



**HRVATSKI SABOR**

Klasa: 021-12/14-09/43

Urbroj: 65-14-02

Zagreb, 6. lipnja 2014.

**ZASTUPNICAMA I ZASTUPNICIMA  
HRVATSKOGA SABORA**

**PREDSJEDNICAMA I PREDSJEDNICIMA  
RADNIH TIJELA**

Na temelju članka 33. stavka 1. podstavka 3. Poslovnika Hrvatskoga sabora u prilogu upućujem *Izvešće o radu Agencije za regulaciju tržišta željezničkih usluga za 2013. godinu*, koje je predsjedniku Hrvatskoga sabora sukladno odredbi članka 19. stavka 1. Zakona o Agenciji za regulaciju tržišta željezničkih usluga ("Narodne novine", broj 79/07, 75/09 i 61/11) dostavila Agencija za regulaciju tržišta željezničkih usluga, aktom od 5. lipnja 2014. godine.

**PREDSJEDNIK**

Josip Leko



REPUBLIKA HRVATSKA  
AGENCIJA ZA REGULACIJU TRŽIŠTA ŽELJEZNIČKIH USLUGA

KLASA: 341-10/14-05/1  
URBROJ: 347-01/14-9  
Zagreb, 05. lipnja 2014.

REPUBLIKA HRVATSKA		
65 - HRVATSKI SABOR		
ZAGREB, Trg Sv. Marka 6		
Primljeno: 06-06-2014		
Klasifikacijska oznaka:		Org. jed.
021-12/14-09/43		65
Uredbeni broj		Pril. Vrij.
364-14-01		3 CD

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

**Predmet:** Godišnje Izvješće o radu Agencije za regulaciju tržišta željezničkih usluga za 2013. godinu  
- dostavlja se

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

Temeljem članka 12. stavka 5. Uredbe o sastavljanju i predaji Izjave o fiskalnoj odgovornosti i izvještaja o primjeni fiskalnih pravila (NN 78/2011, 106/2012 i 130/2013) kao tijelo koje je izravno odgovorno Hrvatskom saboru, Agencija za regulaciju tržišta željezničkih usluga uz Godišnje izvješće o radu Agencije za regulaciju tržišta željezničkih usluga za 2013. godinu dostavlja Izjavu o fiskalnoj odgovornosti i popunjeni Upitnik o fiskalnoj odgovornosti za proračunsku godinu 2013. Budući da u prethodnoj godini nisu utvrđene slabosti i nepravilnosti ne dostavlja se Izvješće o otklonjenim slabostima i nepravilnostima, uz napomenu da se Mišljenje unutarnjih revizora ne prilaže s obzirom da Agencija za regulaciju tržišta željezničkih usluga nije obveznica uspostave unutarnje revizije prema kriterijima iz članka 3. Pravilnika o unutarnjoj reviziji korisnika proračuna (NN 35/08 i 96/2013).

PREDSJEDNIK UPRAVNOG VIJEĆA

Goran Mujčić



**Prilozi:**

1. Godišnje Izvješće o radu Agencije za regulaciju tržišta željezničkih usluga za 2013. godinu
2. Izjava o fiskalnoj odgovornosti 2013.
3. Upitnik o fiskalnoj odgovornosti za proračunsku godinu 2013.
4. CD (Prilozi 1, 2. i 3. u digitalnom zapisu)

**Dostaviti:**

1. Adresatu
2. Hrvatska agencija za poštu i elektroničke komunikacije, na znanje  
Ulica Roberta Frangeša Mihanovića 9,  
10110 Zagreb
2. Pismohrana, ovdje



**IZVJEŠĆE O RADU**  
**AGENCIJE ZA REGULACIJU TRŽIŠTA**  
**ŽELJEZNIČKIH USLUGA**  
**ZA 2013. GODINU**

Zagreb, svibanj 2014.

## SADRŽAJ

UVOD.....	3
1. OPĆI DIO.....	4
1.1. O Agenciji za regulaciju tržišta željezničkih usluga.....	4
1.2. Ljudski potencijali.....	5
1.3. Financijsko poslovanje Agencije.....	6
1.4. Javnost rada Agencije.....	7
2. OPĆI POKAZATELJI O TRŽIŠTU ŽELJEZNIČKIH USLUGA.....	8
2.1. Pravni okvir.....	8
2.2. Pokazatelji stanja željezničke infrastrukture (tehnički opis infrastrukture).....	8
2.3. Pokazatelji ostvarenog prijevoza.....	13
3. AKTIVNOSTI ARTZU-a.....	18
3.1. Postupanje po zahtjevu stranaka.....	18
3.1.1. Rješavanje o žalbama željezničkih prijevoznika na odluke upravitelja infrastrukture.....	18
Ad. 1. Žalba HŽ Putnički prijevoz d.o.o. vs. HŽ Infrastruktura d.o.o. na IoM 2014.....	19
Ad. 2. Žalba HŽ Cargo d.o.o. vs. HŽ Infrastruktura d.o.o. na IoM 2014.....	19
Ad. 3. Žalba HŽ Carga d.o.o. vs. HŽ Infrastruktura d.o.o. na Opće uvjete ugovora o pristupu željezničke infrastrukture uz IoM 2012.....	20
3.2. Postupanje po službenoj dužnosti.....	20
3.2.1. Analiza naknada željezničkih usluga.....	21
3.2.1.1. Prikaz naknade za minimalni pristupni paket usluga.....	22
3.2.1.2. Prikaz naknade za korištenje garažnih kolosijeka.....	30
3.2.1.3. Analiza naknade za korištenje vagonskih vaga.....	31
3.2.2. Prikaz naknade od dodatnih usluga.....	33
3.2.2.1. Prikaz naknade za isporuku električne energije potrebne za vuču vlakova.....	33
3.2.2.2. Prikaz naknada za formiranje i rasformiranje vlaka.....	36
3.2.2.3. Prikaz željezničkih usluga i obračunatih naknada po prijevoznicima i prema pojedinim željezničkim uslugama.....	37
3.2.3. Ocjena usklađenosti nacрта Voznog reda 2013/2014 sa Zakonom o željeznici.....	39
3.2.4. Ocjena utjecaja Upute o postupku izrade i sklapanja Ugovora u HŽ Infrastrukture d.o.o. i na tržište željezničkih usluga.....	40
3.2.5. Analiza Odluke o I. Izmjenama i dopunama Izvješća o mreži 2014.....	41
3.2.6. Regulatorni financijski izvještaji.....	41
3.3. Ostale aktivnosti ARTZU-a.....	43
3.3.1. Suradnja ARTZU s regulatornim tijelima drugih zemalja.....	43
3.3.2. Jačanje administrativnih kapaciteta.....	45
4. SAŽETAK.....	46
5. IZVORI.....	48
6. KRATICE.....	49
7. POPIS SLIKA.....	50
8. POPIS TABLICA.....	51

## **UVOD**

Agencija za regulaciju tržišta željezničkih usluga (dalje u tekstu: ARTZU ili Agencija), temeljem članka 19. Zakona o Agenciji za regulaciju tržišta željezničkih usluga, podnosi Hrvatskom saboru izvješće o radu za 2013. godinu.

Agencija je osnovana 2009. godine i počevši od tada podnosi svoje peto Izvješće o radu u kojem dosljedno iskazuje opis stanja na tržištu te aktivnosti vezane za njenu nadležnost. Pet godina nakon osnivanja moglo bi se kazati kako se sa jedne strane Agencija konstituirala, postigla potrebni administrativni i stručni kapacitet za kvalitetno obavljanje poslova iz svoje nadležnosti, povezala sa drugim regulatornim tijelima i asocijacijama regulatora dok je s druge strane samo tržište željezničkih usluga kako pod utjecajem izmijenjenih propisa, tako i konstantnog utjecaja regulatornog tijela doživjelo pozitivne promjene u smislu kvalitetnijeg i primjerenijeg upravljanja uslugama koji se rezultati nažalost zbog globalne krize i nepojavljivanja novih operatera na tržištu nisu reflektirali u potrebnom obimu. Predstojeće usavršavanje pravnog okvira koje je dijelom posljedica uočenih nedostataka prethodnog a dijelom nastavka implementacije europskog zakonodavstva jednako kao i najavljeni institucionalna promjena oblika regulatornog tijela (formiranje zajedničkog regulatora mrežne industrije) trebali bi apostrofirati dosada postignuto te ujedno dovesti do bolje regulacije. Naravno bolja regulacija neće dovesti do rasta prometa ali će otkloniti poteškoće kad do njega dođe

**PREDSJEDNIK UPRAVNOG VIJEĆA AGENCIJE**

**Goran Matešić**

## **1. OPĆI DIO**

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

Agencija je osnovana Zakonom o Agenciji za regulaciju tržišta željezničkih usluga (NN 79/07, 75/09 i 61/11, dalje u tekstu: ZARTZU) koji je utemeljen na članku 27. starog Zakona o željeznici, Direktivi Europskog parlamenta i Vijeća 2001/14/EZ o raspodjeli kapaciteta željezničke infrastrukture i nametanju pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture koja je izmijenjena i dopunjena Direktivom 2012/34/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o osnivanju jedinstvenog europskog željezničkog područja (tzv. Recast).

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

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

Nadležnosti ARTZU-a obuhvaćaju:

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

Zakonom o željeznici (NN 94/13, 148/13) utvrđuje se da je regulatorno tijelo odgovorno za provedbu Uredbe (EZ) br. 1371/2007 o pravima i obavezama putnika u željezničkom prijevozu, Službeni list 315, od 3.12.2007. Međutim da bi Agencija mogla postupati po istoj potrebne su izmijene zakonodavstva za što su napravljene pripreme u 2013. godini.

### **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-a, s brojem izvršitelja na dan 31. prosinca 2013. godine.

**Tablica 1. Sistematizacija radnih mjesta**

<b>Radno mjesto<sup>1</sup></b>	<b>Broj izvršitelja</b>
Predsjednik Upravnog vijeća	1
Članovi Upravnog vijeća	0 (2) <sup>2</sup>
Voditelj računovodstva	0 (1) <sup>3</sup>
Voditelj Opće i stručne službe	1
Viši stručni savjetnik	3
Stručni savjetnik	3
Voditelj pisarnice, viši stručni referent	1
Poslovni tajnik, stručni referent	1
<b>Ukupno</b>	<b>10</b>

Na dan 31. prosinca 2013. godine ARTZU je imao 10 zaposlenih na puno radno vrijeme koji osiguravaju pokrivanje osnovnih funkcija Agencije.

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

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

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

<sup>3</sup> Voditelj računovodstva nije u radnom odnosu u ARTZU-u te ima sklopljen ugovor o djelu.



### 1.3. Financijsko poslovanje Agencije

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

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

Stavka	Naziv stavke	Plan	Izvrš. 31.12.13.	Indeks
<b>3108</b>	<b>REGULACIJA TRŽIŠTA ŽELJEZNIČKIH USLUGA - 31 PROMET, PROMETNA INFRASTRUKTURA I KOMUNIKACIJE</b>	<b>2.514.069</b>	<b>2.433.719</b>	<b>96,80</b>
<b>A856001</b>	<b>Administracija i upravljanje Agencije za regulaciju tržišta željezničkih usluga</b>	<b>2.514.069</b>	<b>2.433.719</b>	<b>96,80</b>
<b>311</b>	<b>Plaće</b>	<b>1.502.010</b>	<b>1.476.220</b>	<b>98,28</b>
3111	Plaće za redovan rad		1.476.220	
<b>312</b>	<b>Ostali rashodi za zaposlene</b>	<b>5.000</b>	<b>5.000</b>	<b>100,00</b>
3121	Ostali rashodi za zaposlene		5.000	
<b>313</b>	<b>Doprinosi na plaće</b>	<b>229.770</b>	<b>224.386</b>	<b>97,66</b>
3132	Doprinosi za zdravstveno osiguranje		199.290	
3133	Doprinosi za zapošljavanje		25.096	
<b>321</b>	<b>Naknade troškova zaposlenima</b>	<b>160.100</b>	<b>154.274</b>	<b>96,36</b>
3211	Službena putovanja		99.780	
3212	Naknade za prijevoz, za rad na terenu i odvojeni život		34.893	
3213	Stručno usavršavanje zaposlenika		19.601	
<b>322</b>	<b>Rashodi za materijal i energiju</b>	<b>69.655</b>	<b>48.457</b>	<b>69,57</b>
3221	Uredski materijal i ostali mat. rashodi		4.835	
3223	Energija		39.796	
3225	Sitni inventar i auto gume		3.826	
<b>323</b>	<b>Rashodi za usluge</b>	<b>425.800</b>	<b>414.587</b>	<b>97,37</b>
3231	Usluge telefona, pošte i prijevoza		45.824	
3232	Usluge tekućeg i investicijskog održavanja		13.333	
3233	Usluge promidžbe i informiranja		3.436	
3234	Komunalne usluge		4.636	
3235	Zakupnine i najamnine		164.650	
3236	Zdravstvene i veterinarske usluge		2.000	
3237	Intelektualne i osobne usluge		76.140	
3238	Računalne usluge		91.723	
3239	Ostale usluge		12.845	
<b>329</b>	<b>Ostali nespomenuti rashodi poslovanja</b>	<b>110.734</b>	<b>110.731</b>	<b>100,00</b>
3291	Naknade za rad predstavničkih i izvršnih tijela		96.170	
3293	Reprezentacija		13.706	
3299	Ostali nespomenuti rashodi poslovanja		855	
<b>343</b>	<b>Ostali financijski rashodi</b>	<b>1.000</b>	<b>64</b>	<b>6,40</b>
3433	Zatezne kamate		64	
<b>422</b>	<b>Postrojenja i oprema</b>	<b>9.000</b>	<b>0</b>	<b>0,00</b>
<b>431</b>	<b>Plemeniti metali i ostale pohranjene vrijednosti</b>	<b>1.000</b>	<b>0</b>	<b>0,00</b>

Izvor: Državni proračun RH

Financijski plan Agencije iznosio je 2.514.069 kn i ostvaren je u iznosu od 2.436.663 kn, odnosno 96,92%. Neutrošenih je ostalo 77.405 kn iz razloga što se neke planirane aktivnosti nisu realizirale.

ARTZU je objavio u svom Izvješću o radu za 2012. godinu kako nije do kraja dovršio postupak konsolidacije Upravnog vijeća. Radi se o funkciji koja podrazumijeva posjedovanje temeljnog znanja vezanog uz nadležnost Agencije, uz donošenje odluka iz nadležnosti i nošenja odgovornosti za cjelokupan rad Agencije. Zbog navedenog je bilo potrebno da se funkcija članova Upravnog vijeća organizira kao posao koji se obavlja kao jedino zanimanje, tim više što se prema novom zakonodavstvu u željezničkoj industriji koje se usklađivalo s Direktivom Europskog parlamenta i Vijeća 2012/34/EU ovlasti Agencije znatno šire.

To je bio razlog zašto je Agencija u rebalansu za 2013. godinu tražila i dobila dodatna financijska sredstva za plaće za dva stalna člana Upravnog vijeća. Međutim, slijedom plana Vlade RH i provođenja Reformskih i drugih mjera fiskalne konsolidacije za razdoblje 2014. – 2016., mjera 9, Racionalizacija i spajanje agencija – pripajanje ARTZU-a HAKOM-u to je razlog zašto je dio sredstava neutrošen u 2013. godini.

#### **1.4. Javnost rada Agencije**

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

ARTZU ostvaruje javnost i transparentnost rada kroz slijedeće instrumente:

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

Na svojoj službenoj internetskoj stranici ([www.artzu.hr](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 2013. godinu biti će objavljeno na internetskoj stranici ARTZU-a nakon što Sabor RH usvoji Izvješće, dok se Izvješća o radu za prethodne godine već nalaze na internetskoj stranici.

Na sve zahtjeve za pristup informacijama ARTZU je u 2013. godini odgovorio je u zakonskom roku o čemu je podnijeto Godišnje izvješće povjereniku za informiranje, a sukladno čl. 60 st. 2 Zakona o pravu na pristup informacijama NN 25/13.

## **2. OPĆI POKAZATELJI O TRŽIŠTU ŽELJEZNIČKIH USLUGA**

Tržište željezničkih usluga, na kojem ARTZU djeluje kao regulator, je tržište koje uključuje odnos između upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika, a vezano za pristup na željezničku infrastrukturu i korištenje svih željezničkih usluga te ne uključuje odnos između željezničkog prijevoznika i korisnika prijevoza vezano uz prijevoz robe i putnika.

U nastavku je detaljan pregled pravnog okvira, stanja željezničke infrastrukture u RH, pokazatelja prijevoza robe i putnika tijekom 2013. godine te analiza tih podataka u odnosu na ranija razdoblja.

### **2.1. Pravni okvir**

U 2013. godini se dogodila značajna promjena u pravnom okviru koji se primjenjuje u regulaciji tržišta željezničkih usluga. Novi Zakon o željeznici (NN br 94/13) objavljen je 23. srpnja 2013. godine, a krajem iste godine izmijenjen je i dopunjen (NN br 148/13). Novim Zakonom o željeznici se u pravni poredak Republike Hrvatske prenijela Direktiva Europskog parlamenta i Vijeća 2012/34/EU od 21. studenoga 2012. o osnivanju jedinstvenog europskog željezničkog područja (*tzv. Recast*). Kako Republika Hrvatska nije bila do kraja implementirala europsko zakonodavstvo koje se tiče željeznice, donošenjem *tzv. Recasta* kao direktive koja revidira direktive iz ranijih željezničkih paketa, došla je u situaciju da prije većine država članica implementira ovu direktivu. U 2014. godini u EU su započeli postupci radi promjene i ove posljednje Direktive, odnosno Recasta.

Novim Zakonom o željeznici su se utvrdili uvjeti i načini provedbe Uredbe (EZ) broj 1370/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2007. o uslugama javnog prijevoza putnika željeznicom i cestom, dok je člankom 62. stavak 2. Zakona o željeznici regulatorno tijelo (Agencija) imenovano kao odgovorno tijelo za provedbu Uredbe (EZ) broj 1371/2007 o pravima i obvezama putnika u željezničkom prijevozu.

U 2013. godini je osnovana i radna skupina za izradu novog Zakona o Agenciji za regulaciju tržišta željezničkih usluga. Međutim, tijekom postupka rada došlo je do bitno promijenjenih okolnosti. Naime, osnivač Agencije (Vlada Republike Hrvatske) je odlučio da se Agencija za regulaciju tržišta željezničkih usluga spoji s Agencijom za poštu i elektroničke komunikacije (HAKOM). Uslijed novo nastalih okolnosti zakon u izradi je promijenio ne samo svoj naziv (u Zakon o regulaciji tržišta željezničkih usluga) već i prvotni koncept. Za navedene statusne promjene su nužne i promjene Zakona o elektroničkim komunikacijama.

Također je donesen i novi Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava (Narodne novine, broj 82/13).

### **2.2. Pokazatelji stanja željezničke infrastrukture (tehnički opis infrastrukture)**

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

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

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

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

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

Pružni razred	Građevinska duljina mreže (km)				
	Jednokolosiječna pruga	Dvokolosiječna pruga	Ukupna duljina pruga	Ukupna duljina kolosijeka otvorene pruge	Duljina kolosijeka otvorene pruge u uporabi
Pruge međunarod. pr. (M)	1.209,260	251,275	1.460,535	1.711,810	1.711,810
Pruge regionalnog pr. (R)	600,296	0,000	600,296	600,296	541,329
Pruge lokalnog prometa (L)	658,854	2,599	661,453	664,052	391,053
<b>Ukupno pruge</b>	<b>2.468,410</b>	<b>253,874</b>	<b>2.722,284</b>	<b>2.976,158</b>	<b>2.644,192</b>

Izvor: Godišnje poslovno izvješće HŽ Infrastrukture d.o.o. za 2013. godinu

Republika Hrvatska u srpnju 2013. godine postala je punopravna članica Europske Unije tako je i mreža željezničkih pruga Republike Hrvatske postala dio cjelokupne željezničke infrastrukture Europske unije. Zbog navedenog u daljnjem tekstu, tablično i grafički prikazani su odnosi u dužinama kolosijeka većine zemalja Europske unije kao i prosjeci dužine kolosijeka prema površini pojedine države i prema broju stanovnika. Iz prikaza je vidljivo kako mreža željezničke infrastrukture u Republici Hrvatskoj prema površini zemlje (km dužine pruge na km<sup>2</sup> površine) pripada među mreže sa srednjom gustoćom dok prema broju stanovnika (km dužine pruge po jednom stanovniku) spada u povoljniji položaj.

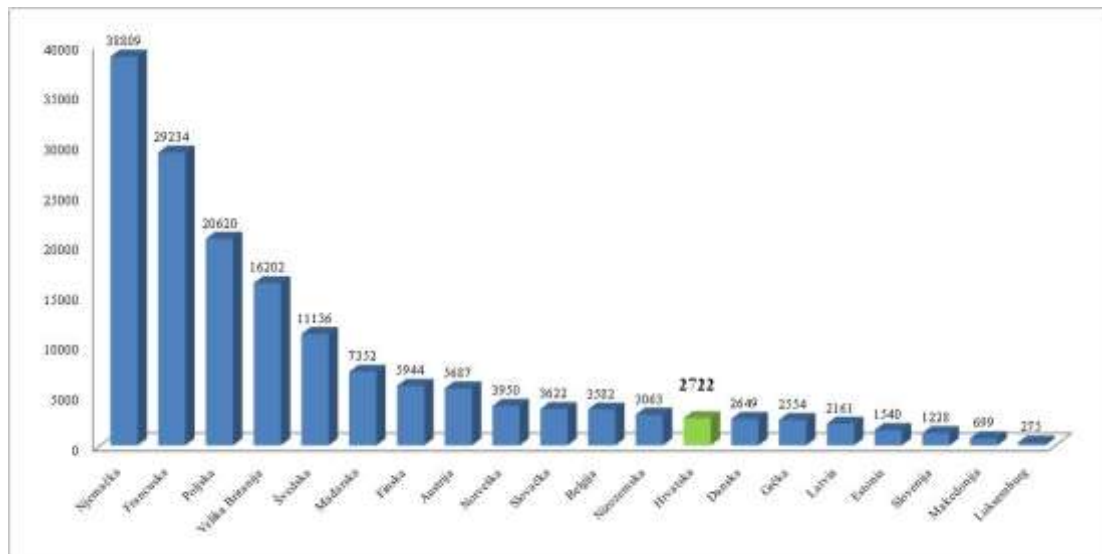
**Tablica 4. Pregled duljina željezničkih pruga u zemljama Europske Unije, broja stanovnika i površina<sup>5</sup>**

R.Br.	Naziv zemlje	Ukupna duljina kolosijeka (km)	Površina države (000 km <sup>2</sup> )	Dužina kolosijeka po površini države (km/km <sup>2</sup> )	Broj stanovnika (mil.)	Dužina kolosijeka po stanovniku (km/stanovniku)
1	Njemačka	38809	357,1	0,109	81,84	0,00047
2	Francuska	29234	544	0,054	63,46	0,00046
3	Poljska	20620	312,7	0,066	38,54	0,00054
4	Velika Britanija	16202	243,8	0,066	62,99	0,00026
5	Švedska	11136	450,3	0,025	9,48	0,00117
6	Mađarska	7352	93	0,079	9,96	0,00074
7	Finska	5944	338,4	0,018	5,40	0,00110
8	Austrija	5687	83,9	0,068	8,44	0,00067
9	Norveška	3950	323,8	0,012	4,99	0,00079
10	Slovačka	3622	49	0,074	5,40	0,00067
11	Belgija	3582	30,5	0,117	11,04	0,00032
12	Nizozemska	3063	41,5	0,074	16,73	0,00018
<b>13</b>	<b>Hrvatska</b>	<b>2722</b>	<b>56,6</b>	<b>0,048</b>	<b>4,40</b>	<b>0,00062</b>
14	Danska	2649	43,1	0,061	5,58	0,00047
15	Grčka	2554	132	0,019	11,29	0,00023
16	Latvia	2161	64,6	0,033	20,42	0,00106
17	Estonija	1540	45,2	0,034	1,34	0,00115
18	Slovenija	1228	20,3	0,060	2,06	0,00060
19	Makedonija	699	25,7	0,027	2,06	0,00034
20	Luksemburg	275	2,6	0,106	0,53	0,00052

Izvor: Izradio ARTZU na temelju podataka: [http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2013\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2013_en.htm), IRG-Rail – Overview Market Data & Results 2012

<sup>5</sup> Prikazani su podaci za 2012. godinu

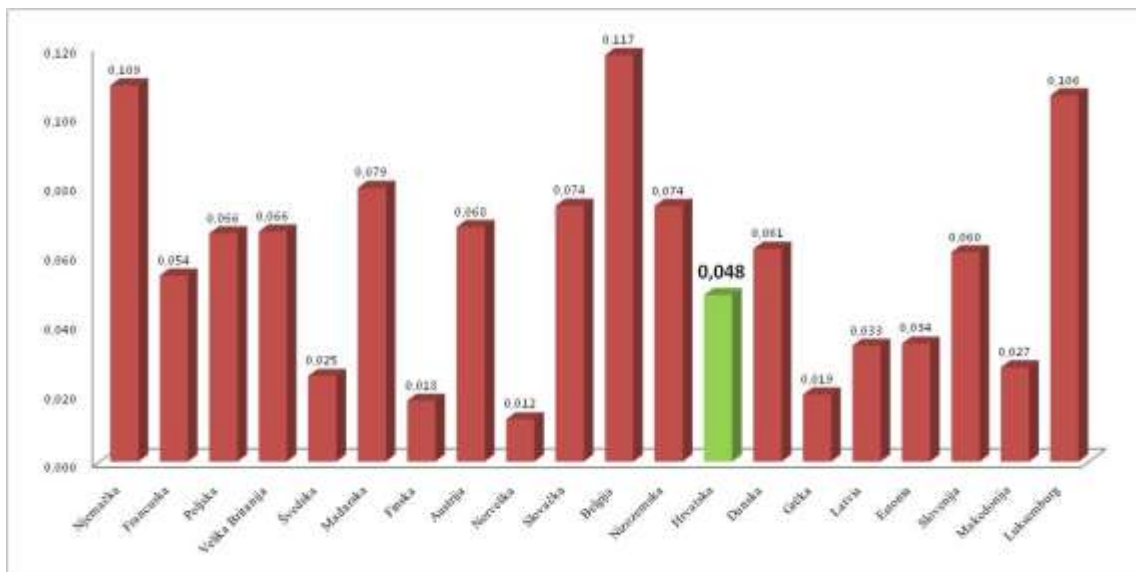
**Slika 1. Dužine željezničke infrastrukture u zemljama Europske unije**



Izvor: Izradio ARTZU na temelju podataka: [http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2013\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2013_en.htm), IRG-Rail – Overview Market Data & Results 2012

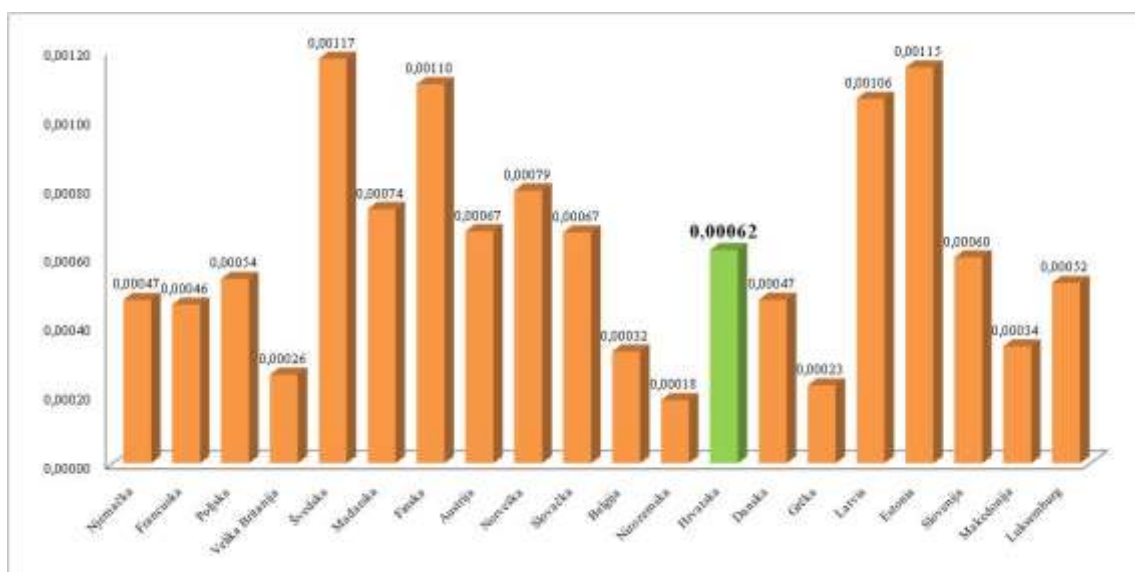
Slika 1. prikazuje ukupne dužine željezničke mreže prema većini zemljama Europske unije.

**Slika 2. Dužina kolosijeka po površini države u zemljama Europske unije (km/km<sup>2</sup>)**



Izvor: Izradio ARTZU na temelju podataka: [http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2013\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2013_en.htm), IRG-Rail – Overview Market Data & Results 2012

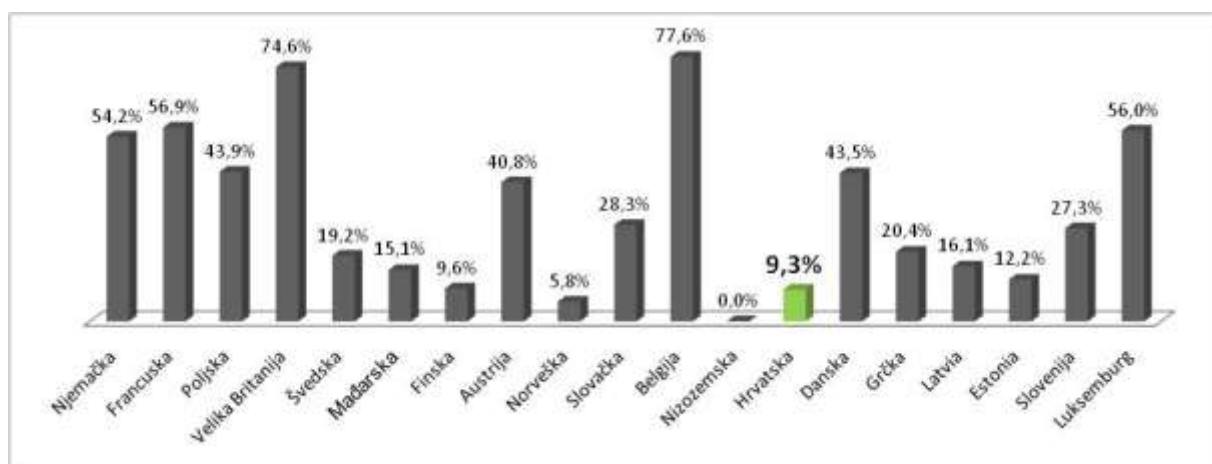
**Slika 3. Dužina kolosijeka po stanovniku u zemljama Europske unije (km/stanovniku)**



Izvor: Izradio ARTZU na temelju podataka: [http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2013\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2013_en.htm), IRG-Rail – Overview Market Data & Results 2012

Na slikama 2. i 3. prikazani su odnosi dužine željezničke infrastrukture prema površini zemlje odnosno prema stanovniku. Vidljivo je kako je Republika Hrvatska prema navedenim omjerima u samoj sredini što je zadovoljavajući pokazatelj u promatranim terminima.

**Slika 4. Pregled udjela dvokolosiječnih pruga u ukupnoj dužini pruga po zemljama Europske unije<sup>6</sup>**



Izvor: Izradio ARTZU na temelju podataka <http://www.uic.org/>

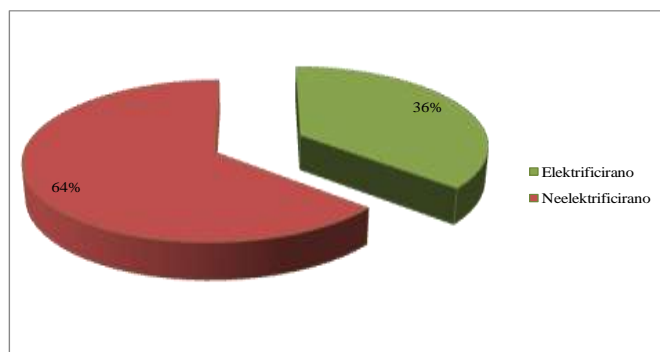
Na slici 4. dan je pregled udjela dvo kolosiječnih pruga u ukupnoj dužini pruga po zemljama EU. Vidljivo je kako Republika Hrvatska prema navedenim parametrima spada u skupinu s zemljama niskog udjela dvo kolosiječnih pruga.

Ukupno na mreži željezničkih pruga Republike Hrvatske elektrificirano je 984,7 kilometara ili 36,2% pruga, od toga 981,4 kilometara pruge elektrificirano je izmjeničnim sustavom (25 kV,

<sup>6</sup> Prikazani su podaci za 2012. godinu

50 Hz) dok je svega 3,3 kilometara pruge elektrificirano istosmjernim sustavom (3 kV), što je grafički prikazano slikom 5. U tablici 3. prikazan je pregled i struktura duljina željezničkih pruga koje su javno dobro u općoj upotrebi.

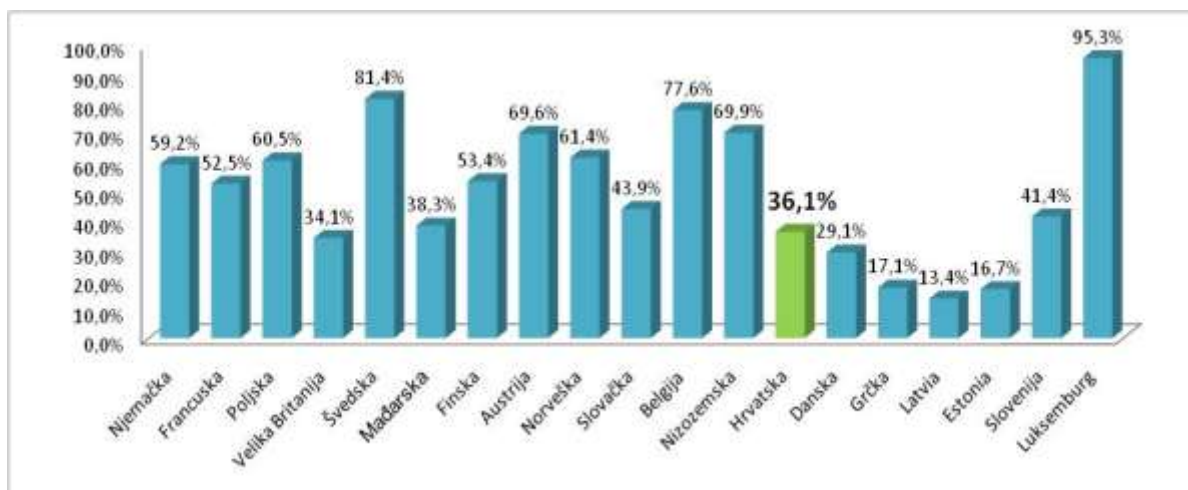
**Slika 5. Udio elektrificirane i neelektrificirane pruge u Republici Hrvatskoj (u %)**



Duljina željezničke infrastrukture ostala je nepromijenjena na svim kategorijama pruga u 2013. godini u usporedbi s prethodnom godinom. U analiziranom periodu nije bilo ni promjena u dužini elektrificirane željezničke infrastrukture te je i dalje udio elektrificirane željezničke infrastrukture ostao nizak u odnosu na cjelokupnu željezničku infrastrukturu.

Na slici 6. prikazan je udio elektrificiranih pruga prema djelu zemalja Europske unije. Vidljivo je kako Hrvatska prema udjelu elektrifikacije pripada u skupinu zemalja s niskim udjelom elektrifikacije.

**Slika 6. Pregled udjela elektrificiranih pruga u ukupnoj dužini pruga po zemljama Europske unije<sup>7</sup>**



Izvor: Izradio ARTZU na temelju podataka <http://www.uic.org/>

<sup>7</sup> Prikazani su podaci za 2012. godinu

### 2.3. Pokazatelji ostvarenog prijevoza

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

Pokazatelj rada prometnog podsustava pri organiziranju i reguliranju željezničkog prometa je ukupan broj prometovanih vlakova. HŽ Putnički prijevoz d.o.o. i HŽ Cargo d.o.o. dostavili su podatke o broju prometovanih vlakova. U 2013. godini prometovalo je ukupno 349.068 vlakova (putnički + teretni), u 2012. godini prometovalo je ukupno 326.676 vlakova dok je u 2011. godini prometovalo ukupno 326.821 vlakova, a što je prikazano tablicom 5.

Struktura prometovanih vlakova u 2013. godini je sljedeća:

- u teretnom prijevozu prometovalo je 89.655 vlakova što je 25,68% od ukupno prometovanih vlakova,
- u putničkom prometu prometovalo je 259.413 vlakova što je 74,32% od ukupno prometovanih vlakova.

**Tablica 5. Struktura prometovanih vlakova**

Godina	Broj vlakova u teretnom prometu	Broj vlakova u putničkom prometu	Ukupno
2011.	65.919	260.902	326.821
2012.	62.937	263.739	326.676
2013.	57.881	254.926	312.807

*Izvor: Podaci dostavljeni od HŽ Infrastrukture d.o.o., HŽ Putničkog prijevoza d.o.o i HŽ Carga d.o.o.*

Tablicama 6. i 7. prikazani su podaci o strukturi ostvarenih Brtkm i Vtkm u teretnome i putničkom prometu.

**Tablica 6. Struktura ostvarenih brtkm<sup>8</sup> 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
2012.	4.668.822.880	2.490.396.057	7.159.218.937
2013.	4.343.994.115	2.369.639.050	6.713.633.165

*Izvor: Podaci dostavljeni od HŽ Infrastrukture d.o.o., HŽ Putničkog prijevoza d.o.o i HŽ Carga d.o.o.*

<sup>8</sup> Brutotonski kilometar (BRTKM) jest mjerna jedinica koja izražava kretanje na udaljenosti od jednoga kilometra jedne tone vozila i sadržaja.



**Tablica 7. Struktura ostvarenih vlkm<sup>9</sup> 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
2012.	5.855.621	18.284.199	24.139.820
2013.	5.249.879	16.766.765	22.016.644

Izvor: Podaci dostavljeni od HŽ Infrastrukture d.o.o., HŽ Putničkog prijevoza d.o.o i HŽ Cargo d.o.o.

U tablici 8. prikazan je broj prevezenih putnika i količina prevezene robe u razdoblju od 2011. godine do 2013. godine.

**Tablica 8. Broj prevezenih putnika i količina prevezene robe**

Godina	Prevezeni putnici, u 000	Prevezena roba, u 000 t
2011.	49.631	11.945
2012.	27.669	11.088
2013.	24.151	10.869

Izvor: DZS, Statistički ljetopis 2013. g. i Priopćenje broj 5.1.1/4 od 12. veljače 2014. g. Transport u četvrtom tromjesečju 2013.

U tablici 9. prikazan je broj prevezenih putničkih i tonskih kilometara u razdoblju od 2011. godine do 2013. godine.

**Tablica 9. Putnički<sup>10</sup> i tonski<sup>11</sup> kilometri**

Godina	Putnički kilometri, u mil	Tonski kilometri, u mil
2011.	1.477	2.486
2012.	1.104	2.332
2013.	865	2.167

Izvor: DZS, Statistički ljetopis 2013. g. i Priopćenje broj 5.1.1/4 od 12. veljače 2014. g. Transport u četvrtom tromjesečju 2013.

Podaci iz tablice 8. i 9. pokazuju smanjenje broja prevezenih putnika i tereta, te nastavno na to i smanjenje putničkih odnosno tonskih kilometara. Razloge ovome treba tražiti u smanjenoj poslovnoj aktivnosti uslijed recesije koja je zahvatila cijelu Europu pa tako i Hrvatsku.

U tablici 10. prikazan je broj prevezenih putnika po vrsti prijevoza u razdoblju od 2011. godine do 2013. godine, što je slikovito prikazano na slici 7.

<sup>9</sup> Vlak kilometar jest mjerna jedinica koja izražava kretanje jednog vlaka na udaljenosti od jednoga kilometra.

<sup>10</sup> Putnički kilometar je mjerna jedinica koja označava prijevoz jednog putnika na udaljenosti od jednog kilometra

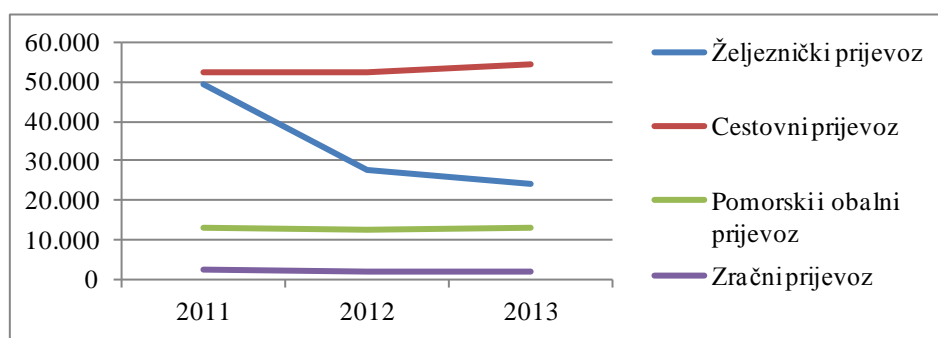
<sup>11</sup> Tonski kilometar je mjerna jedinica koja označava prijevoz jedne tone tereta na udaljenosti od jednog kilometra

**Tablica 10. 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
2012.	<b>27.669</b>	52.293	12.474	1.961	94.397
2013.	<b>24.151</b>	54.292	12.770	1.812	93.025

Izvor: DZS, Statistički ljetopis 2013. g. i Priopćenje broj 5.1.1/4 od 12. veljače 2014. g. Transport u četvrtom tromjesečju 2013.

**Slika 7. Komparativni prikaz broja prevezenih putnika**



Iz slike 7. vidljiv je trend pada broja prevezenih putnika u željezničkom prometu u 2012. godini u odnosu na 2011. godinu, isti trend nastavljen je u 2013. godini. Podaci pokazuju da je broj prevezenih putnika u istom razdoblju u cestovnom, zračnom, pomorskom i obalnom prijevozu ostao prilično stabilan, uz napomenu da je u cestovnom prijevozu zabilježen i blagi rast u 2013. godini u odnosu na 2012. godinu, te da je zadržao vodeću poziciju u broju prevezenih putnika.

Tablica 11. prikazuje udio broja prevezenih putnika po vrsti prijevoza u ukupnom broju prevezenih putnika u 2013. godini.

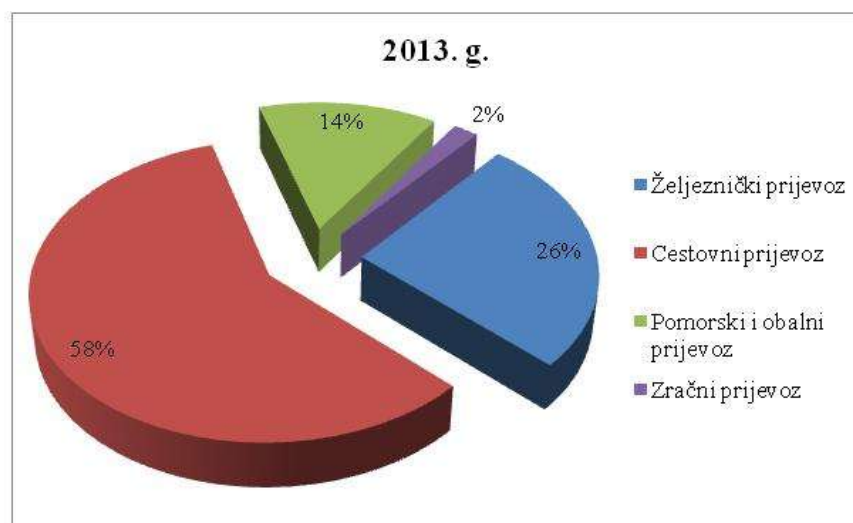
**Tablica 11. Udio prevezenih putnika po vrsti prijevoza**

Godina	Željeznički prijevoz	Cestovni prijevoz	Pomorski i obalni prijevoz	Zračni prijevoz	Ukupno
2013.	<b>26%</b>	58%	14%	2%	100%

Izvor: DZS, Statistički ljetopis 2013. g. i Priopćenje broj 5.1.1/4 od 12. veljače 2014. g. Transport u četvrtom tromjesečju 2013.

Iz tablice 11. vidljivo je da udio prevezenih putnika u željezničkom prijevozu u 2013. godini čini 26% ukupno prevezenih putnika što je slikovito prikazano na slici 8.

**Slika 8. Udio prevezenih putnika po vrsti prijevoza**



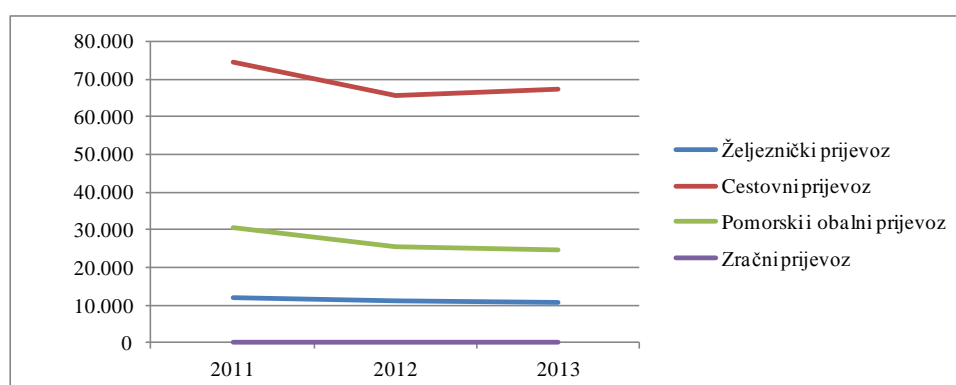
Tablica 12. prikazuje količine prevezene robe po vrsti prijevoza u razdoblju od 2011. godine do 2013. godine, što je slikovito prikazano na slici 9.

**Tablica 12. 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>11.945</b>	74.645	30.348	4	116.942
2012.	<b>11.088</b>	65.439	25.636	4	102.167
2013.	<b>10.869</b>	67.500	24.744	3	103.116

Izvor: DZS, Statistički ljetopis 2013. g. i priopćenje broj 5.1.1/4 od 12. veljače 2014. g. transport u četvrtom tromjesečju 2013.

**Slika 9. Komparativni prikaz količine prevezene robe**



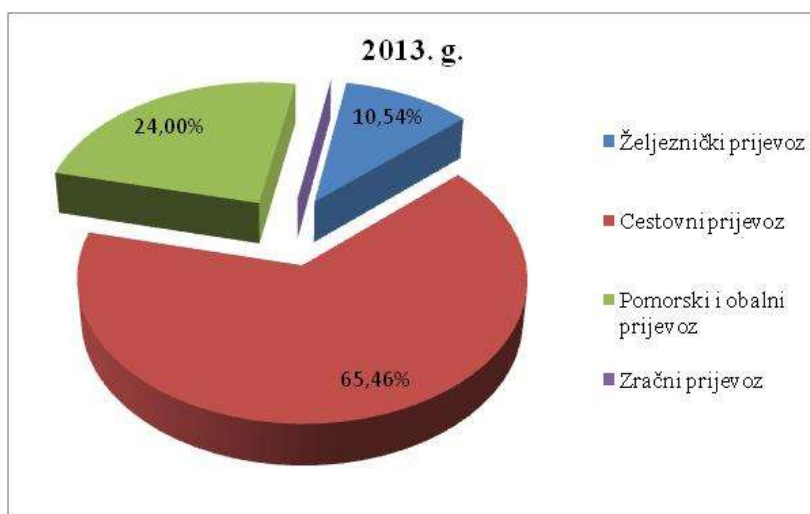
Iz tablice 12. vidljivo je da se najveća količina robe u promatranom razdoblju prevozila cestovnim prijevozom. Treba primijetiti da količina prevezene robe u željezničkom prijevozu u 2013. godini u odnosu na godinu ranije bilježi lagani pad. Tablica 13. prikazuje udio količine prevezene robe po vrsti prijevoza u ukupnoj količini prevezene robe u 2013. godini što je slikovito prikazano na slici 10.

**Tablica 13. Udio prevezene robe po vrsti prijevoza**

	Željeznički prijevoz	Cestovni prijevoz	Pomorski i obalni prijevoz	Zračni prijevoz	Ukupno
2013.	11%	65%	24%	0%	100%

Izvor: DZS, Statistički ljetopis 2013. g. i priopćenje broj 5.1.1/4 od 12. veljače 2014. g. tTransport u četvrtom tromjesečju 2013.

Iz tablice 13. vidljivo je da udio prevezene robe u željezničkom prijevozu u 2013. godini činio 11% ukupno prevezene robe što je slikovito prikazano na slici 10.

**Slika 10. Udio prevezene robe po vrsti prijevoza**

Za zaključiti je slijedeće:

- broj prevezenih putnika u 2013. godini manji je za 12,7% u odnosu na 2012. g., te za 44,6% u odnosu na 2011. godinu.
- broj putničkih kilometara u 2013. godini manji je za 21,6% u odnosu na 2012. g., te za 41,8% u odnosu na 2011. godinu.
- količina prevezene robe u 2013. godini manja je za 2% u odnosu na 2012. g. te za 7,8% u odnosu na 2011. godinu.
- broj netotonskih kilometara u 2013. godini manji je za 7,2% u odnosu na 2012. g., te za 11,1% u odnosu na 2011. godinu, što je prikazano u tablici 14.

**Tablica 14. Željeznički prijevoz**

	Mjerna jedinica	2011	2012	2013	Indeksi 2013/2012 (2012=100)	Indeksi 2013/2011 (2011=100)
<b>Prevezeni putnici</b>	tis.	49.983	27.669	24.151	<b>87,3</b>	<b>48,3</b>
<b>Putnički kilometri</b>	mil.	1.486	1.104	865	<b>78,4</b>	<b>58,2</b>
<b>Prevezena roba</b>	tis.	11.794	11.088	10.869	<b>98,0</b>	<b>92,2</b>
<b>Tonski kilometri</b>	mil.	2.438	2.332	2.167	<b>92,9</b>	<b>88,9</b>

Izvor: Izradio ARTZU na temelju podataka iz DZS, Statistički ljetopis 2013. g. i priopćenje broj 5.1.1/4 od 12. veljače 2014. g. transport u četvrtom tromjesečju 2013.

### 3. AKTIVNOSTI ARTZU

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

Nadležnosti ARTZU-a se sastoje od:

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

Budući da je u studenom 2012. godine završeno restrukturiranje HŽ sustava na način da upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznici više nisu dio povezanog društva, već zasebne pravne osobe, nestale su i pretpostavke za traženje i davanje prethodne suglasnosti na imenovanje i razrješenje članova upravljačkog tijela upravitelja infrastrukture.

#### 3.1. Postupanje po zahtjevu stranaka

Najvažnija aktivnost ovog regulatornog tijela jesu žalbeni postupci, koji imaju za cilj osiguranje zaštite prava utvrđenih propisima o funkcioniranju tržišta željezničkih usluga. Obzirom na činjenicu da u RH posluju samo dva prijevoznika od kojih je jedan povijesni monopolist za putnički prijevoz, a drugi povijesni monopolist za teretni prijevoz, ovo regulatorno tijelo tijekom 2013. godine imalo je samo tri žalbe.

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

U 2013. godini ARTZU je zaprimila tri žalbe željezničkih prijevoznika, radi se o slijedećim žalbama:

1. HŽ Putničkog prijevoza d.o.o. vs. HŽ Infrastruktura d.o.o. na Izvješće o mreži (IoM) 2014,
2. HŽ Cargo d.o.o. vs. HŽ Infrastruktura d.o.o. na IoM 2014.
3. HŽ Cargo d.o.o. vs. HŽ Infrastruktura d.o.o. na Opće uvjete ugovora o pristupu željezničke infrastrukture uz IoM 2012.

## **Ad. 1. Žalba HŽ Putnički prijevoz d.o.o. vs. HŽ Infrastruktura d.o.o. na IoM 2014**

Željeznički prijevoznici HŽ Putnički prijevoz d.o.o., Zagreb i HŽ Cargo d.o.o., Zagreb, su izjavili žalbu na Izvješće o mreži 2014. Zbog činjenice da se u dva spisa predmeta prava ili obveze stranaka temelje na istoj pravnoj osnovi i na istom ili sličnom činjeničnom stanju, a Agencija je stvarno i mjesno nadležna za vođenje navedenih postupaka, navedeni spisi su spojeni temeljem članak 44. Zakona o općem upravnom postupku radi zajedničkog odlučivanja. Kako su žalbe zaprimljene u prosincu 2012. godine iste nisu bile riješene u toj godini već 2013. zbog čega se i navode u ovom Izvješću o radu.

Žalitelj HŽ Putnički prijevoz d.o.o., Zagreb, je dana 17. prosinca 2012. godine izjavio žalbu na Izvješće o mreži 2014 smatrajući kako se istim u cijelosti željezničkim prijevoznicima pričinjava šteta i iste diskriminira. Svoju žalbu podredno je označio prigovorom u smislu članaka 156. i 157. Zakona o općem upravnom postupku (dalje: ZUP), koji je prigovor Agencija smatrala neosnovanim, što je i obrazloženo u Rješenju. U žalbi je žalitelj osporavao Izvješće o mreži 2014 iz razloga koji se tiču načina objavljivanja Izvješća o mreži, odredbi vezanih za ugovor o pristupu te usluga opskrbe goriva, opskrbe električne energije, osporavao je odredbe o pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture, a iz različitih razloga osporava i Opće uvjete ugovora o pristupu željezničkoj infrastrukturi (dalje: Opći uvjeti) koji su činili sastavni dio Izvješća o mreži. Žalitelj je predlagao poništenje Izvješća o mreži 2014 u cijelosti odnosno djelomično i to posebno onih točaka istaknutih u žalbi odnosno prigovoru te da se utvrde ništetnim sve odredbe Općih uvjeta odnosno samo one navedene u žalbi odnosno prigovoru.

## **Ad 2. HŽ Cargo d.o.o. vs. HŽ Infrastruktura d.o.o. na IoM 2014.**

Žalitelj HŽ Cargo d.o.o. je žalbu na Izvješće o mreži 2014 izjavio 18. prosinca 2012. godine. Ovaj žalitelj je osporavao pravilnost izračuna pristojbe za različite željezničke usluge, odredbe Općih uvjeta ugovora te predlagao izmjenu Izvješća o mreži u skladu sa žalbenim navodima, a potraživao je naknadu troška za zastupanje putem odvjetnika.

Upravitelj infrastrukture HŽ Infrastruktura d.o.o., Zagreb, se detaljno očitovao na navode žalitelja smatrajući ih neosnovanim.

Povodom izjavljenih žalbi Agencija ja utvrdila kako postoje određene nezakonitosti zbog kojih je bilo potrebno poništiti određene odredbe Izvješća o mreži 2014. Rješenjem Klasa: UP/II-034-02/12-01/11, Urbroj: 347-01/13-22 od 27. ožujka 2013. godine poništene su sljedeće točke Izvješća o mreži 2014: točka 1.4.2. Odgovornost (druga rečenica prvog odlomka), 1.4.3. Žalbeni postupak, 5.4.2. Opskrba dizel gorivom (u dijelu gdje se kao pružatelj usluge navodi HŽ Putnički prijevoz d.o.o., Zagreb), 5.4.3. Usluge za vlakove, dio Zbrinjavanje otpada iz toaleta (u dijelu gdje se kao pružatelj usluge navodi HŽ Putnički prijevoz d.o.o., Zagreb), 6.1.2. Pristup prugom do uslužnih objekata navedenih u točki 5.3., točka 6.3.2. Pristup prugom do uslužnih objekata, 6.6. Način naplate (stavci 4. i 5. kojima se regulira postupanje u slučaju zakašnjele naplate), članak 30. i 31. Općih uvjeta ugovora o pristupu željezničkoj infrastrukturi, članak 38. Općih uvjeta ugovora o pristupu željezničkoj infrastrukturi, članak 51. Općih uvjeta ugovora o pristupu željezničkoj infrastrukturi, Izvješća o mreži 2014 upravitelja infrastrukture HŽ Infrastruktura d.o.o., Zagreb u dijelu u kojem utvrđuje da ti Opći uvjeti stupaju na snagu donošenjem. U preostalom dijelu žalbe žalitelja HŽ Cargo d.o.o., Zagreb, i HŽ Putnički prijevoz d.o.o., Zagreb, odbijene su kao neosnovane kao i zahtjev žalitelja HŽ Cargo d.o.o., Zagreb, za naknadom troškova žalbenog postupka.

Upravitelju infrastrukture je naloženo da u roku od 60 dana od dana primitka ovog Rješenja izmijeni poništene dijelove Izvješća o mreži 2014 na način da isti odražavaju pravo stanje uvjeta pod kojima se neka usluga daje.

Oba žalitelja su na označeno Rješenje izjavila tužbu Upravnom sudu u Zagrebu. Upravni spor je u tijeku.

### **Ad 3. Žalba HŽ Carga d.o.o. vs. HŽ Infrastruktura d.o.o. na Opće uvjete ugovora o pristupu željezničke infrastrukture uz IoM 2012**

Na Rješenje Agencije od 3. travnja 2012. godine Klasa: UP/II-034-02/12-01, Urbroj: 347-01/12-8, u predmetu žalitelja HŽ Cargo d.o.o., Zagreb, na Opće uvjete Ugovora o pristupu željezničkoj infrastrukturi uz Izvješće o mreži 2012 kojim je žalba odbačena zbog nenadležnosti je od strane željezničkog prijevoznika HŽ Cargo d.o.o., Zagreb izjavljena tužba Upravnom sudu. Presudom Upravnog suda Usl-2387/12-10 od 28. siječnja 2013. godine je poništeno Rješenje Agencije te je utvrđeno kako je Agencija nadležna rješavati žalbu na Opće uvjete ugovora o pristupu jer se istima uređuju međusobna prava i obveze sudionika na tržištu željezničkih usluga u vezi s korištenjem željezničke infrastrukture te da potpisivanjem ugovora o pristupu, željeznički prijevoznik priznaje i prihvaća sadržaj općih uvjeta i oni postaju sastavni dio ugovora o pristupu, a u trenutku izjavljivanja žalbe još nije postojao ugovorni odnos na koji bi se ti opći uvjeti odnosili.

Agencija je postupajući po presudi Upravnog suda utvrdila kako žalba žalitelja HŽ Cargo d.o.o. nije pravovremena te je istu odbacila sukladno članku 114. stavak 1. Zakona o općem upravnom postupku.

### **3.2. Postupanje po službenoj dužnosti**

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

Postupci po službenoj dužnosti koji su imali posebnu važnost su:

- postupak analize naknada za korištenje željezničkih usluga;
- ocjena usklađenosti nacрта voznog reda 2013/2014 sa Zakonom o željeznici;
- ocjena utjecaja Upute o postupku izrade i sklapanja Ugovora u HŽ Infrastrukturi na tržište željezničkih usluga;
- postupak analize Odluke o I. izmjenama i dopunama Izvješća o mreži 2014.,
- regulatorni financijski izvještaji.

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

### 3.2.1. Analiza naknada željezničkih usluga

U 2012. godini Agencija je napravila detaljnu analizu metodologije za izračun pristojbe (naknade) za korištenje željezničkih usluga. Zaključci do kojih je ARTZU došla nakon analize, a koji se mogu primijeniti i za 2013. godinu su slijedeći:

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

Temeljem tih podataka i saznanja, Agencija je u 2013. godini pratila obračun naknada za željezničke usluge po obujmu rada prema pojedinim linijama i vrstama vlaka, a koje je upravitelj infrastrukture fakturirao prijevoznicima. Cilj je bio utvrditi da li upravitelj infrastrukture ispravno primjenjuje uvjete, cijene, kriterije i tehničke parametre definirane u Izvješću o mreži 2013 što je zahtjevalo definiranje tablica za dostavu podataka.

Promatrani period za analizu podataka je vozni red (dalje u tekstu: VR) 2012/2013, odnosno razdoblje od 09.12.2012. do 14.12.2013. godine. Usluge na tržištu željezničkih usluga su se u 2013. godini pružale temeljem uvjeta iz Izvješća o mreži 2013. Navedeno Izvješće je izrađeno temeljem Zakona o željeznici koji nije odredio pojam željezničkih usluga niti je poznavao podjelu navedenih usluga kao što je to određeno Direktivom 2001/14/EZ, ali je upravitelj infrastrukture u Izvješću o mreži usluge grupirao u četiri skupine kao što je to definirano europskim zakonodavstvom.

Upravitelj infrastrukture u Izvješću o mreži 2013. godine izdvojio je i posebno iskazao naknade za većinu željezničkih usluga koje su do tada bile djelomično sadržane u minimalnom pristupnome paketu. Uspoređujući Izvješće o mreži 2013. s prethodnim izvješćima vidljiv je znatan napredak kod izdvajanja naknada i transparentnijeg praćenja naplate naknada, što je dijelom posljedica konstantnog inzistiranja Agencije na razvitak kriterija za naplatu usluga koje pruža Upravitelj infrastrukture.

Međutim, u svom radu Agencija je imala i značajna ograničenja koja su onemogućavala postizanje boljih rezultata na ovom području, a to su činjenice:

- postojanje povijesno opterećenih odnosa između Upravitelja infrastrukture i prijevoznika koji je rezultirao nedosljednim postupanjem vezanim za korištenje željezničkih usluga,
- da željeznički prijevoznici nisu redovito i u cijelosti plaćali naknade za korištenje željezničke infrastrukture,
- da su željeznički prijevoznici u značajnim financijskim problemima što se reflektira i na poslovanje upravitelja infrastrukture.

Premda je u 2013. godini došlo do određenih značajnih promjena zakonodavnog okvira one se nisu tako izravno reflektirale na tržište željezničkih usluga koje je funkcioniralo temeljem Izvješća o mreži 2013 i ranijeg Zakona o željeznici, što je donekle i razumljivo jer su uvjeti funkcioniranja određeni još krajem 2011. godine kada je Izvješće o mreži objavljeno.



U analizi su obrađeni sljedeći podaci:

- Naknade za minimalni pristupni paket usluga prema ostvarenim vlak kilometrima i to:
  - redovite vlak kilometre u putničkom prijevozu i iznos naknade,
  - redovite vlak kilometre u teretnom prijevozu i iznos naknade,
  - vlak kilometre u putničkom prijevozu s 10 % uvećanom naknadom i iznos naknade,
  - vlak kilometre u teretnom prijevozu s 10 % uvećanom naknadom i iznos naknade,
  - vlak kilometre u putničkom prijevozu s 20 % uvećanom naknadom i iznos naknade,
  - vlak kilometre u teretnom prijevozu s 20 % uvećanom naknadom i iznos naknade.
- Naknade za isporuku električne energije potrebne za vuču vlakova i ostvarene bruto tonske kilometre za naplaćenu električnu energiju u režimu naplate više i niže tarife, podaci o usklađivanju naplaćenih naknada za električnu energiju potrebnu za vuču vlakova sa stvarno prispjelim računima za utrošak električne energije od dobavljača električne energije potrebne za vuču vlakova.
- Naknade za korištenje garažnih kolosijeka prema broju vagon sati.
- Naknade za formiranje i rasformiranje vlakova, promjenu sastava vlaka, zakvačivanje i otkvačivanje lokomotive.
- Broj izvaganih vagona bez iznosa za navedenu uslugu.

### 3.2.1.1. Prikaz naknade za minimalni pristupni paket usluga

Izvyješćem o mreži 2013 minimalni pristupni paket usluga koji pruža upravitelj infrastrukture HŽ Infrastruktura d.o.o. uključuje sljedeće

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

U Izvyješću o mreži 2013 objavljena je osnovna cijena za minimalni pristupni paket usluga po vlak kilometru i to: za putnički prijevoz: 6,37 kn/vlkm+PDV i za teretni prijevoz: 15,58 kn/vlkm+PDV.

Osnovna cijena po vlak kilometru za lokomotivske vlakove u putničkom i teretnom prijevozu iznosila je 15,58 kn/vlkm+PDV.

Opisan je i način na koji se računaju ekvivalenti trase vlaka, parametri linija, duljina trase vlaka, osnovna cijena po vlak kilometru i na koji način se određuje koeficijent korekcije K.

Naknada za minimalni pristupni paket usluga izračunava se prema sljedećoj formuli:

$$C = (T + d_m + d_n) * \Sigma(L * I) * C_{vlkm} * K$$

gdje je:

C – pristojba za minimalni pristupni paket

T – ekvivalent trase vlaka

d<sub>m</sub> – dodatak za masu vlaka

d<sub>n</sub> – dodatak za korištenje nagibne tehnike

L – parametar linije  
 l – duljina trase vlaka (km)  
 Cvlkm – osnovna cijena (kn/vlkm)  
 K – koeficijent korekcije cijene

Agencija je temeljem gore navedene formule izračunala jediničnu cijenu za minimalni pristupni paket usluga po linijama i vrsti vlaka posebno u teretnom i putničkom prijevozu, što je prikazano u tablici 15. i 17.

**Tablica 15. Prikaz cijena trasa vlakova po linijama i vrsti vlaka u teretnom prijevozu**

Linija vlaka	L1		L2		L3		L4		L5		L6	
	kn/Vlkm	kn/Vlkm (Q > 1500t)	kn/Vlkm	kn/Vlkm (Q > 1500t)	kn/Vlkm	kn/Vlkm (Q > 1500t)	kn/Vlkm	kn/Vlkm (Q > 1500t)	kn/Vlkm	kn/Vlkm (Q > 1500t)	kn/Vlkm	kn/Vlkm (Q > 1500t)
T21	23,98	29,31	18,93	23,14	11,36	13,88	7,57	9,25	10,1	12,34	3,79	4,63
T22	18,65	23,98	14,72	18,93	8,83	11,36	5,89	7,57	7,85	10,1	2,94	3,79
T23	13,32	18,65	10,52	14,72	6,31	8,83	4,21	5,89	5,61	7,85	2,1	2,94
T24	8,17	13,5	6,45	10,66	3,87	6,39	2,58	4,26	3,44	5,68	1,29	2,13
T31	3,55		2,8		1,68		1,12		1,5		0,56	

Izvor: Izradio ARTZU na temelju podataka iz Izvješća o mreži 2013

U tablici 16. prikazani su ekvivalenti trase vlaka (od T21 do T31) koji su određeni s obzirom na masu vlaka na način da je prosječna masa vlaka pojedine grupacije dovedena u odnos s prosječnom masom svih vlakova u teretnom prometu.

**Tablica 16. Prikaz ekvivalenata trase vlakova u teretnom prometu**

Ekvivalent trase vlaka u teretnom prometu	
T21	Vlak s pojedinačnim vagonima, vlak s jedinstvenim teretom, vlak kombiniranog prometa, ekspresni, brzi, izravni, maršrutni
T22	dionički
T23	sabirni, kružni, industrijski
T24	vlakovi s praznim vagonima
T31	lokomotivski vlak

Izvor: Izvješće o mreži 2013.

**Tablica 17. Prikaz cijena trasa vlakova po linijama i vrsti vlaka u putničkom prijevozu**

Linija vlaka	L1		L2		L3		L4		L5		L6	
	kn/Vlkm	kn/Vlkm (nagibni)	kn/Vlkm	kn/Vlkm (nagibni)	kn/Vlkm	kn/Vlkm (nagibni)	kn/Vlkm	kn/Vlkm (nagibni)	kn/Vlkm	kn/Vlkm (nagibni)	kn/Vlkm	kn/Vlkm (nagibni)
T11	13,36	14,81	10,55	11,7	6,33	7,02	4,22	4,68	5,63	6,24	2,11	2,34
T12	12,35	13,8	9,75	10,89	5,85	6,54	3,9	4,36	5,2	5,81	1,95	2,18
T13	6,61	8,06	5,22	6,36	3,13	3,82	2,09	2,55	2,78	3,39	1,04	1,27
T14	10,31	11,76	8,14	9,29	4,88	5,57	3,26	3,71	4,34	4,95	1,63	1,86
T15	5,08	6,54	4,01	5,16	2,41	3,1	1,61	2,06	2,14	2,75	0,8	1,03
T31	3,55		2,8		1,68		1,12		1,5		0,56	

Izvor: Izradio ARTZU na temelju podataka iz Izvješća o mreži 2013

U tablici 18. prikazani su ekvivalenti trase vlaka (od T11 do T31) koji su određeni s obzirom na masu vlaka na način da je prosječna masa vlaka pojedine grupacije dovedena u odnos s prosječnom masom svih vlakova u putničkom prometu i s obzirom na rang vlaka.

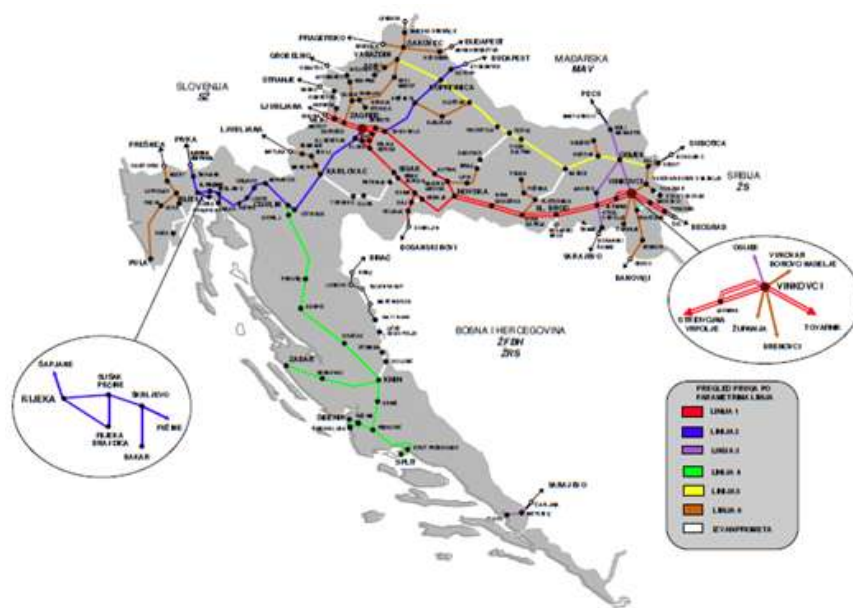
**Tablica 18. Prikaz ekvivalenata trase vlakova u putničkom prometu**

Ekvivalent trase vlaka u putničkom prometu	
T11	EuroCity, InterCity, Ekspresni, agencijski
T12	brzi, ubrzani
T13	putnički, pogranični
T14	prigradski
T15	prazne garniture
T31	lokomotivski vlak

Izvor: Izvješće o mreži 2013.

Osim ekvivalenata trase vlakova kod izračuna naknada za minimalni pristupni paket važnu ulogu u cijeni čine i parametri linije [L] koji su određeni integracijom tehničkih parametara, ekvivalenata rada linije i troškova. Elementi utječu na definiranje parametra linije te su temeljem istih dionice pruga smještene u 6 linija koje su prikazane na slici 11.

**Slika 11. Prikaz pruga po parametrima linija**



Izvor: Izvješće o mreži 2013.

Za teretni prijevoz upravitelj infrastrukture cijenu za minimalni pristupni paket usluga segmentira u 54 različite visine, što jasno pokazuje kompleksnost izračuna jediničnih cijena. Najviša cijena naknade za minimalni pristupni paket usluga u teretnome prijevozu bila je 23,98 kuna/vlak kilometar za vlakove mase do 1500 tona, odnosno 29,31 kuna/vlak kilometar za vlakove mase veće od 1500 tona. Navedene cijene odnose se na kategoriju vlakova T21 u kojoj se nalaze vlakovi s pojedinačnim vagonima, vlakovi s jedinstvenim teretom, vlakovi kombiniranog prometa, ekspresni, brzi, izravni i maršrutni vlakovi i to sve za liniju L1. Najniža cijena u teretnom prijevozu je u kategoriji T31 u kojoj se nalaze lokomotivski vlakovi na liniji L6 i iznosi 0,56 kuna/vlak kilometar.

U putničkom prijevozu ponuda se segmentira u 66 različite visine naknada. Najviša cijena naknade za minimalni pristupni paket usluga u putničkom prijevozu bila je 13,36 kuna/vlak

kilometar, odnosno 14,81 kuna/vlak kilometar za vlakove s nagibnom tehnikom. Navedene cijene odnose se na kategoriju vlakova T11 u kojoj se nalaze EuroCity, InterCity, ekspresni i agencijski vlakovi na liniji L1. Lokomotivske vožnje u putničkom prijevozu kao i u teretnom najpovoljnije su na liniji L6 i jednake su visine.

**Tablica 19. Prikaz ostvarenih vlkm u teretnom prijevozu po linijama**

Linija	Ukupno (vlkm)	%
L1	1.987.242	37,12%
L2	1.961.605	36,64%
L3	187.041	3,49%
L4	745.104	13,92%
L5	249.906	4,67%
L6	222.662	4,16%
<b>UKUPNO vlk/km</b>	<b>5.353.560</b>	<b>100%</b>

*Izvor: Izradio ARTZU na temelju podataka dobivenih od HŽ Infrastrukture d.o.o.*

**Tablica 20. Prikaz naknada za minimalni paket usluga u teretnom prijevozu**

Linija	Ukupno (kn)	%
L1	37.516.206	50,48%
L2	28.008.169	37,68%
L3	1.585.198	2,13%
L4	4.618.639	6,21%
L5	2.053.207	2,76%
L6	544.530	0,73%
<b>UKUPNO naknada</b>	<b>74.325.948</b>	<b>100%</b>

*Izvor: Izradio ARTZU na temelju podataka dobivenih od HŽ Infrastrukture d.o.o.*

Iz tablice 19. vidljivo je kako se na liniji L1<sup>12</sup> u teretnom prijevozu ostvaruje najveći rad koji u ukupnome broju vlak kilometara sudjeluje s 37,12% dok linija L2 sudjeluje s 36,74% od ukupnog rada svih linija.

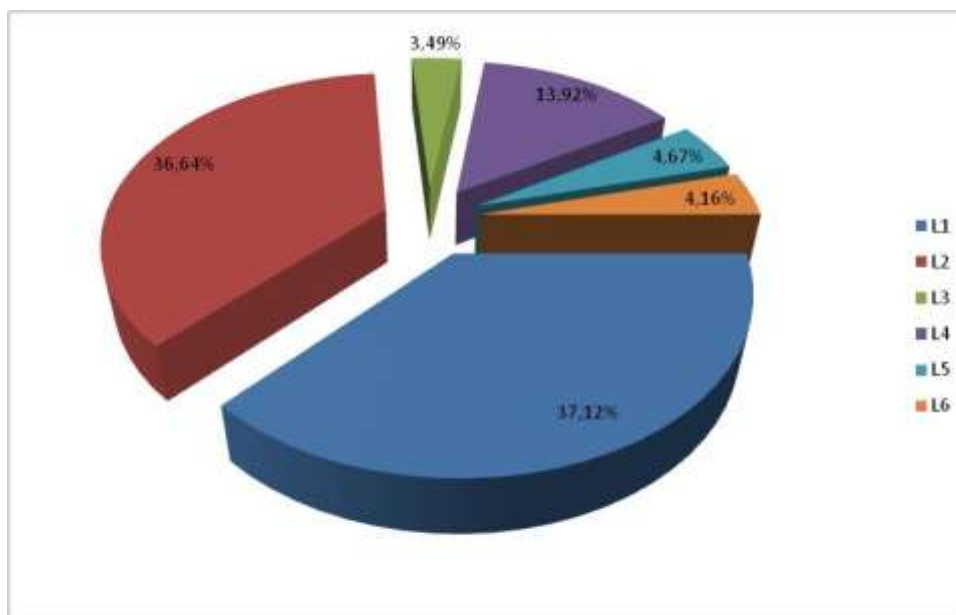
Slijedom navedenog zaključuje se da je glavnina teretnog prijevoza koncentrirana na linijama L1 i L2 koje u ukupnom radu teretnog prijevoza sudjeluju sa 73,76%.

Radi se o dvije linije koje uključuju trase vlakova koje su poznatije pod nazivima koridora, L1 pravac istok – zapad (Dobova – Tovarnik) ili takozvani X – ti koridor i linija L2 pravac sjever – jug (Botovo – Rijeka) ili takozvani Vb koridor. Linije s najvećim radom također zauzimaju vodeće mjesto u ukupnim prihodima u iznosu od 88,12% ukupnog iznosa naknade. U ukupnom iznosu obračunate naknade za sve realizirane trase vlakova, na svim linijama, L1 sudjeluje s 50,33%.

U promatranom periodu ostvaren je ukupan rad u teretnom prijevozu od 5.353.560 vlak kilometara za što je obračunata naknada u iznosu od ukupno 74.325.948 kuna.

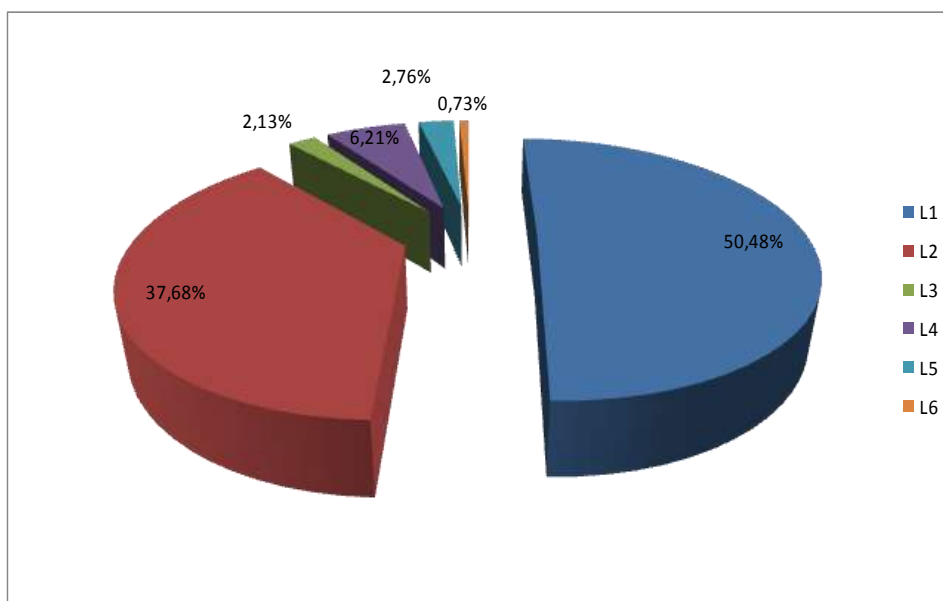
Slika 12. pokazuje da u radu linija podjednake udjele zauzima rad na linijama L1 i L2 zatim slijede linije L4, L5, L6 i L3 s najmanjim radom u usporedbi s ostalim linijama.

**Slika 12. Prikaz odnosa Vlk m po L-ovima u teretnom prijevozu**



<sup>12</sup> Linija L1 sadrži dionice pruga: M101, M102, M103, M104, M105, M401, M402, M403, M405, M406, M407, M408, M409, M410, R102, L211, L212

**Slika 13. Prikaz odnosa iznosa naknada po L-ovima u teretnom prijevozu**



Zanimljivija je situacija prikazana slikom 13. gdje je evidentno kako linija L1 zauzima prvu poziciju u obračunu naknada dok ju slijede linija L2, L4, L5, L3 i L6 kao linija s najmanjim prihodima.

**Tablica 21. Pregled ostvarenih vlak kilometara u putničkom prijevozu**

Linija	Ukupno (vlkm)	%
<b>L1</b>	6.377.626	37,48%
<b>L2</b>	2.891.090	16,99%
<b>L3</b>	725.259	4,26%
<b>L4</b>	1.538.642	9,04%
<b>L5</b>	1.735.828	10,20%
<b>L6</b>	3.747.716	22,02%
<b>UKUPNO vlk/km</b>	<b>17.016.160</b>	<b>100%</b>

*Izvor: Izradio ARTZU na temelju podataka dobivenih od HŽ Infrastruktured.o.o.*

**Tablica 22. Prikaz naknade prema ostvarenim vlak kilometrima za putnički prijevoz**

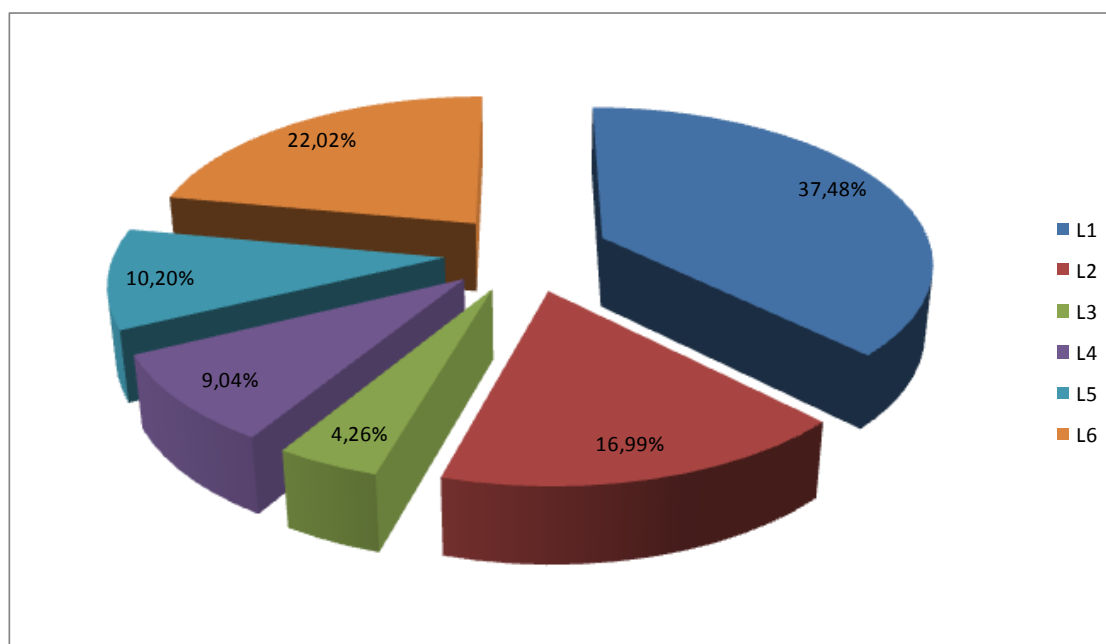
Linija	Ukupno (kn)	%
L1	55.560.649	59,71%
L2	19.614.643	21,08%
L3	2.335.877	2,51%
L4	4.701.684	5,05%
L5	6.506.008	6,99%
L6	4.338.409	4,66%
<b>UKUPNO naknada</b>	<b>93.057.271</b>	<b>100%</b>

Izvor: Izradio ARTZU na temelju podataka dobivenih od HŽ Infrastrukture d.o.o.

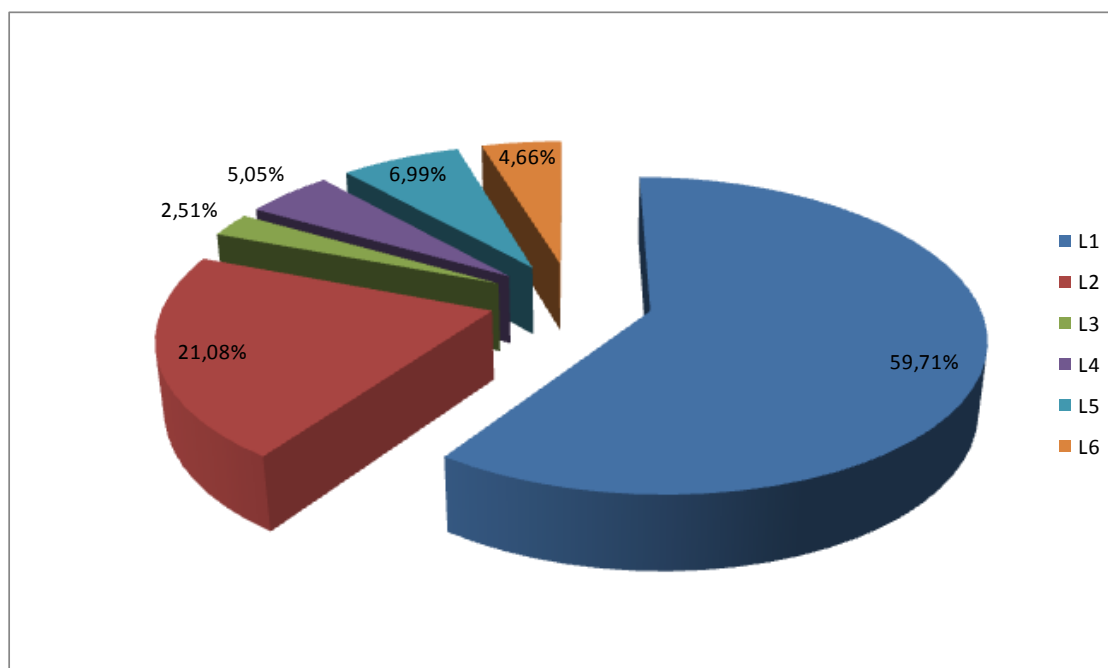
Iz tablice 22. je evidentno kako linija L1 bilježi najveći rad u vlak kilometrima u promatranom periodu. U odnosu na ukupan ostvareni rad po svim linijama, linija L1 ostvaruje 37,48% ukupnog rada u putničkom prijevozu. Linija L1 u financijskome smislu također zauzima najviše mjesto i sudjeluje u ukupnim prihodima u visini 59,71%. Slijedeća po radu je linija L6 s udjelom rada od 22,02% u vlak kilometrima od ukupnog ostvarenog rada, a u financijskom kontekstu prihoduje svega 4,66% od ukupne visine naknade za minimalni pristupni paket usluga.

Promatrani period u putničkome prijevozu završio je s ukupno 17.016.160 vlak kilometara na svim linijama i za sve vrste vlakova za koji je obračunato ukupno 93.057.271 kuna.

**Slika 14. Prikaz odnosa Vlkkm po L-ovima u putničkom prijevozu**



**Slika 15. Prikaz naknada za minimalni paket usluga po L-ovima u putničkom prijevozu**



**Tablica 23. Prikaz ukupno ostvarenih vlkm i fakturiranih naknada za minimalni pristupni paket usluga**

	Vlkm	Naknada (kn)
<b>Teretni prijevoz</b>	5.353.560	74.325.948
	23,93%	44,40%
<b>Putnički prijevoz</b>	17.016.160	93.057.271
	76,07%	55,60%
<b>Ukupno</b>	<b>22.369.721</b>	<b>167.383.219</b>

**Tablica 24. Prikaz prosječne naknade za minimalni pristupni paket usluga<sup>13</sup>**

Teretni prijevoz	Putnički prijevoz
Prosječna pristojba	Prosječna pristojba
13,88 kn/Vlkm	5,47 kn/Vlkm
1,83 €/Vlkm	0,72 €/Vlkm

*Izvor: Izradio ARTZU na temelju podataka dobivenih od HŽ Infrastrukture d.o.o.*

U promatranom periodu ostvaren je ukupan rad oba prijevoznika od 22.369.721 vlak kilometara za koji je obračunato ukupno 167.383.219 kuna.

U ukupnom radu u vlak kilometrima teretni prijevoznik sudjeluje s 23,93%, a putnički prijevoznik s 76,07% vlak kilometara.

<sup>13</sup> Prosječna pristojba izračunata je kao odnos ukupne naknade za minimalni pristupni paket usluga i ostvarenih vlak kilometara



Što se tiče naplate istog rada u vlak kilometrima, teretni prijevoznik sudjeluje s 44,4% u ukupnom trošku za minimalni paket usluga dok trošak putničkog prijevoznika iznosi 55,6%. Iz ukupne sume naknada za minimalni paket usluga i ostvarenog rada izračunata je prosječna cijena vlak kilometra za teretni i putnički prijevoz koja je viša u teretnom prijevozu i iznosi 13,88 kn/Vlkm dok ista usluga u prosjeku stoji 5,47 kn/Vlkm za putnički prijevoz. Navedene cijene nisu točno mjerilo trase vlaka jer su uprosječene za sve trase na svim linijama za sve vrste vlakova, detaljne cijene po trasama i vrsti vlaka, za svaku vrstu prijevoza prikazuju tablice 15. i 17.

Sukladno tada važećem Zakonu o željeznici visina naknade ne određuje se administrativnim putem nego naknadu autonomno određuje i naplaćuje upravitelj infrastrukture, što je temeljni princip kada su u pitanju naknade za pristup željezničkoj infrastrukturi.

Zakon o željeznici koji se primjenjivao do 23. srpnja 2013. godine za donošenje koeficijenta K nije poznavao upotrebu ovog koeficijenta kao ovlast Vlade Republike Hrvatske što je kasnije izmijenjeno novim zakonom.

Primjena umanjujućeg koeficijenta koja se odnosi na sve željezničke prijevoznike nije diskriminatorska. Na temelju činjenice da se usvajanjem koeficijenta umanjuje visina naknade ista predstavlja okolnost umanjena troškova za prijevoznike što stimulira potencijalno povećanje prometa. Agencija naglašava kako treba imati na umu činjenicu da svaka buduća promjena koeficijenta korekcije cijene K treba biti pravovremena kako bi subjekti mogli planirati troškove.

Međutim, ostaje dvojba u pogledu načelne primjenjivosti modela za izračun pristojbe koji ne bi bio u cijelosti u nadležnosti Upravitelja infrastrukture. Princip funkcioniranja tržišta željezničkih usluga kakav proizlazi iz europskog zakonodavstva i pravne prakse je neovisnost upravitelja infrastrukture kod određivanja pristojbe pri čemu se vlasnik, država, može pojaviti kao zakonodavac koji propisuje postupanje upravitelja infrastrukture.

Na sjednici uprave HŽ Infrastrukture d.o.o. održanoj dana 6. prosinca 2012. godine donijeta je odluka o I. izmjenama i dopunama Izvješća o mreži 2013 RH o visini koeficijenta korekcije cijene (K) za vozni red 2012/13 na iznos 0,6 na temelju odluke vlasnika željezničke infrastrukture.

Predmetna Odluka donijeta je godinu dana nakon objave Izvješća o mreži 2013. temeljem kojeg se predaju zahtjevi za dodjelom infrastrukturnog kapaciteta i definira VR 2012/2013. što dovodi u pitanje transparentnost i predvidivost visine naknade.

### **3.2.1.2. Prikaz naknade za korištenje garažnih kolosijeka**

Prema Izvješću o mreži upravitelj infrastrukture naplaćuje naknadu za korištenje kolosijeka za garažiranje voznog parka prema sljedećim uvjetima:

Pristojba za korištenje kolosijeka za garažiranje izračunava se prema sljedećoj formuli:

$$C = \sum(n_{voz} \cdot l_{voz}) \cdot C_g \cdot t$$

Gdje je:

C - pristojba za korištenje kolosijeka za garažiranje

$n_{voz}$  - broj vozila

$l_{voz}$  - duljina vozila u metrima

$C_g$  - osnovna cijena korištenja kolosijeka za garažiranje po duljinskom metru po satu

t - broj sati korištenja kolosijeka za garažiranje

Za korištenje usluge garažiranja voznog parka upravitelj infrastrukture dostavio je podatke za ukupan broj garažiranih vozila te fakturiranu visinu naknade. Iz dostavljenih podataka je vidljivo kako je upravitelj infrastrukture naknadu naplatio samo za stajanje vozila na sporednim kolosijecima.

Ukupno za uslugu garažiranja vozila upravitelj infrastrukture obračunao je za oba prijevoznika iznos od 1.000.398 kuna.

**Tablica 25. Prikaz naknada za garažiranje**

<b>Uk. broj vozila</b>	<b>Ukupna visina naknade [kn]</b>
<b>477.010</b>	<b>1.000.398</b>

*Izvor: Izradio ARTZU na temelju podataka dobivenih od HŽ Infrastrukture d.o.o.*

### **3.2.1.3. Prikaz naknade za korištenje vagonskih vaga**

Na željezničkoj infrastrukturi nalaze se 24 objekta u kojima se nudi usluga korištenja vagonskih vaga.

Naknada za korištenje vagonске vage obračunava se po vagonu i iznosi 43,00 kn u koju nije uključena naknada za manevriranje kod vaganja i vaganje.

Na temelju dostavljenih podataka o broju izvaganih vagona od strane upravitelja infrastrukture ARTZU je izradio tablicu 25. iz koje je vidljivo koliko je korištena usluga vagonskih vaga prema svim uslužnim objektima, odnosno svim kolodvorima gdje se uslužni objekt nalazi.

Za uslugu korištenja vagonске vage te na temelju dostavljenih podataka i cijene koja je objavljena u Izviješću o mreži 2013 za uslugu korištenja vagonске vage izračunata je ukupna naknada u iznosu od 612.320 kuna.

**Tablica 26. Prikaz korištenja usluge vagonске vage  
prema uslužnome mjestu**

<b>Kolodvor</b>	<b>Udio rada u ukupnom radu</b>
Ogulin	15,01%
Zagreb Ranžirni kolodovor	14,71%
Slavonski Brod	14,59%
Rijeka Park	11,69%
Koprivnica	7,26%
Karlovac	6,43%
Slatina	5,18%
Sisak	4,98%
Novska	4,89%
Osijek	4,45%
Zadar	2,65%
Beli Manastir	2,43%
Belišće	1,21%
Knin	1,10%
Zagreb Zapadni kolodovor	0,99%
Zabok	0,74%
Vinkovci	0,60%
Čakovec	0,54%
Pula	0,39%
Solin Luka	0,13%
Dugo Selo	0,02%
Kaštel Sućurac	0,02%
Križevci	0,00%
Pazin	0,00%
<b>Ukupno</b>	<b>100,00%</b>

*Izvor: Izradio ARTZU na temelju podataka dobivenih od HŽ Infrastrukture d.o.o.*

Tablica 25. jasno pokazuje rad i odstupanja u broju korištenja usluge vagonске vage, te se postavlja pitanje potrebe ponude svih vaga u RH. Upravitelj infrastrukture kao operator uslužnog objekta treba voditi evidencije o troškovima održavanja vagonских vaga i ukupnog troška korištenja objekta te na temelju istoga u koordinaciji s korisnicima usluga doći do najboljeg rješenja između potreba i troškova za vagonске vage. Bitno je za napomenuti kako je upravitelj infrastrukture za VR 2014/2015 smanjio ponudu vagonских vaga za ukupno 6 vaga.

### 3.2.2. Prikaz naknade od dodatnih usluga

Visina naknada od dodatnih usluga koje pruža HŽ Infrastruktura d.o.o. određuje se na osnovu troškova nastalih pri pružanju tih usluga. Naknade za korištenje dodatnih usluga primjenjuju se na nediskriminirajući način za sve željezničke prijevoznike. Dodatne usluge koje pruža i obračunava HŽ Infrastruktura d.o.o. jesu isporuka električne energije potrebne za vuču vlakova te usluga formiranja i rasformiranja vlaka.

#### 3.2.2.1. Prikaz naknade za isporuku električne energije potrebne za vuču vlakova

Upravitelj infrastrukture naknadu za električnu energiju potrebnu za vuču vlakova prema Izvješću o mreži 2013 preračunava na sljedeći način:

Pristojba za isporučenu električnu energiju potrebnu za vuču vlaka izračunava se prema sljedećoj formuli:

$$C_{ev} = C_{brtkm} \square BRTKM_{vlaka}$$

Gdje je:

$C_{ev}$  - pristojba za isporučenu električnu energiju za vuču vlaka

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

$BRTKM_{vlaka}$  - brutotonski kilometri vlaka

U promatranome periodu upravitelj infrastrukture prijevoznicima je za ostvarene brutotonske kilometre preračunao naknadu za električnu energiju potrebnu za vuču vlakova (a koju je njemu zaračunao distributer električne energije) sukladno objavljenoj metodologiji u IoM 2013.

U sljedećem tabličnom prikazu dan je prikaz ostvarenih brutotonskih kilometara prema prijevozniku i naplaćene (preračunate) naknade za električnu energiju potrebnu za vuču vlakova.

**Tablica 27. Prikaz brtkm i naknada za električnu energiju potrebnu za vuču vlakova**

	<b>Brtkm</b>	<b>Iznos (kn)</b>
<b>Teretni prijevoz</b>	2.989.730.811	28.695.687
	66,47%	49,19%
<b>Putnički prijevoz</b>	1.508.093.706	29.639.593
	33,53%	50,81%
<b>Ukupno</b>	<b>4.497.824.517</b>	<b>58.335.279</b>

*Izvor: Izradio ARTZU na temelju podataka dobivenih od HŽ Infrastrukture*

Za razliku od rada u vlak kilometrima, koji su osnovna vrijednost za izračun naknade za minimalni paket usluga, u kojemu putnički prijevoz ima veći broj kilometara, kod naplate električne energije za vuču vlakova koja je izražena u brutotonskim kilometrima teretni prijevoznik obavlja veći rad. Ipak, HŽ infrastruktura d.o.o. je teretnom prijevozniku preračunala 49,19% naknade za električnu energiju, a putničkom prijevozniku 50,81% naknade. To je iz razloga što je preračun naknade za električnu energiju potrebnu za vuču vlakova nešto složeniji u usporedbi s izračunom naknade za minimalni pristupni paket usluga.

Usporedbom cijena po kategorijama vlakova vidljivo je kako teretni prijevoznik naknadu za isporuku električne energije potrebne za vuču vlakova plaća prema unaprijed definiranoj cijeni koja je jednaka za sve vlakove dok kod putničkog prijevoza postoje četiri različite visine naknada za električnu energiju potrebnu za vuču vlakova koje ovise o vrsti vlaka, a svrstane su prema kategoriji vlaka.

Iz tablice 26. je vidljivo da je ostvaren ukupni rad u iznosu od 4.497.824.517 brutotonskih kilometara za koje je obračunata ukupna naknada za električnu energiju potrebnu za vuču vlakova u iznosu od 58.335.279 kuna. U teretnome prijevozu ostvareno je 2.989.730.811 brutotonskih kilometara, a u putničkome 1.508.093.706, za što je teretnome prijevozniku obračunato 28.695.687 kn naknade dok je putničkome obračunato 29.639.592 kn naknade. Tako preračunati iznosi ukupno su niži od ukupnog iznosa koji je distributer električne energije obračunao upravitelju infrastrukture što je generiralo razliku u odnosu na stvarno dospjela potraživanja distributera električne energije. Razlika nastaje zbog preračuna prema modelu<sup>14</sup> za električnu energiju koji služi za preračun električne energije na temelju brutotonskih kilometara. Modelom se ne može preračunati stvarna potrošnja električne energije za vuču vlakova zbog razlika u preračunu koji prema formuli generira odstupanja zbog varijabilnih dijelova modela. Zbog navedenog upravitelj infrastrukture predvidio je dva puta godišnje raditi usklađivanje fakturiranih iznosa prijevoznicima za utrošenu električnu energiju potrebnu za vuču vlakova s iznosom računa dospjelim od distributera električne energije. Navedena usklađenja prikazana su u slijedećem tabličnom prikazu.

**Tablica 28. Prikaz preračunate visine naknade za vuču vlakova i dostavljenih računa operatera električne energije**

VR 2012/2013	Teretni prijevoz	Putnički prijevoz	HEP - računi
	Naknada za el.en. potrebnu za vuču vlakova		HEP
	13.563.878	13.864.808	Razlika HEP-Inf.
	49,45%	50,55%	9.918.713
	<b>Ukupno XII - V</b>	<b>27.428.686</b>	<b>37.347.399</b>
Preračunati iznos	4.904.946	5.013.768	
	15.131.809	15.774.784	Razlika HEP-Inf.
	48,96%	51,04%	6.885.299
	<b>Ukupno VI - XII</b>	<b>30.906.593</b>	<b>37.791.892</b>
Preračunati iznos	3.371.029	3.514.270	Godišnja razlika
<b>UKUPNO</b>	<b>28.695.687</b>	<b>29.639.592</b>	16.804.012
<b>SUMA</b>		<b>58.335.279</b>	<b>75.139.291</b>

Izvor: Izradio ARTZU na temelju podataka dobivenih od HŽ Infrastrukture d.o.o.

Usporedbom iznosa ukupno dospjelih računa distributera električnom energijom i iznosima koji upravitelj infrastrukture preračunava prijevoznicima dobije se razlika od 16.804.012 kuna. Navedeni iznos stvara razliku od 22,28% ukupnog preračunatog iznosa, što je iznimno visoko te su zatražena dodatna pojašnjenja od upravitelja infrastrukture.

Upravitelj infrastrukture naveo je kako je razlika rezultat obračuna električne energije potrebne za vuču vlakova koja se na brdskim prugama od Rijeke do Moravica i od Rijeke do Šapjane obračunavala prema uvjetima i cijenama za nizinske pruge. Navedene dionice pruga su teške za eksploataciju vučnih vozila, s usponima većim od 10 %, na kojima je potrošnja električne energije veća od potrošnje na nizinskim prugama i zbog toga je nastala navedena

<sup>14</sup> Model naplate isporučene električne energije za vuču vlakova, HŽ Infrastruktura d.o.o., ZAGREB, prosinac 2010.

razlika. Također je upravitelj u promatranom razdoblju radio na poboljšanju modela za naplatu električne energije potrebne za vuču vlakova.

**Tablica 29. Prikaz rada prijevoznika u brtkm u vrijeme visoke i u vrijeme niske tarife**

	Brtkm za vrijeme VT	Brtkm za vrijeme NT
<b>Teretni prijevoz</b>	1.542.420.570	1.447.310.241
	51,59%	48,41%
<b>Putnički prijevoz</b>	1.080.684.744	427.408.963
	71,66%	28,34%
<b>Ukupno</b>	<b>4.497.824.517</b>	

*Izvor: Izradio ARTZU na temelju podataka dobivenih od HŽ Infrastrukture d.o.o.*

Ukupno ostvareni brutotonski kilometri oba prijevoznika su 4.497.824.517 kada usporedimo rad po prijevoznicima u vrijeme visoke i niske tarife evidentno je kako najveći rad obavlja teretni prijevoznik u vrijeme visoke tarife. Ako usporedimo rad svakog od prijevoznika, putnički prijevoznik glavninu rada obavlja u vrijeme visoke tarife dok teretni prijevoznik približno podjednaki rad obavlja u vrijeme visoke i niske tarife. Ukoliko se usporede podaci iz tablica 26. i 27. vidljivo je kako za rad od 66% teretni prijevoznik plaća približno istu naknadu za električnu energiju kao i putnički prijevoznik za rad od 33,53%.

Tijekom 2013. godine, odnosno u toku Voznog reda 2012/13 nisu mijenjani uvjeti i načini preračuna električne energije potrebne za vuču vlakova, već su objavljeni uvjeti u novome Izvješću o mreži za naredni vozni red koji se razlikuju od uvjeta iz prethodnog voznog reda. Nadalje je nedvojbena činjenica izvjesnog nedostatka pravnog okvira i specifičnosti uvjeta pod kojima se ova željeznička usluga isporučuje. Postojeći sustav obračuna električne energije za vuču vlakova ne daje odgovor na sva pitanja te će ga upravitelj infrastrukture u budućnosti dalje razvijati i prilagođavati tehnološkom razvoju. Upravitelj infrastrukture radi na poboljšanju elektroenergetskog sustava kako bi u budućnosti mogao prihvatiti električnu energiju proizvedenu na vučnim vozilima, što trenutno nije slučaj zbog tehnoloških nedostataka elektroenergetskog sustava i spremnosti opskrbljivača električnom energijom da prihvati takvu energiju. Postojeći sustav u cijelosti ne odražava mogućnost potpune individualizacije potrošnje električne energije za vuču vlakova kao i evidentiranje električne energije proizvedene na vučnim vozilima, ali to čini u znatnoj mjeri.

### 3.2.2.2. Prikaz naknada za formiranje i rasformiranje vlaka

Naknada za uslugu formiranja i rasformiranja vlaka u teretnom i putničkom prometu obračunava se prema broju obavljenih usluga i njihovoj osnovnoj cijeni + PDV.

Upravitelj infrastrukture prijevoznicima je mjesečno obračunavao usluge za formiranje i rasformiranje te promjenu sastava vlaka na temelju broja radnji koje su im pružene.

U tablici 29. prikazan je broj svih usluga prema prijevoznicima kao i ukupna zaračunata naknada fakturirana prijevoznicima za pojedinu uslugu iz promatranog segmenta. Usluge su sumirane i cjelovito prikazane zbog jednostavnosti prikaza gdje se vidi kako je u teretnome prijevozu upravitelj infrastrukture pružao veću količinu usluga koje ujedno i ukupno više naplaćuje.

**Tablica 30. Prikaz ukupnih iznosa naknada za usluge formiranja/rasformiranja vlaka, zakvačivanje/otkvačivanje lokomotive i promjene sastava vlaka u međukolodvoru**

Usluga	Teretni prijevoz	Putnički prijevoz
Formiranje vlaka [vagona/garnitura]	346.921	136.045
Rasformiranje vlaka [vagona/garnitura]	333.655	137.904
Zakvačivanje lokomotive	25.559	40.758
Otkvačivanje lokomotive	26.616	40.294
Promjene sastava vlaka u međukolodvoru [vagona]	65.669	14.214
<b>Naknada za usluge</b>		
Iznos naknade za formiranje vlaka [kn]	10.785.774	4.671.985
Iznos naknade za rasformiranje vlaka [kn]	10.373.334	4.723.303
Iznos naknade za zakvačivanje lokomotive [kn]	504.023	797.986
Iznos naknade za otkvačivanje lokomotive [kn]	524.868	788.845
Iznos naknade za promjenu sastava u međukolodvoru [kn]	2.041.649	637.229
<b>Ukupno naplaćeno</b>	<b>24.229.648</b>	<b>11.619.348</b>

*Izvor: Izradio ARTZU na temelju podataka dobivenih od HŽ Infrastrukture d.o.o.*

U promatranom razdoblju ukupno je za usluge formiranja vlakova, rasformiranje vlakova, zakvačivanje lokomotiva, otkvačivanje lokomotiva i promjenu sastava vlaka fakturirano 35.896.865 kuna. Za navedene usluge veći iznos naplaćen je teretnom prijevozniku nego putničkom.

### 3.2.2.3. Prikaz željezničkih usluga i obračunatih naknada po prijevoznicima i prema pojedinim željezničkim uslugama

U nastavku su prikazane ukupno pružene željezničke usluge i ukupno obračunate naknade po prijevoznicima za Vozni red 2012/2013. Potrebno je napomenuti kako je Upravitelj infrastrukture usprkos svim obračunatim i fakturiranim naknadama od prijevoznika naplatio samo dio iznosa.

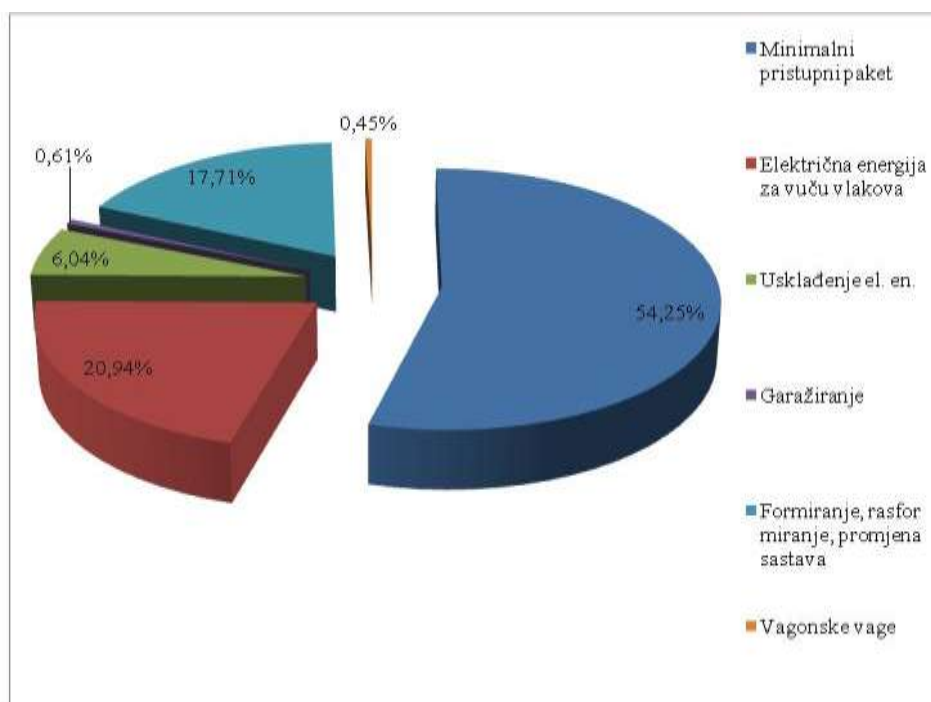
**Tablica 31. Prikaz ukupno pružene željezničke usluge i ukupno obračunate naknade**

		Teretni prijevoz	Putnički prijevoz
<b>Minimalni pristupni paket</b>	Vlkm	5.353.560	17.016.160
	<b>Naknada (kn)</b>	<b>74.325.948</b>	<b>93.057.271</b>
<b>Električna energija za vuču vlakova</b>	Brtkm	2.989.730.811	1.508.093.706
	<b>Naknada (kn)</b>	<b>28.695.687</b>	<b>29.639.593</b>
	Usklađenje (kn)	<b>8.275.975</b>	<b>8.528.037</b>
<b>Garažiranje</b>	Vozilo*sati	8.687.376	1.084.715
	<b>Naknada (kn)</b>	<b>833.988</b>	<b>166.410</b>
<b>Formiranje, rasformiranje, promjena sastava</b>	Broj usluga	799.678	369.427
	<b>Naknada (kn)</b>	<b>24.268.009</b>	<b>11.628.856</b>
<b>Vagonske vage</b>	Broj vagona	14.240	
	<b>Naknada (kn)</b>	<b>612.320</b>	
<b>Obračunato</b>		<b>137.011.927</b>	<b>143.020.167</b>
Ukupno obračunato naknada (kn)		<b>280.032.094</b>	
		48,93%	51,07%

*Izvor: Izradio ARTZU na temelju podataka dobivenih od HŽ Infrastrukture*

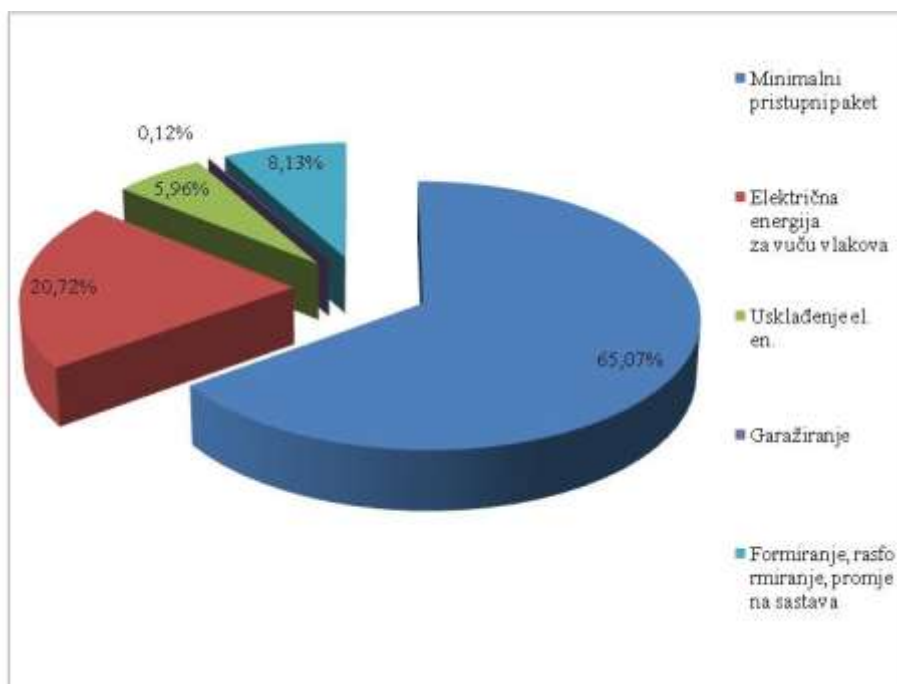


**Slika 16. Prikaz udjela naknada za teretni prijevoz**



Iz slike 16. vidljivo je kako teretni prijevoznik najviši iznos naknada plaća za minimalni pristupni paket usluga koji iznosi 54% od ukupnog obračunatog iznosa naknada za željezničke usluge, a valja napomenuti kako trošak električne energije za vuču vlakova u ukupnom iznosu sudjeluje s 27%.

**Slika 17. Prikaz udjela naknada za putnički prijevoz**



Iz slike 17. vidljivo je kako putnički prijevoznik najviši iznos naknada plaća za minimalni pristupni paket usluga koji iznosi 65% od ukupnog obračunatog iznosa naknada za željezničke usluge, a valja napomenuti kako trošak električne energije za vuču vlakova u ukupnom iznosu sudjeluje s 27% što je podjednako kao i kod teretnog prijevoznika.

### **3.2.3. Ocjena usklađenosti nacrtu Voznog reda 2013/2014 sa Zakonom o željeznici**

Agencija je 22. kolovoza 2013. godine pokrenula postupak po službenoj dužnosti radi provjere usklađenosti izrade nacrtu Voznog reda 2013/2014 sa Zakonom o željeznici (NN 94/13, 148/13). Naime, 23. srpnja 2013. godine je na snagu stupio novi Zakon o željeznici koji je donio određene promjene vezano za postupak izrade voznog reda, odnosno njegovo javno objavljivanje. Prema članku 43. Zakona o željeznici (NN 94/13, 148/13) upravitelj infrastrukture je obavezan s nacrtom Voznog reda upoznati sve zainteresirane stranke i tražiti njihovo pisano očitovanje. Upravitelj infrastrukture je podnositeljima zahtjeva obavezan dostaviti nacrt Voznog reda, a ostale zainteresirane stranke putem službenih mrežnih stranica pozvati da obave uvid u nacrt voznog reda. Rok za dostavu očitovanja na nacrt Voznog reda je mjesec dana od dana objave poziva na mrežnim stranicama upravitelja infrastrukture. Obzirom na zakonom propisani rok i na obvezu javnog objavljivanja nacrtu, Agencija je predmetnim postupkom utvrđivala da li je upravitelj infrastrukture postupao u skladu s navedenim zakonskim odredbama.

Temeljem uvida u mrežne stranice upravitelja infrastrukture [www.hzinfra.hr](http://www.hzinfra.hr). utvrđeno je kako je nacrt Voznog reda objavljen bez istaknutog datuma objave, a rok za dostavu očitovanja na nacrt Voznog reda određen je do 22. kolovoza 2013. godine. Obzirom da se temeljem navedenog nije moglo utvrditi da li je poštivan rok od mjesec dana za uvid u nacrt voznog reda, Agencija je uputila upit upravitelju infrastrukture i željezničkim prijevoznicima. Na upit Agencije upravitelj infrastrukture se očitovao i dostavio dokaze o slanju nacrtu Voznog reda prijevoznicima i zainteresiranim tijelima 5. srpnja 2013. godine u kojemu dopisu je ostavljen rok za dostavu očitovanja do 23. kolovoza 2013. godine. Upravitelj infrastrukture je dostavio i izvod iz informatičkog sustava iz kojega je vidljivo kako je 12. kolovoza 2013. godine u 8:08:21 objavljen nacrt Voznog reda na mrežnim stranicama. Također, se očitovao kako do 23. kolovoza 2013. godine nije zaprimio očitovanja podnositelja zahtjeva za infrastrukturnim kapacitetom.

Na upit Agencije željeznički prijevoznik HŽ Putnički prijevoz d.o.o. očitovao se kako mu je nacrt Voznog reda dostavljen dana 8. srpnja 2013. godine u elektronskom obliku i pisanim putem te da je na predmetni nacrt dostavio svoje očitovanje. Željeznički prijevoznik HŽ Cargo d.o.o. d.o.o. se o predmetnom očitovao kako mu je nacrt Voznog reda dostavljen tijekom mjeseca srpnja. Primjedbe koje je dostavio s upraviteljem infrastrukture usuglasio je dana 30. kolovoza 2013. godine.

HŽ Infrastruktura d.o.o. se povodom novog upita Agencije vezano za usklađenost roka za očitovanje sa Zakonom o željeznici očitovala kako su u skladu s Izvješćem o mreži 2014 poštivali rokove za izradu i dostavu nacrtu Voznog reda te da je sukladno članku 41. stavak 4. Zakona o željeznici dostavio nacrt Voznog reda prijevoznicima 5. srpnja 2013. godine s predviđenim rokom za dostavu očitovanja do 23. kolovoza 2013. godine.

Upravitelj infrastrukture također je naveo kako je u međuvremenu na snagu stupio novi Zakon o željeznici koji po prvi puta predviđa isticanje nacrtu Voznog reda na mrežnim stranicama prema članku 43. stavku 5. što je učinjeno 12. kolovoza 2013. godine s predviđenim rokom za dostavu očitovanja do 22. kolovoza 2013. godine kako bi se uskladili s rokom koji je dopisom od 5. srpnja 2013. godine dostavljen podnositeljima zahtjeva za

infrastrukturnim kapacitetom. U slučaju dosljednog poštivanja članka 43. stavak 5. novog Zakona o željeznici rok za dostavu očitovanja morao bi se mijenjati na 13. rujna 2013. godine što je moglo uzrokovati tehničke probleme pri izradi Voznog reda 2013/2014. Zbog navedenog upravitelj infrastrukture nije mijenjao prvotno određene rokove koji su bili u skladu s tada važećim Zakonom o željeznici (NN 123/03, 30/04, 153/05, 79/07, 120/08, 75/09) i Izvješćem o mreži 2014. Podnositelji zahtjeva su za očitovanje na nacrt imali rok dulji od mjesec dana, a jedino zainteresirane strane imale su kraći rok, navodi upravitelj infrastrukture.

Slijedom navedenog Agencija je utvrdila kako na mrežnim stranicama upravitelja infrastrukture nije objavljen datum objave nacrta Voznog reda 2013/2014 što je preduvjet za utvrđivanje poštivanja roka od mjesec dana iz članka 43. stavka 5. Zakona o željeznici za dostavu očitovanja. Međutim, temeljem očitovanja i dokaza koje je dostavio upravitelj infrastrukture taj je datum utvrđen (12. kolovoza 2013.). Upravitelj je podnositeljima zahtjeva za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta dana 5. srpnja 2013. poslao pisanim putem predmetni nacrt te im je dao rok za dostavu očitovanja dulji od mjesec dana. Objava nacrta Voznog reda na mrežnim stranicama upravitelja izvršena je kasnije, što je i opravdano obzirom da je tek Zakon o željeznici koji je stupio na snagu 23. srpnja 2013. godine po prvi put propisao takvu obvezu upravitelju infrastrukture. Rok koji je ostavljen za dostavu očitovanja na nacrt voznog reda prilikom njegove objave na mrežnim stranicama je kraći od propisanih mjesec dana, ali isti je imao utjecaja samo na zainteresirane strane koje nemaju izravnog utjecaja na izradu voznog reda. Podnositelji zahtjeva za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta su imali dovoljno vremena za dostavu očitovanja, odnosno više od mjesec dana. Kako je izrada Voznog reda 2013/2014 započela u režimu jednog Zakona o željeznici (NN 123/03, 30/04, 153/05, 79/07, 120/08, 75/09) te je tijekom njegove izrade stupio na snagu novi Zakon o željeznici navedeno pitanje je trebalo biti riješeno u prijelaznim i završnim odredbama novog Zakona kako se na jedan jedinstveni postupak kao što je izrada Voznog reda ne bi primjenjivala neusklađena pravna pravila, ali za isto nije odgovoran upravitelj infrastrukture. Kako isto nije učinjeno u praksi je došlo do određenog odstupanja, koje po mišljenju Agencije nije imalo nikakve štetne posljedice na prava sudionika postupka izrade Voznog reda 2013/2014, odnosno željezničke prijevoznike. Pored navedenog protiv nacrta Voznog reda Agencija nije zaprimila žalbu. Upravitelj infrastrukture navedene odredbe je dužan dosljedno poštovati prilikom sljedećih izrada nacrta Voznog reda.

Kako nisu postojale pravne pretpostavke za daljnje vođenje postupka Agencija je isti obustavila sukladno članku 46. stavak 5. Zakona o općem upravnom postupku.

### **3.2.4. Ocjena utjecaja Upute o postupku izrade i sklapanja Ugovora u HŽ Infrastrukturi d.o.o. na tržište željezničkih usluga**

Agencija za regulaciju tržišta željezničkih usluga pokrenula je 9. svibnja 2013. godine postupak po službenoj dužnosti radi analize utjecaja „Upute o izradi i sklapanju ugovora u HŽ Infrastrukturi d.o.o. na tržište željezničkih usluga“. Predmetna Uputa objavljena je u Službenom vjesniku dana 15. travnja 2013. godine.

Cilj postupka bio je utvrditi način primjene Upute na ugovore o pristupu na željezničku infrastrukturu, utjecaj Upute na sustav sklapanja ugovora o pristupu kako je on propisan Zakonom o željeznici, te utjecaj Upute na proceduru utvrđenu zakonom i postupanjem u praksi. Svrha ovog postupka bila je u smislu čl. 6. Zakona o ARTZU, analiza i praćenje stanja konkurentnosti na tržištu željezničkih usluga, te nadzor nad tržištem radi uočavanja i otklanjanja smetnji, zapreka, poteškoća uključujući i nezakonitosti kojim se otežava funkcioniranje tržišta. Sklapanje ugovora o pristupu predstavlja realizaciju svih prava koja se

priznaju željezničkim prijevoznicima na tržištu te je procedura njegova sklapanja od posebne važnosti.

Budući da u Uputi o postupku izrade i sklapanja ugovora u HŽ Infrastrukturi d.o.o. nisu nađeni elementi koji negativno utječu na tržište željezničkih usluga, koji remete sustav sklapanja ugovora o pristupu kako je on uređen zakonom, niti su nađeni elementi diskriminacije postupak je obustavljen.

### **3.2.5. Analiza Odluke o I. Izmjenama i dopunama Izvješća o mreži 2014**

Agencija za regulaciju tržišta željezničkih usluga pokrenula je postupak po službenoj dužnosti temeljem članka 6. i 7. Zakona o ARTZU radi analize Odluke Uprave HŽ Infrastrukture d.o.o. o I. Izmjenama i dopunama Izvješća o mreži 2014. Predmetne izmjene i dopune donesene su u izvršenju Rješenja Agencije donesenog povodom žalbi željezničkih prijevoznika. Naime, u žalbenom postupku po žalbama HŽ Putničkog prijevoza d.o.o. i HŽ Carga d.o.o. donijeto je Rješenje Klasa: UP/II-034-02/12-01/11, Urbroj: 347-01/13-22 od 27. ožujka 2013. godine kojim su poništene pojedine odredbe Izvješća o mreži 2014. te je naloženo Upravitelju infrastrukture da izvrši određene izmjene.

Na temelju provedenog postupka i analize Odluke o I. izmjenama i dopunama Izvješća o mreži 2014. Agencija je donijela Rješenje kojim se poništava Odluka o I. Izmjenama i dopunama Izvješća o mreži 2014, broj: UI-76-3/13 od 23. svibnja 2013. godine upravitelja infrastrukture, HŽ Infrastruktura d.o.o. i to u dijelu članka III., točka 1. „Točka 1.4.3. Žalbeni postupak“, te se nalaže HŽ Infrastrukturi d.o.o. da u roku od 60 dana izmijeni Izvješće o mreži 2014. na način da izradi „Uputu o pravnom lijeku“ kao sastavni dio Izvješća o mreži koji će sadržavati informaciju da se protiv Izvješća o mreži može izjaviti žalba, kojem tijelu se može izjaviti, u kojem roku i na koji način, da dopuni Izvješće o mreži 2014. na način da isto sadrži sve informacije o zaštiti prava vezanih za primjenu Izvješća o mreži, na način kako su one propisane Zakonom o Agenciji za regulaciju tržišta željezničkih usluga i Zakonom o željeznici (mogućnost izjavljivanja žalbe, kojem tijelu se može izjaviti, u kojem roku i na koji način). Predmetnim Rješenjem se, također poništava Odluka o I. Izmjenama i dopunama Izvješća o mreži 2014, broj: UI-76-3/13 od 23. svibnja 2013. godine HŽ Infrastrukture d.o.o. u dijelu članka III., točke 4. i 5. „Točka 6.1.2. Pristup prugom do uslužnih objekata navedenih u točki 5.3.“ i „Točka 6.3.2. Pristup prugom do uslužnih objekata, te se nalaže HŽ Infrastrukturi d.o.o. da u roku od 60 dana izmijeni Izvješće o mreži 2014. na način da transparentno i predvidivo osigura ne kontradiktoran postupak naplate naknade za pristup prugom do uslužnih objekata.

HŽ Infrastruktura d.o.o. postupila je po predmetnom Rješenju i to Odlukom o II. Izmjenama i dopunama Izvješća o mreži 2014.

### **3.2.6. Regulatorni financijski izvještaji**

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

Podaci koji se pribavljaju od upravitelja infrastrukture, a imaju za cilj kontrolu strukture i sheme pristojbe, analizu stanja na tržištu željezničkih usluga kroz prihode i rashode upravitelja infrastrukture, te provjeru neovisnosti upravitelja infrastrukture, prikupljaju se u formi tzv. regulatornih financijskih izvještaja. Agencija je prethodno pripremila Upute za pripremu regulatornih financijskih izvještaja, u kojima je objašnjena metodologija i formiran upitnik s konkretnim traženjima. Regulatorni financijski izvještaji predaju se Agenciji u lipnju za prethodno razdoblje. Od HŽ Infrastrukture d.o.o. traženo je da dostavi podatke kojima raspolaže, te je dobila Račun dobiti i gubitka za 2013. g., Izvještaj o ukupnim troškovima za 2013. g., Izvještaj o troškovima održavanja željezničke infrastrukture i Izvještaj o troškovima regulacije prometa, te Izvještaj o sredstvima iz Državnog proračuna RH, u kojima su iskazani privremeni podaci, budući da su dostavljeni prije trenutka predaje konačnih financijskih izvještaja.

Analizom dobivenih podataka za 2013. godinu utvrđeno je kako je upravitelj infrastrukture u svom računovodstvenom sustavu implementirao sustav evidentiranja troškova prema uslugama kako to određuje Direktiva 91/440/EZ te iskazao u računu dobiti i gubitka odvojeno prihode od željezničkih usluga od ostalih prihoda koje ostvari upravitelj infrastrukture.

Prihodi od željezničkih usluga su prihodi od:

- minimalnog pristupnog paketa usluga,
- korištenja uslužnih objekata (koji sadržavaju prihode za garažiranje i vaganje),
- dodatnih usluga (koji sadržavaju prihode od usluge pratnje izvanrednih pošiljaka i formiranje, rasformiranje i promjena sastava vlaka), te
- pratećih usluga (prodaja karata).

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

Sredstva Državnog proračuna namijenjena za regulaciju prometa i održavanje željezničke infrastrukture ne smatraju se državnim potporama. U 2013. godini upravitelj infrastrukture bio je korisnik sredstava Državnog proračuna RH za održavanje željezničke infrastrukture i regulaciju prometa u iznosu od 515,8 milijuna kuna, što je 339 milijuna kuna manje nego u istom razdoblju 2012. godine kada su ta sredstva iznosila 855 milijuna kuna.

Zaključno može se istaknuti kako je HŽ Infrastruktura kao upravitelj infrastrukture prihvatila preporuke ovog regulatornog tijela koje je isto iskazivalo u periodu od 2009. godine, kada je započeo proces razdvajanja pa do 2012. godine u svojim godišnjim izvješćima, te je upravitelj infrastrukture prilagodio svoje računovodstvo u dijelu koji se tiče izdvajanja prihoda po svim željezničkim uslugama koje upravitelj pruža prema Izvješću o mreži.

### **3.3. Ostale aktivnosti ARTZU-a**

#### **3.3.1. Suradnja ARTZU s regulatornim tijelima drugih zemalja**

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

U području međudržavne suradnje tijekom 2013. godine ostvarena je trilateralna suradnja s Agencijom za reguliranje željezničkog sektora Republike Makedonije i Republike Srbije. Predstavници ARTZU-a organizirali su trilateralnu suradnju u smislu članka 57. Direktive 2012/34 u trajanju od dva dana i to 28. i 29. svibnja 2013.

Sudionici trilateralnog susreta sastali su se s predstavnicima Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture, na kojem su sudjelovali pomoćnik ministra i načelnik sektora za željeznicu, koji su predstavili aktivnosti Republike Hrvatske vezane za pristup EU.

Nakon toga uslijedio je sastanak s predstavnicima HŽ Infrastrukture d.o.o. na istu temu. Na tom sastanku razgovaralo se i o brojnim drugim pitanjima vezano uz investicije u infrastrukturu, povlačenje sredstava iz europskih fondova, planove za povećanje obujma prometa i drugim temama iz željezničkog sektora.

Drugi dan u prostorijama Agencije održane su prezentacije od strane viših savjetnica u Agenciji na temu novih zakona. Prezentirane su bitne izmjene Zakona i usklađenost s Direktivom. Razgovaralo se i o drugim pitanjima koja se otvaraju pred kolegama iz regije, kao što su metodologija obračuna naknade, metodologija obračuna električne energije i slično.

Dogovoreni su planovi za neke zajedničke aktivnosti vezane za članstvo u IRG Rail-u i Mreži regulatornih tijela pri EU te nastavak suradnje na području regulacije Jugoistočne Europe kroz neki oblik radne skupine.

Agencija za regulaciju tržišta željezničkih usluga aktivno je sudjelovala u radu Mreže europskih željezničkih regulatornih tijela (ENRRB – European Network of Rail Regulatory Bodies). Mreža je osnovana pod imenom Radna grupa regulatornih tijela na željezničkom tržištu pri Općoj upravi za energiju i transport Europske komisije, kao instrument suradnje regulatornih tijela država članica. ENRRB je savjetodavno tijelo Europske komisije, a sastaje se tri puta godišnje radi razmatranja pitanja i prakse iz nadležnosti regulacije tržišta željezničkih usluga, a radi usklađivanja principa odlučivanja u cijeloj Zajednici.

ARTZU sudjeluje u radu radnih grupa IRG Rail-a. Sudjelovanje u radu 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.

Nezavisna grupa regulatornih tijela u željeznici (IRG-Rail) je održala svoj godišnji sastanak 14. i 15. listopada u Yorku-u. Predstavници regulatornih tijela iz 21 zemlje, među kojima su bili i predstavnici ARTZU, okupili su se kako bi usvojili zajednička stajališta, revidirali rad IRG-Rail-a tijekom 2013. godine i utvrdili plan rada za sljedeću godinu.

Skupština je odobrila nekoliko zajedničkih stajališta među kojima i ono vezano za četvrti željeznički paket, koje je stajalište usmjereno na izmjene ovog zakonodavnog paketa iz srpnja ove godine. Harmonizirani principi naplate infrastrukturnih naknada su bili drugo područje rasprave. Utvrđeno je zajedničko stajalište vezano za koncept troškova koji su „direktno

nastali zbog prometovanja vlaka“. Vezano za legislativu koja se tiče teretnih koridora usvojena su stajališta koja se tiču nadzorne uloge regulatornih tijela. Na skupštini su prihvaćena i dva dokumenta o pitanjima nadzora tržišta, od kojih se jedan tiče unificiranih zahtjeva za izvještavanjem a drugi utvrđuje upute za prikupljanje i analizu podataka u IRG-Rail-ovom monitoring izvješću.

Agencija za regulaciju tržišta željezničkih usluga aktivno je prisustvovala konferenciji regulatornih tijela u organizaciji RNE-a u Beču dana 31. listopada 2013. godine. Konferenciji su prisustvovali predstavnici nacionalnih regulatornih željezničkih tijela članica Europske unije. Od strane RNE-a predstavljene su daljnje aktivnosti i razvoj područja djelovanja. Detaljno su predstavili novitete u operacijskim sustavima izrađenih i održavanih te unaprjeđenih od strane RNE-a i mogućnosti koje pružaju te su najavili daljnja unaprjeđenja istih.

Dana 19. srpnja 2013. godine održana je prezentacija Izvješća o politikama željezničkog sektora u Hrvatskoj u prostorijama Svjetske banke u Zagrebu. Uz predstavnike Agencije za regulaciju tržišta željezničkih usluga prezentaciji su prisustvovali i predstavnici Ministarstva financija, Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture, Ministarstva regionalnoga razvoja i fondova Europske unije, HŽ Carga d.o.o., HŽ Putničkog prijevoza d.o.o., HŽ Infrastrukture d.o.o., EU Delegacije, EBRD-a i Agencije za sigurnost željezničkog prometa. Izvješće o politikama željezničkog sektora u Hrvatskoj temelji se na dijagnozi sektora koju je tim Svjetske banke proveo između prosinca 2011. i rujna 2013. godine te Plana restrukturiranja HŽ-a usvojenog u lipnju 2012. godine. Predmetno Izvješće sadrži preporuke Vladi i željezničkim poduzećima s ciljem unapređenja hrvatskog željezničkog sustava, osobito vezano za strateške opcije, upravljanje sektorom, financiranje, rješenja za financijska i operativna poboljšanja HŽ poduzeća.

Vezano za ARTZU, Svjetska banka naglasila je u svom Izvješću potrebu za daljnjim jačanjem regulatornog tijela s ciljem unapređenja cjelokupnog željezničkog sustava.

U sklopu programa „Obrazovni petak“, kojeg HŽ Cargo d.o.o. organizira svaki tjedan radi edukacije svojih djelatnika, predstavnici ARTZU-a održali su stručno predavanje na temu liberalizacije tržišta željezničkih usluga. Tijekom navedenog predavanja razrađene su sljedeće teme: status, nadležnost i funkcija ARTZU-a, ekonomski aspekti tržišta željezničkih usluga, postupci nadzora tržišta, iskustva i praksa regulatornih tijela ostalih članica EU-e.

### **3.3.2. Jačanje administrativnih kapaciteta**

Obzirom da regulatorno tijelo razvija svoje administrativne kapacitete od osnivanja i nalazi se u četvrtoj godini rada, kadrovski je ekipirano u potrebnom sastavu a u stručnom smislu osposobljeno za obavljanje poslova iz nadležnosti. Međutim, radi se o materiji koja je predmetom stalnih promjena što izaziva potrebu za permanentno usavršavanje.

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 kontinuirano prati razvoj regulatornih aspekata u EU kroz sudjelovanje u radu međunarodnih regulatornih organizacija, sudjelovanjem na konferencijama i praćenjem literature iz regulatornog područja. Na taj način ARTZU definira zakonitosti i specifičnosti tržišta u RH, uočava razlike između tržišta RH i EU, prepoznaje najbolje prakse europskih regulatora te definira plan razvoja kompetencija. Pored toga zaposlenici ARTZU-a su i u 2013. godini radili na usavršavanju znanja stranih jezika.



## 4. SAŽETAK

Izvršajnu godinu karakterizira sljedeće:

- negativan trend pokazatelja rada u industriji kroz pad prometa,
- na tržištu željezničkih usluga i dalje posluju samo dva željeznička prijevoznika u 100% vlasništvu RH
- proces restrukturiranja koji je u izvjesnoj mjeri stvorio nedostatak kapaciteta industrije za razvoj tržišta željezničkih usluga kao i za apsorpciju rada regulatora kao posljedica,
- reforma pravnog okvira tržišta željezničkih usluga,
- institucionalna reforma Vlade RH kroz provođenje reformskih i drugih mjera fiskalne konsolidacije za razdoblje 2014. – 2016., mjera 9., Racionalizacija i spajanje agencija – pripajanje ARTZU-a HAKOM-u.

Rad regulatornog tijela u 2013. godini sažima se u sljedećim točkama:

Ljudski potencijali:

- ARTZU zapošljava 10 zaposlenika,
- daljnje usklađivanje nacionalnih propisa o regulaciji tržišta željezničkih usluga dovest će do povećanja nadležnosti regulatornog tijela.

Financijsko poslovanje:

- ARTZU je samostalni korisnik sredstava državnog proračuna što osigurava pretpostavke samostalnosti i neovisnosti u obavljanju propisane djelatnosti,
- rad ARTZU-a se financira iz državnog proračuna.

Tržište željezničkih usluga – pravni okvir:

- novi Zakon o željeznici (NN 94/13, 148/13) stupio je na snagu 23. srpnja 2013. godine,
- tijekom 2013. godine Agencija je bila uključena u radnu skupinu za izradu novog Zakona o regulaciji tržišta željezničkih usluga.

Pokazatelji ostvarenog prijevoza:

- broj prometovanih vlakova u putničkom prijevozu manji je za 3,34 % u odnosu na prethodnu godinu,
- broj prevezenih putnika manji je za 12,7% u odnosu na prethodnu godinu,
- broj prometovanih vlakova u teretnome prijevozu manji je za 8,03 % u odnosu na prethodnu godinu,
- količina prevezene robe manja je za 2% u odnosu na prethodnu godinu.

Aktivnost ARTZU-a:

- u godini za koju se podnosi izvješće i dalje nema značajnijih promjena vezano za izjavljivanje žalbi od strane željezničkih prijevoznika, odnosno taj broj je i dalje zanemariv,
- zbog neodgovarajućeg pravnog okvira mjere koje može koristiti regulator su ograničene što bi se trebalo promijeniti s novim zakonom o regulaciji,
- većina aktivnosti ARTZU- a se temelji na postupcima po službenoj dužnosti, tako se i u 2013. godini Agencija bavila:
  - praćenjem obračuna naknada za sve željezničke usluge,
  - analizom Izvješća o mreži 2014.,

- analizom načina i uvjeta za obračun električne energije potrebne za vuču vlakova,
- Zakonom o željeznici Agencija je određena kao tijelo odgovorno za provedbu Uredbe (EZ) br. 1371/2007 o pravima i obavezama putnika u željezničkom prijevozu, međutim da bi Agencija mogla postupati po istoj potrebne su izmijene zakonodavstva za što su napravljene pripreme u 2013. godini,
- krajem 2013. godine su započete aktivnosti za provođenje reformskih i drugih mjera fiskalne konsolidacije za razdoblje 2014. – 2016. VRH, mjera 9., Racionalizacija i spajanje agencija – pripajanje ARTZU-a HAKOM-u čime će se ustrojiti jedinstveno nacionalno regulatorno tijelo za regulaciju tržišta elektroničkih komunikacija, poštanskih i željezničkih usluga - Hrvatska regulatorna agencija za mrežne djelatnosti,
- Izmjenama Zakona o elektroničkim komunikacijama predlaže se pripajanje Agencije za regulaciju tržišta željezničkih usluga (ARTZU) Hrvatskoj agenciji za poštu i elektroničke komunikacije (HAKOM),
- redovitim sudjelovanjem ARTZU-a u radu Europske mreže željezničkih regulatornih tijela kao i radu IRG- Rail-a ispunjava se zakonska ali i stvarna potreba za razmjenom prakse i iskustava u regulaciji ovog specifičnog tržišta.

**KLASA: 341-10/14-05/1**  
**URBROJ: 347-01/14-8**  
**Zagreb, 29. svibnja 2014.**

**PREDSJEDNIK UPRAVNOG VIJEĆA AGENCIJE**

**Goran Matešić**

## **5. IZVORI:**

Izvješće o mreži za 2013. ([www.hzinfra.hr](http://www.hzinfra.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 2013. ([www.dzs.hr](http://www.dzs.hr))

Statističke informacije za 2013. ([www.dzs.hr](http://www.dzs.hr))

Statističke informacije za 2012. ([www.uic.org](http://www.uic.org))

Statističke informacije za 2012. ([http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/index_en.htm))

## **6. KRATICE**

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

EBRD – European Bank for Reconstruction and Development

ENRRB – European Network of Rail Regulatory Bodies

EU (European Union) – Europska unija

EZ – Europska zajednica

HAKOM – Hrvatska agencija za poštu i elektroničke komunikacija

IoM – Izvješće o mreži

IRG - Rail - Independent Regulators' Group – Rail

MPPI – Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture

NN – Narodne novine

OUUP – Opći uvjeti ugovora o pristupu

PDV – Porez na dodanu vrijednost

RH – Republika Hrvatska

RNE – Rail Net Europe

UI – Upravitelj infrastrukture

UIC - Union Internationale des Chemins de fer (International union of railways)

VR – Vozni red

VRH – Vlada Republike Hrvatske

ZARTZU – Zakon o Agenciji za regulaciju tržišta željezničkih usluga

ZoŽ – Zakon o željeznici

ZUP – Zakon o općem upravnom postupku

## 7. POPIS SLIKA

Slika 1.	Dužine željezničke infrastrukture u zemljama Europske unije.....	10
Slika 2.	Dužina kolosijeka po površini države u zemljama Europske unije(km/km <sup>2</sup> )...	10
Slika 3.	Dužina kolosijeka po stanovniku u zemljama Europske unije(km/stanovniku)	11
Slika 4.	Pregled udjela dvokolosiječnih pruga u ukupnoj dužini pruga po zemljama Europske unije.....	11
Slika 5.	Udio elektrificirane i neelektrificirane pruge u Republici Hrvatskoj (u %).....	12
Slika 6.	Pregled udjela elektrificiranih pruga u ukupnoj dužini pruga po zemljama Europske unije.....	12
Slika 7.	Komparativni prikaz broja prevezenih putnika .....	15
Slika 8.	Udio prevezenih putnika po vrsti prijevoza .....	16
Slika 9.	Komparativni prikaz količine prevezene robe.....	16
Slika 10.	Udio prevezene robe po vrsti prijevoza .....	17
Slika 11.	Prikaz pruga po parametrima linija.....	24
Slika 12.	Prikaz odnosa V/1km po L-ovima u teretnom prijevozu.....	26
Slika 13.	Prikaz odnosa iznosa naknada po L-ovima u teretnom prijevozu.....	27
Slika 14.	Prikaz odnosa V/1km po L-ovima u putničkom prijevozu.....	28
Slika 15.	Prikaz naknada za minimalni paket usluga po L-ovima u putničkom prijevozu.....	29
Slika 16.	Prikaz udjela naknada za teretni prijevoz.....	38
Slika 17.	Prikaz udjela naknada za putnički prijevoz .....	38

## 8. POPIS TABLICA

Tablica 1.	Sistematizacija radnih mjesta.....	5
Tablica 2.	Plan proračuna/izvršenje (u kn) .....	6
Tablica 3.	Pregled duljina željezničkih pruga u Republici Hrvatskoj (km) .....	9
Tablica 4.	Pregled duljina željezničkih pruga u zemljama Europske Unije, broja stanovnika i površina.....	9
Tablica 5.	Struktura prometovanih vlakova.....	13
Tablica 6.	Struktura ostvarenih brtkm u teretnom i putničkom prometu.....	13
Tablica 7.	Struktura ostvarenih vlkm u teretnom i putničkom prometu.....	14
Tablica 8.	Broj prevezenih putnika i količina prevezene robe .....	14
Tablica 9.	Putnički i tonski kilometri .....	14
Tablica 10.	Komparativni prikaz broja prevezenih putnika po vrsti prijevoza (u 000).....	15
Tablica 11.	Udio prevezenih putnika po vrsti prijevoza .....	15
Tablica 12.	Komparativni prikaz količine prevezene robe po vrsti prijevoza (u 000 t).....	17
Tablica 13.	Udio prevezene robe po vrsti prijevoza .....	17
Tablica 14.	Željeznički prijevoz.....	17
Tablica 15.	Prikaz cijena trasa vlakova po linijama i vrsti vlaka u teretnom prijevozu.....	23
Tablica 16.	Prikaz ekvivalenata trase vlakova u teretnom prometu.....	23
Tablica 17.	Prikaz cijena trasa vlakova po linijama i vrsti vlaka u putničkom prijevozu.....	23
Tablica 18.	Prikaz ekvivalenata trase vlakova u putničkom prometu.....	24
Tablica 19.	Prikaz ostvarenih vlkm u teretnom prijevozu po linijama.....	25
Tablica 20.	Prikaz naknada za minimalni paket usluga u teretnom prijevozu.....	25
Tablica 21.	Prikaz ostvarenih vlak kilometara u putničkom prijevozu.....	27
Tablica 22.	Prikaz naknade prema ostvarenim vlak kilometrima za putnički prijevoz.....	28
Tablica 23.	Prikaz ukupno ostvarenih vlkm i fakturiranih naknada za minimalni pristupni paket usluga.....	29
Tablica 24.	Prikaz prosječne naknade za minimalni pristupni paket usluga.....	29
Tablica 25.	Prikaz naknada za garažiranje.....	31
Tablica 26.	Prikaz korištenja usluge vagonске vage prema uslužnom mjestu.....	32
Tablica 27.	Prikaz brtkm i naknada za električnu energiju potrebnu za vuču vlakova.....	33
Tablica 28.	Prikaz izračunate visine naknade za vuču vlakova i dostavljenih računa operatera električne energije.....	34
Tablica 29.	Prikaz rada prijevoznika u brtkm u vrijeme visoke i niske tarife.....	35
Tablica 30.	Prikaz ukupnih iznosa naknada za formiranje/rasformiranje vlaka, zakvačivanje/otkvačivanje lokomotive i promjene sastava vlaka u međukolodvoru.....	36
Tablica 31.	Prikaz ukupno pružene usluge i ukupno obračunate naknade.....	37