovanje CER-a (The Community of European Railway and Infrastructure Companies).

Po razmatranju prijedloga Općih uvjeta poslovanja ARTZU se očitovala kako u ovom trenutku ne postoji eksplicitno izražena nadležnost ARTZU-a nad propisivanjem uvjeta za sklapanje ugovora o pristupu i korištenja željezničkih usluga, no na neki način ista se da ustanoviti preko ovlaštenja ARTZU-a na praćenje stanja (uvjeta i okolnosti) tržišnog natjecanja na mjerodavnom tržištu željezničkih usluga te nadležnosti glede nadzora Izvješća o mreži.

Nadalje nadležnost regulatornog tijela je nadziranje primjene općih tržišnih zakona te uočavanje slučajeva diskriminacije i netransparentnosti.

ARTZU smatra kako Izvješće o mreži po svojoj pravnoj prirodi sadrži elemente općih uvjeta za sklapanje ugovora o pristupu u smislu odredbi Zakona o obveznim odnosima. Ujedno je to akt koji se donosi u propisanoj proceduri protiv kojeg se može izjaviti žalba i koji istekom žalbenog roka postaje izvršan.

Rad na općim uvjetima za sklapanje ugovora je pozitivan korak ka cjelovitom pravnom okviru na način na koji je to provedeno (postojanje Izvješća o mreži i općih uvjeta za sklapanje ugovora kao dva odvojena instrumenta) neće pojednostaviti postupak.

Bez obzira na modele temeljem kojih su nastali (Izvješće o mreži na temelju Common Structure of NS ili Opći uvjeti za poslovanje (dalje u tekstu: OUP) temeljem EGTC, oba od strane RNE-a), ne postoji razlog zašto bi ta dva instrumenta za sklapanje ugovora o pristupu bila odvojena, a ne spojena, usuglašena i sadržana u jednom Izvješću o mreži. To bi dovelo do smanjenja broja propisa i pojednostavljenja pravnog okvira za sklapanje ugovora o pristupu (Zakon o željeznici, Zakon o sigurnosti, Izvješće o mreži, Ugovor o pristupu).

Opći uvjeti za sklapanje ugovora o pristupu i korištenju drugih usluga trebaju biti sastavni dio Izvješća o mreži i u tom smislu bi ga trebalo pročititi i uskladiti. Opći uvjeti za sklapanje ugovora su prirodni sastavni dio Izvješća o mreži.

Objava i stupanje na snagu Izvješća o mreži i OUP različito su uređeni što je neprihvatljivo obzirom da su i jedan i drugi instrument iste pravne prirode i imaju istu svrhu, namijenjeni istim korisnicima.

Opći uvjeti za sklapanje ugovora o pristupu bi svojom terminologijom, strukturom i sadržajem trebali biti usklađeni s domaćim zakonodavstvom i praksom te terminologijom bez obzira na činjenicu da joj je uzor model RNE-a. Dakle bez obzira na EGTC kao uzor, Opći uvjeti za sklapanje ugovora su instrument domaćeg prava i trebaju biti harmonizirani s domaćim pravnim sustavom.

Revizija ili izrada Općih uvjeta za sklapanje ugovora svakako treba biti izvršena istovremeno s izradom modela tipskog ugovora kojemu treba služiti. Jedno bez drugoga nije moguće.

Slijedom svega gore navedenog ARTZU je dostavio svoje komentare na:

- Članak 1. Naziv – radi se o općim uvjetima za sklapanje ugovora, ne o općim uvjetima poslovanja, pa bi naziv tražio takvu korekciju. Članak 1. spominje pravne, ekonomske, tehničke financijske ugovorne uvjete. Svi su spomenuti uvjeti ugovorni pa bi bilo dovoljno tako ih naznačiti.
- Članak 1. stavak 5. Izmjena – stupanje na snagu Općih uvjeta je suprotno načelu ugovornog prava *pacta sunt servanda* i nepromjenjivosti ugovora.
- Članak 2. Pojmovi – sve što je definirano drugim zakonima trebalo bi izbaciti zbog ionako velike zbrke koja vlada između terminologije Zakona o željeznici i Zakona o sigurnosti željezničkog prometa, a sve obzirom na predstojeću izradu novih propisa kojom bi trebali biti znatno moderniji i jasniji i usklađeni sa EU zakonodavstvom.
- Na raznim mjestima se ponavljaju zakonske odredbe što je suvišno jer je zakon dio ugovornih uvjeta koje ne treba ponavljati.
- Odredbe o mirenju i arbitraži kao pravnom sredstvu za rješavanje spora su nejasne i sugeriraju kako se sporovi neće rješavati pred sudom i kako je mirenje i arbitraža obvezni pravni put.

Obzirom na neupitnu potrebu izrade općih ugovornih uvjeta i njenu potencijalnu dugotrajnu upotrebu, složenost odnosa uvjetovanih dijelom i domaćim zakonodavstvom i njegovim nedostacima ARTZU nalazi kako bi uputno bilo konzultirati se sa stručnjacima Pravnog fakulteta.

Mišljenje ARTZU nije obvezujuće za upravitelja infrastrukture no ono ukazuje na nedostatke pravnog okvira i može djelovati samo snagom svoje argumentacije. Pitanje općih uvjeta za sklapanje ugovora unutar Izvješća o mreži otvara pitanje pravne uređenosti Izvješća o mreži i značajnih nedostataka o kojima je ARTZU izvjestio u Izvješću o radu 2010. godine, a koji se pravni okvir do danas nije promjenio. Te kritike se mogu sažeti u činjenici da je Izvješće o mreži u nedovoljnoj mjeri uređeno zakonskim propisima da se ono kao ni zakonski pravni okvir ne referiraju na primjenu odredbe o upravnim ugovorima (Ugovor o pristupu), da postupak sklapanja ugovora o pristupu ne respektira odredbe zakona o obaveznim odnosima, da su odredbe o objavi i stupanju na snagu te pravnoj prirodi Izvješća o mreži i voznog reda nedovoljno jasne.



### 3.1.5.6. Električna energija potrebna za vuču vlakova

Utvrđujući okolnosti i uvjete korištenja pojedinih željezničkih usluga, a posebno usluge električne energije za vuču vlakova ARTZU je započela s postupkom prikupljanja podataka koji se tiču navedene tematike.

Željeznička usluga korištenja električne energije potrebne za vuču vlakova sadrži pravo pristupa prugom do uslužnog objekta za opskrbu električnom energijom potrebnom za vuču vlakova kao i njihovo korištenje. Ovu uslugu upravitelj infrastrukture jamči svim operaterima na nediskriminacijski način.

Direktivom 2001/14/EK električna energija koja je potrebna za vuču vlakova definirana je kao dodatna usluga koju upravitelj infrastrukture pruža željezničkim prijevoznicima na njihov zahtjev.

Izvješće o mreži željezničku uslugu korištenja električne energije potrebne za vuču vlakova tretira u skladu s navedenom Direktivom kao dodatnu uslugu koja se nalazi izvan minimalnog pristupnog paketa. Uvjet korištenja ove usluge je nediskriminirajući tretman svih zahtjeva. Korištenje električne energije može se ugovarati samo s upraviteljem infrastrukture koji je pružatelj te usluge.

Trošak električne energije za vuču vlakova se odnosi na uslugu električne energije za vuču vlakova koju upravitelj infrastrukture kupi od distributera električne energije i prenese korisniku.

Korištenje usluge HEP Opskrbe d.o.o. nije obavezno. Potrošač može na tržištu električne energije izabrati opskrbljivača na temelju svojih kriterija. Cijena električne energije ugovara se između opskrbljivača i povlaštenog potrošača. Stavke koje se naplaćuju za korištenje električne energije su:

- radna energija,
- angažirana snaga u doba više tarife,
- prekomjerno preuzeta jalova energija,
- naknada za mjernu uslugu,
- naknada za poticanje proizvodnje iz obnovljivih izvora.

Trenutno se evidentiranje potrošnje električne energije u HŽ Infrastrukturi d.o.o. obavlja u poslovnom području elektrotehnički poslovi i prati se potrošnja za potrebe vuče vlakova po elektrovučnim podstanicama (EVP-ima). Evidentiranje potrošnje se vrši na EVP-a na mjesečnoj osnovi dok se u 15-minutnim intervalima na svakoj elektrovučnoj podstanci prati angažirana snaga u doba više tarife. Prema tako utvrđenoj potrošnji ispostavlja se mjesečni račun za električnu energiju posebno za svaku elektrovučnu podstanicu HŽ Infrastrukturi d.o.o.

Analizirajući prikupljene podatke došlo se do slijedećih zaključaka:

- Zakon o željeznici ne normira željezničke usluge pa tako niti isporuku energenata,
- Zakon o željeznici određuje kako će se to učiniti Izvješćem o mreži,
- Izvješće o mreži uključuje uvjete za isporuku električne energije,
- potrošnja električne energije predmet je posebnog ugovora između željezničkih prijevoznika i HŽ Infrastrukture,
- HŽ Infrastruktura d.o.o. pruža usluge opskrbe električne energije za vuču vlakova svim željezničkim prijevoznicima,
- upravitelj infrastrukture osim stvarne potrošnje zaračunava i druge parametre kao što su vršno opterećenje, angažirana snaga, jalova energija, naknada za obnovljive izvore energije i naknada za mjerno mjesto,

- prema Izvješću o mreži za 2012. potrošnja električne energije predmet je posebnog ugovora između željezničkih prijevoznika i HŽ Infrastrukture d.o.o., te je uveden model određivanja pristojbi za isporuku električne energije potrebne za vuču vlakova,
- model određivanja pristojbi za isporuku električne energije potrebne za vuču vlakova opisan u Izvješću o mreži 2012 doprinijet će tome da preračun električne energije bude transparentan i nedskriminirajući.

Način iskazivanja poslovnih događaja u računu dobiti i gubitka u dijelu prihoda i rashoda od usluge korištenja električne energije za vuču vlakova nije transparentan, budući da upravitelj infrastrukture nema iskazanih prihoda od navedene usluge, iako oni realno postoje. Uprava HŽ Hrvatskih željeznica holdinga d.o.o. odobravanjem i usvajanjem poslovnih i financijskih planova HŽ Infrastrukture d.o.o. (u funkciji skupštine društva) direktno određuje iznose koji će se naplatiti od korisnika električne energije za vuču vlakova dok ostali iznos troškova pada na upravitelja infrastrukture. I u ovom slučaju je opravdano postaviti pitanje utjecaja na neovisnost obavljanja osnovnih funkcija od strane upravitelja infrastrukture.

### 3.1.5.7. Regulatorni financijski izvještaji

Upravitelj infrastrukture, radi svog monopolnog položaja na tržištu, može narušavati načelo jednakih tržišnih uvjeta na više načina, kao što su previsoke i/ili diskriminirajuće pristojbe za pristup željezničkoj infrastrukturi, nejednako ostvarivanje prava pristupa, međusobno subvencioniranje, previsoke i/ili diskriminirajuće cijene ostalih dodatnih ili pratećih usluga ili diskriminacija pri pružanju istih. Upravitelj infrastrukture na navedene načine može ograničiti i spriječiti ulazak novih prijevoznika na tržište.

Kako bi se utjecalo na smanjenje bilo kakvih utjecaja upravitelja infrastrukture ARTZU je definirao regulatorne izvještaje koji predstavljaju skup podataka o ekonomskim pokazateljima upravitelja infrastrukture posredstvom kojih regulator može kontrolirati njegove osnovne funkcije koje utječu na tržište, a to su računovodstveno odvajanje, neovisnost upravitelja infrastrukture i visina pristojbe za pristup infrastrukturi. Svrha regulatornih izvještaja je u pružanju informacija regulatornom tijelu koje omogućavaju nadzor strukture i sheme naknade za korištenje željezničkih usluga i opće poslovanje upravitelja.

ARTZU je izradila uputstvo za izradu regulatornih izvješća s detaljnim objašnjenjem metodologije.

Članak 18. st. 3. Zakona o željeznici regulira pitanje strukturnog odvajanja i odvojenog računovodstva propisujući da je upravitelj infrastrukture za područje infrastrukture kojom upravlja, obvezan voditi odvojeno računovodstvo, koje omogućava zaseban obračun svih troškova infrastrukture, obračun prihoda od njenog korištenja i gospodarenja, te izvora za njezino financiranje.

Jednako tako, prema članku 6. Direktive 91/440/EK nameće se obveza računovodstvenog odvajanja usluge željezničkog prijevoza koju pružaju željeznički prijevoznici od usluge upravljanja željezničkom infrastrukturuom koju pruža upravitelj infrastrukture. Upravitelj infrastrukture prijevoznicima naplaćuje pristojbu za pristup željezničkoj infrastrukturi. Visina i struktura pristojbe za pristup željezničkoj infrastrukturi moraju biti transparentni i nediskriminirajući, a prilikom određivanja iste moraju se poštovati određena pravila.

Prema članku 7. Direktive 2001/14/EK pristojbe za pristup željezničkoj infrastrukturi trebaju odražavati samo direktne troškove koji nastaju kao rezultat obavljanja željezničkog prijevoza. Cijena dodatnih i pratećih usluga, ukoliko iste pruža samo jedan davatelj usluga također treba odražavati samo troškove nastale prilikom pružanja tih usluga. Budući da je pružanje usluge pristupa željezničkoj infrastrukturi u monopolnom položaju upravitelja infrastrukture, a ostale dodatne i prateće usluge bi mogli pružati i drugi poduzetnici, nameće se potreba računovodstvenog odvajanja za te usluge.

Revidirani regulatorni financijski izvještaji moraju biti predani ARTZU do 30. lipnja tekuće godine za prethodnu godinu. Financijski regulatorni izvještaji zasnivaju 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. Računovodstveno odvajanje je najčešći instrument koji se koristi za utvrđivanje aktivnosti koje onemogućavaju tržišno natjecanje. Svrha uvođenja obveze troškovnog računovodstva jest osiguranje ravnopravnih i 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 izvještaji koje je potrebno dostaviti su:

- 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.

Iz dobivenih podataka od HŽ Infrastrukture d.o.o. za 2011. godinu utvrđeno je da u računu dobiti i gubitka HŽ Infrastruktura d.o.o. nema posebno odvojene prihode od pristupa prugom do uslužnih objekata kao niti prihode od korištenja uslužnih objekata budući da se ti prihodi vode kao dio minimalnog pristupnog paketa. Još uvijek vrijedi isto objašnjenje kao i za 2010. godinu koje je dala HŽ Infrastruktura, u kojem se navodi: "razlog što nisu iskazani prihodi na način kako je traženo u Upitniku, i prema podjeli usluga kako ih određuje Direktiva 2001/14/EK je u tome što nije postojala metodologija naplate svake pojedine usluge pa u tom smislu nismo mogli transparentno i nediskriminacijski naplatiti korištenje određene usluge željezničkim prijevoznicima. Da bi se svaka pojedina usluga mogla transparentno i nediskriminacijski naplatiti potrebno je prilagoditi postojeći sustav evidentiranja troškova prema novoj podjeli usluga kako to određuje Direktiva i kako je objavljeno u Izvješću o mreži, izraditi metodologiju i utvrditi model naplate svake pojedine usluge kao i način praćenja izvršenja. Imajući u vidu da je to vrlo složen i vremenski zahtjevan posao HŽ Infrastruktura d.o.o. je već pokrenula aktivnosti u tom smislu. Do tada će sve usluge koje pruža HŽ Infrastruktura d.o.o. biti iskazane kroz cijenu minimalnog pristupnog paketa".

Troškovi po istoj osnovi se vode odvojeno jer to informacijski sustav koji HŽ Infrastruktura d.o.o. koristi, omogućava.

Bitno je za napomenuti kako HŽ Infrastruktura stalno radi na poboljšanju vođenja zasebne evidencije, kako prihoda tako i troškova. Trenutno su prihodi od električne energije sadržani u minimalnom pristupnom paketu kao i prihodi od korištenja uređaja za prethlađivanje i predgrijavanje vlakova, perona i ostalih površina potrebnih za izlaz i ulaz putnika u kolodvorima i stajalištima, prihodi od korištenja objekata za opskrbu vodom. Tijekom 2011. godine napravljen je novi model za izračun potrošnje električne energije potrebne za vuču vlakova po kojem će naplaćivati utrošenu električnu energiju u 2012. godini.

### 3.2. Ostale aktivnosti ARTZU-a

#### 3.2.1. Suradnja ARTZU s regulatornim tijelima drugih zemalja

Suradnja s drugim regulatornim tijelima može se promatrati kao bilateralna i multilateralna. Neovisno o vrsti suradnje ARTZU ima i zakonsku obvezu za razmjenjivanjem informacija sa regulatornim tijelima drugih država.

Suradnja s regulatornim tijelima na željezničkom tržištu posebno je važna s obzirom na specifičnosti željezničkih usluga za koje ponajviše zbog tehničkih prepreka (npr. nedostatak zajedničkih standarda i sustava za verifikaciju i autorizaciju infrastrukture ili voznog parka) još uvijek nije uspostavljeno jedinstveno tržište na čemu EU intenzivno radi od 2006. godine.

U području bilateralne suradnje tijekom 2011. godine ostvarena je suradnja s mađarskim i nizozemskim regulatorom. Posjet nizozemskom regulatoru realiziran je posredstvom Ureda tehničke pomoći za razmjenu informacija (TAIEX).

Multilateralna suradnja se odvija kroz četiri asocijacije (Radna skupina regulatornih tijela na željezničkom tržištu pri Općoj upravi za mobilnost i transport, Okrugli stol regulatornih tijela jugoistočne Europe, Nezavisnu skupinu regulatora - IRG - Rail, Prometni opservatorij za Jugoistočnu Europu (South East Europe Transport Observatory – SEETO). Svakako da se na marginama multilateralnih skupova ostvaruje istodobno i bilateralna suradnja.

ARTZU kontinuirano sudjeluje na sastancima Radne grupe regulatornih tijela na željezničkom tržištu pri Općoj upravi za mobilnost i transport (Directorate - General for Mobility and transport – DG MOVE) Europske Komisije. Radna grupa je savjetodavno tijelo Europske komisije, a sastaje se dva puta godišnje radi razmatranja pitanja iz vlastite nadležnosti. Za svaki sastanak dostavljaju se pripremni upitnici s traženim podacima, u kojima nacionalni regulator izvještava Komisiju o svojim odlukama, razvoju tržišta, specifičnostima u nadležnosti, suradnji s drugim regulatorima, implementaciji 3. željezničkog paketa te o drugim bitnim stvarima.

U organizaciji ARTZU-a u Zagrebu je održan 2. Okrugli stol regulatornih tijela na temu „Razmjena informacija o uvođenju i reguliranju željezničkog tržišta u jugoistočnoj Europi“.

Okrugli stol je neformalni forum regulatornih tijela jugoistočne Europe kojem je cilj razmjena informacija u svrhu usuglašavanja načela i prakse donošenja odluka. Inicijani sastanak je održan 2010. godine u Mokroj Gori (Srbija). Na 2. Okruglom stolu predstavnici željezničkih regulatora Srbije, Makedonije, Crne Gore, BiH, Kosova i Hrvatske su potpisali Zajedničku izjavu u kojoj su definirali zadaće i načine njihovog ostvarivanja.

Na dvodnevnoj konferenciji (19.-20. svibnja 2011.), osim predstavnika regulatornih tijela, sudjelovali su i predstavnici drugih institucija željezničkog tržišta, predstavnici Europske komisije i sveučilišni profesori, pod pokroviteljstvom Hrvatskog sabora (gos. Slavko Linić kao izaslanik Hrvatskog sabora).

Prvog dana konferencije je održan okrugli stol o aktivnostima regulatora u protekloj godini, s posebnim osvrtom na žalbe prijevoznika, stanje na tržištu, izvješće o mreži i pristojbe za korištenje željezničke infrastrukture te predavanje predstavnika Europske komisije g. Tomas Kaufmanna na temu: 'Neovisnost osnovnih funkcija upravitelja infrastrukture, interpretacija komisije o pravilima u Direktivama, za i protiv razdvajanja'.

Drugog dana okruglog stola koji je bio otvoren za širu javnost, prezentirane su sljedeće stručne teme: Izvješće o mreži, principi izračuna pristojbe, shema za izračun pristojbe, nadzor tržišta.

Rezultat konferencije je internet stranica Okruglog stola te Katalog regulatornih tijela jugoistočne Europe, koji je dostupan na spomenutoj stranici.

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-a 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 Raila 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.

Članovi IRG Rail-a predstavnici su regulatornih tijela Austrije, Danske, Estonije, Francuske, Finske, Makedonije, Njemačke, Mađarske, Latvije, Luxembourga, Nizozemske, Norveške, Slovenije, Švedske, Švicarske i Velike Britanije, odnosno samo oni regulatori koji uistinu ispunjavaju sve zahtjeve neovisnosti i samostalnosti u svome radu.

Prometni opservatorij za Jugoistočnu Europu (South East Europe Transport Observatory – SEETO) je regionalna prometna organizacija osnovana 2004. godine s ciljem promicanja suradnje na razvoju glavne i pomoćne infrastrukture na multimodalnoj Osnovnoj regionalnoj prometnoj mreži Jugoistočne Europe, promicanja i povećanja lokalnih kapaciteta za provedbu investicijskih programa, upravljanja i prikupljanja podataka te analize Osnovne regionalne prometne mreže. Na sastancima sudjeluju predstavnici ministarstava i regulatornih tijela država Jugoistočne Europe.

SEETO je tijekom 2011. godine organizirao dva sastanka (Skopje, Tirana) na kojima su aktivno sudjelovali i predstavnici ARTZU-a.

### 3.2.2. Jačanje administrativnih kapaciteta

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. Kontinuirano se prati i prilagođava sve bržim tržišnim, tehnološkim i regulatornim (ekonomskim i pravnim) promjenama u području željezničkih usluga.

Zaposlenici ARTZU-a usavršavat će se kroz: seminare, konferencije, radne skupine, stručne radionice i tečajeve, tečajeve stranih jezika i druge oblike izobrazbe, a sve s ciljem povećanja organizacijske i individualne sposobnosti.

Premda je ARTZU kao regulator kvalitetno i stručno osposobljen i dalje postoji potreba za daljnjom izobrazbom. 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 ARTZU je za svoje zaposlenike pokrenuo program učenja stranih jezika koji će se nastaviti i u budućnosti.

Tijekom 2011. godine djelatnici ARTZU-a sudjelovali su na brojnim stručnim seminarima i radionicama. Djelatnici ARTZU-a sudjelovali su na sastancima Radne grupe regulatornih tijela na željezničkom tržištu pri Općoj upravi za mobilnost i transport (Directorate - General for Mobility and transport – DG MOVE) Europske Komisije.

Djelatnici ARTZU-a aktivno su sudjelovali u radu triju radnih grupa u sklopu IRG Rail-a, 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.

ARTZU je realizirao edukaciju posredstvom Ureda tehničke pomoći za razmjenu informacija (TAIEX), kroz dvodnevni posjet nizozemskom regulatoru. Tom prilikom prezentirana je situacija na tržištu željezničkih usluga u Nizozemskoj.

#### 4. ZAKLJUČAK

Izvešće o radu ARTZU za 2011. godinu se daje u slijedećim uvjetima na tržištu željezničkih usluga: željeznička infrastruktura je javno dobro u općoj uporabi, a ujedno je i prirodni monopol uvjetovan nastankom i razvojem željeznice, kojim upravlja upravitelj infrastrukture, postoje tri željeznička prijevoznika koji su povijesni prijevoznici u državnom vlasništvu, a na tržištu RH u 2011. godini nije bilo novih prijevoznika. Obujam prijevoza robe i putnika tijekom 2011. godine se smanjio na što je svakako utjecala teška ekonomska situacija.

Uloga regulatornog tijela u takvim okolnostima bila je konstantan rad na otklanjanju zapreka za funkcioniranje zakona o tržišnom natjecanju. ARTZU je radio na standardiziranju pravnih postupaka, ex officio postupaka, a sve na načelima tržišnog natjecanja: načelu transparentnosti i načelu jednakopravnosti učešća na tržištu (zabrane diskriminacije).

Rezultat cjelokupnog rada na regulaciji tržišta govori o postojanju:

- teškoća koje onemogućavaju potpunu transparentnost tržišta, te omogućavaju strvaranje uvjeta za diskriminaciju u željezničkom sustavu RH. Iako su tržišni udjeli nacionalnih prijevoznika koji su u javnom vlasništvu stopostotni, a novih privatnih prijevoznika još nema, potrebno je svakodnevno raditi na izgradnji, na tržištu zasnovanog sustava te uklanjati prepreke za dolazak novih prijevoznika;
- činjenice da je tržište željezničkih usluga u Republici Hrvatskoj otvoreno i liberalizirano za sve željezničke prijevoznike iako su uvjeti za stjecanje svojstva novog prijevoznika teški;
- potrebe za daljnjim razvijanjem i unaprijeđivanjem pravnog okvira kojim se uređuje tržište željezničkih usluga na način da bude u skladu s EU zakonodavstvom koje uređuje jedinstveno tržište respektirajući i specifičnosti tranzicije i razvoja domaćeg željezničkog sustava. Ovo se odnosi na materijalnopравни propis o željeznici, propis o sigurnosti te propis o regulatornoj djelatnosti;
- potrebe za daljnjim razvijanjem organizacijsko-institucionalnog ustroja relevantnih subjekata koji će biti tržišno (troškovno) orijentirani i jačanjem administrativnih kapaciteta upravitelja infrastrukture i drugih sudionika na tržištu željezničkih usluga;
- neovisnosti osnovnih funkcija upravitelja infrastrukture kao minimumu forme koja je potrebna za zakonito funkcioniranje u upravljanju infrastrukturom, no ideal je njegova potpuna neovisnost.

Iskustvo rada u postojećim predmetima iz nadležnosti regulatornog tijela dovodi do zaključka kako se regulatorna djelatnost na području tržišta željezničkih usluga treba nastaviti usklađivati sa EU zakonodavstvom te cjelovito urediti nacionalnim zakonom.

Regulatorna aktivnost Agencije se kretala u granicama ograničenja koja su se očitovala u nepostojanju boljih alata koji bi bili propisani zakonom u nedolasku novih operatera na tržište, ekonomskoj krizi i nedovoljno uređenom pravnom okviru.

## 5. IZVORI:

Izvešće o mreži za 2011. ([www.hznet.hr](http://www.hznet.hr))

Državni proračun RH ([www.mfin.hr](http://www.mfin.hr))

Državni zavod za statistiku ([www.dzs.hr](http://www.dzs.hr))

Statistički ljetopis za 2011. ([www.dzs.hr](http://www.dzs.hr))

Statističke informacije za 2011. ([www.dzs.hr](http://www.dzs.hr))

Poslovno izvješće za 2011. HŽ Infrastruktura d.o.o.

**6. POPIS SLIKA I GRAFIKONA**

Slika 1:	Udio elektrificirane i neelektrificirane pruge (u %)	13
Slika 2:	Udio elektrificiranosti izmjeničnim sustavom 25 kV, 50Hz i istosmjernim sustavom 3kV	13
Slika 3:	Pregled željezničko-cestovnih prijelaza po načinu osiguranja	15
Slika 4:	Udio prevezenih putnika po vrsti prijevoza (u %)	20
Slika 5:	Udio prevezene robe po vrsti prijevoza (u %)	21
Grafikon 1:	Grafički prikaz najveće dopuštene brzine vlakova prema sposobnosti pruga (km/h)	14
Grafikon 2:	Broj prevezenih putnika u 000 i količina prevezene robe (u 000 t)	18
Grafikon 3:	Putnički i tonski kilometri (u mil)	18
Grafikon 4:	Komparativni prikaz broja prevezenih putnika	19
Grafikon 5:	Komparativni prikaz količine prevezene robe po vrsti prijevoza (u 000 t)	20
Grafikon 6:	Jedinična cijena pristojbe po vlak kilometru u putničkom i teretnom prijevozu	23

**7. POPIS TABLICA**

Tablica 1:	Sistematizacija radnih mjesta.....	5
Tablica 2:	Plan proračuna/izvršenje (u kn).....	6
Tablica 3:	Pregled dužina željezničkih pruga u Republici Hrvatskoj (km).....	13
Tablica 4:	Najveća dopuštena brzina vlakova prema sposobnosti pruga (km/h).....	14
Tablica 5:	Pregled stanja željezničko- cestovnih prijelaza i pješačkih prijelaza preko pruge..	15
Tablica 6:	Pregled željezničko- cestovnih prijelaza po načinu osiguranja.....	15
Tablica 7:	Struktura prometovanih vlakova.....	16
Tablica 8:	Struktura prometovanih vlakova (u %)......	16
Tablica 9:	Struktura ostvarenih brtkm u teretnom i putničkom prometu.....	16
Tablica10:	Struktura ostvarenih brtkm u teretnom i putničkom prometu (u %)......	17
Tablica11:	Struktura ostvarenih vlkm u teretnom i putničkom prometu.....	17
Tablica12:	Struktura ostvarenih brtkm u teretnom i putničkom prometu (u %)......	17
Tablica13:	Broj prevezenih putnika (u 000) i količina prevezene robe (u 000 t).....	17
Tablica14:	Putnički i tonski kilometri (u mil).....	18
Tablica15:	Komparativni prikaz broja prevezenih putnika po vrsti prijevoza (u 000).....	19
Tablica16:	Udio prevezenih putnika po vrsti prijevoza (u %)......	19
Tablica17:	Komparativni prikaz količine prevezene robe po vrsti prijevoza (u 000 t).....	20
Tablica18:	Udio prevezene robe po vrsti prijevoza (u %)......	21
Tablica 19:	Izvještaj o direktnim troškovima održavanja željezničke infrastrukture (u 000 kn).	22
Tablica 20:	Izvještaj o direktnim troškovima regulacije prometa (u 000 kn).....	22
Tablica 21:	Jedinična cijena pristojbe po vlak kilometru u putničkom i teretnom prijevozu.....	23
Tablica 22:	Sredstva Državnog proračuna RH isplaćena HŽ Infrastrukturi (u 000 kn).....	24
Tablica 23:	Pokazatelji rada.....	29
Tablica 24:	Pregled izvanrednih događaja.....	29

**KLASA: 341-10/12-05/2**  
**URBROJ: 347-01/12-1**  
**Zagreb, 26. rujna 2012.**

**PREDSJEDNIK UPRAVNOG VIJEĆA AGENCIJE**

**Goran Matešić**