

Komadina HŽ Infrastrukturi mora osigurati neovisnost

DOŠLO VRIJEME ZA PRIMJENU ZAHTJEVA EU KOMISIJE

13. veljače 2012 09:36

Napisao: Gabrijela Galić

Uprava HŽ Holdinga, u kojoj se nalaze direktori i članovi uprave prijevoznika, Putničkog prijevoza, Vuče vlakova i Carga, ne može obavljati funkciju Skupštine HŽ Infrastrukture



ZAGREB

Skupština HŽ Holdinga, odnosno Zlatko Komadina, ministar mora, prometa i infrastrukture žurno treba osigurati potpunu neovisnost HŽ Infrastrukture, tvrtke koja upravlja željezničkom infrastrukturom, nalaže rješenje Agencije za regulaciju tržišta

željezničkih usluga (ARTZU). To znači da Uprava HŽ Holdinga, u kojoj se nalaze direktori i članovi uprave prijevoznika, odnosno Vuče vlakova, Putničkog prijevoza i Carga, ne može obavljati funkciju Skupštine HŽ Infrastrukture. Zakon o željeznici, naime, zabranjuje istovremeno obavljanje funkcije članovima uprave ovisnih društava u upravi vladajućeg društva. Razlog tomu je stvaranje jednakih uvjeta za sve sudionike na tržištu, odnosno sve prijevoznike kojima Infrastruktura iznajmljuje željezničku mrežu kojom upravlja.

Ignoriranje zakona

Stvaranje neovisne pozicije HŽ Infrastrukture započelo je 2009. godine izmjenama Zakona o željeznici, međutim jedino što se dogodilo je to da je direktor Infrastrukture izišao iz Uprave HŽ Holdinga. Ostatak razdvajanja nije proveden, unatoč upozorenjima i Europske komisije koja je na mogući sukob interesa odnosno stavljanje drugih operatera u nepovoljniji položaj ukazivala u izvješćima o napretku Hrvatske. Kritika je upućena i u zadnjem izvješću Komisije, a tada nam je iz resornog ministarstva objašnjavano kako nikakvih problema nema te da je radi zaštite novih prijevoznika na tržištu osnovano tijelo za regulaciju tržišta željezničkih usluga.

Agencija čekala promjenu vlasti?

U svojem rješenju ARTZU ističe da skupština upravitelja infrastrukture, po zakonu mora očuvati njegovu neovisnost, s obzirom da odlučuje o imenovanju i opozivu članova uprave, o upotrebi ostvarene dobiti te donosi poslovni plan. Željeznički regulator već je lani upozoravao na »problematične« odnose HŽ Infrastrukture i HŽ Holdinga, no na to se nitko nije niti osvrnuo. Naime, u srpnju prošle godine ARTZU je donio mišljenje u kojem se ukazuje na isti problem i traži osiguravanje neovisnosti Infrastrukture. No, ništa se nije dogodilo. Za razliku od HAKOM-a koji regulira telekomunikacijsko tržište, ARTZU nema mogućnost kažnjavanja prekršitelja te su stoga očito čekali promjenu vlasti kako bi pristisnuli odgovorne da se u području upravljanja željezničkom infrastrukturom u potpunosti usuglasimo s EU praksom.

Međutim, činjenica je da je bivša skupština HŽ Holdinga, odnosno bivši ministar prometa koji po funkciji predstavlja Skupštinu HŽ Holdinga ignorirao postojeći Zakon o HŽ-u te da izdvajanje HŽ Infrastrukture nikada nije provedeno do kraja. Takva situacija odgovara tromom sustavu domaće željeznice jer se Infrastrukturu koja bi trebala biti neovisna »pritiskalo« i financijski koristilo. Primjerice, HŽ Holding (koji je ujedno i skupština HŽ Infrastrukture) nije prihvatio utvrđeni iznos pristojbe za korištenje mreže za 2010. godinu pa je Infrastruktura utvrđenu cijenu smanjila sa 8,45 kuna po pređenom kilometru vlaka na 2,76 kuna za putnički prijevoz, dok je za teretni prijevoz ta cijena snižena s 12,25 na 4,48 kuna. U konačnici je Infrastruktura iz svojih sredstava pokrila »gubitak« jer prihodi od pristojbe pokrivaju svega 10 posto direktnih troškova održavanja i upravljanja infrastrukturom.

Nema metodologije

Kako je u svom izvješću utvrdila ARTZU, istovremeno je iz državnog proračuna je za istu svrhu temeljem Ugovora o upravljanju željezničkom infrastrukturom isplaćeno nešto više od 1,1 milijuna kuna pa je regulator postavio pitanje »prelijevanja sredstava državnog proračuna namijenjenih za održavanje i upravljanje infrastrukturom«.

Infrastruktura je tako ostvarila 93,3 milijuna kuna od minimalnog pristupnog paketa i to je sve što su zaradili od usluga upravitelja infrastrukture. Ostale usluge, naime, tvrtkama unutar HŽ Holdinga nisu naplaćivali jer za to ne postoji metodologija. Istovremeno su rashodi Infrastrukture za te usluge bili preko 699,4 milijuna kuna, pa ispada da su prihodi od pristojbe pokrili svega 13,3 posto troškova.