

IZVJEŠĆE O RADU
AGENCIJE ZA REGULACIJU TRŽIŠTA ŽELJEZNIČKIH
USLUGA
Za 2010.

UVOD

Polazeći sa platforme: osiguranja tržišta željezničkih usluga u RH kao dijela jedinstvenog tržišta Europske unije (kad su u pitanju transeuropski koridori koji su dijelom sastavnica domaće mreže), trenutnog stanja funkcije željezničkog prometa i njene tranzicije, subjekata na tržištu, ekonomskih pokazatelja, uloge regulatornog tijela ustanovljene Direktivama EU i Zakonom o željeznici te Zakonom o Agenciji za regulaciju tržišta željezničkih usluga, ovo izvješće predstavlja jedinstveni skup podataka koji opisuju funkcioniranje zakona tržišnog natjecanja na ovom području.

To je opis sustava i skup podataka o njemu koji su omogućili kritičku analizu funkcioniranja i uočavanje poteškoća i problema.

Bitni zadatak željezničkog regulatora tržišta u ovom trenutku očigledno nije pružanje pravne zaštite kroz žalbeni postupak već nadzor i praćenje stanja i pojava, analiza te utjecaj na postizanje takvih uvjeta koji će osigurati transparentnost i jednakopravnost sudionika.

Skup relevantnih podataka zasnovan je na metodologijama praćenja tržišta kakve postoje i u drugim sličnim regulatornim tijelima. Na osnovi tih podataka moguće je dati ocjene i zaključke. Sadržaj ovog Izvješća moći će koristiti kako u postupku daljnje izgradnje pravnog okvira koji će se odvijati u nastavku usklađenja sa EU zakonodavstvom, tako pri formiranju politika i strategija.

Jedinstveno tržište željezničkih usluga obilježava ujednačeni pravni okvir (na EU nivou) te sustav jedinstvene regulacije.

Regulacija tržišta željezničkih usluga ima i svoj antikorupcijski aspekt kao i ekonomski - razvojni.

Ovo Izvješće prvo je cjelovito izvješće koje obrađuje cijelu kalendarsku godinu i u tom smislu će biti osnova za usporedbu i praćenje razvoja.

PREDSJEDNIK UPRAVNOG VIJEĆA AGENCIJE

Goran Matešić

1. OPĆI DIO

1.1. O Agenciji za regulaciju tržišta željezničkih usluga

Agencija za regulaciju tržišta željezničkih usluga (u daljnjem tekstu: Agencija ili ARTZU) osnovana je Zakonom o Agenciji za regulaciju tržišta željezničkih usluga.¹

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

Osnivanje ARTZU-a pretpostavka je liberalizacije i funkcioniranja tržišta željezničkih usluga utvrđeno Direktivom 2001/14/EC.² Osnivanje takve institucije, u formi samostalnog i neovisnog regulatornog tijela, obveza je zemljama članicama EU. Uspostavljanje navedenog regulatornog tijela uvjet je u postupku pregovora o pristupanju Republike Hrvatske EU.

Citiranom Direktivom, a potom i Zakonom o ARTZU, ista je uređena kao samostalno i neovisno regulatorno tijelo, kao što već postoji nekoliko regulatornih tijela u našem pravnom sustavu (AZTN, DKOM, HNB, HANFA, HAKOM...) koja reguliraju pojedina tržišta (financijsko, javne nabave, energija, pošta...).

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

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

ARTZU je pravna osoba osnovana kao javna ustanova. U skladu s člankom 8. Statuta, ARTZU se sastoji od Upravnog vijeća te Opće i stručne službe.

Djelatnost ARTZU-a od posebnog je interesa za Republiku Hrvatsku.

Svoju djelatnost ARTZU obavlja kao javnu ovlast.

¹ Zakon o Agenciji za regulaciju tržišta željezničkih usluga, Narodne novine br. 79/07 i 75/09.

² Direktiva 2001/14/EC, Preambula, točka 46 i članak 30.

ARTZU za svoj rad odgovara Hrvatskom saboru.

U skladu s propisima o izradi Državnog proračuna ARTZU je donijela prijedlog Proračuna za 2011.g. koji je izglasan u Hrvatskom saboru.

Na inicijativu Ministarstva mora, prometa i infrastrukture ARTZU se 1. lipnja 2010. g. preselila u ulicu V. Nazora 61, u prostor koje je Ministarstvo zakupilo od Hrvatskog lovačkog saveza.

1.2. Ljudski potencijali

Sistematizacija radnih mjesta ARTZU, s planiranim brojem izvršitelja potrebnim za optimalan rad i stvarna struktura ljudskih potencijala na dan 31. prosinca 2010.

Tablica 1: Sistematizacija radnih mjesta

Radno mjesto ¹	Broj izvršitelja po ustroju	Broj izvršitelja u 2010.
Predsjednik Upravnog vijeća	1	1
Član Upravnog vijeća	2	2 ²
Voditelj Opće i stručne službe	1	1
Viši stručni savjetnik	4	1
Stručni savjetnik	3	2
Vježbenik	3	1
Voditelj računovodstva	1	1 ³
Voditelj pisarnice, viši stručni referent	1	1
Poslovni tajnik, stručni referent	1	1
Administrator, stručni referent	2	-
Ukupno	19	8+3⁴

Članovi Upravnog vijeća nisu stalni zaposlenici ARTZU-a nego su zaposleni u drugim institucijama te imaju pravo na mjesečnu naknadu za svoj rad. Voditelj računovodstva nije u stalnom radnom odnosu u ARTZU već ima sklopljen ugovor o djelu.

Razvoj ljudskih potencijala u ARTZU podrazumijeva prije svega zapošljavanje radnika koji nedostaju. Kako je regulacija željezničkog tržišta izrazito složena djelatnost, koja iziskuje interdisciplinarni pristup, potrebno je uz kadrove pravne struke kojima ARTZU trenutno raspolaže zaposliti i stručnjaka za ekonomiju i stručnjaka za promet. Druga komponenta razvoja ljudskih potencijala jest njihova intenzivna edukacija posredstvom studijskih posjeta, razmjene iskustava s regulatornim tijelima država članica i drugim regulatornim tijelima u RH o čemu će više riječi biti u poglavljima ovog Izvješća koja obrađuju suradnju s drugim regulatorima i EU-projekte. Krajnji cilj razvoja ljudskih potencijala jest neovisno, stručno i sposobno regulatorno tijelo, koje će moći odgovoriti na sve zahtjeve tržišta željezničkih usluga u RH.

U 2011. godini ARTZU će:

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

1.3. Financijsko poslovanje Agencije

Iako statusno definirana kao neovisno regulatorno tijelo, Agencija za regulaciju tržišta željezničkih usluga nije samostalni korisnik proračunskih sredstava (zasebna glava), kao što su to drugi neovisni regulatori (AZTN, DKOM i dr.), nego je proračun Agencije predviđen kao razdjel u proračunu Ministarstva mora, prometa i infrastrukture.

Financijska sredstva za provođenje programa na nivou ARTZU u 2010. godini osigurana su dakle u razdjelu MMPI, glava 06551, u okviru aktivnosti A839001 Rad i opremanje Agencije za regulaciju tržišta željezničkih usluga.

Agencija za regulaciju tržišta željezničkih usluga donijela je proračun po stavkama proračunskog računovodstva, kako je prikazano u tablici 2.

Tablica 2: Plan proračuna/rebalans/izvršenje za 2010. g. (u kn)

Stavka	Naziv stavke	Plan 1	Rebalans	Preraspod	Plan 2	Izvršenje 31.12.2010	Indeks
A839001	Rad i opremanje ARTZU	4.479.250	-1.282.654	-612.381	2.584.215	2.203.453,59	85,27
311	Plaće				1.062.215	932.121,90	87,75
3111	Plaće za redovan rad					925.682,53	
3113	Plaće za prekovremeni rad					6.439,37	
312	Ostali rashodi za zaposlene	29.000	0	0	29.000	15.188,61	52,37
3121	Ostali rashodi za zaposlene					15.188,61	
313	Doprinosi na plaće	358.250	-144.869	-42.381	171.000	160.325,00	93,76
3131	Doprinosi za mirovinsko osiguranje					0,00	
3132	Doprinosi za zdravstveno osiguranje					144.478,92	
3133	Doprinosi za zapošljavanje					15.846,08	
321	Naknade troškova zaposlenima	220.000	-20.000	0	200.000	197.576,65	98,79
3211	Službena putovanja					146.591,76	
3212	Naknade za prijevoz, za rad na terenu i odvojeni život					16.181,04	
3213	Stručno usavršavanje zaposlenika					34.803,85	
322	Rashodi za materijal i energiju	114.000	-20.000	0	94.000	78.596,09	83,61
3221	Uredski materijal i ostali materijalni rashodi					48.945,38	
3223	Energija					4.327,43	
3225	Sitni inventar i auto gume					25.323,28	
323	Rashodi za usluge	927.000	-280.000	-120.000	527.000	489.287,93	92,84
3231	Usluge telefona, pošte i prijevoza					57.168,92	
3232	Usluge tekućeg i investicijskog održavanja					105.319,98	
3233	Usluge promidžbe i informiranja					33.771,40	
3234	Komunalne usluge					8.800,00	
3235	Zakupnine i najamnine					74.032,91	
3236	Zdravstvene i veterinarske usluge					0,00	
3237	Intelektualne i osobne usluge					153.911,32	
3238	Računalne usluge					50.943,28	
3239	Ostale usluge					5.340,12	

329	Ostali nespomenuti rashodi poslovanja	296.000	-125.000	0	171.000	116.379,16	68,06
3291	Naknade za rad predstvaničkih i izvršnih tijela, povjerenstava i sl.					89.716,57	
3292	Premije osiguranja					0,00	
3293	Reprezentacija					26.262,59	
3299	Ostali nespomenuti rashodi					400,00	
343	Ostali financijski rashodi	3.000	0	0	3.000	1.137,57	37,92
3431	Bankarske usluge i usluge platnog prometa					880,25	
3433	Zatezne kamate					257,32	
422	Postrojenja i oprema	302.000	-60.000	0	242.000	171.876,68	71,02
4221	Uredska oprema i namještaj					157.032,76	
4222	Komunikacijska oprema					14.843,92	
426	Nematerijalna proizvedena imovina	68.000	0	0	68.000	32.964,00	48,48
4262	Ulaganja u računalne programe					32.964,00	
431	Plemeniti metali i ostale pohranjene vrijednosti	17.000	0	0	17.000	8.000,00	47,06
4312	Pohranjene knjige, umjetnička djela i slične vrijednosti					8.000,00	

Izvor: Državni proračun RH

Ukupan financijski plan koji je na ovoj aktivnosti iznosio 2.584.215 kn ostvaren je s 85,27%. Rashodi poslovanja su ostvareni u iznosu od 1.989.475,34 kn (stavke 311+312+313+321+322+323+329+343), što čini 88,14% plana za ove rashode, te je bilo 90,29% ukupnih rashoda.

Od toga su rashodi za zaposlene (stavke 311+312+313) ostvareni u iznosu od 1.107.635,51 kn što čini 50,27% ukupnih rashoda. Ostali rashodi za zaposlene su iznosili 15.188,61 kn i obuhvaćaju: regres, božićnicu, poklon djeci i jubilarnu nagradu. Naknada troškova zaposlenima ostvarena je u iznosu od 197.576,65 kn, što je iznosilo 98,79% planiranih sredstava, a odnosi se na troškove službenih putovanja u iznosu od 146.591,76 kn, naknade za prijevoz u iznosu od 16.181,04 kn i stručno usavršavanje zaposlenika u iznosu od 34.803,85 kn.

Rashodi za materijal i energiju te rashodi za usluge (stavke 322+323) ostvareni su u iznosu od 567.884,02 kn ili 91,45% od plana, a odnose se na troškove uredskog materijala, sitnog inventara i auto guma, telefona, pošte, tekućeg i investicijskog održavanja, komunalnih usluga, zakupnina i najamnina i sl. Pod stavkom 3235 – Zakupnine i najamnine planirana je nabava vlastitog osobnog automobila na leasing, što u 2010. g. nije realizirano, te je stoga izvršenje ove stavke iznosilo 58% planiranih sredstava.

Rashodi za nabavu nefinancijske imovine (stavke 422+426+431) ostvareni su u iznosu od 212.840,68 kn, što je 65,09% plana za ove rashode i 9,66% ukupnog izvršenja rashoda, a proizlazi iz okolnosti da je ARTZU tek 01.06.2010. g. preselio u unajmljeni prostor na adresi Nazorova 61. Kako je do tada koristio prostor i namještaj Ministarstva mora, prometa i infrastrukture trebalo je opremiti novi prostor. Opremanje poslovnog prostora nije bilo dovršeno u 2010. g., budući pitanje poslovnog prostora nije još uvijek bilo trajno riješeno.

Dana 01. lipnja 2010. g. ARTZU je preselio u unajmljeni prostor na adresi Nazorova 61 temeljem Ugovora o podzakupu sklopljenog sa MMPI kao zakupoprimalcem. To je osnovni

razlog što je cjelokupan plan izvršen sa 85,27%, dok je drugi razlog planirana nabava vlastitog službenog automobila na leasing, koja se u 2010. g. nije realizirala (planirano pod 323).

Na dan 31.12.2010. g. ARTZU je imao 8 zaposlenih. Dva člana Upravnog vijeća nisu zaposlena u ARTZU, te primaju naknadu za svoj rad. ARTZU nije u potpunosti ekipiran, te je potrebno daljnje zapošljavanje. Zaposlenici ARTZU-a pohađaju stručne radionice, konferencije, okrugle stolove i druge oblike edukacije u cilju usvajanja specifičnih znanja iz područja tržišta željezničkih usluga. Postoji i zakonska obveza suradnje s regulatornim tijelima država članica EU. ARTZU također sudjeluje u radu Radne grupe regulatornih tijela, osnovane pri Općoj upravi za mobilnost Europske komisije (DG MOVE), trenutno u statusu promatrača, a kasnije i kao ravnopravni član te grupe.

U prvoj polovici 2010. g. rad ARTZU odvijao se u zgradi Ministarstva mora, prometa i infrastrukture u neodgovarajućem prostoru, što je onemogućavalo zapošljavanje, opremanje i daljnji razvoj. Preseljenje 01.06.2010. g. u prostor na adresi Zagreb, Nazorova 61, je omogućilo zapošljavanje i opremanje te time i drukčiju potrošnju proračunskih sredstava. Dio sredstava proračuna ARTZU-a (14,73%) koji nije iskorišten rezultat je ovih okolnosti. ARTZU je neovisno regulatorno tijelo odgovorno Hrvatskom saboru što bi se trebalo ogledati i u financijskoj samostalnosti (ARTZU nije samostalni proračunski korisnik – razdjel, već je zasebna glava u sklopu MMPI). Člankom 18. Zakona o ARTZU predviđeno je samofinanciranje iste pa bi u skoroj budućnosti trebalo pristupiti izradi koncepta financiranja. Sam proračun ARTZU ocjenjuje se dovoljnim za pokrivanje troškova koji se očekuju.

2. ANALIZA TRŽIŠTA ŽELJEZNIČKIH USLUGA U REPUBLICI HRVATSKOJ

Analiza tržišta željezničkih usluga početna je i centralna aktivnost ARTZU-a koja predstavlja pretpostavku za bilo kakvo postupanje. Ona se sastoji od prikupljanja podataka o tržištu, subjektima i odnosima te donošenja zaključaka o pojavama, procesima.

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

Jedna od zakonom propisanih nadležnosti Agencije je i analiza i praćenje stanja konkurentnosti na tržištu željezničkih usluga. Predmetna nadležnost Agencije ostvaruje se kroz prikupljanje različitih vrsta podataka od subjekata na tržištu, koje su ti subjekti dužni dostaviti, te kroz analizu istih. Podaci se dobivaju kroz upitnike (Upitnik – Izvješće o korištenju željezničke infrastrukture i usluga u 2010. godini) koji su izrađeni posebno za upravitelja infrastrukture te za svakog od prijevoznika. Sa istom svrhom slani su dopisi i održavani sastanci sa subjektima na tržištu, a ustanovljena je i Koordinacija za praćenje stanja konkurentnosti na tržištu željezničkih usluga. Agencija je sastavila i Uputu za pripremu regulatornih financijskih izvještaja (s obrascem izvještaja) koje je dužan dostaviti upravitelj infrastrukture. Važni podaci za obavljanje ove aktivnosti nalaze se i u izvještajima o radu drugih javnih tijela (npr. Agencije za zaštitu tržišnog natjecanja), financijskim izvještajima subjekata na tržištu, Statistici HŽ upravljačkog društva za 2010. godinu te Statističkom ljetopisu za 2010. godinu Državnog zavoda za statistiku.

Pokazatelji o tržištu iskazani su kroz: ekonomske pokazatelje o tržištu, opis i uvjete korištenja željezničke infrastrukture, pravni okvir, sudionike na tržištu te uvjete za liberalizaciju tržišta željezničkih usluga.

2.1. Ekonomski pokazatelji o tržištu željezničkih usluga za 2010. g.

Ekonomski pokazatelji o tržištu željezničkih usluga koji su pribavljeni iz različitih izvora koji su ranije opisani, iskazani su kroz:

- ekonomske pokazatelje ostvarenog obujma prijevoza,
- podatke o pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture,
- ekonomske podatke o povezanim društvima HŽ sustava koji uključuju podatke o poslovanju upravitelja infrastrukture, željezničkih prijevoznika.

2.1.1. Ekonomski pokazatelji ostvarenog obujma prijevoza

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

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

Putnički kilometri i tonski kilometri su važan pokazatelj tržišta iz razloga što su to jedinice neto rada u putničkom i u teretnom prometu, te su kao takvi polazna osnovica za prihode željezničkih prijevoznika.

U tablici 3. prikazan je trend broja prevezenih putnika i količine prevezene robe u razdoblju od 2005. g. do 2010. g., što je slikovito prikazano na grafikonu 1.

Tablica 3: Broj prevezenih putnika u 000 i količina prevezene robe u 000 t u razdoblju od 2005. g. do 2010. g.

Godina	Broj prevezenih putnika u 000	Količina prevezene robe u 000 t
2005	39.842	14.333
2006	46.212	15.395
2007	63.131	15.764
2008	70.961	14.851
2009	73.545	11.651
2010	69.564	12.203

Izvor: DZS, Statistički ljetopis 2010. g. i Statističke informacije 2011. g.

Grafikon 1: Broj prevezenih putnika u 000 i količina prevezene robe u 000 t u razdoblju od 2005. g. do 2010. g.

U tablici 4. prikazan je trend rasta/pada prevezenih putničkih i tonskih kilometara u razdoblju od 2005. g. do 2010. g., što je slikovito prikazano na grafikonu 2.

Tablica 4: Putnički i tonski kilometri (u mil) u razdoblju od 2005. g. do 2010. g.

Godina	Putnički kilometri, u mil	Tonski kilometri, u mil
2005	1.266	2.835
2006	1.362	3.305
2007	1.611	3.574
2008	1.810	3.312
2009	1.835	2.641
2010	1.742	3.164

Izvor: DZS, Statistički ljetopis 2010. g. i Statističke informacije 2011. g.

Grafikon 2: Putnički i tonski kilometri (u mil) u razdoblju od 2005. g. do 2010. g.

U tablici 5. prikazan je trend rasta/pada broja prevezenih putnika po vrsti prijevoza u razdoblju od 2005. g. do 2010. g., što je slikovito prikazano na grafikonu 3.

Tablica 5: Komparativni prikaz broja prevezenih putnika po vrsti prijevoza (u 000) u razdoblju od 2005. do 2010. g.

Godina	Željeznički prijevoz	Cestovni prijevoz	Pomorski i obalni prijevoz	Zračni prijevoz	Ukupno
2005	39.842	64.859	11.440	2.099	118.240
2006	46.212	63.576	12.079	2.148	124.015
2007	63.131	63.144	12.723	2.288	141.286
2008	70.961	62.064	12.861	2.329	148.215
2009	73.545	58.493	12.550	2.053	146.641
2010	69.564	56.419	12.506	1.861	140.350

Izvor: DZS, Statistički ljetopis 2010. g. i Statističke informacije 2011. g.

Grafikon 3: Komparativni prikaz broja prevezenih putnika u razdoblju od 2005. do 2010. g.

Iz grafikona 3. vidljiv je trend rasta broja prevezenih putnika u željezničkom prometu (iako je u 2010. g došlo do pada) u odnosu na broj prevezenih putnika u cestovnom prijevozu.

Tablica 6. prikazuje udio broja prevezenih putnika po vrsti prijevoza u ukupnom broju prevezenih putnika u 2010. g.

Tablica 6: Udio prevezenih putnika po vrsti prijevoza u 2010. g. (u %)

Godina	Željeznički prijevoz	Cestovni prijevoz	Pomorski i obalni prijevoz	Zračni prijevoz	Ukupno
2010	49,6	40,2	8,9	1,3	100,0

Izvor: DZS, Statistički ljetopis 2010. g. i Statističke informacije 2011. g.

Iz tablice 6. vidljivo je da udio prevezenih putnika u željezničkom prijevozu u 2010. g. čini 49,6% ukupno prevezenih putnika, što je slikovito prikazano na slici 1. Izvor podataka je Statistički ljetopis DZS u kojem se daje metodološko pojašnjenje na način da taj broj uključuje i gradski prijevoz putnika (skupa sa besplatnim kartama).

Slika 1: Udio prevezenih putnika po vrsti prijevoza u 2010. g. (u %)

U tablici 7. prikazan je trend rasta/pada količine prevezene robe po vrsti prijevoza u razdoblju od 2005. g. do 2010. g., što je slikovito prikazano na grafikonu 4.

Tablica 7: Komparativni prikaz količine prevezene robe po vrsti prijevoza (u 000 t) u razdoblju od 2005. do 2010. g.

Godina	Željeznički prijevoz	Cestovni prijevoz	Pomorski i obalni prijevoz	Zračni prijevoz	Ukupno
2005	14.333	58.886	29.975	6	103.200
2006	15.395	63.840	31.423	6	110.664
2007	15.764	66.814	32.420	6	115.004
2008	14.851	110.812	30.768	5	156.436
2009	11.651	92.847	31.371	4	135.873
2010	12.203	74.967	31.948	3	119.121

Izvor: DZS, Statistički ljetopis 2010. g. i Statističke informacije 2011. g.

Grafikon 4: Komparativni prikaz količine prevezene robe po vrsti prijevoza (u 000 t) u razdoblju od 2005. do 2010. g.

Iz grafikona 4. vidljivo je da se daleko najveća količina robe u razdoblju od 2005. do 2010. g. prevozila cestovnim prijevozom. Količina prevezene robe u željezničkom prijevozu stagnira kroz promatrano razdoblje uz pad u 2009. g i ponovni lagani rast u 2010. g.

Tablica 8. prikazuje udio količine prevezene robe po vrsti prijevoza u ukupnoj količini prevezene robe u 2010. g., što je slikovito prikazano na slici 2.

Tablica 8: Udio prevezene robe po vrsti prijevoza u 2010. g. (u %)

	Željeznički prijevoz	Cestovni prijevoz	Pomorski i obalni prijevoz	Zračni prijevoz	Ukupno
2010	10,2	62,9	26,8	0,0	100,0

Izvor: DZS, Statistički ljetopis 2010. g. i Statističke informacije 2011. g.

Iz tablice 8. vidljivo je da udio prevezene robe u željezničkom prijevozu u 2010. g. činio 10,2% ukupno prevezene robe, što je slikovito prikazano na slici 2.

Slika 2: Udio prevezene robe po vrsti prijevoza u 2010. g. (u %)

2.1.2. Podaci o naknadi (pristojbi) za korištenje željezničke infrastrukture

Podaci o naknadi za korištenje željezničke infrastrukture (pristojba) prikazani su kroz:

- podatke o prihodima po osnovi pristojbe,
- shemu pristojbe i
- strukturu pristojbe.

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

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

Tablica 9. Iznos prihoda od pristojbe i iznos naplaćene pristojbe za korištenje željezničke infrastrukture u 2010. g. po željezničkim prijevoznicima (u kn)

Prijevoznik	Iznos prihoda od pristojbe	Iznos naplaćene pristojbe
HŽ Cargo d.o.o.	40.526.856,56	40.526.856,56
HŽ Putnički prijevoz d.o.o.	52.786.980,37	52.786.980,37
HŽ Vuča vlakova d.o.o.	26.210,94	26.210,94
Ukupno	93.340.047,87	93.340.047,87

Izvor: odgovori na Upitnik „Izvjješće o korištenju željezničke infrastrukture i usluga“ za 2010. g.

Iz tablice 9. je vidljivo da je prihod od pristojbe za korištenje željezničke infrastrukture u 2010. g. u cijelosti naplaćen. Također vidimo da je najveći prihod od pristojbe ostvaren od HŽ Putničkog prijevoza d.o.o.

Ostvareni prihodi od pristojbe u 2010. g. manji su u odnosu na prihode ostvarene u 2009. g. (iznosili su 104.391.568,01 kn) za 11.051.520,14 kn (odnosno za 10,6%) iz razloga što je osnovna cijena po vlakom bila ista kao i u 2009. g., a ostvaren je manji broj vlakom. Budući da se pristojbe naplaćuju prema ostvarenim vlakom i prihod je bio manji.

Važno je napomenuti da prihodi od pristojbe za korištenje željezničke infrastrukture pokrivaju samo 6,44% ukupnih troškova HŽ Infrastrukture d.o.o. koji su u 2010 g. iznosili 1.449.800,00 kn.

O odnosu naplaćene pristojbe i direktnih troškova održavanja i upravljanja infrastrukturom vidjeti kasnije u tekstu.

U tablici 10. prikazana je naplaćena pristojba na koridorima za vozni red 2009/2010.

Tablica 10: Naplaćena pristojba na koridorima X, Vb i Vc za vozni red 2009/2010 po željezničkim prijevoznicima (u kn)

Koridor	HŽ Cargo d.o.o.	HŽ Putnički prijevoz d.o.o.	HŽ Vuča vlakova d.o.o.	Ukupno
Koridor X	20.983.783,87	31.966.026,13	9.038,69	52.958.848,69
Koridor Vb	14.467.744,60	10.497.855,59	12.672,40	24.978.272,59
Koridor Vc	381.910,80	747.656,88	366,72	1.129.934,40
Ukupno	35.833.439,27	43.211.538,60	22.077,81	79.067.055,69

Izvor: odgovori na Upitnik „Izvjешće o korištenju željezničke infrastrukture i usluga“ za 2010. g.

Iz tablice 10. vidljivo je da se većina prihoda ostvaruje na koridoru X. i Vb. i nešto manje na koridoru Vc. Na ovim koridorima ostvareno je 84,7 % ukupnih prihoda od pristojbe.

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

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

Tablica 11: Matrica linija i trasa modela za određivanje pristojbi

Lin/Tr	T1	T2	T3	T4	Tn
--------	----	----	----	----	-------	----

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

Izvor: Izvješće o mreži za 2010.

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

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

Gdje je:

T_i – ekvivalent trase vlaka

L_j – parametar linije

l_j (km) – duljina trase vlaka

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

K_{ij} – koeficijent korekcije cijene

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

Ekvivalent trase vlaka u putničkom prometu iznosi:

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

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

T11 – nagibni vlakovi 1,10

T12 – vlakovi za prijevoz praćenih automobila 0,90

T13 – agencijski vlakovi 1,50

T14 – prazne garniture 0,50

Ekvivalent trase vlaka u teretnom prometu iznosi:

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

T4 – vlakovi kombiniranog prometa 0,80

T31 – sabirni, kružni i industrijski vlakovi 0,60

T32 – vojni i prazni vlakovi 0,50

T33 – vlakovi koji prevoze izvanredne pošiljke 1,60

T34 – lokomotivski vlakovi 0,10

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

- tehnički parametri pruga;

- ekvivalent rada pruge;

- ekvivalent troškova linije.

Vrijednost parametra za svaku liniju iznosi:

Linija L1 = 1,90

Linija L2 = 1,40

Linija L3 = 0,50

Linija L4 = 0,70

Linija L5 = 0,60

Linija L6 = 0,90

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

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

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

Koeficijenti povećanja marginalnih troškova:

K1 - koeficijent marginalnih troškova 1,00

K2 - koeficijent marginalnih troškova + obnova 1,15

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

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

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

- u putničkom prijevozu: **2,76 (8,45)³ kuna/vlkm + PDV**

- u teretnom prijevozu: **4,48 (12,25) kuna/vlkm + PDV**

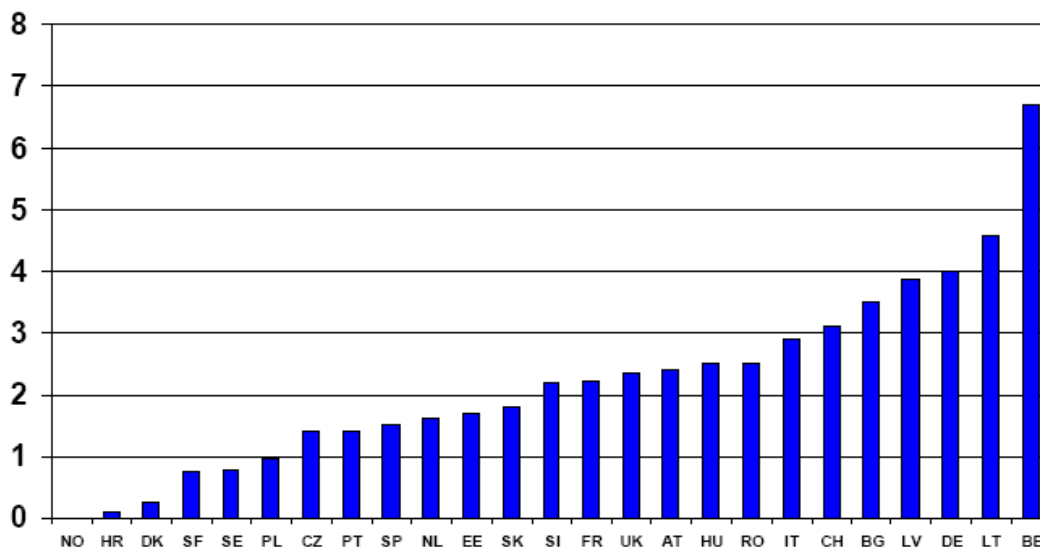
Uspoređujući s komparativnim podacima o visini cijene vlakkilometra (pristojbe) u teretnom prijevozu u državama članicama EU, visina pristojbe u RH je među najnižima.

Grafikon 5. i 6. prikazuje usporedbu visine pristojbe u RH sa visinom pristojbe u odabranim zemljama članicama EU.

Grafikon 5: Komparativni prikaz visine pristojbe za putničke vlakove (IC vlakove; EUR/ vlakkm) u 2008. g.

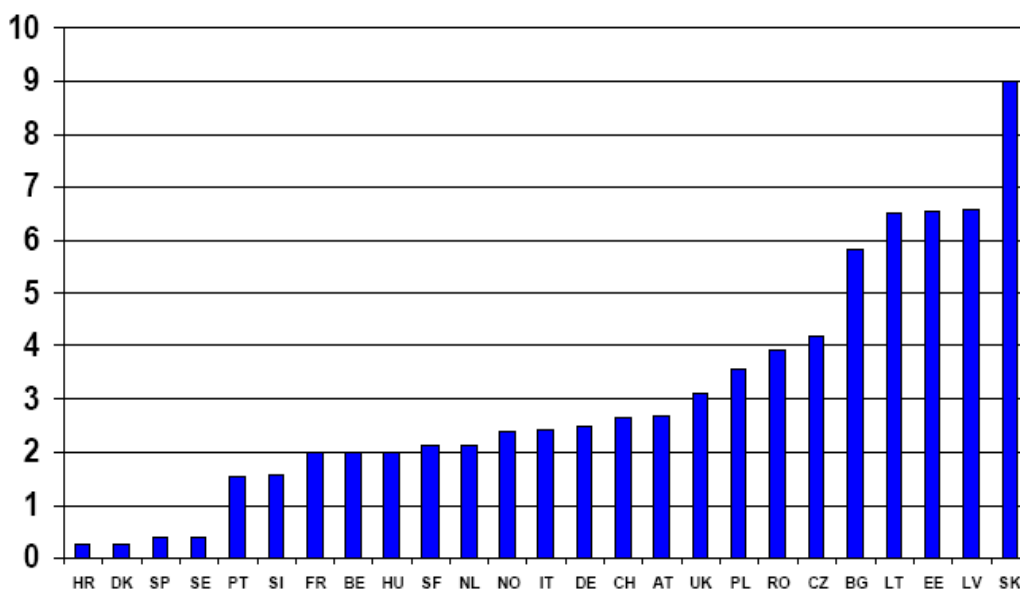
³ Izvješće o mreži za 2010., HŽ Infrastruktura d.o.o.

II. Izmjene i dopune Izvješća o mreži 2010. - cijene su smanjene i to za putnički prijevoz sa 8,45 kn/vlkm na 2,76 kn/vlkm, a za teretni prijevoz sa 12,25 kn/vlkm na 4,48 kn/vlkm.



Izvor: Pristojbe za upotrebu željezničke infrastrukture za 2008. OECD, 2008.

Grafikon 6: Komparativni prikaz visine pristojbe za teretne vlakove (960 bruto tonske; EUR/vlakkm) u 2008. g.



Izvor: Pristojbe za upotrebu željezničke infrastrukture za 2008., OECD, 2008.

Tablica 12. prikazuje trend rasta jedinične cijene po vlak kilometru u putničkom i u teretnom prijevozu u razdoblju od 2006. g. do 2010. g.

Tablica 12: Jedinična cijena pristojbe po vlak kilometru u putničkom i u teretnom prijevozu za razdoblje od 2006. do 2010. g.

Vozni red	Jedinična cijena po vlkm u putničkom prijevozu, u kn	Jedinična cijena po vlkm u teretnom prijevozu, u kn
2006/2007	0,41	0,96
2007/2008	1,98	3,18
2008/2009	2,76	4,48
2009/2010	(8,45) 2,76	(12,25) 4,48

Izvor: odgovori HŽ Infrastrukture d.o.o.

Izvješćem o mreži 2010. utvrđena je osnovna cijena po vlak kilometru za vozni red 2009/2010 u iznosu od 8,45 kn/vlkm za putnički prijevoz i 12,25 kn/vlkm za teretni prijevoz. Odlukom Uprave društva HŽ Infrastruktura d.o.o. o II. Izmjenama i dopunama Izvješća o mreži 2010. ove cijene su smanjene i to za putnički prijevoz sa 8,45 kn/vlkm na 2,76 kn/vlkm, a za teretni prijevoz sa 12,25 kn/vlkm na 4,48 kn/vlkm.

Upitani za objašnjenje o razlozima smanjenja cijene pristojbe za vozni red 2009/2010 iz HŽ Infrastrukture d.o.o. je odgovoreno: „Pri donošenju i usklađivanju poslovnih planova za 2010. g. svih društava HŽ Holdinga, početkom 2010. g., HŽ Holding nije prihvatio predloženi planirani iznos prihoda za korištenje infrastrukture već je tražio da se taj iznos od 284.000.000 kn smanji na razinu iz 2009. g., odnosno da se utvrdi u iznosu od 103.900.000 kn. Takav poslovni plan sa utvrđenim iznosom prihoda za korištenje infrastrukture u iznosu od 103.900.000 kn je donesen, te je sukladno smanjenju planiranih prihoda bilo potrebno korigirati i osnovnu cijenu za izračun pristojbi za korištenje infrastrukture po vlakkm, što je provedeno Odlukom o II. Izmjenama i dopunama Izvješća o mreži 2010, br. UI-68-13/10 od 22.07.2010.“

Uprava HŽ Hrvatske željeznice holding d.o.o., u funkciji skupštine upravitelja infrastrukture, odobravanjem i usvajanjem njihovih poslovnih i financijskih planova direktno utječe na donošenje odluke o visini pristojbe.

Opravdano je postaviti pitanje ocjene neovisnosti osnovnih funkcija upravitelja infrastrukture i sukoba interesa članova uprave HŽ Hrvatske željeznice holdinga d.o.o. kad donose odluke u funkciji skupštine HŽ Infrastruktura d.o.o. (o čemu vidi točku 2.1.3.1.).

- **Struktura pristojbe**

Struktura pristojbe (*charging principles*) predstavlja načelo koje izražava povezivanje pristojbe s direktnim troškovima za održavanje i upravljanje infrastrukturom. Ideal sadržan u

članku 7. Direktive 2001/14/EC utvrđuje da pristojba treba izražavati stvarne troškove održavanja i upravljanja željezničkom infrastrukturom (*direct costs*).⁴

Izvešće o mreži strukturu pristojbe izražava na sljedeći način:

“Za sada visina pristojbi ne odražava stvarni trošak održavanja i upravljanja željezničkom infrastrukturom, već se ona određuje prema visini sredstava koje HŽ Infrastruktura d.o.o. dobiva iz državnog proračuna za pokrivanje troškova održavanja i upravljanja željezničkom infrastrukturom.”⁵

Na upit Agencije o direktnim troškovima za održavanje i upravljanje infrastrukturom HŽ Infrastruktura d.o.o. je dostavila dvije tablice – Izvještaj o troškovima održavanja željezničke infrastrukture i Izvještaj o troškovima regulacije prometa koji su prikazani u nastavku.

Tablica 13: Izvještaj o direktnim troškovima održavanja željezničke infrastrukture u 2010. g. (u 000 kn)

Vrsta troška	2010. g.
Troškovi materijala i rezervni dijelovi bez energije vuče	43.161
Troškovi energije vuče	69.451
Troškovi radnika zaposlenih na održavanju	294.048
Troškovi energije za transportna sredstva (gorivo)	8.406
Troškovi vanjskih usluga za održavanje	53.117
Troškovi kamata na kredite uzete u namjenu održavanja	9.869
Ostali direktni troškovi održavanja	4.333
UKUPNI DIREKTNI TROŠKOVI	482.585

Izvor: Izvještaj o troškovima održavanja željezničke infrastrukture dostavljen od strane HŽ Infrastrukture d.o.o., Regulatorni financijski izvještaji za 2010. g.

Tablica 14: Izvještaj o direktnim troškovima regulacije prometa u 2010. g. (u 000 kn)

Vrsta troška	2010. g.
Troškovi materijala i rezervni dijelovi bez energije vuče	1.545
Troškovi radnika	408.480
Troškovi vanjskih usluga za održavanje	20.953
Troškovi kamata na kredite uzete u namjenu održavanja	602
UKUPNI DIREKTNI TROŠKOVI	431.580

⁴ U ovom dijelu Direktiva nije implementirana u hrvatsko zakonodavstvo

⁵ Izvešće o mreži za 2010.

Izvor: Izvještaj o troškovima održavanja željezničke infrastrukture dostavljen od strane HŽ Infrastrukture d.o.o., Regulatorni financijski izvještaji za 2010. g.

Upravitelj infrastrukture u Izvješću o mreži ne iskazuje parametre temeljem kojih se određuje naknada za korištenje željezničke infrastrukture (struktura pristojbe) čime onemogućava kontrolu iste i njenu usklađenost sa načelom direktnih troškova.

U postupku pokrenutom po službenoj dužnosti kao i u Regulatornom izvješću, utvrđeno je da upravitelj infrastrukture posjeduje podatke o stvarnim troškovima održavanja i upravljanja infrastrukturom 914.165.000 kn, tablica 13. i 14.. Usporedbom direktnih troškova sa prihodima od pristojbe (tablica 9.) zaključuje se kako prihodi pokrivaju svega 10,2% direktnih troškova.

U isto vrijeme iz državnog proračuna je za istu svrhu temeljem Ugovora o upravljanju željezničkom infrastrukturom isplaćeno 1.106.700,00 kn (tablica 18.).

Uzimajući u obzir navedeno kao i zaključke iz točke 2.1.2 – Shema pristojbe, ovog izvješća, osnovano je postaviti pitanje prelijevanja sredstava („*cross-subsidies*“) državnog proračuna namijenjenih za održavanje i upravljanje infrastrukturom.

2.1.3. Ekonomski podaci o povezanim društvima HŽ Hrvatske željeznice holding d.o.o.

Sudionici na tržištu željezničkih usluga su grupirani upravo u integriranom HŽ sustavu. Tu se nalaze i upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznici. Pokazatelji koji se u ovom dijelu iskazuju, određuju i utječu na odnose na tržištu.

To se odnosi na:

- broj zaposlenih,
- račun dobiti i gubitka, sa strukturom prihoda i rashoda,
- sredstva Državnog proračuna RH,
- planirane i realizirane investicije za upravitelja infrastrukture ali i željezničkih prijevoznika članova HŽ sustava te
- troškove izgradnje i održavanja željezničke infrastrukture.

- **Broj zaposlenih u povezanim društvima HŽ Holdinga**

U tablici 15. prikazan je broj zaposlenih u HŽ Infrastrukturi d.o.o., HŽ Vuči vlakova d.o.o., HŽ Cargu d.o.o., HŽ Putničkom prijevozu d.o.o. i HŽ Hrvatske željeznice holding d.o.o. na dan 31.12.2010. g. i usporedba sa 2009. g.

Tablica 15: Broj zaposlenih u povezanim društvima HŽ Holdinga na dan 31.12.2010. g. i usporedba na dan 31.12.2009. g.

Subjekt	Broj zaposlenih na dan 31.12.2010.	Broj zaposlenih na dan 31.12.2009.	Indeks 2009=100
HŽ Infrastruktura d.o.o.	6.799	7.019	97
HŽ Vuča vlakova d.o.o.	2.076	2.105	98
HŽ Cargo d.o.o.	2.309	2.397	96
HŽ Putnički prijevoz d.o.o.	1.187	1.186	100
HŽ Hrvatske željeznice holding d.o.o.	120	136	88
Ukupno	12.491	12.843	97

Izvor: Statistika za 2010. g., HŽ Holdinga d.o.o.

Iskazani podaci ne uključuju ovisna društva navedenih društava, u kojima radi još 4.895 radnika.

Tablica 16: Broj zaposlenih u povezanim društvima HŽ Holdinga i broj zaposlenih u ovisnim društvima na dan 31.12.2010. g.

Broj zaposlenih u povezanim društvima HŽ Holdinga	Broj zaposlenih u ovisnim društvima	UKUPNO
12.491	4.895	17.386

Izvor: Statistika za 2010. g., HŽ Holdinga d.o.o.

Tablica 17. prikazuje broj zaposlenih u povezanim društvima HŽ, broj zaposlenih u pojedinim ovisnim društvima, te postotak broja zaposlenih u ovisnim društvima u odnosu na broj zaposlenih u vladajućim društvima.

Tablica 17: Broj zaposlenih u ovisnim društvima i usporedba sa brojem zaposlenih u vladajućim društvima na dan 31.12.2010. g.

Vlasnička struktura	SUBJEKT	Broj zaposlenih na dan 31.12.2010.
	1. HŽ Infrastruktura d.o.o.	6.799
HŽ Infrastruktura d.o.o. 100%	a) Remont i održavanje pruge d.o.o.	334
	b) POSIT d.o.o.	231
	c) Željezničko ugostiteljstvo d.o.o.	171
	d) Pružne građevine d.o.o.	122
<i>I) Ukupno ovisna društva (a+b+c+d)</i>		<i>1.192</i>

UKUPNO HŽ Infrastruktura d.o.o. sa ovisnim društvima (1+I)		7.657
% zaposlenih u ovisnim društvima u odnosu na broj zaposlenih u vladajućem društvu ($I/1*100$)		18%
	2. HŽ Cargo d.o.o.	2.309
HŽ Cargo d.o.o. 100%	a) OV – Održavanje vagona d.o.o.	395
	b) RŽV Bjelovar d.o.o.	198
	c) RŽV Čakovec d.o.o.	201
	d) RPV Slavonski brod d.o.o.	156
	e) AGIT d.o.o. – Agencija za integralni transport	181
<i>II) Ukupno ovisna društva (a+b+c+d+e)</i>		<i>1.131</i>
UKUPNO HŽ Cargo d.o.o sa ovisnim društvima (2+II)		3.440
% zaposlenih u ovisnim društvima u odnosu na broj zaposlenih u vladajućem društvu ($II/2*100$)		49%
	3. HŽ Putnički prijevoz d.o.o.	1.187
HŽ Putnički prijevoz d.o.o. 100%	a) TŽV Gredelj d.o.o.	1.467
	b) Čišćenje i njega putničkih vagona d.o.o.	720
	c) Željeznička tiskara d.o.o.	59
<i>III) Ukupno ovisna društva</i>		<i>2.246</i>
UKUPNO HŽ Putnički prijevoz d.o.o. sa ovisnim društvima (3+III)		3.433
% zaposlenih u ovisnim društvima u odnosu na broj zaposlenih u vladajućem društvu ($III/3*100$)		189%
	4. HŽ Vuča vlakova d.o.o.	2.076
HŽ Vuča vlakova d.o.o. 100%	a) OVV – Održavanje vučnih vozila d.o.o.	609
HŽ Vuča vlakova d.o.o. 77% i HŽ Putnički prijevoz d.o.o. 23%	b) PRO-REG d.o.o.	51
<i>IV) Ukupno ovisna društva</i>		<i>660</i>
UKUPNO HŽ Vuča vlakova d.o.o. sa ovisnim društvima (4+IV)		2.736
% zaposlenih u ovisnim društvima u odnosu na broj zaposlenih u vladajućem društvu ($IV/4*100$)		32%
	5. HŽ Hrvatske željeznice holding d.o.o.	120
<i>V) UKUPNO sva ovisna društva (I+II+III+IV)</i>		<i>4.895</i>
<i>VI) UKUPNO sva povezana društva HŽ Holdinga (1+2+3+4+5)</i>		<i>12.491</i>
VII) UKUPNO povezana društva HŽ Holdinga sa ovisnim društvima (V+VI)		17.386
% zaposlenih u ovisnim društvima u odnosu na ukupan broj zaposlenih u povezanim društvima ($V/VI*100$)		39%

Izvor: Statistika za 2010. g., HŽ Holdinga d.o.o.

Iz priloženih tablica je vidljivo da u povezanim društvima HŽ Holdinga zajedno sa ovisnim društvima ima ukupno 17.386 zaposlenih.

Iz svega navedenog vidimo da povezana društva HŽ Holdinga zapošljavaju 12.491 zaposlenih. Ovisna društva povezanih društava HŽ Holdinga zapošljavaju dodatnih 4.895 zaposlenih, što čini 39% zaposlenih u povezanim društvima HŽ Holdinga. Djelatnost ovisnih društava najčešće se preklapa sa djelatnošću povezanih društava HŽ Holdinga.

2.1.3.1. Ekonomski podaci o poslovanju upravitelja infrastrukture

Upravitelj infrastrukture u Republici Hrvatskoj je HŽ Infrastruktura d.o.o.

Ekonomski podaci o poslovanju upravitelja infrastrukture obuhvaćaju:

- ukupne prihode, rashode i dobit/gubitak za 2010. g.,
- troškove izgradnje i održavanja željezničke infrastrukture,
- sredstva Državnog propračuna RH čiji je korisnik upravitelj infrastrukture,
- planirane i realizirane investicije upravitelja infrastrukture.

• Ukupni prihodi, rashodi i dobit/gubitak za 2010. g.

Podaci koji se pribavljaju od upravitelja infrastrukture, a imaju za cilj kontrolu strukture i sheme pristojbe, stanja na tržištu željezničkih usluga kroz prihode i rashode upravitelja infrastrukture, te provjeru neovisnosti upravitelja infrastrukture, prikupljaju se u formi tzv. regulatornih financijskih izvještaja. Regulatorni financijski izvještaji predstavljaju skup podataka koji su prikupljeni da bi se mogli donijeti zaključci. Agencija je prethodno pripremila Upute za pripremu regulatornih financijskih izvještaja, u kojima je objašnjena metodologija i formiran upitnik sa konkretnim traženjima.

U tablici 18. dan je prikaz prihoda, rashoda i dobiti/gubitka HŽ Infrastrukture d.o.o. u 2010. g. i usporedba sa 2009. g.

Tablica 18: Račun dobiti i gubitka HŽ Infrastrukture d.o.o. za 2010. g. (u 000 kn)

	2010.	2009.	Indeks 2009=100
UKUPNI PRIHODI (C+D)	1.450.700	1.446.600	100,3
A) POSLOVNI PRIHODI	1.339.300	1.400.300	95,6
<i>I. PRIHODI OD USLUGA</i>	<i>93.300</i>	<i>104.400</i>	<i>89,4</i>
a) Prihodi od minimalnog pristupnog paketa	93.300	104.400	89,4
b) Prihodi od pristupa prugom do uslužnih objekata	0	0	0
c) Prihodi od korištenja uslužnih objekata	0	0	0
d) Prihodi od dodatnih usluga	0	0	0
e) Prihodi od pratećih usluga	0	0	0

f) Ostali prihodi od usluga	0	0	0
<i>I. PRIHODI OD PRORAČUNA</i>	<i>1.165.300</i>	<i>1.198.900</i>	<i>97,2</i>
a) Sredstva državnog proračuna za održavanje infrastrukture	1.106.700	1.168.900	94,7
b) Sredstva državnog proračuna za otpremnine	58.600	30.000	195,3
<i>I. PRIHODI OD OSTALIH USLUGA</i>	<i>20.300</i>	<i>18.500</i>	<i>109,7</i>
a) Prihodi od usluga informatike	14.900	15.400	96,8
b) Ostali prihodi od usluga s povezanim društvima	5.400	3.100	174,2
<i>I. PRIHODI OD ZAKUPA I AKTIVIRANJA NOVIH SREDSTAVA IZ DP</i>	<i>39.000</i>	<i>43.800</i>	<i>89,0</i>
a) Prihodi od zakupa zemljišta, prostora, služnosti i promidžbe	18.300	20.000	91,5
b) Prihodi od zakupa strojeva i mehanizacije	3.000	8.300	36,1
c) Ostali prihodi od najma	3.600	4.200	85,7
d) Prihodi od aktiviranja novih sredstava iz DP	14.100	11.300	124,8
<i>I. PRIHODI OD DRUGIH DJELATNOSTI</i>	<i>11.400</i>	<i>20.700</i>	<i>55,1</i>
<i>I. PRIHODI OD PRODAJE ROBE I MATERIJALA</i>	<i>10.000</i>	<i>14.000</i>	<i>71,4</i>
A) FINACIJSKI PRIHODI	19.000	4.200	452,4
a) Prihodi od kamata	11.400	4.200	271,4
b) Pozitivne tečajne razlike	3.100	0	0
c) Prihodi iz odnosa s povezanim društvima	4.500	0	0
A) UKUPNI PRIHODI OD REDOVNOG POSLOVANJA (A+B)	1.358.300	1.404.500	96,7
A) OSTALI PRIHODI	92.400	42.100	219,5
a) Prihodi od prethodnih godina	1.800	3.100	
b) Ostali izvanredni prihodi	90.600	39.600	232,3
UKUPNI RASHODI (C+D+E)	1.469.300	1.446.100	101,6
A) POSLOVNI RASHODI	1.393.300	1.406.400	99,1
<i>I. TROŠKOVI VEZANI ZA USLUGE</i>	<i>699.411</i>	<i>729.830</i>	<i>95,8</i>
a) Troškovi vezani za ostvarenje prihoda od minimalnog pristupnog paketa	431.344	470.104	91,8
b) Troškovi vezani uz prihode od pristupa prugom do uslužnih objekata	0	0	0
c) Troškovi vezani uz prihode od korištenja uslužnih objekata	126.565	125.664	100,7
d) Troškovi vezani uz prihode od dodatnih usluga	130.943	118.469	110,5
e) Troškovi vezani uz prihode od pratećih usluga	10.559	15.593	67,7
<i>I. TROŠKOVI ZA KOJE SU SREDSTVA OSIGURANA IZ PRORAČUNA</i>	<i>684.089</i>	<i>664.070</i>	<i>103,0</i>
a) Troškovi održavanja infrastrukture	615.289	630.570	97,6
a) Troškovi otpremnina	68.800	33.500	205,4
<i>I. NABA VNA VRIJEDNOST PROD. ROBE I MATERIJALA</i>	<i>9.800</i>	<i>12.500</i>	<i>78,4</i>
A) FINACIJSKI RASHODI	14.000	17.700	79,1
a) Kamate na kredite	10.400	14.100	73,8
b) Zatezne kamate	3.400	3.400	100,0
c) Negativne tečajne razlike	200	200	100,0
A) RASHODI IZ REDOVNOG POSLOVANJA (A+B)	1.407.300	1.424.100	98,8
A) OSTALI RASHODI	57.500	17.000	338,2

A) VRIJEDNOSNO USKLAĐENJE KRAT. IMOVINE	4.500	5.000	90,0
DOBIT/GUBITAK	-18.600	500	-3720,0

Izvor: Račun dobiti i gubitka HŽ Infrastrukture d.o.o., Regulatorni financijski izvještaji za 2010. g.

Iz tablice je vidljivo da su ukupni prihodi u 2010. g. zanemarivo narasli, dok su se rashodi povećali u većoj mjeri, što je rezultiralo računovodstvenim gubitkom u iznosu od 18.600.000 kn. Prihodi od pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture iznosili su 93.300.000 kn, te su pokrivali samo 6,3% ukupnih rashoda HŽ Infrastrukture d.o.o. u 2010. g. U isto vrijeme prihodi iz proračuna RH iznosili su 1.165.300.000 kn, te su pokrivali 79,3% ukupnih rashoda. Prihodi iz proračuna RH odnose se na državne potpore koje država daje HŽ Infrastrukturi d.o.o. za zbrinjavanje viška zaposlenih, te na ostala sredstva državnog proračuna koja se daju u svrhu održavanja i upravljanja željezničkom infrastrukturom.

Planirani prihodi HŽ Infrastrukture d.o.o za 2010. g. (II. rebalans) iznosili su 1.554.100.000 kn, a rashodi 1.554.000.000 kn, te je planirana dobit u iznosu od 100.000 kn. Planirani prihodi od pristojbe iznosili su 103.900.000 kn (razina iz 2009. g.), dok su ostvareni prihodi od pristojbe bili 93.300.000 kn. Do smanjenja je došlo iz razloga što je osnovna cijena po vlakkm bila ista kao i u 2009. g., a ostvaren je manji broj vlakkm. Budući da se pristojbe naplaćuju prema ostvarenim vlakkm i prihod je bio manji. Međutim, ovdje treba razmotriti činjenicu da je HŽ Infrastruktura d.o.o. u svom prijedlogu plana računa dobiti i gubitka za 2010. g. planirala iznos od pristojbe u iznosu od 284.000.000 kn, te je sukladno tome i u Izvješću o mreži 2010. objavila osnovnu cijenu po vlak kilometru za vozni red 2009/2010 za putnički prijevoz u iznosu od 8,45 kn/vlkm, a za teretni prijevoz 12,25 kn/vlkm. Odlukom Uprave društva HŽ Infrastruktura d.o.o. o II. Izmjenama i dopunama Izvješća o mreži 2010. osnovna cijena po vlak kilometru za vozni red 2009/2010 smanjena za putnički prijevoz sa 8,45 kn/vlkm na 2,76 kn/vlkm, a za teretni prijevoz sa 12,25 kn/vlkm na 4,48 kn/vlkm (vidjeti tablicu 12), što je također rezultiralo manjim prihodima od pristojbe od planiranih. Upitani da daju objašnjenje za takvu odluku društva, koja je izravno rezultirala iskazanim gubitkom u 2010. g., HŽ Infrastruktura d.o.o. je odgovorila slijedeće: „Pri donošenju i usklađivanju poslovnih planova za 2010. g. svih društava HŽ Holdinga, početkom 2010. g., HŽ Holding nije prihvatio predloženi planirani iznos prihoda za korištenje infrastrukture već je tražio da se taj iznos od 284.000.000 kn smanji na razinu iz 2009. g., odnosno da se utvrdi u iznosu od 103.900.000 kn. Takav poslovni plan sa utvrđenim iznosom prihoda za korištenje infrastrukture u iznosu od 103.900.000 kn je donesen, te je sukladno smanjenju planiranih prihoda bilo potrebno korigirati i osnovnu cijenu za izračun pristojbi za korištenje infrastrukture po vlak km, što je provedeno Odlukom o II. Izmjenama i dopunama Izvješća o mreži 2010, br. UI-68-13/10 od 22.07.2010.“ U istom razdoblju također je došlo i do rasta rashoda, posebno ostalih rashoda, što je za rezultat imalo iskazani računovodstveni gubitak u 2010. g. u iznosu od 18.600.000 kn.

Kao što se vidi iz njenog izvora tablica 18. čini dio regulatornih financijskih izvješća za 2010. g. Agencija je pripremila i dostavila HŽ Infrastrukturi d.o.o. Upute za pripremu regulatornih financijskih izvještaja za 2010. g. Na temelju dostavljenih uputa HŽ Infrastruktura d.o.o. je poslala regulatorne financijske izvještaje za 2010. g., čiji je sastavni dio i tablica 18. Iz tablice 18. je vidljivo da HŽ Infrastruktura nema odvojeno iskazanih prihoda od pristupa prugom do uslužnih objekata, prihoda od korištenja uslužnih objekata, prihoda od dodatnih usluga,

prihoda od pratećih usluga i ostalih prihoda od usluga vezanih uz osnovnu djelatnost. Na upit Agencije zašto nema odvojeno iskazanih prihoda od ovih usluga HŽ Infrastruktura d.o.o. je odgovorila: „Razlog što nisu iskazani prihodi na način kako je traženo u Upitniku, i prema podjeli usluga kako ih određuje Direktiva 2001/14/EC, je u tome što nije postojala metodologija naplate svake pojedine usluge pa u tom smislu nismo mogli transparentno i nediskriminacijski naplatiti korištenje određene usluge željezničkim prijevoznicima. Da bi se svaka pojedina usluga mogla transparentno i nediskriminacijski naplatiti, potrebno je prilagoditi postojeći sustav evidentiranja troškova prema novoj podjeli usluga kako to određuje Direktiva i kako je objavljeno u Izvješću o mreži, izraditi metodologiju i utvrditi model naplate svake pojedine usluge kao i način praćenja izvršenja. Imajući u vidu da je to vrlo složen i vremenski zahtjevan posao HŽ Infrastruktura d.o.o. je već pokrenula aktivnosti u tom smislu. Do tada će sve usluge koje pruža HŽ Infrastruktura d.o.o. biti iskazane kroz cijenu minimalnog pristupnog paketa.“

Prihodi od minimalnog pristupnog paketa (pristojbe) u 2010. g. iznosili su 93.300.000 kn. U 2010. g. nema iskazanih prihoda od ostalih usluga koje pruža upravitelj infrastrukture, iz razloga što se iste nisu naplaćivale, budući da nema razrađene metodologije naplate. Rashodi za usluge u istom razdoblju iznosili su 699.411.111 kn (tablica 18). Prihodi od usluga u 2010. g. pokrivali su samo 13,3% troškova koje je upravitelj infrastrukture imao od tih istih usluga. Poslovna godina završena s gubitkom u iznosu od 18.600.000 kn.

- **Posebno o prihodima i troškovima električne energije za vuču vlakova kao prihodima i rashodima od usluga**

Trošak električne energije za vuču vlakova se odnosi na dodatnu uslugu električne energije za vuču vlakova koju upravitelj infrastrukture kupi od distributera električne energije i prenese korisniku HŽ Vuči vlakova d.o.o. Ta stavka bi trebala biti neutralna jer bi iznos prihoda i rashoda trebao biti izjednačen.

Iz računa dobiti i gubitka je također vidljivo da HŽ Infrastruktura d.o.o. nema evidentiranih prihoda od usluge korištenja električne energije za vuču vlakova koju pruža i naplaćuje od HŽ Vuče vlakova d.o.o. Posve je nedvojbeno da upravitelj infrastrukture isporučuje električnu energiju za vuču vlakova te da je izvjestan iznos naknade s tog osnova i naplaćen. U Upitniku „Izvješće o korištenju željezničke infrastrukture i usluga“ za 2010. g. HŽ Infrastruktura d.o.o. je dostavila podatak o naplaćenju usluzi korištenja električne energije za vuču vlakova u iznosu od 13.300.000,00 kn. Upitani za objašnjenje zbog čega nisu iskazani prihodi koji su naplaćeni, upravitelj infrastrukture je odgovorio da u 2010. g. nisu iskazali prihode od navedene usluge, već su za taj iznos umanjili troškove električne energije za vuču vlakova. S druge strane, upravitelj infrastrukture je iskazao direktne troškove električne energije za vuču u iznosu od 69.451.000,00 kn (vidi tablicu 13.). Iz ovoga se vidi razlika između iskazanih direktnih troškova električne energije za vuču vlakova (69.451.000,00 kn) i naplaćenog iznosa (13.300.000,00 kn). Upitani za objašnjenje HŽ Infrastruktura d.o.o. odgovorila je sljedeće:

„Društvo HŽ Infrastruktura d.o.o. ima u vlasništvu elektroenergetske kapacitete preko kojih se isporučuje električna energija za vuču vlakova. Učešće te energije u poslovnim rashodima HŽ Infrastrukture d.o.o. je oko 5% i opterećuje njeno poslovanje. Stoga smo iskazali taj trošak u posebnoj stavci. HŽ Infrastruktura nastoji taj trošak u okviru svojih mogućnosti preračunati korisnicima, tj. društvima u sklopu HŽ Holdinga koji troše tu energiju. Prilikom izrade poslovnih planova povezanih društava u sklopu HŽ Holdinga gdje se reguliraju međusobni odnosi, naš vlasnik HŽ Holding, koji je Skupština HŽ Infrastrukture, daje smjernice u kojima cjelokupni ili većina ovog troška tereti HŽ Infrastrukturu.“

Dakle upravitelj infrastrukture koji isporučuje električnu energiju za vuču vlakova naplati od HŽ Vuče vlakova d.o.o. svega iznos od 13.300.000,00 kn koji predstavlja 16,1% od ukupnih troškova te vrste (82.751.000,00 kn). Ovo je plod odluke Skupštine upravitelja infrastrukture u postupku usvajanja poslovnih planova, zbog čega su ostali troškovi električne energije pali na teret HŽ Infrastrukture d.o.o.

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

Tablica 19. prikazuje račun dobiti i gubitka za 2010. g. za ovisna društva HŽ Infrastrukture d.o.o.

Tablica 19: Ukupni prihodi, rashodi i dobitak/gubitak ovisnih društava HŽ Infrastrukture d.o.o. u 2010. g. (u 000 kn)

SUBJEKT	PRIHODI	RASHODI	DOBIT/GUBITAK
Remont i održavanje pruga d.o.o.	78.024	90.859	-12.835
POSIT d.o.o.	72.245	74.653	-2.408
Pružne građevine d.o.o.	42.002	41.605	397
Željezničko ugostiteljstvo d.o.o.	39.119	44.742	-5.623

Izvor: Registar godišnjih financijskih izvještaja, javna objava, FINA

Ukupni gubitak HŽ Infrastrukture d.o.o. zajedno sa ovisnim društvima iznosio je u 2010. g. 39.069.000 kn.

- **Troškovi izgradnje i održavanja željezničke infrastrukture**

Izgradnja i održavanje infrastrukture jedna je od osnovnih funkcija upravitelja infrastrukture.

U tablici 20. prikazani su troškovi održavanja, osuvremenjivanja i izgradnje željezničke infrastrukture u 2010. g.

Tablica 20: Troškovi održavanja, osuvremenjivanja i izgradnje željezničke infrastrukture u 2010. g. (u kn)

	2010.
Troškovi održavanja željezničke infrastrukture i uslužnih objekata	757.455.000
Troškovi održavanja željezničke infrastrukture po kilometru	184.610
Troškovi osuvremenjivanja i izgradnje željezničke infrastrukture	607.620.000

Izvor: odgovori na Upitnik „Izvješće o korištenju željezničke infrastrukture i usluga“ za 2010. g.

Troškovi osuvremenjivanja i izgradnje željezničke infrastrukture (investicije) u 2010. g. iznosili su 607.620.000 kn (sredstva osigurana iz proračuna za kapitalne investicije, programa ISPA i IPA i iz vlastitih izvora). U istom razdoblju troškovi održavanja željezničke infrastrukture i uslužnih objekata iznosili su 757.455.000 kn. Troškovi održavanja željezničke infrastrukture po kilometru iznosili su 184.610 kn (757.455.000 kn/4.103 km).

Udio troškova održavanja u ukupnim troškovima iznosio je 52,25% (757.455.000/1.449.800). Ukupni troškovi vezani za korištenje infrastrukture (bez troškova investicija, gradnja novih pruga, osuvremenjivanje i obnova postojećih pruga) iznosili su 1.365.075.000 kn.

- **Sredstva Državnog proračuna RH čiji je korisnik HŽ Infrastruktura d.o.o.**

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

HŽ Infrastruktura d.o.o. bila je u 2010. g. korisnik sredstava Državnog proračuna RH za zbrinjavanje viška zaposlenih (državne potpore), održavanje željezničke infrastrukture i

regulacije prometa, osuvremenjivanje i izgradnju željezničke infrastrukture i rješavanje željezničko-cestovnih prijelaza (kapitalne investicije).

Državne potpore, prema Zakonu o državnim potporama (NN br. 140/05) su svi stvarni i potencijalni rashodi ili umanjeni prihodi države dodijeljeni od davatelja državne potpore koji narušavaju ili bi mogli narušiti tržišno natjecanje davanjem prednosti na tržištu korisniku državne potpore, bez obzira na oblik državne potpore, u mjeri u kojoj to može utjecati na ispunjenje međunarodno preuzetih obveza Republike Hrvatske iz članka 1. ovoga Zakona. Da bi se nešto smatralo državnom potporom moraju biti ispunjeni slijedeći uvjeti:

- a) Državna sredstva – državnim potporom smatraju se sredstva dodijeljena iz državnog proračuna, proračuna županije, grada i općine, fondova i pravnih osoba u vlasništvu države, kao i neostvareni prihod države temeljem umanjenja poreza na dobit ili otpisa potraživanja,
- b) Ekonomska prednost – ostvaruje se činjenicom da je poduzetnik primio sredstva koja ne bi mogao ostvariti u svom redovnom poslovanju (subvencije, oslobađanje od plaćanja poreza, državna jamstva, kupnja/iznajmljivanje zemljišta u državnom vlasništvu po povoljnijim uvjetima itd.),
- c) Selektivnost – primanjem sredstava iz državnog proračuna poduzetnik je doveden u povoljniji tržišni položaj u odnosu na konkurenciju. Isto tako, ovaj kriterij je ispunjen ukoliko postoji određeno diskrecijsko pravo prilikom dodjele potpore od strane davatelja,
- d) Utjecaj na tržišno natjecanje – Zakon, temeljem Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju, propisuje zabranu dodjele državnih potpora koje utječu na trgovinu između RH i EU.

Agencija za zaštitu tržišnog natjecanja (dalje: AZTN), između ostalog, prikuplja, obrađuje i evidentira podatke o državnim potporama i vodi evidenciju o državnim potporama. Ministarstva i druga tijela državne uprave, tijela područne (regionalne) i lokalne samouprave te pravne osobe koje dodjeljuju ili upravljaju državnim potporama u smislu Zakona o državnim potporama prije donošenja akata iz svoje nadležnosti kojima se dodjeljuju državne potpore, dužna su dostaviti prijedlog državne potpore AZTN-u na odobrenje. Akt kojim se dodjeljuje državna potpora ne može se donijeti bez odobrenja AZTN-a. Iznimno, u posebno opravdanom slučaju, se može donijeti naknadno odobrenje državne potpore (čl. 14. Zakona), ako se utvrdi da je predmetna državna potpora sukladna propisima o državnim potporama.

Članak 31. stavak 4. Zakona o željeznici (NN br. 123/03, 30/04, 79/07, 75/09) propisuje kako se sredstva osigurana u državnom proračunu, proračunima jedinica lokalne i područne (regionalne) samouprave i ostalih izvora, a koja su namijenjena financiranju željezničke infrastrukture, ne mogu koristiti za potrebe financiranja željezničkog prijevoza.

Na upit Agencije o izdanim odobrenjima za državne potpore poduzetniku HŽ Hrvatske željeznice holding d.o.o. i njegovim povezanim društvima AZTN je odgovorio kako u 2010. godini nije donio niti jedno odobrenje državne potpore navedenom poduzetniku. Prema podacima koje su AZTN-u dostavili davatelji državnih potpora, a za potrebe izrade Godišnjeg izvješća o državnim potporama, poduzetniku HŽ Hrvatske željeznice holding d.o.o. i njegovim povezanim društvima u 2010. godini dodijeljene su potpore u ukupnom iznosu

709.699.422 kn (davatelj Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture), a potpore u obliku jamstva (davatelj: Ministarstvo financija) dane su HŽ Cargo d.o.o. 100.000.000 kn i HŽ Vuča vlakova d.o.o. 40.000.000 kn (ukupno 140.000.000 kn).

U procesu je izrada plana restrukturiranja cijelog HŽ sustava u sklopu kojeg će se posebno urediti pitanje isplata sredstava iz državnog proračuna.

U tablici 21. prikazan je iznos i struktura sredstava državnog proračuna isplaćenih HŽ Infrastrukturi d.o.o. u 2010. g.

Tablica 21: Sredstva Državnog proračuna RH isplaćena HŽ Infrastrukturi d.o.o. u 2010. g. (u 000 kn)

Svrha	Iznos
1. DRŽAVNE POTPORE	58.614
a) Sredstva za zbrinjavanje viška zaposlenih	58.614
1. OSTALA SREDSTVA DRŽAVNOG PRORAČUNA	1.466.230
a) Održavanje željezničke infrastrukture i regulacije prometa	1.106.730
a) Osvremenjivanje i izgradnja željezničke infrastrukture	357.500
b) Rješavanje željezničko-cestovnih prijelaza	2.000
UKUPNO (1+2)	1.524.844

Izvor: Realizacija Državnog proračuna RH 2010 (društva iz sustava HŽ Holding), odgovor MMPI od 27.09.2011. g. na upit ARTZU.

Na temelju zaključaka iskazanih u točkama 2.1.2 (shema pristojbe i struktura pristojbe) te 2.1.3.1. (troškovi električne energije za vuču vlakova) ovog Izvješća kada Uprava vladajućeg društva u funkciji skupštine upravitelja infrastrukture odlučuje o usvajanju poslovnih planova i time izravno utječe na visinu prihoda od korištenja željezničke infrastrukture, utječući na nevisnost u obavljanju osnovnih funkcija upravitelja, osnovano je zaključiti kako je posljedica toga prelijevanje sredstava državnog proračuna namijenjenih upravitelju.

- **Nacionalni program željezničke infrastrukture za razdoblje 2008.-2012.**

Nacionalni program zasnovan je na Strategiji prometnog razvitka Republike Hrvatske (Narodne novine broj 139/99) i određuje prioritete razvoja, izgradnje, osvremenjivanja, obnove i održavanja funkcionalnosti infrastrukturnog sustava. Nacionalni program je dugoročni program investicija (od 2008. g. do 2012. g.) za osvremenjivanje i izgradnju željezničke infrastrukture koji se u pretežnom dijelu temelji na javnim sredstvima (Državni proračun).

U tablici 22. donosimo usporedbu planiranih ulaganja u željezničku infrastrukturu sukladno Nacionalnom programu željezničke infrastrukture za razdoblje od 2008. do 2012. g. i realiziranih ulaganja.

Tablica 22: Nacionalni program i realizacija – planirana ulaganja u željezničku infrastrukturu za 2010. g. (u 000 kn)

Područje ulaganja	Planirano u 2010.	Realizirano u 2010.	Indeks
Održavanje željezničke infrastrukture, te upravljanje željezničkom infrastrukturom i prometom	1.080.900	1.106.730	102,4
Obnova i osuvremenjivanje željezničke infrastrukture, te dogradnja postojeće i izgradnja nove željezničke infrastrukture	3.650.000	357.500	9,8
UKUPNO	4.730.900	1.464.230	31,0

Izvor: Planirani podaci preuzeti iz Nacionalnog programa željezničke infrastrukture za razdoblje od 2008. do 2012. g., a realizirani podaci dostavljeni od strane HŽ Infrastrukture d.o.o.

Iz tablice je vidljivo da je realizacija sredstava za održavanje željezničke infrastrukture, te za upravljanje željezničkom infrastrukturom i prometom realizirana za 2,4% veća od planiranoga Nacionalnim programom željezničke infrastrukture. S druge strane realizacija sredstava za obnovu i osuvremenjivanje željezničke infrastrukture, te dogradnju postojeće i izgradnju nove željezničke infrastrukture bila je samo 9,8% planiranih sredstava Nacionalnim programom.

- **Planirane i realizirane investicije HŽ Infrastrukture d.o.o.**

Upravitelj infrastrukture je izradio vlastiti plan investicija u infrastrukturu.

U tablici 23. prikazane su planirane i realizirane investicije HŽ Infrastrukture d.o.o. u 2010. g., a koje se odnose na osuvremenjivanje i izgradnju željezničke infrastrukture.

Tablica 23: Realizacija investicija u 2010. g (u 000 kn)

Opis	HŽ Infrastruktura d.o.o.		
	Plan	Realizacija	Indeks
A) Ukupno Infrastruktura	678.960	607.620	89,5

1. Program osuvremenjivanja i izgradnje pruga od značaja za međunarodni promet	434.444	479.379	110,3
2. Program osuvremenjivanja i izgradnje pruga od značaja za regionalni promet	38.411	16.131	42,0
3. Program osuvremenjivanja i izgradnje pruga od značaja za lokalni promet	4.659	2.355	50,5
4. Program osuvremenjivanja i izgradnje čvorišta Zagreb	48.377	33.553	69,4
5. Program aktivnosti u funkciji infrastrukture i prometa na mreži kao cjelini	111.779	57.325	51,3
6. Izgradnja novih pruga i kolodvora	41.290	18.877	45,7

Izvor: Statistika za 2010. g., HŽ Holdinga d.o.o.

Usporedbom realiziranih investicija HŽ Infrastrukture d.o.o. sa planiranim i realiziranim ulaganjima sukladno Nacionalnom programu željezničke infrastrukture za razdoblje od 2008. do 2012. g. dolazimo do zaključka da je HŽ Infrastruktura d.o.o. u 2010. g. uložila u obnovu i osuvremenjivanje željezničke infrastrukture, te u dogradnju i izgradnju nove željezničke infrastrukture 607.620.000 kn, za što je iz državnog proračuna primila iznos od 357.500.000 kn, a ostalo je financirala iz programa ISPA, IPA i iz vlastitih izvora.

2.1.3.2. Ekonomski pokazatelji o poslovanju željezničkih prijevoznika

U Republici Hrvatskoj registrirana su 3 povijesna željeznička prijevoznika: HŽ Cargo d.o.o., HŽ Putnički prijevoz d.o.o. i HŽ Vuča vlakova d.o.o.

Na tržištu prijevoza tereta HŽ Cargo d.o.o. ima monopolni tržišni udio u iznosu 100%.

Na tržištu putničkog prijevoza HŽ Putnički prijevoz d.o.o. ima monopolni tržišni udio u iznosu 100%.

Iako registriran za obavljanje javnog željezničkog prijevoza kao i za prijevoz tereta i putnika, te iako posjeduje dozvolu za obavljanje javnog prijevoza i rješenje o sigurnosti HŽ Vuča vlakova d.o.o. ne obavlja prijevoz.

HŽ Infrastruktura d.o.o. je, iako upravitelj infrastrukture, registrirana za javni željeznički prijevoz, pa se može postaviti pitanje sukoba interesa, koji bi bio uvjetovan postupanjem upravitelja infrastrukture.

U tablici 24. prikazan je tržišni udio „povijesnih“ prijevoznika i „novih“ prijevoznika u odabranim zemljama EU i usporedba sa Hrvatskom, što je slikovito prikazano na grafikonu 7.

Tablica 24: Tržišni udio „povijesnih“ i „novih“ operatera, u %

Zemlja	„Povijesni“ operateri	„Novi“ operateri
Hrvatska	100	0
Austrija	86	14
Bugarska	86	14
Mađarska	86	14

Njemačka	78	22
Poljska	71	29
Rumunjska	59	41
Estonija	51	49
Velika Britanija	0	100

Izvor: Prezentacija dr. Borne Abramovića „Otvaranje tržišta – izazovi za nacionalnog operatera“

Grafikon 7: Tržišni udio „povijesnih“ i „novih“ operatera

- **Ukupni prihodi, rashodi i dobit/gubitak za 2010. g.**

U tablici 25. dan je prikaz prihoda, rashoda i dobiti/gubitka HŽ Carga d.o.o., HŽ Putničkog prijevoza d.o.o. i HŽ Vuče vlakova d.o.o. u 2010. g i usporedba sa 2009. g.

Tablica 25: Ukupni prihodi, rashodi i dobit/gubitak željezničkih prijevoznika u 2010. g. (u 000 kn)

SUBJEKT	PRIHODI	RASHODI	DOBIT/GUBITAK
HŽ Cargo d.o.o.	1.007.312	1.006.527	785
HŽ Putnički prijevoz d.o.o.	846.100	891.600	-45.500
HŽ Vuča vlakova d.o.o.	1.008.300	1.008.200	100

Izvor: Statistika za 2010. g., HŽ Holdinga d.o.o.

Tablica 26. prikazuje račun dobiti i gubitka za 2010. g. za tvrtke kćeri željezničkih prijevoznika.

Tablica 26: Ukupni prihodi, rashodi i dobitak/gubitak ovisnih društava željezničkih prijevoznika u 2010. g. (u 000 kn)

Vlasništvo	SUBJEKT	PRIHODI	RASHODI	DOBIT/GUBITAK
HŽ Cargo d.o.o.	AGIT d.o.o.	326.626	326.239	220
	OV – Održavanje vagona d.o.o.	71.436	71.116	320
	RŽV Čakovec d.o.o.	45.085	44.631	454
	RŽV Bjelovar d.o.o.	64.329	64.210	119
	RPV Slavonski brod d.o.o.	63.677	63.181	496
HŽ Putnički prijevoz d.o.o.	TŽV Gredelj d.o.o.	1.257.624	1.168.133	89.491
	Čišćenje i njega putničkih vagona d.o.o.	64.608	64.544	64
	Željeznička tiskara d.o.o.	10.072	11.004	-932
HŽ Vuča vlakova d.o.o.	OVV – Održavanje vučnih vozila d.o.o.	157.451	156.477	369
	PRO-REG d.o.o.	16.805	23.377	-6.572

Izvor: Registar godišnjih financijskih izvještaja, javna objava, FINA

- **Sredstva Državnog proračuna RH čiji su korisnici željeznički prijevoznici**

Željeznički prijevoznici bili su u 2010. g. korisnici sredstava Državnog proračuna RH za modernizaciju, poticanje kombiniranog prometa i poticanje putničkog prometa i za zbrinjavanje viška zaposlenih (državne potpore).

U tablici 27. prikazan je iznos i struktura sredstava državnog proračuna isplaćenih HŽ Cargu d.o.o., HŽ Putničkom prijevozu d.o.o. i HŽ Vuči Vlakova d.o.o. u 2010. g.

Tablica 27: Sredstva Državnog proračuna RH isplaćena željezničkim prijevoznicima u 2010. g. (u 000 kn)

Svrha	HŽ Cargo d.o.o.	HŽ Vuča Vlakova d.o.o.	HŽ Putnički prijevoz d.o.o.	Ukupno
DRŽAVNE POTPORE (a+b+c+d+e)	129.880	72.119	445.598	647.597
a) Poticanje putničkog prijevoza			347.500	347.500
b) Poticanje kombiniranog prometa	48.500			48.500
c) Sredstva za zbrinjavanje viška zaposlenih	21.380	7.219	5.298	33.897
d) Modernizacija željezničkih vozila	60.000	64.900	77.800	202.700
e) Nabava novih željezničkih vozila			15.000	15.000
UKUPNO	129.880	72.119	445.598	647.597

Izvor: Realizacija Državnog proračuna RH 2010 (društva iz sustava HŽ Holding), odgovor MMPI od 27.09.2011. g. na upit ARTZU

Sva sredstva Državnog proračuna RH za 2010. g. čiji su korisnici bili željeznički prijevoznici smatraju se državnim potporama.

Osim navedenog u tablici 21. i tablici 27. korisnik sredstava Državnog proračuna RH u 2010. g. – državnih potpora – bio je i HŽ Hrvatske željeznice holding d.o.o. i to u iznosu od 3.489.135,15 kn u svrhu zbrinjavanja viška zaposlenih.

Ovisna društva povezanih poduzeća HŽ Holdinga nisu bila korisnici sredstava Državnog proračuna RH.

- **Planirane i realizirane investicije željezničkih prijevoznika**

U tablici 28. prikazane su planirane i realizirane investicije HŽ Carga d.o.o., HŽ Putničkog prijevoza d.o.o. i HŽ Vuče vlakova d.o.o. u 2010. g., a koje se odnose na modernizaciju prijevoznih kapaciteta, nabavu novih prijevoznih kapaciteta i modernizaciju i izgradnju objekata za prijevoz.

Tablica 28: Realizacija investicija u 2010. g (u 000 kn)

Opis	HŽ Cargo d.o.o.			HŽ Putnički prijevoz d.o.o.			HŽ Vuča vlakova d.o.o.		
	Plan	Realiz.	Indeks	Plan	Realiz.	Indeks	Plan	Realiz.	Indeks
A) Ukupno Prijevozni kapaciteti	192.724	128.605	66,7	173.899	179.360	103,1	135.285	94.045	69,5
I. Program modernizac. prijevoznih kapaciteta	92.714	107.677	116,1	89.603	85.166	95,0	108.000	90.484	83,8

2. Program nabave prijevoznih kapaciteta	70.992	0	0,0	78.071	89.777	115,0	0	0	0,0
3. Program modernizacije i izgradnje objekata za prijevoz	29.018	20.928	72,1	6.225	4.417	71,0	27.285	3.561	13,1

Izvor: Statistika za 2010. g., HŽ Holdinga d.o.o.

2.2. Opis željezničke infrastrukture i uvjeti korištenja⁶

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

2.2.1. Tehnički opis željezničke infrastrukture u javnoj upotrebi

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

Duljina mreže

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

U tablici 28. prikazan je pregled i struktura duljina željezničkih pruga koje su javno dobro u općoj upotrebi.

Značaj pruge	Jednokolosiječne pruge	Dvokolosiječne pruge	Dužina kolosijeka u uporabi	Ukupna dužina
za međunarodni promet (M)	1209,260	251,275	1710,122	1460,535
za regionalni promet (R)	600,296	-	541,329	600,296
za lokalni promet (L)	658,854	2,599	380,111	661,453
Ukupno	2468,410	253,874	2631,562	2722,284

Tablica 28. Pregled dužina željezničkih pruga u Republici Hrvatskoj (km)

Izvor: HŽ Holding, Statistika za 2010.

Širina kolosijeka

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

⁶ Izvor Izvješće o mreži upravitelja infrastrukture, HŽ Infrastruktura d.o.o.

Elektrifikacija

Elektrificirano je 980 km mreže željezničkih pruga, od toga:

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

Neelektrificirano je 1737 km željezničke pruge.

Slika 3. Udio elektrificirane i neelektrificirane pruge u % u 2010. godini

Slika 4. Udio elektrificiranosti jednofaznom strujom 25 kV, 50Hz i istosmjernom strujom 3kV u 2010. godini

Tablica 29. prikazuje pregled duljina elektrificiranih pruga na mreži.

Tablica 29. Pregled dužina elektrificiranih pruga (km)

Značaj pruge	Jednokolosiječne pruge	Dvokolosiječne pruge	Ukupna dužina
Pruge od značaja za međunarodni promet (M)	627,307	250,261	877,568
25 kV (50 Hz)	490,275	250,261	740,536
3 kV	137,032	-	137,032
Pruge od značaja za regionalni promet (R)	84,600	-	84,600
25 kV (50 Hz)	84,600	-	84,600
3 kV	-	-	-
Pruge od značaja za lokalni promet (L)	22,573	-	22,573
25 kV (50 Hz)	21,886	-	21,886
3 kV	0,687	-	0,687
Ukupno	734,480	250,261	984,741
25 kV (50 Hz)	596,761	250,261	847,022
3 kV	137,719	-	137,719

Izvor: HŽ Holding, Statistika za 2010.

Iz tablice se može vidjeti da je najveći broj željezničkih pruga (86%) elektrificiran sustavom od 25 kV (50Hz), a manji broj (14%) sustavom od 3 kV, dok je svega 25,4 % dvokolosiječnih elektrificiranih pruga.

Tablica 30. prikazuje pregled dužina neelektrificiranih pruga na mreži.

Tablica 30. Pregled dužina neelektrificiranih pruga (km)

Značaj pruge	Jednokolosiječne pruge	Dvokolosiječne pruge	Ukupna dužina
pruge od značaja za međunarodni promet (M)	581,953	1,014	582,967
pruge od značaja za regionalni promet (R)	515,696	-	515,696
pruge od značaja za lokalni promet (L)	636,281	2,599	638,880
Ukupno	1733,930	3,613	1737,543

Izvor: HŽ Holding, Statistika za 2010.

Najveći broj neelektrificiranih pruga otpada na jednokolosiječne pruge.

Tablica 31. prikazuje pregled dužina mreže s obzirom na najveće dopuštene brzine vlakova.

Tablica 31. Pregled dužine mreže s obzirom na najveće dopuštene brzine vlakova (km/h)

Najveća dopuštena brzina vlakova (km/h)	Međunarodni (M)	Regionalni (R)	Lokalni (L)	Ukupno	Udio u %
do 20 km/h	22,658	6,513	29,333	58,504	2,14%
od 21 do 40 km/h	102,690	92,245	161,458	356,393	13,09%
od 41 do 60 km/h	300,866	157,155	202,280	660,301	24,25%
od 61 do 80 km/h	399,821	275,601	71,405	746,827	27,43%
od 81 do 100 km/h	559,086	67,671	3,542	630,299	23,15%
od 101 do 120 km/h	162,213	-	-	162,213	5,95%
od 121 do 140 km/h	71,391	-	-	71,391	2,62%
od 141 do 160 km/h	91,397	-	-	91,397	3,35%
preko 160 km/h	-	-	-	-	0%
izvan prometa	1,688	1,111	196,034	198,833	7,30%
Ukupno za vozni red 2009./2010.	1 711,810	600,296	664,052	2 976,158	

Izvor: HŽ Holding, Statistika za 2010.

Iz tablice možemo vidjeti da je najviše pruga ograničeno na brzinu vlakova od 61 – 80 km/h.

Projektirani tehničko – funkcionalni parametri željezničke mreže u Republici Hrvatskoj u usporedbi sa zahtjevima koje bi trebale ispunjavati željezničke pruge transeuropske željezničke mreže su uglavnom nepovoljni. Puno veći problem predstavlja stvarno tehničko –

funkcionalno stanje, koje se zbog starosti i dotrajalosti stalno pogoršava i ima za posljedicu kontinuirano smanjenje dopuštenih brzina vlakova.⁷

- **Pan-europski koridori kao dio željezničke infrastrukture u javnoj upotrebi**

Željeznička infrastruktura u javnoj upotrebi na teritoriju RH dio je međunarodnog željezničkog koridora X., V.b i V.c. Tehnički opis koji je dan za željezničku infrastrukturu u javnoj upotrebi, a sadržan je u Izvješću o mreži, odnosi se i na mrežu koja je obuhvaćena koridorima. Uvjeti korištenja željezničke infrastrukture preko kojih su ustanovljeni pan europski koridori dani su u Izvješću o mreži.

Pan-europski prometni koridori su definirani prometni putevi u centralnoj i istočnoj Europi. Svrha Pan-europskih koridora je određivanje mreže sveeuropskih koridora i područja; ciljano usmjeravanje prometne infrastrukture na područje srednje i istočne Europe kako bi se dostigla razina potrebna za integraciju u buduću prometnu mrežu EU. Koncept Pan-europske prometne transportne mreže razvijen je u namjeri da državama, kandidatima za ulazak u Europsku uniju pomogne uspostaviti temelje buduće infrastrukture, koja će stimulirati trgovinu među državama, proširiti robne tokove, omogućiti lakši protok prometnih sredstava i poboljšati socijalne odnose. Krajnji cilj je stvaranje jedinstvene prometne mreže Europe, koja bi nastala integracijom TEN i paneuropske mreže, kada se tehničke norme i parametri na paneuropskim koridorima usuglase s elementima TEN mreže.

Iz poglavlja 2.1. zaključiti je kako se značajan dio prihoda upravitelja infrastrukture ostvaruje upravo na ovim međunarodnim koridorima.

X. Koridor⁸

X. koridor vrlo je značajan koridor za europski prometni sustav. On povezuje 11 zemalja Srednje i Jugoistočne Europe. U općenitom smislu, poveznica je zapadne i južne Europe. Proteže se od Republike Austrije preko Slovenije, Hrvatske, Srbije, Makedonije do Grčke. Hrvatski dio X. koridora u većoj mjeri koristi se u svrhu tranzitnog prometa između početne i zadnje točke koridora. Podijeljen je na 5 pruga kronološki poredane od državne granice s Republikom Slovenijom na zapadu pa do državne granice s Republikom Srbijom na istoku. Od Zagreba prema Novskoj podijeljen je na dvije jednokolosiječne dionice i to sjeverna od Dugog Sela do Novske i južna od Zagreba preko Siska do Novske.

Ogranak b V. Koridora

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

⁷ Nacionalni program željezničke infrastrukture za radoblje 2008. do 2012.

⁸ http://www.vlakovi.com/koridori_hz.php

(TEN-T). Na području Zagrebačkog željezničkog čvora križaju se X. i ogranak b V. paneuropskog koridora.

Ogranak c V, Koridora

Pruga D.G. – B. Manastir – Osijek – Đakovo – Strizivojna/Vrpolje – Sl. Šamac – D.G. i D.G. – Metković – Ploče dijelovi su ogranka c V. paneuropskog koridora koji vodi od Budimpešte preko Bosne i Hercegovine do luke Ploče.“⁹

2.2.2. Tehnički opis željezničke infrastrukture koja nije javno dobro u općoj upotrebi¹⁰

Zakon o željeznici uređuje željezničku infrastrukturu koja je javno dobro u općoj uporabi u vlasništvu RH. Pored te infrastrukture postoje i industrijski kolosijeci koji su Zakonom o sigurnosti u željezničkom prometu definirani kao željeznički kolosijeci koji nisu javno dobro u općoj uporabi, a koji se priključuju na željezničku prugu i služe za dopremu i otpremu stvari željezničkim vozilima za pravnu osobu vlasnika odnosno posjednika toga kolosijeka, te na kojem industrijska željeznica može obavljati i prijevoz za vlastite potrebe. Industrijski kolosijeci koji su u privatnom vlasništvu za sada nisu predmet interesa ARTZU-a, ukoliko ih istovremeno ne koristi dva ili više subjekata (tvornice, rafinerije...), a u kojem slučaju bi postojala mogućnost diskriminacije željezničkih prijevoznika.

U tablici 32. prikazana je duljina industrijskih kolosijeka priključenih na mrežu. Industrijski kolosijeci nisu javno dobro u općoj upotrebi

Tablica 32. Pregled dužina industrijskih kolosijeka priključenih na mrežu (km)

Značaj pruge	U vlasništvu HŽ Infrastrukture d.o.o.	U vlasništvu korisnika	Ukupno
Pruge od značaja za međunarodni promet (M)	18,018	368,369	386,387
Pruge od značaja za regionalni promet (R)	-	72,109	72,109
Pruge od značaja za lokalni promet (L)	7,943	68,497	76,44
Ukupno	25,961	508,975	534,936

Izvor: HŽ Holding, Statistika za 2010

Drugačija je situacija sa željezničkim kolosijecima na području lučkih uprava gdje postoji mogućnost diskriminacije željezničkih prijevoznika. Željeznički kolosijeci na području lučkih

⁹ <http://www.prometna-zona.com/koridori.html>

¹⁰ Izvor: ARTZU, podaci iz Upitnika „Izvjешće o željezničkom kolosijeku na području lučke uprave“

uprava, a koji se nastavljaju na javnu željezničku infrastrukturu predstavljaju mjesto završetka izvršenja željezničkih usluga (*last mile*) pa su funkcionalno sastavni dio tržišta željezničkih usluga. Stoga pravni režim koji važi na području javne željezničke infrastrukture treba biti primijenjen na jednak način i na područje ovih industrijskih kolosijeka.

Industrijski kolosijeci u vlasništvu korisnika koji nisu upravitelj infrastrukture se odnose na kolosijeke različitih robnih terminala, tvornica, industrijskih postrojenja, luka itd.

U tablici 33. prikazan je tehnički opis željezničke infrastrukture na području Lučkih uprava.

Tablica 33. Željeznička infrastruktura na području Lučkih uprava

Lučka uprava	Opseg mreže		Karakteristike željezničkog kolosijeka			
	Duljina mreže (u km)	Elektrifikacija	Slobodni profil	Dozvoljena opterećenja	Nagibi pruga	Brzine
Vukovar	1,3	0 km	2,5 m od osi kolosijeka	18t/os	15‰ spoj ind.kolosijeka sa sustavom javne željeznice, 0‰ ind.kolosijeci u svojoj korisnoj dužini	10 km/h
Osijek	5,7	0 km	*	25t/os	5‰	15 km/h
Slavonski brod	Nije u funkciji	*	*	*	*	*
Sisak	Ne postoje kolosijeci	*	*	*	*	*
Rijeka	34,4	0 km	GC	160/50, 200/64, 255/80 KN/m	0 ± 2%	5 km/h
Zadar	Nije u funkciji	*	*	*	*	*
Šibenik	4,9	0 km	GA	20 t/os	0‰	10 km/h
Split	*	*	GA	*	Uspon 6‰ (1km), pad 11‰ (1km)	*
Ploče	19,40km	0 km	GA,GB,GC	22,5t/os	Prosječni 2,66‰	Najveća dopuštena – V1=20 km/h, brzina V2=10km/h

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

* -nije ponuđen odgovor

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

2.2.3. Uvjeti korištenja infrastrukture koja je javno dobro u općoj upotrebi (Izvješće o mreži)

Pozivom na članak 3. Direktive 2001/14/EC i članak 26. Zakona o željeznici Izvješće o mreži predstavlja akt kojeg donosi i objavljuje upravitelj infrastrukture, a kojim se uređuje poslovanje na željezničkom tržištu te daje detaljan prikaz raspoložive željezničke infrastrukture. Izvješće također predstavlja opće uvjete za sklapanje ugovora o pristupu kao i izvor prava i obveza u odnosu na koje se može tražiti zaštita prava i obveza i temeljem kojeg se sklapa ugovor o pristupu. Njime se uređuju dva glavna pitanja vezana za obavljanje željezničkih transportnih usluga i to: pravo i uvjeti pristupa na mrežu te shema i obračun pristojbe za korištenje mreže. Zakonom je propisano kako Izvješće o mreži mora biti javno objavljeno, čime se osigurava nediskriminatornost i transparentnost.

Izvješće o mreži izrađuje se za svaku godinu u skladu sa strukturom Izvješća o mreži koja je usvojena u okviru međunarodne organizacije RailNetEurope (udruženja europskih upravitelja željezničke infrastrukture) čime je omogućena ujednačenost i sadržaj približno istih informacija izvješća o mreži različitih upravitelja. Prema tome, izvješće sadrži informacije o uvjetima za pristup na željezničku infrastrukturu, opis infrastrukture, postupak dodjele kapaciteta, popis i uvjete korištenja usluga te informacije o pristojbama. Sukladno opisanim uvjetima i postupku prijevoznici podnose upravitelju infrastrukture zahtjev za dodjelu kapaciteta, temeljem kojih se izrađuje vozni red za sljedeće razdoblje. Željeznički prijevoznici i upravitelj infrastrukture zatim sklapaju ugovor o pristupu kojim se određuje dodijeljeni kapacitet, visina pristojbe za korištenje željezničke infrastrukture te ostala pitanja u vezi i sigurnosti prijevoza i zaštite okoliša.

Pravni okvir koji uređuje Izvješće o mreži obuhvaća članak 2. i 26. Zakona o željeznici te članak 2. i 3. Direktive 2001/14/EC, te Opća struktura Izvješća o mreži od RailNetEurope (RNE). Odredbe Zakona o željeznici ne uređuju cjelovito čitav niz pitanja vezano za donošenje i izradu Izvješća o mreži (rokove, strukturu, bitne elemente i sl.)

Izvješće o mreži za 2009. godinu prvo je izvješće kojeg je napravio Upravitelj infrastrukture pa cijeli kompleks pitanja treba razmatrati u tom svjetlu.

- **Željezničke usluge¹¹**

Direktiva 2001/14/EC određuje da svi željeznički operatori imaju pravo na nediskriminacijskoj osnovi na minimalni pristupni paket usluga i pristup prugom do uslužnih objekata. HŽ Infrastruktura d.o.o. mora omogućiti svim željezničkim prijevoznicima korištenje minimalnog paketa usluga i pristup prugom do uslužnih objekata na nediskriminacijski način potpisivanjem Ugovora o pristupu (UP). Sukladno Zakonu Izvješće o mreži osigurava da željezničku infrastrukturu kao javno dobro u općoj upotrebi mogu koristiti svi željeznički prijevoznici pod jednakim uvjetima a na način propisan Zakonom. Na

¹¹ Izvor: Izvješće o mreži, HŽ Infrastruktura d.o.o. 2010.

području željezničke infrastrukture pružaju se željezničke usluge koje predstavljaju ograničen broj usluga koje su sadržane u Dodatku II Direktive 2001/14/EC.

Najbitnije željezničke usluge kao što su minimalni pristupni paket i pristup prugom do uslužnih objekata i njihovo korištenje daje upravitelj infrastrukture. On to mora učiniti na nediskriminatoran način, a uvjeti korištenja moraju biti javno objavljeni (Izvješće o mreži) čime se osigurava načelo transparentnosti. Preostale dvije grupe željezničkih usluga dodatne i prateće u drugačijem su pravnom režimu, a također su opisane u Izvješću o mreži.

Ugovorom o pristupu na temelju Izvješća o mreži i na temelju postavljenog zahtjeva usklađenog kroz vozni red određuje se obim korištenja željezničkih usluga te utvrđuje naknada (pristojba).

A. Minimalni pristupni paket sadrži.

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

B. Pristup prugom do uslužnih objekata i njihovo korištenje.

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

„HŽ Infrastruktura d.o.o. omogućit će pristup prugom do svih gore navedenih uslužnih objekata svim željezničkim prijevoznicima kojima je dodijeljen minimalni pristupni paket usluga, na nediskriminacijski način i na njihov zahtjev, pod uvjetom da su željeznički prijevoznici prethodno sklopili ugovor o korištenju tih objekata s onim tko njima upravlja.“¹²

C. Dodatne usluge

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

¹² Izvješće o mreži za 2010., HŽ Infrastruktura d.o.o.

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

- Električna energija za vuču vlakova

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

Po Izvješću o mreži Sporazumom o preračunu troškova električne energije za vuču vlakova sklopljenim između Vuče vlakova d.o.o i upravitelja infrastrukture uređuje se odnos isporuke i naplate električne energije za vuču vlakova i ne obračunava se posebno prijevoznicima.

- Predgrijavanje/prethlađivanje vlakova za prijevoz putnika

Ovu uslugu pruža HŽ Putnički prijevoz d.o.o. samo za vlastite potrebe budući da trenutno na tržištu nema drugih putničkih prijevoznika. Na upit Agencije imaju li Opće uvjete poslovanja i definirane tarife predmetnih usluga isti odgovaraju niječno što znači da je neizvjesno da li bi i pod kojim uvjetima bilo moguće korištenje ove usluge drugim (novim) željezničkim prijevoznicima.

- Opskrba dizel gorivom

Ovu uslugu pruža HŽ Vuča vlakova d.o.o. koja temeljm Ugovora o zakupu koristi pumpne stanice u vlasništvu HŽ Infrastrukture d.o.o., a jedini su korisnici predmetne dodatne usluge.

Vuča vlakova d.o.o. nema opće uvjete poslovanja i utvrđen mehanizam i uvjete isporuke dizel goriva drugim korisnicima. Neizvjesno je da li bi i pod kojim uvjetima bilo moguće korištenje ove usluge drugim (novim) željezničkim prijevoznicima.

- Opskrba vodom

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

- Zbrinjavanje otpada iz toaleta

Ovu uslugu pruža:

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

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

- Manevriranje

Ovu uslugu pruža HŽ Infrastruktura d.o.o. u sljedećim kolodvorima: Zagreb Ranžirni kolodvor, Zagreb Glavni kolodvor, Ogulin, Moravice, Lokve, Knin, Perković, Šapjane, Koprivnica, Vinkovci, Tovarnik i Volinja. U svim ostalim kolodvorima uslugu manevriranja pruža HŽ Cargo d.o.o. Usluga manevriranja podrazumijeva rad manevarskog osoblja kod

svakog pokretanja vozila koje nije vožnja vlaka, a koje se obavlja radi njihova premještanja s jednog mjesta na drugo uključujući i rad oko zakvačivanja, otkvačivanja, usporavanja i zaustavljanja toga kretanja te osiguranje vozila od samopokretanja. Usluga manevriranja podrazumijeva i upotrebu manevarske lokomotive. HŽ Cargo d.o.o. i HŽ Infrastruktura d.o.o. usluge manevriranja koriste samo za vlastite potrebe, pri čemu HŽ Cargo d.o.o. temeljem ugovora isporučuje uslugu HŽ Putničkom prijevozu. Ugovorom HŽ Cargo d.o.o. sa HŽ Vuča vlakova d.o.o. uređen je odnos isporuke vuče i manevriranja. Ne posjeduje Opće uvjete poslovanja za pružanje usluga trećim osobama niti tarife. Neizvjesno je da li bi i pod kojim uvjetima bilo moguće korištenje ove usluge od strane novih željezničkih prijevoznika. Ova situacija mogla bi i prije ulaska novih operatera na tržište postati problem na graničnim kolodvorima prema Republici Mađarskoj gdje temeljem sporazuma prihvat vozila obavlja hrvatski prijevoznik u statusu monopolista.

- Priprema vlakova za vožnju

HŽ Infrastruktura d.o.o. pruža uslugu pripreme vlakova za vožnju u određenim kolodvorima. Priprema vlakova za vožnju podrazumijeva uvrštavanje vagona i drugih vozila u vlak, kvačenje vozila, sastavljanje vlaka, dopremu vlaka sa mjesta sastavljanja vlaka na kolosijek uz peron ukoliko je potrebno, provjeru i utvrđivanje duljine i mase vlaka, opremanje vlaka propisanim signalnim sredstvima, popis vlaka i ispostavljanje popratnih dokumenata vlaka. Upravitelj infrastrukture ne govori o uvjetima za pružanje ovih usluga niti tarifama pa je netransparentno i neizvjesno bi li i pod kojim uvjetima bilo moguće korištenje ove usluge od strane novih željezničkih prijevoznika.

- Proba kočenja

Ovu uslugu pruža HŽ Cargo d.o.o.

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

Nema općih uvjeta poslovanja za pružanje usluga trećim osobama niti tarife. Neizvjesno je da li bi i pod kojim uvjetima bilo moguće korištenje ove usluge od strane novih željezničkih prijevoznika

- Tehnički pregled vagona

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

Nema općih uvjeta poslovanja za pružanje usluga trećim osobama niti tarife. Neizvjesno je da li bi i pod kojim uvjetima bilo moguće korištenje ove usluge od strane novih željezničkih prijevoznika

- Usluga vaganja

Uslugu vaganja pruža HŽ Cargo d.o.o.

Cijena usluge propisana je redovnom tarifom HŽ Cargo d.o.o. koja je objavljena na web stranici društva (www.hznet.hr→HŽ Cargo→Tarife→Unutarnji prijevoz→HRT 156, Odjeljak 3, Naknade za posebne usluge, Rubni broj 34.1-34.6.).

- Usluge za prijevoz izvanrednih pošiljaka

HŽ Infrastruktura d.o.o. pruža uslugu prijevoza i izvanrednih pošiljaka prema odrednicama za prijevoz izvanrednih pošiljaka propisanim Pravilnikom o uvjetima za prijevoz izvanrednih pošiljaka u željezničkom prometu (NN 156/08). Usluga obuhvaća obradu zahtjeva željezničkog prijevoznika u cilju provjere posebnih uvjeta vožnje i prijevoza roba koje ne udovoljavaju općim tehničkim standardima za prijevoz na predviđenoj dionici pruge, kao npr. slobodni profil, osovinsko opterećenje, itd. Svako odstupanje od standarda smatra se izvanrednim prijevozom i zahtijeva poseban postupak. Usluga uključuje dodatni angažman djelatnika HŽ Infrastrukture za pripremu i izvršenje prijevoza izvanrednih pošiljaka kao što su: definiranje uvjeta prijevoza, eventulano angažiranje dodatnog osoblja za praćenje prijevoza i pregled pruge nakon izvršenog prijevoza, eventulano privremeno izmještanje objekata uz prugu, itd.

- Usluga za prijevoz opasnih tvari

Prijevoz opasnih tvari na željezničkim prugama RH vrši se u skladu sa RID-om i Zakonom o prijevozu opasnih tvari (NN 79/07) HŽ Infrastruktura ne pruža posebne usluga vezane uz prijevoz opasnih tvari.¹³

D. Prateće usluge

Prateće usluge prema Direktivi 2001/14 EZ mogu biti:

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

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

- Pristup telekomunikacijskoj mreži

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

- Pružanje dodatnih informacija

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

- Tehnički pregled voznog parka

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

¹³ Izvješće o mreži za 2010., HŽ Infrastruktura d.o.o.

Upravitelj infrastrukture je izradio i objavio Izvješće o mreži koje je prvo takve vrste koje sadrži osnove za postupanje pa i za razvoj koji će uslijediti u slijedećim godinama.

Izradom i objavom Izvješća o mreži ostvarene su pretpostavke transparentnosti i nediskriminatornosti o odnosu na korištenje željezničkih usluga.

Dodatne i prateće usluge (uvjeti korištenja i naplate) koje pruža upravitelj infrastrukture u pravilu nisu opisane u Izvješću o mreži pa postoji neizvjesnost u pogledu njihovog korištenja od strane korisnika. Nije za pretpostaviti da bi upravitelj infrastrukture diskriminirao prijevoznike.

Neke dodatne i prateće usluge koje pružaju neki od željezničkih prijevoznika također nisu transparentno opisane (uvjeti korištenja i naplate) pa postoji neizvjesnost glede njihovog korištenja od strane korisnika koji nisu u sustavu HŽ sustava. Prethodno navedeno predstavlja moguće uvjete za buduće diskriminacijsko ponašanje prilikom pružanja spomenutih usluga.

HŽ Infrastruktura d.o.o. kao davatelj dodatnih i pratećih usluga ne utvrđuje jediničnu cijenu naknada i iste ne naplaćuje.

Kod korištenja minimalnog paketa te pristupa do uslužnih objekata u ovoj fazi funkcioniranja tržišta sa dva nacionalna povijesna monopolista ne uočavaju se diskriminatorne tendencije.

Uočava se tendencija zakupljivanja većeg kapaciteta od onoga koji se doista iskorištava čime bi se u budućnosti blokirao kapacitet za nove prijevoznike. Za sada upravitelj infrastrukture neopravdano ne sankcionira otkazivanje istih naplatom penala čime bi trebao spriječiti zlonamjerne prijevoznike da manipuliraju javnom infrastrukturom.

2.2.4. Uvjeti korištenja željezničke infrastrukture koja nije javno dobro u općoj upotrebi

Željeznička infrastruktura koja nije javno dobro u općoj upotrebi, a koju zakon definira kao industrijski kolosijek u onoj mjeri u kojoj je u privatnom vlasništvu korisnika (tvornica, skladišta i dr.) i koja služi samo za potrebe jednog korisnika, u osnovi nije predmet interesa regulatora. Onaj dio industrijskog kolosijeka koji se nalazi na području robnih terminala među kojima su najznačajnije pomorske i riječne luke, koje su u mogućem režimu korisnika bilo kojeg operatora i predstavljaju završetak prijevoza (*last mile*) predmet su razmatranja regulatora tržišta željezničkih usluga.

Uvjeti poslovanja na tom dijelu željezničke infrastrukture zbog potreba tržišta moraju odgovarati uvjetima koji postoje na javnoj mreži. Na osnovu analize i istraživanja utvrđeno je da se na području tih robnih terminala – riječne, pomorske luke, najčešće pružaju samo usluge manevriranja i to bilo od strane upravitelja infrastrukture, HŽ Carga d.o.o. kao jedinog željezničkog operatera tereta te u vlastitoj režiji. Nitko od pružatelja željezničkih usluga na području lučkih uprava ne posjeduje unaprijed sastavljene i objavljene uvjete pod kojima će se one pružati, niti ima utvrđene naknade za to.

Neizvjesno je kako će se ta usluga pružati trećim prijevoznicima. Za pretpostaviti je da bi ih upravitelj infrastrukture pružao nediskriminatorno, a manje vjerojatno da bi to činio jedini prijevoznik i monopolist.

U propisima koji uređuju status i režim poslovanja na području pomorskih luka i luka unutarnjih voda željezničke usluge koje se pružaju na tim područjima nisu definirane kao

željezničke nego ih je zakon nazvao pomorskim, a da ih istovremeno nije detaljno uredio. Postoji opće nerazumijevanje da se na predmetne usluge, iako su iste nazvane pomorskim, trebaju primijeniti propisi željezničkog prava.

Korištenje infrastrukture na području lučkih uprava se ne naplaćuje, kao ni usluga manevriranja koju u najvećem dijelu pruža HŽ Cargo d.o.o.

Industrijski kolosijeci su u zakonodavstvu podnormirani kako u statusnom smislu tako i u smislu režima korištenja željezničkih usluga.

Kod industrijskih kolosijeka na području lučkih uprava postoji pravna praznina u propisima koji uređuju status i korištenje tih objekata (propisi o pomorskom dobru i morskim lukama te propisi o lukama unutrašnjih voda).

Korištenje željezničkih usluga na području željezničke infrastrukture koja nije javno dobro u općoj upotrebi, zapravo na industrijskim kolosijecima je netransparentno i raznoliko u praksi, što potencijalno stvara uvjete za diskriminaciju.

2.3. Tržište željezničkih usluga - pravni okvir

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

2.3.1. Pravni okvir u Republici Hrvatskoj

Domaći pravni okvir koji uređuje tržište željezničkih usluga određuju:

A. Materijalnopravni propisi:

- Zakon o željeznici (NN 123/03, 30/04, 153/05, 79/07, 120/08 i 75/09)
- Zakon o sigurnosti u željezničkom prometu (NN 40/07)
- Zakon o Agenciji za regulaciju tržišta željezničkih usluga (NN 79/07, 75/09)¹⁴
- Zakon o pomorskom dobru i pomorskim lukama (NN, br. 158/03, 141/06 i 38/09),
- Zakon o Agenciji za sigurnost željezničkog prometa (NN, br. 120/08),
- Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda (NN, br. 109/07 i 132/07),
- Zakon o ugovorima o prijevozu u željezničkom prometu (NN, br. 87/96),

B. Statusni propisi:

- Zakon o Agenciji za regulaciju tržišta željezničkih usluga

C. Postupovni propisi:

- Zakon o općem upravnom postupku (NN, br. 47/09),
- Zakon o zaštiti tržišnog natjecanja (NN, br. 79/09)¹⁵

D. Izvješće o mreži (<http://www.hznet.hr/izvjesceomrezi>)

- **Zakon o željeznici (komentar)**

Predmet nadležnosti ARTZU jeste tržište željezničkih usluga. Zakon o željeznici supstancijalni je propis koji uređuje ovu materiju. Iako zakon to tržište ne definira niti izričito spominje (što spada u njegove nedostatke) ipak se njegovim tumačenjem to dade zaključiti. Zakon je nešto izravniji u odredbama članka 27. - 28. kada govori o regulatornom tijelu tj Agenciji.

Kritičkom analizom zakona za utvrditi je kako on u članku 1. određuje svoju namjenu i sadržaj pa kaže kako se njime uređuje :

- ustrojstvo željezničkog sustava,
- način i obavljanje željezničkog prijevoza(!?)

¹⁴ U 2011. godini izmijenjen je Zakon o Agenciji za regulaciju tržišta željezničkih usluga (NN 61/11)

¹⁵ Čl. 8. ZARTZU: „Agencija je u uspostavi i provođenju sustava regulacije željezničkih usluga, koje se obavljaju prema načelima tržišnog poslovanja, dužna primjenjivati pravila i sustav mjera za zaštitu tržišnog natjecanja, za pitanja iz isključive nadležnosti Agencije.“

- status željezničke infrastrukture,
- uvjeti pristupa na željezničku infrastrukturu,
- usluge željezničkog prijevoza od posebnog državnog interesa
- sustav regulacije u djelatnosti željezničkog prijevoza

Pogrešno je utvrđen predmet zakona u: „načinu obavljanja željezničkog prijevoza“. Zakon uređuje zapravo pravo pristupa na željezničku mrežu i njegovo korištenje od strane željezničkih prijevoznika. Pravni odnos između upravitelja infrastrukture i željezničkog prijevoznika kojem je predmet pristup i korištenje željezničke mreže koji se ogleda u ugovoru o pristupu jeste predmet ovog zakona. Pravno, odnos između prijevoznika i komitenta, a tiče se prijevoza i realizira se sklapanjem ugovora o prijevozu, predmetom je drugog zakona, a ne ovog.

Isto tako zakon navodi kako je njime uređen „sustav regulacije u djelatnosti željezničkog prijevoza“. Vjerojatno se misli na regulatorno tijelo (ARTZU). Međutim Agencija nije nadležna za djelatnost željezničkog prijevoza već za tržište željezničkih usluga koje ne uključuju prijevoz već pristup i korištenje željezničkih usluga povezanih uz pristup i korištenje željezničke infrastrukture.

Sam Zakon po svom sadržaju ili pak definiciji sadržaja kolidira sa Zakonom o sigurnosti u željezničkom prometu te sadrži različite definicije istih instituta i pojmova što samo po sebi stvara teškoće u primjeni.

Ovaj zakon nadalje u nedovoljnoj mjeri uređuje institut Izvješća o mreži pa ispada kako je to akt samoregulacije upravitelja infrastrukture što nipošto nije slučaj.

Pravne praznine postoje kad je u pitanju industrijski kolosijek i režim njegova korištenja, „last mile“ kolosijeci, pomorske luke i luke unutarnjih voda i dr.

Zakon je ocijenjen kao minimum za funkcioniranje domaćeg pravnog sustava u procesu pridruživanja EU, no to ne znači da se on sa gledišta domaćeg sustava i njegovog razvoja ne treba i ne mora razvijati.

Ne samo zbog nedostataka, pravnih praznina i nekompatibilnosti Zakon o željeznici trebalo bi temeljito izmijeniti. Ovo posebice zbog potrebe daljnjeg usklađivanja sa pravnom stečevinom EU i direktivama (tzv. Recast direktiva prvog paketa) koje su u postupku pred Parlamentom EU.

Zakon o željeznici ne uređuje cjelovito sva pravna pitanja relevantna za tržište željezničkih usluga. Zakon ima niz pravnih praznina (npr: izrada i objava Izvješća o mreži, struktura naknade za korištenje željezničke infrastrukture/usluga, status i korištenje industrijskih kolosijeka, uloga regulatornog tijela u postupcima koji utječu na tržište odnosno postupcima iz njegove nadležnosti: usvajanje i stupanje na snagu Izvješća o mreži, sklapanje okvirnih sporazuma, određivanje strukture naknade za korištenje usluga na tržištu i dr.).

Neovisnost upravitelja infrastrukture kada postupa u sklopu svojih osnovnih funkcija nije u dovoljnoj mjeri osigurana na načelima razdvajanja funkcija upravitelja infrastrukture od prijevoznika, neovisnosti obavljanja osnovnih funkcija, te načelima tržišnog natjecanja (transparentnosti i jednakopravnosti) te definicije željezničke infrastrukture kao javnog dobra u općoj upotrebi što omogućava utjecaj i sukob interesa.

Zakon o željeznici i Zakon o sigurnosti u željezničkom prometu nisu međusobno usklađeni što izaziva pravnu nesigurnost u primjeni.

- **Zakon o Agenciji za regulaciju tržišta željezničkih usluga (komentar)**

Zakon o ARTZU je temeljni propis kojim je ustanovljena Agencija, utvrđen njen status, nadležnost te neke odredbe o postupanju. On utvrđuje minimum pitanja za početak rada, no dublja analiza pokazuje niz nedostataka koji u konačnici koče rad Agencije i ostvarenje njene pune uloge.

Zakon neprecizno određuje nadležnost Agencije koja je i na temelju Direktiva šire određena. Upravo zbog nedostataka postojećih direktiva u postupku je usvajanje revizije istih čime se znatno preciznije uređuje nadležnost i ovlaštenja regulatornih tijela.

Agencija je regulator tržišnog natjecanja za područje željezničkih usluga i kao takva treba imati pravne alate i instrumente kakve imaju drugi slični nezavisni regulatori (AZTN, HAKOM, HERA, HANFA...), a što u sadašnjem zakonu nije predviđeno. Regulator mora imati mogućnost prikupljanja podataka, provođenja istrage, te određivanja prisilnog postupanja sa mogućnosti izvršenja vlastitih naloga.

Neovisnost institucije kao pretpostavka za objektivnu primjenu prava trebala bi biti dosljedno osigurana (po ugledu na druge nezavisne regulatore) kroz financijsku neovisnost (samostalna glava u proračunu ili samo financiranje), neovisnim statusom arbitara koji sada imaju kvazi dužnosnički status.

Nepripadajuća primjena Zakona o ustanovama bi se trebala zamijeniti primjenom odredbi propisa o nezavisnim regulatornim tijelima koji je u pripremi.

Zakon o ARTZU ima nedostatke kod određivanja statusa institucije, njene organizacije i neovisnosti kao pretpostavke za nepristranu primjenu prava, statusa osoba koje donose odluke, postupaka (postupovnih odredbi), pravnih alata i instrumenata kojima se osigurava efikasno izvršavanje funkcije regulatora tržišta.

2.3.2. Europski pravni okvir

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

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

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

Prvi željeznički paket:

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

Drugi željeznički paket:

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

Treći željeznički paket:

- Direktiva 2007/58/EZ o izmjeni Direktive 91/440/EEZ o razvoju željeznica Zajednice i Direktive 2001/14/EZ o raspodjeli kapaciteta željezničke infrastrukture, nametanju

pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture te potvrđama o sigurnosti (Direktiva o liberalizaciji međunarodnog putničkog prometa),

- Uredba 1371/2007/EZ o pravima i obvezama putnika,
- Direktiva 2007/59/EZ o izdavanju potvrda strojovodama koji upravljaju lokomotivama i vlakovima u željezničkom sustavu Zajednice

„Tehnički paket“:

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

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

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

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

2.4. Sudionici na tržištu željezničkih usluga

Zakon o Agenciji za regulaciju tržišta željezničkih usluga u čl. 2. definira upravitelja infrastrukture i željezničke prijevoznike kao subjekte željezničkog tržišta, međutim istovremeno čl. 7. kojim je određeno ovlaštenje za postupanje, nadležnost agencije se širi na sve sudionike na tržištu željezničkih usluga. Za zaključiti je da subjektima naziva one sudionike na tržištu željezničkih usluga koji sklapaju Ugovor o pristupu. U kategoriju sudionika bi trebalo uključiti sve one koji na neki način sudjeluju u kreaciji, poslovanju i izvršenju poslova na tržištu željezničkih usluga.

Na željezničkom tržištu sudionici su razni subjekti: od središnjih tijela državne uprave i regulatornih tijela do upravitelja infrastrukture i prijevoznika.

2.4.1. Uprava željezničkog prometa Ministarstva mora, prometa i infrastrukture

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

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

Za obavljanje poslova Uprave željezničkog prometa ustrojeni su sljedeći odjeli:

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

Uprava željezničkog prometa je u 2010. godini obavljala funkcije tijela za sigurnost radi čega su i onako nedovoljni kapaciteti ljudskih resursa preopterećeni.

2.4.2. Uprava prometne inspekcije, Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture

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

Za obavljanje poslova Uprave prometne inspekcije ustrojene su sljedeće službe:

- a) Služba inspekcije cestovnog prometa
- b) Služba inspekcije cesta
- c) Služba inspekcije sigurnosti željezničkog prometa i žičara
- d) Služba zrakoplovne inspekcije
- e) Služba inspekcije pošte i elektroničkih komunikacija
- f) Služba za pravne poslove.

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

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

- c1) Odjel inspekcije sigurnosti željezničkog prometa za područje željezničke infrastrukture
- c2) Odjel inspekcije sigurnosti željezničkog prometa za područje željezničkog prometa
- c3) Odjel inspekcije žičara.

2.4.3. Agencija za regulaciju tržišta željezničkih usluga

Agencija za regulaciju tržišta željezničkih usluga osnovana je Zakonom o Agenciji za regulaciju tržišta željezničkih usluga (Narodne novine, br. 79/07 i 75/09¹⁶) radi osiguravanja preglednog i nepristranog obavljanja djelatnosti željezničkog prijevoza, koje se obavljaju kao usluge javnog prijevoza i osiguravanja otvorenog i nediskriminirajućeg ponašanja između upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika. ARTZU je samostalna i neovisna javna ustanova, odgovorna za svoj rad Hrvatskom saboru. Djelatnost ARTZU od posebnog je interesa za Republiku Hrvatsku, a poslove iz svoje djelatnosti ARTZU obavlja kao javnu ovlast.

Djelatnost ARTZU čine poslovi:

1. rješavanje o žalbama željezničkih prijevoznika na odluke upravitelja infrastrukture u vezi:
 - a) Izvješća o mreži,
 - b) kriterija sadržanih u Izvješću o mreži,
 - c) postupku i rezultatima raspodjele željezničkih infrastrukturnih kapaciteta,
 - d) kriterija za određivanje pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture,
 - e) visine i strukture pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture,
 - f) odluke o odobrenju pristupa željezničkog prijevoznika u željezničku infrastrukturu,
 - g) ostalih slučajeva osiguranja pristupa i korištenja željezničke infrastrukture;
 2. nadzor nad pregovorima upravitelja infrastrukture i željezničkog prijevoznika o visini pristojbe za korištenje željezničke infrastrukture;
 3. nadzor kvalitete pružanja željezničkih usluga željezničkog prijevoznika,
 4. davanje prethodne suglasnosti na imenovanje i razrješenje članova upravljačkog tijela upravitelja infrastrukture,
 5. analiza i praćenje stanja konkurentnosti na tržištu željezničkih usluga iz nadležnosti ARTZU, uključujući i željeznički prijevoz robe.
- ARTZU je obvezna razmjenjivati informacije sa željezničkim regulatornim tijelima drugih država sa svrhom usuglašavanja principa i prakse donošenja odluka.

2.4.4. Agencija za sigurnost željezničkog prometa

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

- a) donosi rješenje o sigurnosti za željezničke prijevoznike i pravne osobe koje obavljaju prijevoz za vlastite potrebe,
- b) donosi rješenje o sigurnosti za upravitelja infrastrukture,

¹⁶ U 2011. godini Izmjene i dopune Zakona o Agenciji za regulaciju tržišta željezničkih usluga (NN 61/11)

- c) obavlja tehnički pregled i donosi rješenje za početak rada strukturalnih podsustava željezničkog sustava te obavlja provjeru njihovog upravljanja i održavanja u skladu s osnovnim zahtjevima,
- d) nadzire jesu li sastavni dijelovi strukturalnih podsustava u skladu s osnovnim zahtjevima,
- e) donosi rješenje za probne dionice u svrhu ispitivanja materijala, elemenata, sklopova, uređaja i postrojenja željezničkih pruga,
- f) obavlja tehnički pregled i izdaje odobrenje za uporabu i odobrenje za privremenu uporabu prototipa željezničkih vozila, odobrenje za uporabu rekonstruiranih željezničkih vozila te odobrenje za uporabu željezničkih vozila serijski ili pojedinačno proizvedenih, ili uvezenih ili uzetih u zakup iz inozemstva,
- g) vodi registar željezničkih vozila,
- h) nadzire valjanost registracije voznog parka,
- i) obavlja stručne ispite i provjeru znanja izvršnih radnika, izdaje uvjerenja o položenom stručnom ispitu, te vodi očevidnik o izdanim uvjerenjima,
- j) izdaje dozvole za upravljanje željezničkim vozilima, te dozvole za osoblje na željezničkom vozilu koje osigurava siguran tijek prometa,
- k) prati, promiče i provodi razvoj regulatornog okvira sigurnosti uključujući i nacionalna pravila sigurnosti, te sudjeluje u izradi prijedloga podzakonskih propisa potrebnih za obavljanje sigurnog tijeka željezničkog prometa a koje donosi ministar nadležan za promet,
- l) nadzire sustav upravljanja sigurnošću upravitelja infrastrukture, željezničkih prijevoznika i pravnih osoba koje obavljaju prijevoz za vlastite potrebe,
- m) podnosi izvješća Vladi Republike Hrvatske o svom poslovanju,
- n) podnosi godišnje izvješće o radu Europskoj agenciji za željeznički promet,
- o) provodi suradnju s drugim tijelima za sigurnost EU-a radi usklađivanja mjerila sigurnosti s drugim mjerilima EU,
- p) obavlja i druge poslove značajne za sigurnost željezničkog prometa.

Dana 26. veljače 2009. godine je imenovan privremeni ravnatelj Agencije, a 20. kolovoza 2009. godine su imenovani članovi Upravnog vijeća Agencije. Konstituirajuća sjednica Upravnog vijeća održana je 22. rujna 2009. godine, dok je Statut Agencije Vlada Republike Hrvatske usvojila 1. travnja 2010. godine. Nakon toga je objavljen je javni natječaj za izbor ravnatelja, a koji je izbor bio preduvjet za daljnje aktivnosti oko konstituiranja Agencije i početka aktivnog rada. U 2010. godini nije imenovan ravnatelj Agencije.

2.4.5. Sustav Hrvatskih željeznica

Hrvatske željeznice su pravni sljednik bivših Jugoslavenskih željeznica, koje su pod tim imenom poslovale od 1953. do 1991. godine. Jugoslavenske željeznice poslovale su u šest podružnica čije su granice uglavnom odgovarale granicama bivših saveznih republika, osim područja Istre na kojem je poslovala slovenska podružnica. Raspadom Jugoslavije hrvatska podružnica JŽ nastavila je poslovati na području današnje Republike Hrvatske kao Hrvatsko željezničko poduzeće (do 1992.), odnosno Hrvatske željeznice (od 1992.). Rezultat toga je i monopol na području željezničkog prijevoza, to jest okolnost da Hrvatske željeznice zauzimaju tržišni udjel od 100%.¹⁷

¹⁷ Siniša Lajnert, Ustroj željeznica u Hrvatskoj od Austro-Ugarske do danas, Zagreb, 2003.

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

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

Sustav Hrvatskih željeznica predstavlja integrirani sustav koji se sastoji od dva prijevoznika (za putnički i za teretni prijevoz), dok je HŽ Vuča vlakova d.o.o. također prijevoznik u smislu članka 5. stavak 1. Zakona o željeznici i članka 2. stavak 1. alineja k) Direktive 2001/14/EC, ali ne obavlja djelatnost prijevoza, već daje samo pogon prijevoznicima¹⁸ te od upravitelja infrastrukture, HŽ Infrastrukture d.o.o. i HŽ Hrvatske željeznice holding d.o.o. kao vodećeg društva.

HŽ Infrastruktura d.o.o. je dio sustava kao upravitelj infrastrukture, koji je unatoč potpunoj integraciji temeljem Zakona dužan zadržati neovisnost osnovnih funkcija.

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

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

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

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

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

- javni željeznički prijevoz;

¹⁸ Na upit da li je pokrenulo postupak oduzimanja dozvole za obavljanje usluga javnog prijevoza Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture odgovara kako se isti u smislu Zakona o željeznici i Direktive smatra željezničkim prijevoznikom (uključuje i poduzeća koja pružaju samo uslugu vuče) te slijedom te činjenice nije pokrenut predmetni postupak.

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

Djelatnosti trgovačkog društva HŽ Vuča vlakova d.o.o. su:

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

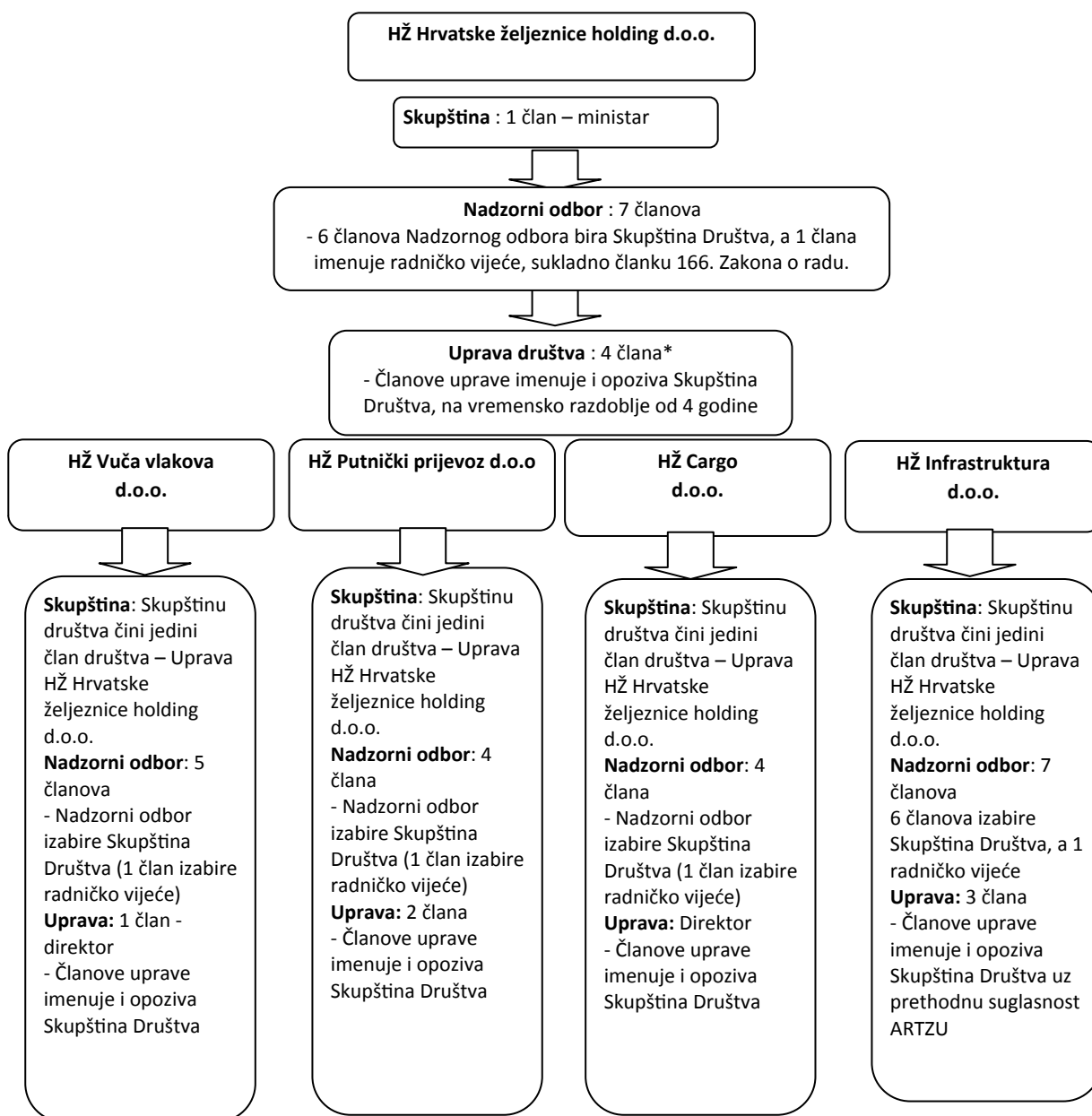
Djelatnosti trgovačkog društva HŽ Hrvatske željeznice holding d.o.o. su:

- upravljačke djelatnosti holding društva,
- savjetovanje u vezi s poslovanjem i upravljanjem,
- savjetovanje u pogledu strukture kapitala, poslovne strategije i sličnih pitanja kao i pružanje usluga koje se odnose na stjecanje dionica, poslovnih udjela u drugim društvima i druga značajna ulaganja,
- promidžba (reklama i propaganda) i drugi poslovi određeni Odlukom o osnivanju trgovačkih društava od 20. srpnja 2006.

Jedini osnivač navedenih trgovačkih društava je Republika Hrvatska, koja je Ugovorom o prijenosu poslovnih udjela od dana 11. listopada 2007. godine svoje udjele u trgovačkim društvima HŽ Vuča vlakova d.o.o., HŽ Cargo d.o.o., HŽ Putnički prijevoz d.o.o. i HŽ Infrastruktura d.o.o. prenijela na društvo HŽ Hrvatske željeznice holding d.o.o.

Trgovačka društva u sastavu Hrvatskih željeznica su povezana društva – društva koncerna sa vladajućim društvom HŽ Hrvatske željeznice holding d.o.o.. Ne postoji ugovor o upravljanju ovisnim društvima (poduzetnički ugovor) pa je zaključiti da vladajuće društvo svoju ulogu ostvaruje u smislu Zakona o trgovačkim društvima kao nositelj udjela u ovisnim društvima (vlasnik), određivanjem predmeta poslovanja tih društava, imenovanjem uprave i donošenjem poslovnih i financijskih planova. Ukoliko ne postoji neki drugi ugovor kojim bi se neke funkcije povjeravale vladajućem društvu.

Slika 5. Organizacijska struktura HŽ Sustava



*U 2010. godini Upravu HŽ Hrvatske željeznice holding d.o.o. su činili su: direktor HŽ Vuče vlakova d.o.o., direktor HŽ Cargo d.o.o., te predsjednik uprave HŽ Putničkog prijevoza d.o.o. i član uprave HŽ Holdinga d.o.o..

Osim opisanih trgovačkih društava svako od ovisnih društava posjeduje izvjestan broj njima ovisnih društava (vidi tablicu 17, 19 i 26). Djelatnost tih društava u pravilu se poklapa sa djelatnošću njihovih osnivača.

Vladajuće društvo je registrirano za upravljačku djelatnost društva. Skupštinu HŽ Hrvatske željeznice Holding d.o.o. čini ministar Ministarstva mora, prometa i infrastrukture. Uprava društva ima 4 člana koje imenuje skupština. U stvarnosti upravu HŽ Holdinga čine članovi uprave ovisnih društava, osim HŽ Infrastrukture.

Skupštinu ovisnih društava čini društvo holdinga u funkciji svoje uprave. Uprave ovisnih društava imenuje skupština, a sva društva imaju nadzorni odbor.

Upravitelj infrastrukture kako je rečeno ima posebnu ulogu – upravljanje željezničkom infrastrukturom, što je funkcija od posebnog javnog interesa obzirom da je željeznička infrastruktura javno dobro u općoj upotrebi. U tu svrhu neovisnost osnovnih funkcija upravitelja infrastrukture zakonski je uvjet.

- **Opća ocjena utjecaja organizacije HŽ sustava na neovisnost upravitelja infrastrukture**

Zakonom o željeznici propisano je:

- da se željeznički sustav temelji na načelu razdvajanja željezničkog prijevoza i željezničke infrastrukture (čl. 3.),
- da su osnovne funkcije upravitelja infrastrukture: izgradnja željezničke infrastrukture i investiranje u željezničku infrastrukturu, održavanje i osuvremenjivanje željezničke infrastrukture, upravljanje sustavom sigurnosti željezničke infrastrukture, osiguravanje pristupa i dodjela infrastrukturnih kapaciteta svim željezničkim prijevoznicima, određivanje pristojbi za korištenje infrastrukturnih kapaciteta, izrada i objavljivanje voznog reda te organiziranje i reguliranje željezničkog prijevoza (čl. 16.),
- da upravitelj infrastrukture svojom upravljačkom i kadrovskom strukturom, svojim ustrojstvom i informacijskim sustavom mora biti neovisan od svih ostalih subjekata na tržištu željezničkih usluga (čl. 18. st. 4.),
- da član upravljačkog tijela subjekta na tržištu željezničkih usluga, odnosno član upravljačkog tijela njihovog vladajućeg društva, ako se radi o povezanim društvima u smislu odredbi Zakona o trgovačkim društvima, ne može istodobno biti član upravljačkog tijela upravitelja infrastrukture (čl. 18. st. 5.),
- da ukoliko su upravitelj infrastrukture i subjekt na tržištu željezničkih usluga povezana društva, član upravljačkog tijela upravitelja infrastrukture i član upravljačkog tijela subjekta na tržištu željezničkih usluga ne mogu istodobno biti i članovi upravljačkog tijela njihovog vladajućeg trgovačkog društva (čl. 18. st. 6.).

Kako je razvidno, čl. 18. Zakona o željeznici (Narodne novine, br. 123/03, 194/03, 30/04, 79/07 i 75/09) propisuje niz mjera u svrhu zaštite od sukoba interesa s ciljem osiguranja neovisnosti upravitelja infrastrukture u obavljanju osnovnih funkcija.

Na upit Agencije o utjecajima HŽ Hrvatske željeznice holding d.o.o. na poslovnu politiku upravitelja infrastrukture, Upravitelj infrastrukture je odgovorio kako “HŽ Hrvatske željeznice holding d.o.o. utječe na poslovnu politiku upravitelja infrastrukture prvenstveno donošenjem odluka kojima obvezuje HŽ Infrastrukturu, usuglašavanjem poslovnih planova društava Holdinga što za posljedicu može imati neprihvatanje predloženih stavaka poslovnog

plana pojedinog društva te donošenjem odluke o usvajanju financijske politike koja je obvezni dokument za sva društva”.

Društvo HŽ Cargo d.o.o. na isto pitanje dalo je sljedeći odgovor: “Uprave društava nastalih podijelom HŽ-a istovremeno su članovi Uprave društva HŽ Hrvatske željeznice holding d.o.o.. Na taj način je reguliran utjecaj društava na Holding. Odluke Uprave HŽ Holdinga, koje su donesene i potpisane od strane svih uprava društava nastalih podijelom HŽ-a su obvezne za sva ta društva”.

Društvo HŽ Hrvatske željeznice holding d.o.o. je odgovorilo “da ono u velikoj mjeri utječe na poslovnu politiku društava sukladno djelatnosti HŽ Holdinga”.

U sklopu postupka analize i praćenja stanja konkurentnosti na tržištu željezničkih usluga, kojeg Agencija vodi po službenoj dužnosti prikupljeni su i utvrđeni podaci o:

- 1.) određivanju visine jedinične cijene pristojbe, točka 2.1.2., zaključci na stranici 19. ovog izvješća,
- 2.) strukturi pristojbe, zaključci pod točkom 2.1.2. na stranici 20. ovog izvješća
- 3.) ukupnim prihodima, rashodima i dobiti /gubitku za 2010. g. upravitelja infrastrukture i to posebno troškovi i prihodi vezani za usluge, zaključci pod točkom 2.1.3.1 na stranici 26. ovog izvješća,
- 4.) prihodima i troškovima za uslugu isporuke električne energije za vuču vlakova, zaključci pod točkom 2.1.3.1 na stranici 27. ovog izvješća,
- 5.) sredstvima državnog proračuna RH čiji je korisnik HŽ Infrastruktura d.o.o. zaključak pod točkom 2.1.3.1, stranica 30. ovog izvješća.

U svim zaključcima i to kod određivanja jedinične cijene, određivanja iznosa naplaćene pristojbe te iznosa troškova električne energije, koji će se naplatiti od prijevoznika, dogodilo se da su objektivni pokazatelji o troškovima upravitelja infrastrukture, koje je isti trebao naplatiti od prijevoznika, promijenjeni kroz i u postupku usvajanja poslovnog plana pred skupštinom upravitelja infrastrukture.

Iz sva tri odgovora te na osnovu prikupljenih podataka može se zaključiti sljedeće:

- da postoji značajan utjecaj vodećeg društva na formiranje i izvršavanje poslovne politike ovisnih društava,
- donošenje i usvajanje poslovne politike ovisnih društava statutarna je obveza skupštine tih društava. Skupštine ovisnih društava čini vladajuće društvo i u naravi je to Uprava HŽ Hrvatske željeznice holdinga d.o.o. koju u praksi čine predstavnici uprava tri željeznička prijevoznika (bez uprave upravitelja infrastrukture).

Potrebno je također naglasiti kako između vladajućeg i ovisnih društava nije sklopljen poduzetnički ugovor te da je društvo HŽ Hrvatske željeznice holding d.o.o., u Izjavi o osnivanju društva HŽ Infrastruktura d.o.o. utvrdilo kako skupština ne može davati “smjernice za obavljanje funkcije Upravitelja infrastrukture”. Pri tome je potrebno naglasiti kako bi izraz smjernice trebalo tumačiti kao uputstvo, a nikako kao nalog.

Budući nije sklopljen poduzetnički ugovor, utjecaj vladajućeg društva na ovisno društvo treba se provoditi putem instrumenata Zakona o trgovačkim društvima (osnivanja, određivanje djelatnosti, imenovanje uprave i usvajanje poslovnog plana). Izvan toga, a posebno u odnosu na upravitelja infrastrukture, temeljem ovakvog pravnog okvira ne smije postojati mogućnost utjecaja.

Međutim suprotno navedenim ograničenjima, kao što je razvidno iz zaprimljenih odgovora, stav koji prevladava unutar društava HŽ koncerna je taj kako su odluke Uprave HŽ Holdinga obvezujuće za sva ovisna društva na temelju personalne osnove, odnosno na temelju činjenice što istu sačinjavaju predstavnici uprava željezničkih operatera.

Predmetna personalna osnova tako je vidljiva iz sljedećeg primjera; temeljem Izjave o osnivanju HŽ Infrastrukture d.o.o. njegovu Skupštinu čini društvo HŽ Hrvatske željeznice holding d.o.o. (što znači njegova uprava koja zastupa i predstavlja to društvo). Upravu vladajućeg društva čine direktori, članovi uprave prijevoznika u sustavu HŽ koncerna i to: HŽ Vuče vlakova d.o.o. i HŽ Cargo d.o.o. i HŽ Putničkog prijevoza d.o.o. te predsjednik uprave. Skupština upravitelja infrastrukture između ostalog odlučuje o imenovanju i opozivu članova uprave, o upotrebi ostvarene dobiti te donosi poslovni plan.

Zbog navedenog sastava skupštine upravitelja infrastrukture (članovi uprave prijevoznika) navedene odluke koje donosi i usvaja skupština mogu ugrožavati interese upravitelja infrastrukture te pogodovati interesima onih povezanih društava koje predstavljaju. Ovakav sastav Uprave vladajućeg društva predstavlja negativan utjecaj na neovisnost upravitelja infrastrukture, i to u vlasničko-upravlačkom smislu, te u konačnici dovodi do sukoba interesa na štetu upravitelja infrastrukture.

Obzirom na organizacijsku shemu, u kojoj uprava HŽ Hrvatske željeznice holdinga d.o.o. u funkciji skupštine društva HŽ Infrastruktura d.o.o., a u čijem sastavu se nalaze članovi uprave prijevoznika, dolazi do mogućnosti utjecaja na neovisnost upravitelja infrastrukture u obavljanju njegovih osnovnih funkcija, a ista bi također u budućnosti mogla dovesti i do diskriminacije drugih prijevoznika koji bi bili izvan sustava HŽ koncerna.

Pogrešno tumačenje članka 18. Zakona o željeznici dovelo je do situacije da članovi uprava željezničkih prijevoznika u sastavu Uprave vladajućeg društva istovremeno sačinjavaju skupštinu upravitelja infrastrukture.

2.4.6. Upravitelj javne željezničke infrastrukture

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

Zakona. Željeznička infrastruktura je prirodni monopol¹⁹ uvjetovan nastankom i razvojem željeznice.

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

Osnovne funkcije upravitelja infrastrukture su izgradnja željezničke infrastrukture i investiranje u željezničku infrastrukturu, održavanje i osuvremenjivanje željezničke infrastrukture, upravljanje sustavom sigurnosti željezničke infrastrukture, osiguravanje pristupa i dodjela infrastrukturnih kapaciteta, određivanje pristojbi za korištenje infrastrukturnih kapaciteta, izrada i objavljivanje voznog reda te organiziranje i reguliranje željezničkog prijevoza. Upravitelj infrastrukture utvrđuje uvjete obavljanja željezničkih usluga na infrastrukturi u javnoj upotrebi aktom koji se zove Izvješće o mreži.

Upravitelj infrastrukture mora biti svojom upravljačkom i kadrovskom strukturom, svojim ustrojstvom i informacijskim sustavom neovisan od svih ostalih subjekata na tržištu željezničkih usluga, a to uključuje i trgovačka društva koja s upraviteljem infrastrukture čine povezana društva. Neovisnost upravitelja infrastrukture je političko pitanje koje je povezano sa pravilnim funkcioniranjem tržišta željezničkih usluga. U ovoj fazi razvoja željezničkog tržišta, minimum zahtjeva sa strane EU zakonodavstva je neovisnost osnovnih funkcija upravitelja infrastrukture, ali to ne priječi nacionalno zakonodavstvo da razmišlja o idealnom rješenju - potpunosti neovisnosti upravitelja infrastrukture.

Upravitelj infrastrukture organiziran je kao ovisno trgovačko društvo u HŽ koncernu koje svoje osnovne funkcije treba obavljati neovisno.

Postoje teškoće u ostvarivanju neovisnosti osnovnih funkcija upravitelja, a koje su povezane sa načinom funkcioniranja organizacije HŽ koncerna.

2.4.7. Željeznički prijevoznici

Domaće zakonodavstvo definira željezničkog prijevoznika kao imatelja dozvole za obavljanje usluga javnog prijevoza u željezničkom prijevozu i rješenja o sigurnosti, pri čemu se za status prijevoznika ne traži da taj prijevoz ujedno i obavlja. Međutim, zakon predviđa mogućnost oduzimanja dozvole zbog neobavljanja prijevoza. Sama dozvola za obavljanje usluga javnog prijevoza u željezničkom prijevozu ne daje željezničkom prijevozniku pravo pristupa na željezničku infrastrukturu, već to pravo ostvaruje temeljem Ugovora o pristupu kojeg sklapa s upraviteljem infrastrukture.

U 2010. godini su četiri pravne osobe registrirane za obavljanje javnog željezničkog prijevoza i to HŽ Cargo d.o.o., HŽ Putnički prijevoz d.o.o., HŽ Vuča vlakova d.o.o. i HŽ Infrastruktura

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

d.o.o. Prijevoznicima u smislu zakona, a na temelju izdanih dozvola i rješenja se imaju smatrati tri pravne osobe: HŽ Cargo d.o.o., HŽ Putnički prijevoz d.o.o., HŽ Vuča vlakova d.o.o.

HŽ Infrastruktura nije zatražila ni dobila dozvolu i rješenje, iako je registrirala djelatnost javnog željezničkog prijevoza. Javnim željezničkim prijevozom u stvarnosti se bave samo HŽ Cargo d.o.o. i HŽ Putnički prijevoz d.o.o., dok HŽ Vuča vlakova d.o.o. iako ima sve zakonske pretpostavke ne obavlja javni željeznički prijevoz. Nejasno je zašto je upravitelj infrastrukture registriran za obavljanje javnog željezničkog prijevoza (iako nije zatražio niti su izdani rješenja i dozvola) jer bi ga to dovelo u sukob interesa.

Tržišni udio na području javnog željezničkog prijevoza tereta u 100% dijelu drži HŽ Cargo d.o.o..

Tržišni udio na području javnog željezničkog prijevoza putnika u 100% dijelu drži HŽ Putnički prijevoz d.o.o. (vidi tablica br. 24 i grafikon br. 6).

Postoje tri željeznička prijevoznika koji su povijesni prijevoznici u državnom vlasništvu. HŽ Putnički prijevoz d.o.o. drži 100% udjela na tržištu putničkog prijevoza. HŽ Cargo d.o.o. drži 100% udjela na tržištu teretnog prijevoza. HŽ Vuča vlakova d.o.o. iako registrirana za obavljanje javnog prijevoza, isti ne obavlja. Upravitelj infrastrukture registriran je za obavljanje djelatnosti javnog prijevoza, iako nije zatražio izdavanje dozvole i rješenje o sigurnosti. Nejasno je zbog čega postoji ovakva situacija koja bi mogla dovesti upravitelja u stanje sukoba interesa. Na tržištu nema novih prijevoznika.

2.5. Liberalizacija tržišta željezničkih usluga - uvjeti

Tržište željezničkih usluga u Republici Hrvatskoj zasniva se na pretpostavkama:

- načelu razdvajanja funkcije upravitelja infrastrukture od željezničkih prijevoznika,
- načelu neovisnosti osnovnih funkcija upravitelja infrastrukture (dodjela željezničkih kapaciteta, utvrđenja i naplate naknade za korištenje željezničkih usluga i dr),
- definiciji željezničke infrastrukture kao javnog dobra u općoj upotrebi kojega svi pod istim uvjetima mogu koristiti,
- načelima tržišnog natjecanja: načelu transparentnosti i načelu jednakopravnosti učešća na tržištu (zabrane diskriminacije),

Željezničkom infrastrukturom kao prirodnim monopolom²⁰ upravlja upravitelj infrastrukture temeljem zakona i na podlozi ugovora o upravljanju sklopljenog sa titularom vlasničkih prava, Republikom Hrvatskom.

Upravitelj infrastrukture treba osigurati korištenje željezničke infrastrukture na transparentan i nediskriminacijski način. Opis mreže i uvjete njenog korištenja te način naplate naknade za korištenje, upravitelj infrastrukture dužan je utvrditi i javno objaviti u aktu koji se naziva Izvješće o mreži. Primjena Izvješća o mreži je obvezna i temeljem uvjeta iz nje se sklapaju ugovori o pristupu.

Mjerodavno tržište željezničkih usluga obuhvaća okvir usluga koje zakon određuje kao željezničke usluge. Mjerodavno tržište željezničkih usluga obuhvaća odnos između davatelja željezničkih usluga, u osnovi upravitelja infrastrukture, i korisnika tih usluga.

Agencija, kao neovisno regulatorno tijelo, svojom ulogom osigurava poštivanje tržišnih pravila, bilo tako što pruža pravnu zaštitu onome tko izjavi žalbu, bilo da po službenoj dužnosti nadzire stanje na tržištu i svojim mjerama intervenira u smislu osiguranja vladavine prava.

Liberalizacija tržišta podrazumijeva uklanjanje zapreka za mogućnost otvorenog i nediskriminatornog obavljanja željezničkog prijevoza pod jednakim uvjetima.

Teškoće koje onemogućavaju potpunu transparentnost i isključenje sukoba interesa te postojanje uvjeta za diskriminaciju na tržištu su prisutne u željezničkom sustavu Republike Hrvatske. Iako su tržišni udjeli nacionalnih prijevoznika koji su u javnom vlasništvu stopostotni, a novih privatnih prijevoznika još nema, potrebno je svakodnevno raditi na izgradnji, na tržištu zasnovanog sustava te uklanjati prepreke za dolazak novih prijevoznika.

Za ulazak novih željezničkih prijevoznika na tržište ne postoje administrativne zapreke no uvjeti za stjecanje tog svojstva su teški.

Teškoće potpune uspostave sustava koji bi bio zasnovan na načelima i postavkama iz zakona se mogu grupirati u:

- one povezane sa postizanjem potpune neovisnosti upravitelja infrastrukture u izvođenju osnovnih funkcija koje je propisao zakon (npr. sukob interesa u procesu upravljanja kod upravitelja infrastrukture, utjecaj na poslovnu i financijsku politiku i dr.),
- tehničko-administrativne teškoće (npr. nepriznavanje stranih dozvola, police osiguranja i dr.),
- teškoće u provođenju izvješća o mreži i voznog reda (npr. zloupotreba prava, zakupljivanje trasa u mjeri koja prelazi realne potrebe za prijevozom - neotkazivanje i nenaplaćivanje penala za nekorištenje i dr.),
- pravne praznine i nedostaci postojećeg zakonskog okvira (npr. nedefiniranost željezničkih usluga u lukama, industrijski kolosijeci i dr.).

²⁰ Direktiva 2001/14/EC, Preambula, toč. 40

2.6. Analiza tržišta željezničkih usluga - prijedlozi

Na temelju prethodno iskazanih ocjena i zaključaka proizašlih iz analize tržišta željezničkih usluga potrebno je formulirati i sljedeće prijedloge:

1. Pravni okvir

Razvijati i unaprijediti pravni okvir kojim se uređuje tržište željezničkih usluga na način da bude u skladu sa EU zakonodavstvom koje uređuje jedinstveno tržište respektirajući i specifičnosti tranzicije i razvoja domaćeg željezničkog sustava. Ovo se odnosi na materijalnopравни propis o željeznicama, propis o sigurnosti te propis o regulatornoj djelatnosti.

2. Institucije

Razvijati organizacijsko-institucionalni ustroj relevantnih subjekata koji će biti tržišno (troškovno) orijentiran.

3. Administrativni kapaciteti

Jačati administrativne kapacitete upravitelja infrastrukture i drugih sudionika na tržištu željezničkih usluga.

3. AKTIVNOSTI ARTZU

1. Postupanje iz nadležnosti ARTZU

Postupanje iz nadležnosti ARTZU dijeli se na postupanje:

- po inicijativi sudionika na tržištu željezničkih usluga u smislu nadležnosti za postupanje po žalbama ili pak suglasnost na imenovanja te druge inicijative,
- po službenoj dužnosti i to u smislu nadležnosti o praćenju stanja tržišnog natjecanja što uključuje prikupljanje podataka i analize istih sa mogućnošću intervencije u slučajevima pogrešne primjene propisa koje mogu ili su dovele do povrede načela nediskriminatornosti i transparentnosti.

U domeni postupanja po inicijativi sudionika na tržištu u 2010. godini ARTZU nije zaprimila niti jednu žalbu, što je razumljivo s obzirom da na tržištu nema novih prijevoznika. Postojeći željeznički prijevoznici nisu izjavljivali žalbe na postupanje i rad upravitelja infrastrukture iz čega je zaključiti kako, za sada, odnos dodjele trase i naplate kakav se odvija u praksi zadovoljava prijevoznike ili pak se mogući sporovi rješavaju na drugi način. Ne može se predvidjeti vrijeme ulaganja prvih žalbi jer je to vezano za ulazak novih prijevoznika na tržište odnosno otvaranje tržišta.

Temeljem članka 6. stavak 4. Zakona o ARTZU Agencija je nadležna dati prethodnu suglasnost na imenovanje i razrješenje članova upravljačkog tijela upravitelja infrastrukture. U 2010. godini nije tražena niti dana suglasnost na imenovanje i razrješenje članova upravljačkog tijela upravitelja infrastrukture.

Po službenoj dužnosti, u sklopu praćenja stanja tržišnog natjecanja na tržištu željezničkih usluga pokrenut je čitav niz aktivnosti usmjerenih na prikupljanje relevantnih podataka o tržištu, analize i ocjene. Predmet interesa su potencijalne teškoće i prepreke funkcioniranja tržišta u svim dimenzijama i vidovima. Naime, misija ARTZU iskazana kroz ideal postizanja nediskriminatornih i transparentnih uvjeta zahtjeva postupanje u svim slučajevima kada se utvrdi postojanje prepreka bilo da se radi o ostvarenoj diskriminaciji ili pak o onoj koja bi mogla nastati. Sama analiza tržišta željezničkih usluga u RH iskazana je u točki 2. ovog izvješća.

Za potrebe sustavnog i relevantnog prikupljanja informacija o tržištu sačinjen je alat izražen kroz tzv. Regulatorni izvještaj kojeg kao izvod iz specifičnih pokazatelja podnosi upravitelj infrastrukture. Svrha je Regulatornog izvještaja je u sustavu informacija koje omogućavaju nadzor strukture i sheme naknade za korištenje željezničkih usluga i opće poslovanje upravitelja. Kao pomoć u primjeni izrađeno je i Uputstvo za izradu Regulatornog izvještaja.

U 2010. godini pokrenut je niz postupaka kako bi se utvrdilo stanje na tržištu i eventualne prepreke. Predmet interesa su bile okolnosti pod kojima se odvijalo pružanje željezničkih usluga na području industrijskih kolosijeka posebno na specifičnom području lučkih uprava („*last mile*“). Luke su naime u specifičnom režimu na način da se poslovanje na tom području

uređuje propisima o pomorskom dobru i morskim lukama te plovidbi i lukama unutarnjih voda, a ne propisima o željezničkim uslugama. Dio ocjene postojećeg stanja te preporuke nalaze se u ovom izvješću.

Uvjeti pod kojima se odvija obavljanje različitih željezničkih usluga na tržištu bilo u sklopu Izvješća o mreži ili pak u praksi predmetom je istraživanja i rada ARTZU. Samo Izvješće o mreži kao centralni pravni akt kojim se uređuju uvjeti za sklapanje ugovora o pristupu i korištenju željezničke infrastrukture zasebni je permanentni objekt interesa i nadzora Agencije.

Pokrenut je postupak radi ocjene neovisnosti upravitelja infrastrukture koja je propisana čl. 18. Zakona o željeznici, te je zatražena dostava svih internih akata koji uređuju poslovanje u HŽ sustavu. Od HŽ Hrvatske željeznice holdinga d.o.o. i HŽ Infrastrukture d.o.o. zatraženo je očitovanje o međusobnim oblicima i vrstama povezanosti i to osobito u odnosu na segmente upravljačke strukture, kadrovske strukture, ustrojstva i informacijskog sustava. Rezultati i utvrđenja kao i ocjene ovog postupka dati su u ovom godišnjem izvješću.

Osim u području razvijanja administrativnih kapaciteta, osposobljavanja, učenja kroz razmjenu iskustava sa drugim regulatornim tijelima te posredstvom učešća u Radnog grupi regulatornih tijela pri Europskoj komisiji, ARTZU je većinu svojih aktivnosti provodila postupajući po službenoj dužnosti. Ovo je prije svega uključivalo izradu metodologije i tehnologije prikupljanja svih potrebnih podataka o tržištu, sudionicima, tehničkom opisu i mogućnostima tržišta, ekonomskim pokazateljima o tržišnim udjelima te količinama prevezene robe i putnika, naplaćenju naknadi za prijevoz (pristojbi). Izrađeni su upitnici i uputstva za popunjavanje istih, te održani sastanci. Nadalje su uspostavljeni kontakti i koordinacije osoba koje su odgovorne za suradnju. Pri izradi metodologije i opsega te vrste podataka u znatnoj mjeri su se koristila iskustva regulatornih tijela zemalja EU obzirom da je bitna usporedivost podataka i kriterija.

Članstvo u Radnoj grupi nacionalnih regulatornih tijela pri Europskoj komisiji bilo je dragocjeno. Ovo se posebno odnosi na Regulatorni izvještaj, koji predstavlja skup podataka o ekonomskim pokazateljima upravitelja infrastrukture posredstvom kojih regulator kontrolira njegove funkcije koje utječu na tržište.

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

Sve aktivnosti iz nadležnosti Agencije dati su u ovom izvješću kao konačni rezultat, opis, ocjena ili preporuka.

2. Suradnja ARTZU sa regulatornim tijelima drugih zemalja

Obveza suradnje s regulatornim tijelima na željezničkom tržištu propisana je Direktivom 2001/14/EC (članak 31.) i Zakonom o Agenciji za regulaciju tržišta željezničkih usluga

(članak 9.), sa svrhom usuglašavanja principa i prakse donošenja odluka. Ovakva suradnja posebno je važna s obzirom na specifičnosti željezničkih usluga, za koje ponajviše zbog tehničkih prepreka (npr. nedostatak zajedničkih standarda i sustava za verifikaciju i autorizaciju infrastrukture ili voznog parka) još uvijek nije uspostavljeno jedinstveno tržište, na čemu EU intenzivno radi od 2006. godine.

Obzirom na ovu zakonsku obvezu u 2010. godini ostvarena je suradnja sa slovenskim i njemačkim regulatorom, a u organizaciji Direkcije za željeznice Srbije održan je Regionalni Okrugli stol: Razmjena informacija o uvođenju i reguliranju željezničkog tržišta u jugoistočnoj Europi. Prisustvovali su predstavnici regulatora i drugih institucija željezničkog tržišta Srbije, Makedonije, Crne Gore, BiH i Hrvatske, a među pozvanima bili su i predstavnici Albanije i Kosova. Predstavnici ARTZU su preuzeli organizaciju 2. Okruglog stola (za 2011. godinu).

Osim navedenih aktivnosti ARTZU kontinuirano sudjeluje na sastancima Radne grupe regulatornih tijela na željezničkom tržištu pri Općoj upravi za mobilnost i transport (Directorate - General for Mobility and transport – DG MOVE) Europske Komisije. Radna grupa je savjetodavno tijelo Europske komisije, a sastaje se dva puta godišnje radi razmatranja pitanja iz vlastite nadležnosti.

Prometni opservatorij za Jugoistočnu Europu (South East Europe Transport Observatory – SEETO) organizirao je u 2010. godini dva sastanka Radne skupine za željeznicu i intermodalnost. SEETO je regionalna prometna organizacija osnovana 2004. godine s ciljem promicanja suradnje na razvoju glavne i pomoćne infrastrukture na multimodalnoj Osnovnoj regionalnoj prometnoj mreži Jugoistočne Europe, promicanja i povećanja lokalnih kapaciteta za provedbu investicijskih programa, upravljanja i prikupljanja podataka te analize Osnovne regionalne prometne mreže. Na sastancima sudjeluju predstavnici ministarstava i regulatornih tijela država Jugoistočne Europe. Dvanaesti sastanak je održan u listopadu u Zagrebu, a trinaesti sastanak u studenom u Skopju.

Na unutarnjem planu ARTZU je dužna surađivati s Agencijom za zaštitu tržišnog natjecanja (članak 8. stavak 2. Zakona), na način da je dužna pružiti toj Agenciji tehničku pomoć u obliku stručnih mišljenja i analiza za pitanja u vezi s obavljanjem željezničkih usluga na tržištu koja se odnose na sprječavanje, ograničavanje ili narušavanje tržišnog natjecanja. Obzirom na navedenu zakonsku obvezu, s Agencijom za zaštitu tržišnog natjecanja potpisan je Sporazum o suradnji na području zaštite tržišnog natjecanja na tržištu željezničkih usluga. Za potrebe provedbe navedenog sporazuma ugovorne strane će osnovati zajednički Odbor za suradnju.

U 2011. ARTZU će između ostalog:

- nastaviti sudjelovati u radu Radne grupe regulatornih tijela,
- formalizirati suradnju s jednim od regulatornih tijela država članica EU putem *twinning light* projekta,
- nastaviti suradnju bilateralno ili multilateralno sa drugim i posebno regulatorima susjednih zemalja,

- uspostaviti suradnju s Agencijom za zaštitu tržišnog natjecanja temeljem Sporazuma o suradnji,
- razmjenjivati iskustva s regulatornim tijelima na drugim područjima (HAKOM...) glede pitanja od zajedničkih interesa, kao što su sudska zaštita protiv odluka regulatornih tijela, pravna sredstva na raspolaganju regulatornim tijelima itd.

3.3. EU Projekti

Temeljem poziva za predlaganje projekata u okviru Instrumenta za pripremu projekata i jačanje administrativnog kapaciteta (IPA 2009) ARTZU je Središnjoj agenciji za financiranje i ugovaranje programa i projekata Europske unije dostavila twinning light projektni sažetak (fiche) za projekt „Jačanje administrativnih kapaciteta Agencije za regulaciju tržišta željezničkih usluga“.

ARTZU je koristila i mogućnosti Ureda tehničke pomoći za razmjenu informacija (TAIEX) kao što su organiziranje radionica i seminara, studijskih posjeta Europskoj komisiji i državama članicama, ekspertnih savjetovanja državama korisnicama itd. Posredstvom TAIEX-a ostvarena je suradnja s njemačkim regulatorom, a u pripremi je i studijski posjet nizozemskom regulatoru te aplikacija za „Expert Mission“ (posjet stručnjaka) s temama: pristojbe, načela određivanja pristojbi i nadzor tržišta.

3.4. Javnost rada i godišnje izvješće ARTZU

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

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

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

Agencija je u 2010. godini zaprimila dva (2) zahtjeva za pristup informacijama, oba elektroničkom poštom:

- zahtjev je 27. svibnja 2010. g. postavio gosp. Ivan Babić, iz trgovačkog društva Roland Berger Strategy Consultants d.o.o., u svezi liberalizacije tržišta željezničkih usluga i planova za liberalizaciju, te službene cijene pristupa infrastrukturi;

- zahtjev je 5. srpnja 2010. g. postavila gđa. Magdalena Cholewa, Republika Poljska, u svezi tijela ovlaštenog za izdavanje dozvola i rješenja u smislu propisa o željezničkom prometu, te u svezi notificiranog tijela u smislu Direktive 2001/EZ/14.

Zahtjevi su ustupljeni Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture temeljem članka 13. Zakona o pravu na pristup informacijama.

Izvješće o radu za 2010. godinu bit će objavljeno na internetskoj stranici ARTZU, a Izvješće o radu za 2009. godinu već se nalazi na internetskoj stranici Agencije.

ARTZU će:

- objaviti godišnje izvješće za 2010. godinu na internetskoj stranici i time sve pokazatelje rada ARTZU učiniti dostupnima najširoj javnosti,
- nastaviti razvijati internetsku stranicu, što uključuje i prijevod na engleski jezik, i ažurno objavljivati podatke o postupcima koje vodi ARTZU i drugim aktivnostima na regulaciji tržišta.

KLASA: 341-10/11-05/1
URBROJ: 347-01/11-14
Zagreb, 14. studeni 2011.

PREDSJEDNIK UPRAVNOG VIJEĆA AGENCIJE

Goran Matešić

4. IZVORI:

Izvješće o mreži za 2010.

www.hznet.hr

Državni proračun RH

www.mfin.hr

Državni zavod za statistiku,

Statistički ljetopis za 2010., Statističke informacije za 2011.

www.dzs.hr

Statistika za 2010. g. HŽ Hrvatske željeznice holding d.o.o.

Registar godišnjih financijskih izvještaja - FINA

Popis skraćenica:

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

Pan-europski koridori



Mreža željezničkih pruga u RH

