



REPUBLIKA HRVATSKA  
UPRAVNI SUD U ZAGREBU  
Avenija Dubrovnik 6 i 8

PRIJEMNI ŠTAMBIJL  
REPUBLIKA HRVATSKA

376 HAKOM

Prihvjetao: 11.11.2021., 09:11:28 h	
Klasifikacijska oznaka:	Ustrojstvena jedinica:
034-07/16-01/72	376-08
Urudžbeni broj:	Prilozi:
437-21-10	Vrijednost: 0



d2803186

U I M E R E P U B L I K E H R

P R E S U D A

Upravni sud u Zagrebu, po sutkinji Vanji Crnković te zapisničarki Ankici Zorić, u upravnom sporu tužitelja HŽ CARGO d.o.o., Zagreb, Heinzelova 51, kojeg zastupa opunomoćenik protiv tuženog Hrvatske regulatorne agencije za mrežne djelatnosti, Zagreb, Ulica Roberta Frangeša Mihanovića 9, uz sudjelovanje zainteresirane osobe HŽ Infrastruktura d.o.o., Zagreb, Mihanovićeve 12, radi prigovora na II. izmjene i dopune izvješća o mreži 2017. i VII. izmjene i dopune Upute HŽI-40, 4. listopada 2021.

p r e s u d i o j e

I. Odbija se tužbeni zahtjev za ponиштавanje rješenja Hrvatske regulatorne agencije za mrežne djelatnosti KLASA: UP/I-341-02/16-02/03, URBROJ: 376-12-16-7 od 16. studenog 2016.

II. Odbija se zahtjev tužitelja za naknadu troškova upravnog spora u iznosu od 17.500,00 kn (sedamnaestisućapetsto kuna).

Obrazloženje

- Rješenjem Hrvatske regulatorne agencije za mrežne djelatnosti KLASA: UP/I-341-02/16-02/03, URBROJ: 376-12-16-7 od 16. studenog 2016. odbijen je u cijelosti prigovor željezničkog prijevoznika HŽ Cargo d.o.o. (ovdje tužitelj) na II. izmjene i dopune izvješća o mreži 2017. i VII. izmjene i dopune Upute HŽI-40, upravitelja infrastrukture HŽ Infrastruktura d.o.o. (ovdje zainteresirana osoba), kao neosnovan.
- Tužitelj u tužbi i tijekom spora u bitnome navodi da je prvi razlog zbog kojeg podiže tužbu potpuno nepoštivanje zakonski odredbi prilikom donošenja pobijanog rješenja i postupka koji je prethodio donošenju pobijanog rješenja. Iznosi da je člankom 21. stavkom 1. Zakona o regulaciji tržista željezničkih usluga propisano da u postupcima iz svoje nadležnosti Agencija odlučuje na sjednicama Vijeća Agencije, dok je člankom 22. Zakona o regulaciji tržista željezničkih usluga propisano da se u upravnim postupcima koji su u nadležnosti Agencije primjenjuje Zakon o općem upravnom postupku. Dodaje da je člankom 1. Zakona o općem upravnom postupku propisano da se tim Zakonom uređuju pravila na temelju kojih tijela državne uprave i druga državna tijela, tijela jedinica lokalne i područne (regionalne) samouprave, pravne osobe koje imaju javne ovlasti (u dalnjem tekstu: javnopravna tijela), u okviru djelokruga utvrđenog na temelju zakona, postupaju i rješavaju u upravnim stvarima, dok je člankom 3. stavkom 1. Zakona o općem upravnom postupku propisano da se taj Zakon primjenjuje u postupanju u svim upravnim stvarima, a da se samo pojedina

pitanja upravnog postupka mogu zakonom urediti drukčije, ako je to nužno za postupanje u pojedinim upravnim područjima te ako to nije protivno temeljnim odredbama i svrsi toga Zakona. Opisuje da je člankom 5. stavkom 1. Zakona o općem upravnom postupku propisano da javnopravno tijelo rješava upravnu stvar na temelju zakona i drugih propisa te općih akata donesenih na temelju zakonom utvrđenih javnih ovlasti, dok je stavkom 2. propisano da u upravnim stvarima u kojima je javnopravno tijelo zakonom ovlašteno rješavati po slobodnoj ocjeni, odluka mora biti donesena u granicama dane ovlasti i sukladno svrsi radi koje je ovlast dana. Nastavlja da je člankom 9. Zakona o općem upravnom postupku propisano da službena osoba u javnopravnome tijelu samostalno utvrđuje činjenice i okolnosti u postupku te na temelju utvrđenih činjenica i okolnosti rješava upravnu stvar. Navodi da je taj postupak upravna stvar na koji se odnosi Zakon o općem upravnom postupku. Obrazlaže da je člankom 22. stavkom 1. Zakona o općem upravnom postupku propisano da u upravnom postupku postupa službena osoba u opisu poslova koje je vođenje tog postupka ili rješavanje o upravnim stvarima, sukladno propisima o ustrojstvu javnopravnih tijela, a da je stavkom 2. propisano da u javnopravnim tijelima službena osoba koja vodi postupak ili rješava o upravnim stvarima mora imati odgovarajuću stručnu spremu, potrebno radno iskustvo i položen državni stručni ispit, te da je stavkom 3. propisano da ako u javnopravnom tijelu nema osobe ovlaštene za rješavanje o upravnoj stvari, rješenje donosi čelnik tijela. Iznosi da se sukladno tome odluke Agencije donose na sjednicama Vijeća Agencije, da je službena osoba koja donosi odluke Vijeće Agencije, odnosno predsjednik Vijeća, dok postupak vodi službena osoba, a to je Vijeće Agencije. Dodaje da se općim aktom određuje ovlaštena osoba kojoj je Republika Hrvatska dala suglasnost da obavlja poslove nadzora, a to je Zakonom o regulaciji tržišta željezničkih usluga i statutom tuženika Vijeće Agencije, odnosno predsjednik Vijeća Agencije. Ističe da gore navedenom ide u prilog i članak 15. stavak 13. Statuta tuženika koji propisuje da se detaljne odredbe o poslovima i zadacima koji se obavljaju u unutarnjim ustrojstvenim jedinicama iz stavka 1. tog članka te način upravljanja tim jedinicama pobliže uređuju Pravilnikom o unutarnjem ustrojstvu i Pravilnikom o sistematizaciji radnih mjeseta koje donosi Vijeće, dok je stavkom 14. propisano da se opći akti Agencije objavljiju na intranetu. Navodi da u smislu gore navedenog, on kao podnositelj prigovora, provjerom na internetskim stranicama tuženika nije mogao pristupiti Pravilniku o unutarnjem ustrojstvu i Pravilniku o sistematizaciji radnih mjeseta tuženika jer isti nije bio prema zakonu objavljen na službenim stranicama te se vodio gore citiranim zakonskim propisima. Ukazuje da je na usmenoj raspravi održanoj 4. studenog 2016. postupak vodila neovlaštena osoba, jer je postupak trebalo voditi Vijeće Agencije sukladno gore navedenim odredbama, a ne zaposlenica Odjela željezničkih usluga tuženika. Navodi da se općim aktom određuje ovlaštena osoba kojoj je Republika Hrvatska dala suglasnost da obavlja poslove nadzora, a to je Zakonom o regulaciji tržišta željezničkih usluga i statutom tuženika Vijeće Agencije, odnosno predsjednik Vijeća Agencije. Dodaje da nikakvi propisi nisu doneseni za provedbu ovog zakona pa da ostaje nejasno kako Agencija zapravo funkcionira odnosno kakvo je njeno ustrojstvo i tko u njoj ima kakve nadležnosti. Opisuje da je u prigovoru naveo kako je rješenjem od 31. kolovoza 2016. tuženik poništio točku 3. Odluke o I. izmjenama i dopunama Izvješća o mreži 2017. te naložio da se točka 3.6.6. Izvješća o mreži 2017. uskladi na način da se prethodno u cijelosti propisu uvjeti temeljem kojih su određeni kolodvori u kojima je dopušteno ranžiranje. Objašnjava da su slijedom navedenog donesene VII. izmjene i dopune Upute HŽI-40 te Odluka o II. izmjenama i dopunama Izvješća o mreži 2017. Opisuje da prometno-

tehnološki uvjeti za ranžiranje propisani u Uputi HŽI-40 u članku 44.a nemaju stručno uporište, a određeni su s isključivom namjerom da se prijevoznike onemogući u korištenju vlastitih resursa i prisili na korištenje kolodvora za ranžiranje u kojima te poslove obavlja zainteresirana osoba te ovakve mjere onemogućavaju slobodu prijevoznika na transportnom tržištu i povećavaju ukupne transportne troškove. Istaže da je člankom 44.a stavkom 1. Upute HŽI-40 propisano: "Manevriranje vagonima u kolodvorima u kojima ti vlakovi po voznom redu završavaju vožnju, a koje za cilj ima sastavljanje novih vlakova za pojedine odredišne kolodvore, naziva se ranžiranje". Istaže da je u prigovoru navedeno i da je točkom 3.6.3. IOM 2017. propisano da se formiranje teretnih vlakova kao i manevriranje može obavljati u svim kolodvorima na željezničkoj mreži u kojima za to postoje tehničko-tehnološke mogućnosti, dok se člankom 44.a stavkom 2. Upute HŽI-40 određuje da je ranžiranje dopušteno samo u kolodvorima koji za to imaju potrebne tehničke i prometno tehničke uvjete. Nastavlja da se u stavku 4. alineje 1. Upute HŽI-40 propisuje da se u jednom željezničkom čvorištu može odrediti samo jedan kolodvor u kojem je dopušteno ranžiranje za jednu vrstu prometa. Iznosi da pojам željezničkog čvorišta, kao niti područje pojedinog željezničkog čvorišta nisu definirani u Uputi HŽI-40, a niti u IOM 2017. Smatra da zainteresirana osoba nije postupila po rješenju tuženika od 31. kolovoza 2016. i to točki 3. rješenja. Nadalje, smatra da je zainteresirana osoba najprije trebala propisati uvjete pod kojima se može vršiti ranžiranje, a prije donošenja Izvješća o mreži. Iznosi da je zainteresirana osoba promijenila Upute, ali nije propisala uvjete, već je administrativnim mjerama pokušala implementirati situaciju koja je protivna rješenju tuženika od 31. kolovoza 2016. za što nema ovlaštenje. Istaže da zainteresirana osoba ima zakonske ovlasti za utvrđivanje tehničkih uvjeta, ali ne za propisivanje što je manevriranje, a što ranžiranje. Iznosi da je člankom 1. Zakona o željeznicu propisano da se tim zakonom uređuje način i uvjeti obavljanja željezničkog prijevoza, status željezničke infrastrukture, tržište željezničkih usluga, upravljanje željezničkom infrastrukturom i uvjeti pristupa na infrastrukturu, načela i postupci koji se primjenjuju na uvođenje i određivanje naknada za željezničke usluge te dodjelu kapaciteta željezničke infrastrukture, kriterije za izdavanje i ukidanje dozvola željezničkim prijevoznicima te usluge željezničkog prijevoza od posebnog državnog interesa za koje Republika Hrvatska osigurava dio sredstava. Nastavlja da je člankom 4. Zakona o željeznicu stavkom 1. točkom 16. propisano da je Izvješće o mreži izvješće u kojemu su sadržana opća pravila, rokovi, postupci i kriteriji za određivanje naknada i dodjelu kapaciteta, uključujući sve druge informacije koje su potrebne kako bi se omogućilo podnošenje zahtjeva za infrastrukturnim kapacitetom, dok je stavkom 1. točkom 11. propisano da je Infrastrukturni kapacitet mogući broj trasa vlakova na pojedinom dijelu infrastrukture u određenom vremenskom razdoblju. Iznosi da je člankom 6. Zakona o željeznicu propisano da će se u postupku dodjele infrastrukturnog kapaciteta i pružanja željezničkih usluga, izrade i primjene Izvješća o mreži, izrade i primjene voznog reda, postupka sklapanja ugovora o pristupu primjenjivat načela transparentnosti, jednakopravnosti i nediskriminacije. Smatra da je iz navedenih članaka Zakona o željeznicu vidljivo da je tužnik u potpunosti pogrešno tumačio zakonske propise. Obrazlaže da tužnik u dijelu obrazloženja navodi kako je zainteresirana osoba kao upravitelj infrastrukture prije donošenja II. izmjena i dopuna Izvješća o mreži 2017., odnosno definiranja kolodvora u kojima je dopušteno ranžiranje, prethodno u Prometnoj Uputi (Uputa HZ1-40, članak 44.a) propisala uvjete temeljem kojih je ranžiranje dopušteno u pojedinim kolodvorima što smatra da je u potpunoj suprotnosti sa člankom 1. Zakona o željeznicu. Obrazlaže da su uvjeti pristupa na

infrastrukturu uvjeti koje željeznički prijevoznik mora ispuniti kako bi pristupio na željezničku infrastrukturu, a ne kako tuženik tumači uvjeti koje zainteresirana osoba kao upravitelj infrastrukture može jednostrano nametati korisnicima željezničke infrastrukture. Smatra da zainteresirana osoba nema nikakve zakonske ovlasti propisivati što znači pojam ranžiranja i kao takvog ga provoditi putem prometne upute u Izvješće o mreži. Navodi da je ranžiranje jedan od oblika manevriranja, pa da mu stoga nije jasno kako zainteresirana osoba može jednostrano određivati što predstavlja ranžiranje, a pogotovo na absurdan način kako su to propisali. Opisuje da se po II. Izmjenama i dopunama Izvješća o mreži 2017. točka 3. stavak 4. ranžiranjem smatra manevriranje vagonima vlakova u kolodvorima u kojima ti vlakovi po voznom redu završavaju vožnju, a koje ima za cilj sastavljanje novih vlakova za pojedine kolodvore. Mišljenja je da svu absurdnost određivanja ranžiranja potvrđuje odgovor zainteresirane na njegov prigovor na II. izmjene i dopune Izvješća o mreži 2017. i VII. izmjene i dopune Upute HŽI-40 od 17. listopada 2016., u kojem navode da se ranžiranjem smatra postupak kojim se iz više dolaznih vlakova sastavlja više odlazećih vlakova za više novih odredišnih kolodvora. Smatra da u definiciji množina kod riječi vlakovi, kao i odredišni kolodvori, nije sastavljena slučajno, već s razlogom preciznijeg određivanja pojma i da je kao rezultat ove definicije jasno da se postupak manevriranja s ciljem da se vagonima iz dolaznog vlaka, zajedno s eventualnim vagonima prikupljenim u kolodvoru nakon utovara ili istovara, sastavi jedan novi vlak za novi odredišni kolodvor, ne smatra ranžiranjem. Dodaje da kad definicija ne bi bila ovakva onda bi se moralno odrediti puno više kolodvora kao ranžirnih. Istiće da bi tumačenjem navedenog značilo da manevriranje, rastavljanje jednog vlaka i sastavljanje jednog novog vlaka koji ide na novu destinaciju nije ranžiranje, dok bi rastavljanje više vlakova i sastavljanje više novih vlakova od kojih svaki ide na svoju destinaciju ranžiranje. Iznosi da on u gore navedenim radnjama rastavljanja i sastavljanja vlakova ne vidi razliku, pa je pozivanje zainteresirane osobe na količinu, odnosno na brojnost vlakova potpuno beznačajno u odnosu na postupke i tehnološku organizaciju koji se moraju obavljati pri rastavljanju i sastavljanju vlakova. Pita se koja je razlika između ranžiranja i manevriranja te kako zainteresirana osoba suprotno zakonskim propisima određuje što znači ranžiranje i na kojim se mjestima može vršiti ranžiranje. Smatra da je Zakonom o željezniči propisano koje su ovlasti upravitelja infrastrukture, što je Izvješće o mreži i što treba sadržavati, što je Infrastrukturni kapacitet te da stoga nije jasno temeljem kojih zakonskih ovlasti zainteresirana osoba mijenja pojmove u Izvješću o mreži. Opisuje da pravdajući postupak zainteresirane osobe tuženik u svom obrazloženju navodi kako je člankom 24. stavkom 3. alinejom 3. Zakona o željezniči propisano da u uslužne objekte spadaju i ranžirni kolodvori, objekti za formiranje vlakova, te objekti za manevriranje. Nastavlja da je, obzirom da Zakon o željezniči razlikuje različite vrste uslužnih objekata, u svakom od tih objekata moguće obavljanje određenog opsega manevriranja, odnosno manipulacije vagonima, kao što je to slučaj sa Zagreb Ranžirnim kolodvorom koji je određen upravo za ranžiranje kao jedini kolodvor za tu namjenu u zagrebačkom čvorištu. Iznosi da tuženik navodi kako je zainteresirana osoba kao upravitelj infrastrukture sukladno članku 4. stavku 1. alineji 35. ZOŠ-a odgovoran za građenje, upravljanje, obnovu i održavanje željezničke infrastrukture, što uključuje i organiziranje i reguliranje prometa, a što je upravo predmetni slučaj. Dodaje da je zainteresirana osoba temeljem navedenih ovlasti organizirala i regulirala promet na način da se ranžiranje teretnih vlakova u zagrebačkom čvorištu odvija isključivo u Zagreb Ranžirnom kolodvoru. Navodi da je člankom 15. stavkom 2. Zakona o željezniči propisano da je upravitelj infrastrukture dužan voditi računa da

svojim postupanjem ne sprečava, ne ograničava ili ne narušava tržišno natjecanje, da je dužan u skladu sa svojim mogućnostima pružati željezničke usluge na način koji najbolje zadovoljava potrebe korisnika tih usluga, dok je člankom 23. stavkom 1. Zakona o željeznici propisano da željeznički prijevoznik, uz pravedne nediskriminirajuće i transparentne uvjete, ima pravo pristupa željezničkoj infrastrukturi za obavljanje svih vrsta željezničkog prijevoza tereta, s time da pravo pristupa uključuje i pristup infrastrukturni koja povezuje morske i luke unutarnjih voda i ostale uslužne objekte iz članka 24. stavka 3. toga Zakona sa željezničkom infrastrukturom i pravo pristupa industrijskim kolosijecima koji služe ili mogu služiti za potrebe više krajnjih korisnika. Zaključuje da je iz navedenih članaka kao i iz samog članka 24. stavka 3. Zakona o željeznici vidljivo kako u uslužne objekte spadaju i ranžirni kolodvori, objekti za formiranje vlakova te objekti za manevriranje. Iznosi da je stoga upravitelj infrastrukture dužan voditi računa da svojim postupanjem ne sprečava, ne ograničava ili ne narušava tržišno natjecanje, te sukladno navedenom članku 23. stavku 1. željeznički prijevoznik, uz pravedne nediskriminirajuće i transparentne uvjete, ima pravo pristupa željezničkoj infrastrukturi za obavljanje svih vrsta usluga željezničkog prijevoza tereta koji su propisani u članku 24. stavku 3. točki 3. Zakona o željeznici. Istiće da su člankom 24. stavkom 3. točkom 3. propisani uslužni objekti među koje spadaju ranžirni kolodvori i objekti za formiranje vlakova, uključujući i objekte za manevriranje. Smatra da je obrazloženje tuženika u odnosu na predmetno da zainteresirana osoba ima ovlasti organizirati i regulirati promet na način da se ranžiranje teretnih vlakova u zagrebačkom čvorишtu odvija isključivo u Zagreb Ranžirnom kolodvoru nije organiziranje i reguliranje prometa, već ograničavanje na samo jedan kolodvor, protivno člancima 15. i 23. Zakona o željeznici te da isti postupak utječe diskriminirajuće na pristup željezničkoj infrastrukturi za obavljanje svih vrsta usluga željezničkog prijevoza tereta te narušava tržišno natjecanje željezničkih prijevoznika. Nastavlja da je člankom 26. stavkom 1. Zakona o željeznici propisano da upravitelj infrastrukture, na nediskriminirajući način, pruža svim željezničkim prijevoznicima minimalni pristupni paket iz članka 24. stavka 2. tog Zakona i pristup prugom do uslužnih objekata iz članka 24. stavaka 3. do 5. tog Zakona. Navodi da je člankom 4. Zakona o željeznici stavkom 1. točkom 38. propisano da je uslužni objekt postrojenje, uključujući zemljište, zgrade i opremu, koje je u cijelosti ili dijelom posebno uređeno kako bi omogućilo obavljanje jedne ili više usluga iz članka 24. stavaka 3. do 5. toga Zakona. Iznosi da tuženik u obrazloženju pobijanog rješenja navodi da je zainteresirana osoba definirala uslugu ranžiranja u Uputi-40 te je shodno tome propisao u kojim je uslužnim objektima, kolodvorima, ranžiranje dopušteno, konkretno u zagrebačkom čvorишtu na Zagreb Ranžirnom kolodvoru, u kojem zainteresirana osoba, osim što obavlja ranžiranje, dopušta da navedenu uslugu željeznički prijevoznici djelomično obavljaju za svoje potrebe. Navodi da zainteresirana osoba posjeduje kolosiječne kapacitete i upravlja prometom kao upravitelj infrastrukture, a kao operator uslužnih objekata također omogućava prijevoznicima korištenje uslužnih objekata kojima upravlja i za koje propisuje uvjete, za što ima zakonske ovlasti sukladno članku 4. stavku 1. alineji 23. i članku 26. stavku 2. Zakona o željeznicama. Istiće da se zainteresirana osoba, međutim, uopće nije vodila zakonskim ovlaštenjima nego je jednostrano odlučila što se smatra ranžiranjem i gdje se ranžiranje može samo odvijati bez ikakvog zakonskog uporišta. Dodaje da je navedeno obrazloženje tuženika u suprotnosti sa spomenutim člancima 15. i 23. Zakona o željeznici jer zainteresirana osoba kao pružatelj usluga specijaliziranog uslužnog objekta, ne može jednostrano propisivati što je ranžiranje i gdje se ono može vršiti, a pogotovo na način da se isto usmjeri na

specijalizirani objekt kojim zainteresirana osoba upravlja, ali ne kao upravitelj infrastrukture, već kao operator uslužnog objekta (pružatelj usluga) čime diskriminаторno djeluje na poslovanje željezničkih prijevoznika prisiljavajući ih da koriste samo njihovu uslugu. Nastavlja da, također, tuženik u obrazloženju navodi da je zainteresirana osoba prema propisanim tehničkim prometno tehnološkim uvjetima opravdano odlučila da je u zagrebačkom čvorištu ranžiranje teretnih vlakova isključivo dopušteno u Zagreb Ranžirnom kolodvoru kao uslužnom objektu specifične namjene, pri čemu je uzeo u obzir i gustoću naseljenosti oko navedenog kolodvora, a koju je upravo i kao uvjet propisao u Uputi HŽI-40 koja je prethodila II. izmjeni dopuni IOM 2017. u kojoj je navedeno da "kolodvor u kojem je dopušteno ranžiranje teretnih vlakova mora, po mogućnosti, biti što udaljeniji od gusto naseljenog dijela grada odnosno centra grada", a što je slučaj kod Zagreb Ranžirnog kolodvora koji se nalazi na rubu Novog Zagreba i u neposrednoj blizini nema stambenih objekata za razliku od Zagreb Zapadnog kolodvora koji se nalazi u centru grada neposredno uz stambene objekte. Poziva se na članak 31. stavak 3. Zakona o željeznici kojim je propisano da je upravitelj infrastrukture dužan pri određivanju naknade na cijeloj infrastrukturnoj mreži kojom upravlja koristiti sustav koji se temelji na istim načelima, a da je, iznimno, kod investicija iz članka 34. stavka 1. toga Zakona upravitelj infrastrukture ovlašten naplatiti višu naknadu, a na temelju dugoročnih troškova takvih projekata. Nadalje navodi da je stavkom 4. propisano da Vlada Republike Hrvatske može, za željeznički prijevoz putnika odnosno za željeznički prijevoz tereta, svojom odlukom, poštujući načelo jednakih i nediskriminirajućih naknada, uz prethodno pribavljeno mišljenje regulatornog tijela u okviru njegovih nadležnosti, odrediti manju visinu naknade za željezničke usluge iz članka 24. stavka 2. toga Zakona od visine naknade koju je odredio upravitelj infrastrukture, pri čemu je dužna upravitelju infrastrukture nadoknaditi razliku do visine troška koji izravno nastane kao posljedica obavljanja željezničke usluge. Iznosi da je člankom 32. Zakona o željeznici propisano da će se radi održavanja i poboljšanja kvalitete i sigurnosti usluga koje pruža upravitelj infrastrukture osigurat finansijska sredstva iz državnog proračuna kako bi se smanjili troškovi željezničke infrastrukture i visina infrastrukturnih naknada koje se naplaćuju od željezničkih prijevoznika, dok je člankom 46. stavkom 1. Zakona o željeznici propisano kada postoje odgovarajući alternativni pravci, upravitelj infrastrukture može, nakon savjetovanja sa zainteresiranim stranama, odrediti željezničku infrastrukturu koja će se koristiti za određene vrste prometa (specijalizirana željeznička infrastruktura), a da u slučaju određivanja specijalizirane željezničke infrastrukture upravitelj infrastrukture može prilikom dodjele infrastrukturnog kapaciteta dati prednost onoj vrsti prijevoza za koju je željeznička infrastruktura specijalizirana, s time da određivanje željezničke infrastrukture specijaliziranom ne sprečava korištenje takve željezničke infrastrukture za druge vrste prijevoza kada za to postoji raspoloživ kapacitet. Navodi da je člankom 4. stavkom 1. točkom 15. Zakona o željeznici propisano da je izvediva alternativa alternativni uslužni objekt koji je željezničkom prijevozniku ekonomski prihvatljiv i koji mu omogućuje obavljanje predmetne usluge prijevoza tereta ili putnika. Napominje da je upravo suprotno obrazloženju tuženika u vezi određivanja tehničkih i prometno tehnoloških uvjeta u zagrebačkom čvorištu ranžiranje teretnih vlakova isključivo dopušteno u Zagreb Ranžirnom kolodvoru kao uslužnom objektu specifične namjene, pri čemu je uzeta u obzir i gustoća naseljenosti oko navedenog kolodvora, a koju je upravo i kao uvjet propisana u Uputi HŽI-40 koja je prethodila II. izmjeni dopuni IOM 2017. u kojoj je navedeno da "kolodvor u kojem je dopušteno ranžiranje teretnih vlakova mora, po mogućnosti, biti što udaljeniji od gusto naseljenog dijela grada

odnosno centra grada", a što je slučaj kod Zagreb Ranžirnog kolodvora koji se nalazi na rubu Novog Zagreba i u neposrednoj blizini nema stambenih objekata za razliku od Zagreb Zapadnog kolodvora koji se nalazi u centru grada neposredno uz stambene objekte, u potpunosti beznačajna u ovom tijeku postupka. Obrazlaže da je beznačajno, jer su do jednostrane odluke zainteresirane osobe, koja je bez ovlaštenja u zakonskim odredbama odredila što to znači ranžiranje, bez obzira što su do promjene koje se pobijaju ovom tužbom svi kolodvori zadovoljavali prometno tehničke uvjete jer je i ranžiranje sama vrsta manevriranja. Smatra da ovakvom odlukom zainteresirana osoba zloporabi položaj upravitelja infrastrukture te isti položaj koristi da bi u svojoj drugoj ulozi pružatelja usluga nametnuo korištenja Zagreb Ranžirnog kolodvora, a sve kako bi opravdala troškovi koje taj ranžirni kolodvor proizvodi. Smatra da je takav postupak zainteresirane osobe, a koji je potvrđen pobijanim rješenjem suprotan člancima 31., 32. i 46. Zakona o željeznici te da se na taj način nezakonito prebacuju troškovi na željezničke prijevoznika, a što je čin diskriminacije. Opisuje da je člankom 17. stavkom 1. propisano da su osnovne funkcije upravitelja infrastrukture dodjela trasa vlakova, uključujući i određivanje i ocjenu raspoloživosti infrastrukturnih kapaciteta i određivanje visine infrastrukturnih naknada, uključujući i naplatu tih naknada, dok je stavkom 5. propisano da osim osnovnih funkcija upravitelj infrastrukture obavlja i ostale funkcije određene ugovorom o upravljanju željezničkom infrastrukturom i posebnim propisima. Iznosi da je prema članku 4. stavku 1. točki 34. ugovor o upravljanju željezničkom infrastrukturom (ugovorni sporazum) ugovor o međusobnim pravima i obvezama između vlasnika željezničke infrastrukture i upravitelja infrastrukture. Ističe da ugovorom o upravljanju željezničkom infrastrukturom od 12. lipnja 2008. te člankom 18. Zakona o željeznici nigdje nije dana ovlast za ovakvo postupanje zainteresiranoj osobi. Nastavlja da je, naprotiv, člankom 2. stavkom 2. predmetnog ugovora o upravljanju željezničkom infrastrukturom propisano da se ugovorom obvezuje upravitelja infrastrukture na osiguranje nediskriminirajućeg pristupa i korištenja željezničke infrastrukture svim željezničkim prijevoznicima i ostalim sudionicima koji ispunjavaju propisane uvjete. Navodi da je člankom 3. stavkom 2. ugovora o upravljanju željezničkom infrastrukturom propisano da organizacija i reguliranje željezničkog prometa podrazumijeva planiranje i provedbu svih potrebnih mjera i postupaka za siguran, pouzdan, nediskriminirajući, gospodarski učinkovit održiv željeznički promet, dok je stavkom 3. propisano da nediskriminirajući pristup željezničkoj infrastrukturi omogućuje svim željezničkim prijevoznicima i ostalim sudionicima koji imaju dozvolu za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu i rješenje o sigurnosti pravo korištenja željezničke infrastrukture. Zaključuje da je stoga pojam ranžiranja, koji je zainteresirana osoba propisala VI. izmjenama i dopunama Upute-40, kao i II. izmjenama i dopunama Izvješća o mreži 2017. diskriminatoran, te protivan Zakonu o željeznici kao i ugovoru o upravljanju željezničkom infrastrukturom. Opisuje da je u obrazloženju rješenja tuženika od 31. kolovoza 2016. navedeno da iz I. izmjena i dopuna IOM 2017., kao ni iz drugih propisa, nije razvidno koje to uvjete ne zadovoljava Zagreb Zapadni kolodvor, a zbog kojih nije uvršten na popis kolodvora u kojima je dopušteno ranžiranje, a niti je razvidno koji su to uvjeti koje zadovoljavaju navedenih trinaest kolodvora koji su stavljeni na popis, da je zbog navedenog potrebno propisati i prometno-tehnološke uvjete koji su bili od utjecaja na odluku o tome hoće li neki od kolodvora biti uvršten na popis kolodvora u kojima je dopušteno ranžiranje, što je zainteresirana osoba propustila učiniti, a što je u ovom postupku nesporno utvrđeno. Smatra da se opravdanje da se ranžiranje može izvršavati samo u jednom kolodvoru čvorišta, kao i da takav kolodvor mora biti što

dalje od gusto naseljenog područja sasvim irelevantni iz razloga što su same odredbe koje isto propisuju u suprotnosti sa sobom, a što je tuženik utvrdio u rješenju koje je prethodilo pobijanom. U odnosu na obrazloženje zainteresirane osobe da ranžirni kolodvor mora biti što dalje od gusto naseljenog područja iznosi da nije rješenje kojim se može upravitelj infrastrukture koristiti jer ne može utjecati na razvitak gradova i mjesta kroz koji pruga prolazi, dok se u odnosu na buku kao problem koji se stvara pri manevriranju otvara pitanje kako su uopće stambeni objekti sagrađeni uz takve građevine i tko im je za to dao suglasnost. Dodaje da se, također, problem buke rješava na način da se postavljaju bukobrani, a ne da se pod izlikom buke i velike izgrađenosti naselja promet upućuje na jedno mjesto, a samo zbog ekonomске isplativosti istog. Istačće da je to vidljivo iz odredbi izmjena Upute o izmjenama i dopunama Prometne upute HŽI-40, jer niti jedan od nabrojanih kolodvora u kojima je dopušteno ranžiranje ne zadovoljava takozvanim prometno tehničkim uvjetima osim Zagreb Ranžirnog kolodvora, iz čega se zapravo može vidjeti koja je prava namjera upravitelja infrastrukture. Predlaže da se ponisti osporavano rješenje uz naknadu troškova upravnog spora.

3. Tuženik u odgovoru na tužbu i tijekom spora u bitnome navodi da je zainteresirana osoba donijela II. izmjene i dopune Izvješća o mreži 2017. i VII. izmjene i dopune Upute HŽI-40 u okviru postupanja po njegovom rješenju od 31. kolovoza 2016. Smatra da je tužba neosnovana. Iznosi da tužitelj prigovara da je usmenu raspravu u ispitnom postupku vodila neovlaštena osoba, smatrajući kako je postupak trebalo voditi Vijeće tuženika, a ne zaposlenica Odjela željezničkih usluga tuženika. Istačće da je člankom 23. Zakona o općem upravnom postupku propisano da u upravnom postupku postupa službena osoba kojoj je u opisu poslova vođenje postupka, a da službena osoba koja vodi postupak mora imati odgovarajuću stručnu spremu, potrebno radno iskustvo i položen državni stručni ispit. Navodi da u konkretnom slučaju nije sporno da je Vijeće tuženika, kao kolektivno tijelo koje obavlja funkciju "čelnika tijela" donijelo osporavano rješenje, sukladno svojoj nadležnosti iz članka 10. stavka 1. Zakona o regulaciji tržišta željezničkih usluga. Dodaje da je obzirom da se ovdje radilo o suprotnim interesima bilo potrebno održati usmenu raspravu, a da je usmenu raspravu vodila diplomirana pravnica s položenim pravosudnim ispitom zaposlena na radnom mjestu rukovoditelj odjela željezničkih usluga. Istačće da se radi o uobičajenoj upravnoj praksi, koja nije dovedena u pitanje u brojnim presudama Visokog upravnog suda povodom njegovih odluka te ističe da istu praksu primjenjuju i druga javnopravna tijela. Nastavlja da je sama usmena rasprava provedena u potpunosti u skladu s odredbama Zakon o općem upravnom postupku, što tužitelj ne spori. Iznosi da je prilikom donošenja odluke Vijeće u cijelosti bilo upoznato s ishodom rasprave i navodima stranaka. Vezano uz navodnu pogrešnu primjenu pravnog propisa na temelju kojeg se rješava stvar napominje da je prije ulaženja u sam meritum tužbe, potrebno prvenstveno ukratko pojasniti tijek događaj koji su prethodili ovom upravnom sporu. Opisuje da je tužitelj u veljači 2016. ranžiranje teretnih vlakova, koje je do tada obavljao na Zagreb Ranžirnom kolodvoru, prebacio na Zagreb Zapadni kolodvor. Navodi da je kao posljedica istoga zainteresirana osoba zaprimila niz pritužbi građana kao i upit od strane Grada Zagreba zbog problema koji su nastali ranžiranjem na Zagreb Zapadno kolodvoru u smislu cjelodnevne buke, pucanja fasada uslijed vibracija, bojazni za sigurnost i zdravlje građana zbog ranžiranja teretnih vagona za prijevoz plina, nafte itd. Dodaje da se do veljače 2016. ranžiranje uvijek obavljalo u za to namijenjenom ranžirnom kolodvoru koji je i izgrađen izvan centra grada upravo kako bi se izbjegle gore navedene negativne posljedice ranžiranja. Iznosi da je kao posljedica istog

zainteresirana osoba posredno zabranila ranžiranje na Zagreb Zapadnom kolodvoru i to na način da je 5. svibnja 2016. donijela Izmjene i dopuna Upute HŽI-40 i to konkretno dodavanjem članka 44.a kojim je definirano da je ranžiranje dopušteno samo u kolodvorima koji za to imaju potrebne tehničke i prometno-tehnološke uvjete. Nastavlja da je na temelju predmetne Upute zainteresirana osoba donijela Odluku o popisu kolodvora u kojima je dopušteno ranžiranje te da je sukladno izmijenjenim dokumentima izmijenjeno Izvješće o mreži 2017. Obrazlaže da je protiv takvih izmjena gore citiranih dokumenata tužitelj podnio prigovor te je on donio rješenje od 31. kolovoza 2016. kojim je zainteresiranoj osobi naloženo da usklađi sadržaj točke 3.6.3. Izvješća o mreži 2017. na način da prethodno u cijelosti propiše uvjete temeljem kojih su određeni kolodvori u kojim je dopušteno ranžiranje. Navodi da je isto naloženo iz razloga jer nije bilo jasno koji su to prometno-tehnološki uvjeti koji moraju biti ispunjeni da bi neki kolodvor bio podoban za ranžiranje. Dodaje da je postupajući po predmetnom rješenju zainteresirana osoba donijela II. Izmjene i dopune Izvješća o mreži 2017. i VII. izmjene i dopune Upute HŽI-40, a da mu je protiv istih tužitelj podnio prigovor temeljem kojega je doneseno rješenje koje je predmet ovog spora. Opisuje da tužitelj u osnovi prgovara članku 44.a Upute HŽI-40, jer smatra da isti nema stručno uporište. Isto tako smatra da je isti određen isključivo iz razloga jer na Zagreb Zapadnom kolodvoru tužitelj koristi vlastite resurse dok je na kolodvoru za ranžiranje te poslove obvezan plaćati zainteresiranoj osobi. Iznosi da tužitelj smatra da zainteresirana osoba nema zakonske ovlasti propisivati što znači pojam ranžiranja te da je propisivanje pojma u suprotnosti s člankom 1. Zakona o željeznici. Nastavlja da je nejasno zašto bi definiranje pojma ranžiranje bilo u suprotnosti s tim člankom, budući da je predmetnim člankom opisan sam sadržaj zakona. Navodi da, nadalje, zainteresirana osoba ima, između ostalog, ovlast određivati gdje će se provoditi ranžiranje, a što proizlazi iz činjenice da je sukladno članku 4. stavku 4. alineji 35. Zakona o željeznici kao upravitelj infrastrukture odgovoran za organiziranje i reguliranje prometa. Ističe da je sukladno članku 15. stavku 1. istog Zakona upravljanje infrastrukturom djelatnost od javnog interesa. Navodi da je način na koji je zainteresirana osoba u članku 44.a stavak 4. Upute HŽI-40 definirala prometno tehnološke uvjete kojima moraju udovoljavati kolodvori za ranžiranje kao i način definiranja ranžiranja u Izvješću o mreži 2017. transparentan, nediskriminatan i razuman. Dodaje da ovakvo postupanje zainteresirane osobe predstavlja odgovorno upravljanje infrastrukturom, što i je njezina osnovna zadaća. Ističe da je jasno da tužitelj samo u cilju stjecanja dodatnog profita želi provoditi ranžiranje na za to neprimijerenom mjestu. Opisuje da tužitelj smatra da odluka da se ranžiranje teretnih vlakova u zagrebačkom čvorištu odvija isključivo u Zagreb Ranžirnom kolodvoru nije organiziranje i reguliranje prometa, već ograničavanje na samo jedan kolodvor što je protivno člancima 15. i 23. Zakona o željeznici te smatra da isti postupak utječe diskriminirajuće na pristup željezničkoj infrastrukturi za obavljanje svih vrsta usluga željezničkog prijevoza tereta te rješava tržišno natjecanje željezničkih prijevoznika prisiljavajući ih da koriste samo njihovu uslugu. Iznosi da nije jasno na koji način zainteresirana osoba diskriminira tužitelja ovakvim određivanjem mesta na kojem je dozvoljeno ranžiranje. Dodaje da su, naime, predmetna pravila obvezna i jednaka za sve željezničke prijevoznike te da, dakle, niti jedan prijevoznik pa niti tužitelj nije diskriminiran. Navodi da ovakvim postupanjem zainteresirana osoba ne prisiljava prijevoznike da koriste smo njene usluge, već time što ograničava ranžiranje na za to namijenjenim mjestima osigurava da usluga bude efikasna i svršishodna imajući pritom u vidu i dobrobit društva u cjelini. Nastavlja da tužitelj smatra da je uvjet da "kolodvor u kojem je dopušteno ranžiranje teretnih vlakova

mora, po mogućnosti, biti što udaljeniji od gusto naseljenog dijela grada odnosno centra grada" u potpunosti beznačajan. Istiće da on kao regulatorno tijelo ovakvu konstataciju tužitelja, koji se bavi djelatnošću koja sa sobom nosi određen rizik i potencijalne opasnosti, može samo ocijeniti kao vrlo zabrinjavajućom. Opisuje da tužitelj zaključno navodi da je postupanje zainteresirane osobe protivno ugovoru o upravljanju željezničkom infrastrukturom. Napominje da je već iz samog naslova ugovora jasno da je osnovna funkcija koju je država povjerila zainteresiranoj osobi upravljanje infrastrukturom, a da analizom citiranih članaka ugovora (članak 2. stavak 2. i članak 3. stavak 2.) nije jasno na koji način su isti u suprotnosti s postupanjem zainteresirane osobe. Zaključuje da postupanje zainteresirane osobe nije protivno Zakonu o željeznici, nije diskriminatorno niti je protivno ugovoru o upravljanju željezničkom infrastrukturom, već da je upravo suprotno, II. izmjenama i dopunama Izvješća o mreži 2017. i VII. izmjenama i dopunama Upute HŽI-40 zainteresirana osoba u potpunosti postupila sukladno njegovom rješenju od 31. kolovoza 2016. Stoga predlaže da se odbije tužba.

4. Zainteresirana osoba u odgovoru na tužbu i tijekom spora u bitnome navodi da u cijelosti osporava tužbu. Istiće da je VII. izmjene i dopune Upute HŽI-40 donijela upravo na temelju rješenja tuženika kojim joj je naloženo da prethodno propiše uvjete temeljem kojih su određeni kolodvori u kojima je dopušteno ranžiranje te je VII. izmjenama i dopunama Upute HŽI-40 to i učinjeno. Opisuje da tužitelj u više navrata navodi da ona nema zakonske ovlasti za propisivanje što je manevriranje, a što ranžiranje. Obrazlaže da je pojam manevriranja definiran člankom 18. Pravilnika o načinu i uvjetima za sigurno odvijanje i upravljanje željezničkim prometom od 21. studenog 2016., koji je stupio na snagu 10. prosinca 2016., kao svako pokretanje vozila koje nije vožnja vlaka, a koje se obavlja radi njegova premještanja s jednog mjesta na drugo, rad oko kvašenja, otkvačivanja, usporavanja i zaustavljanja tog kretanja te osiguranje vozila od samopokretanja, s time da se svako pokretanje vlaka nakon zaustavljanja, ako nije nastavak vožnje vlaka, smatra manevriranjem, a da se kretanje pojedinačnih ili zakvačenih vozila koje nije vožnja vlaka naziva manevarskim kretanjem. Istiće da ona nije nikome zabranila manevriranje već je ono dopušteno, kako se navodi u Izvješću o mreži, u svim kolodvorima na željezničkoj mreži u kojima za to postoji tehničko-tehnološke mogućnosti, a što uključuje i Zagreb Zapadni kolodvor. Iznosi da je nesporno da je ranžiranje vrsta manevriranja. Opisuje da Pravilnik o načinu i uvjetima za sigurno odvijanje i upravljanje željezničkim prometom u članku 14. definira ranžiranje kao manevriranje vagonima vlakova u kolodvorima u kojima ti vlakovi po voznom redu završavaju vožnju, a koje za cilj ima sastavljanje novih vlakova za pojedine odredišne kolodvore. Istiće da je to definirano na identičan način na koji ga je ona definirala u Uputi HŽI-40, a prije nego je spomenuti Pravilnik bio donezen. Zaključuje da su stoga neosnovane tvrdnje tužitelja da je ona na apsurdan način propisala što se može smatrati ranžiranjem i da je definicija ranžiranja diskriminatorna i u suprotnosti sa Zakonom o željeznici. Navodi da ona pravo upravljanja željezničkom infrastrukturom Republike Hrvatske izvodi iz članka 2. stavka 3. Zakona o podjeli trgovačkog društva HŽ-Hrvatske željeznice d.o.o., članka 65. stavka 4. Zakona o željeznici te Ugovora o upravljanju željezničkom infrastrukturom KLASA: 003-01/07-01/8, URBROJ: 530-08-08-16 od 15. lipnja 2008. Obrazlaže da kolodvori čine dio željezničke infrastrukture kojom ona upravlja, ali ujedno čine i uslužne objekte u kojima se pružaju željezničke usluge. Nastavlja da iako željezničku uslugu manevriranja u kolodvoru Zagreb Zapadni kolodvor pruža tužitelj, ona je, u konkretnom slučaju, operator uslužnog objekta tj. upravitelj uslužnog objekta u smislu Zakona o željeznici. Napominje da upravitelj uslužnog objekta ima

ovlast određivati što je u određenom uslužnom objektu dopušteno, a što ne. Ističe da je manevriranje (osim ranžiranja) dopušteno u Zagreb Zapadnom kolodvoru. Iznosi da je morala definirati ranžiranje kako bi isključila određene potencijalno opasne radnje koje ometaju odvijanje prometa. Dodaje da to što tužitelj ne vidi razliku između manevriranja i ranžiranja pokazuje njegovo nepoznavanje tehnologije rada. Opisuje da se razlika manevriranja i ranžiranja može objasniti na primjeru sabirnog vlaka. Obrazlaže da je sabirni vlak vlak koji vozi od kolodvora do kolodvora i na tom putu kupi i/ili ostavlja vagone, a da bi se to postiglo, neke vagone treba otkvačiti, a druge zakvačiti te da se to postiže manevriranjem, koje nije zabranjeno. No, ističe da se u konkretnom slučaju ne radi o ranžiranju jer je za ranžiranje bitno da se radi o vagonima više vlakova koji u konkretnom kolodvoru završavaju vožnju, a koja ima za cilj sastavljanje novih vlakova. Navodi da nije jasna tvrdnja tužitelja kako je iz citiranih članka 1., članka 4. stavka 1. točaka 11. i 16. te članka 6. Zakona o željeznicama vidljivo da je tuženik u potpunosti pogrešno tumačio zakonske propise. Dodaje da nije sporno da su, kolodvori, ranžirni kolodvori i objekti za formiranje vlakova, uključujući objekte za manevriranje uslužni objekti i da ona ima svojstvo operatora uslužnog objekta u smislu Zakona o željeznicama. Iznosi da zato čudi pozivanje tužitelja na članak 23. stavka 1. kojim je implementiran članak 10. stavak 1. Direktive 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 21. studenoga 2012. o uspostavi jedinstvenog Europskog željezničkog prostora (dalje: Direktiva 2012/34/EU), a koji se odnosi na liberalizaciju teretnog prijevoza i nema veze s pružanjem usluga u uslužnim objektima. Nastavlja da o uslugama u uslužnim objektima govori članak 26. stavak 2. Zakona o željeznicama u kojem se navodi da operatori uslužnih objekata, na nediskriminirajući način, daju svim željezničkim prijevoznicima pristup uslužnim objektima i pristup uslugama koje se pružaju u tim objektima. Opisuje da njegova odluka da se samo u određenim kolodvorima može obavljati usluga ranžiranja ne utječe na pravo pristupa željezničkih prijevoznika iz članka 23. stavka 1. Zakona o željeznicama jer ranžiranje nije vrsta usluge teretnog prijevoza već usluga koja se pruža u uslužnim objektima. Ističe da tužitelj u pokušaju dokazivanja kako tuženik nije bio u pravu kada je donio pobijano rješenje citira članke 31., 32., 46. i članak 4. stavku 1. točku 15. Zakona o željeznicama koji nemaju veze s uslugama koje se pružaju u uslužnim objektima, već se odnose na minimalni pristupni paket. Nastavlja da pri tome tužitelj miješa pojmove alternativni pravac i izvediva alternativa, a da su oba pojma definirana u članku 4. Zakona o željeznicama. Obrazlaže da pojam alternativni pravac nema veze s uslužnim objektima niti uslugama u uslužnim objektima, dok se izvediva alternativa odnosi na uslužne objekte i to samo u slučaju iz članka 26. stavka 7. Zakona o željeznicama gdje je propisano da je operator uslužnog objekta koji odbije zahtjev željezničkog prijevoznika za pristup uslužnom objektu i za pružanje usluga u tom objektu dužan u pisanim oblicima obrazložiti svoju odluku te ukazati na izvedive alternative u drugim objektima. Napominje da se u predmetnom slučaju ne radi o odbijanju pristupa uslužnom objektu. Navodi da je prigovor tužitelja da je irelevantan kriterij prema kojem ranžirni kolodvor mora biti što dalje od gusto naseljenog područja neosnovan. Pojašnjava da je ona upravitelj cjelokupne željezničke infrastrukture u Republici Hrvatskoj te da je upravljanje željezničkom infrastrukturom djelatnost od javnog interesa. Dodaje da se iz tog razloga i pojedine odluke upravitelja infrastrukture moraju promatrati u kontekstu upravljanja cjelokupnom željezničkom infrastrukturom. Iznosi da ako postoje uslužni objekti posebno namijenjeni za obavljanje određene usluge, logično je da ona želi da se te usluge obavljaju u tim objektima, a ne u onima koji nisu isključivo namijenjeni određenoj svrsi, posebno ako zbog toga nastaju dodatni problemi vezani uz sigurnost

i dobrobit građana. Slijedom navedenog predlaže odbiti tužitelja s tužbom i tužbenim zahtjevom u cijelosti.

5. Tijekom spora izvršen je uvid u spis i u spis tuženika te je održano ročište 14. rujna 2021.

6. Tužbeni zahtjev nije osnovan.

7. Nesporno je da je tužitelj podnio prigovor na II. izmjene i dopune izvješća o mreži 2017. i VII. izmjene i dopune Upute HŽI-40, upravitelja infrastrukture, ovdje zainteresirane osobe.

8. Sporno je, je li tuženik pravilno taj prigovor odbio kao neosnovan.

9. Prvotno, a vezano uz tužbene navode, treba napomenuti da je osporavanu odluku donijelo Vijeće tuženika u skladu s člankom 21. stavkom 1. Zakona o regulaciji tržišta željezničkih usluga ("Narodne novine" broj: 71/14.). Nadalje, prema mišljenju ovog suda nije povrijeđen zakon na štetu tužitelju zbog toga što je raspravu u Hrvatskoj regulatornoi agenciji za mrežne djelatnosti u Zagrebu 4. studenog 2016. provodila budući da je tužitelju osigurano pravo sudjelovanja te pružena mogućnost dopunjavanja navoda tijekom rasprave, kao i izjašnjavanje o navodima protivne stranke i svim drugim činjenicama i okolnostima koje su bitne za rješavanje upravne stvari u skladu s člankom 54. stavkom 3. Zakona o općem upravnom postupku ("Narodne novine" broj: 47/09.).

10. Također, valja navesti da je člankom 44.a Uputa HŽI-40 propisano da se manevriranje vagonima vlakovima u kojima ti vlakovi po voznom redu završavaju vožnju, a koje za cilj ima sastavljanje novih vlakova za pojedine odredišne kolodvore, naziva ranžiranje (stavak 1.) te da je ranžirane dopušteno samo u kolodvorima koji za to imaju potrebne tehničke i prometno-tehnološke uvjete (stavak 2.). Nadalje, propisano je da se pod tehničkim uvjetima podrazumijeva opskrbljenoškolodvora sputalicama i ili izvlačnjacima i ili skupinama kolosijeka koji su namijenjeni samo za manevriranje (stavak 3.), a da su prometno tehnološki uvjeti za ranžiranje sljedeći:

- u jednom željezničkom čvoristu može se odrediti samo jedan kolodvor u kojem je dopušteno ranžiranje za jednu vrstu prometa (putnički odnosno teretni),
- kolodvor u kojem je dopušteno ranžiranje teretnih vlakova mora, po mogućnosti, biti što udaljeniji od gusto naseljenog dijela grada odnosno centra grada,
- ako u željezničkom čvoristu postoji kolodvor čija je osnovna funkcija ranžiranje, ranžiranje teretnih vlakova može biti dopušteno sam u tome kolodvoru,
- iznimno, na prugama kod kojih su zbog njihovih tehničkih karakteristika na pojedinim pružnim dionicama bitno različite najveće dopuštene mase vlakova, ranžiranje može biti dopušteno u pogodnim kolodvorima (stavak 4.).

Također, propisano je da svaki kolodvor u kojem je dopušteno ranžiranje mora izraditi Tehnološki proces rada kolodvora (stavak 5.) te da se popis kolodvora u kojima je dopušteno ranžiranje donosi Uprava HŽ infrastrukture te se taj popis objavljuje u Izvješću o mreži (stavak 6.).

11. Pogrešno tužitelj smatra da zainteresirana osoba nije imale zakonske ovlasti za donošenjem navedenog članka. Naime, zainteresirana osoba je upravitelj infrastrukture osnovan za obavljanje djelatnosti upravljanja željezničkom infrastrukturom sukladno Zakonu o podjeli trgovačkog društva HŽ Hrvatske željeznice d.o.o. ("Narodne novine" broj: 153/05. i 57/12.), a što je vidljivo iz članka 65. stavka 4. Zakona o željeznicu ("Narodne novine" broj: 94/13. i 148/13.).

12. Nadalje, pravilno zainteresirana osoba upire da je Pravilnikom o načinu i uvjetima za sigurno odvijanje i upravljanje željezničkim prometom ("Narodne novine" broj: 107/16.) istovjetno propisano manevriravanje i ranžiranje kao i Uputom HŽI-40,

pa da je neosnovna tvrdnja tužitelja da je zainteresirana osoba na absurdan način propisala što se može smatrati ranžiranjem.

13. Također, pogrešno tužitelj smatra da je irelevantno da kolodvor u kojem je dopušteno ranžiranje teretnih vlakova mora, po mogućnosti, biti što udaljeniji od gusto naseljenog dijela grada odnosno centra grada. Naime, pravilno tuženik u osporavanom rješenju navodi da je zainteresirana osoba prema propisanim tehničkim prometno tehničkim uvjetima opravdano odlučila da je u zagrebačkom čvorištu ranžiranje teretnih vlakova isključivo dopušteno u Zagreb Ranžiranom kolodvoru kao uslužnom objektu specifične namjene, pri čemu je uzela u obzir i gustoću naseljenosti oko navedenog kolodvora, a koju je upravo i kao uvjet propisala u Uputi HŽI-40, a što je slučaj kod Zagreb Ranžiranog kolodvora koji se nalazi na rubu Novog Zagreba i u neposrednoj blizini nema stambenih objekata za razliku od Zagreb Zapadnog kolodvora koji se nalazi u centru grada neposredno uz stambene objekte.

15. Konačno treba navesti da tuženik nije diskriminiran time što je ranžiranje teretnih vlakova u zagrebačkom čvorištu isključivo dopušteno u Zagreb Ranžiranom kolodvoru, budući da nije stavljen u nepovoljniji položaj u odnosu na ostale željezničke prijevoznike.

16. Slijedom navedenog valjalo je na temelju članka 57. stavka 1. Zakona o upravnim sporovima ("Narodne novine" broj: 20/10., 143/12., 152/14., 94/16. i 29/17.) tužbeni zahtjev odbiti kao neosnovan.

17. Kako je tužitelj izgubio spor u cijelosti snosi sve troškove spora (članak 79. stavak 4. Zakona o upravnim sporovima). Stoga je na temelju članka 79. stavka 6. Zakona o upravnim sporovima odlučeno kao u točki II. izreke.

U Zagrebu 4. listopada 2021.

Sutkinja  
Vanja Crnković,v.r.

**Uputa o pravnom lijeku:**

Protiv ove presude dopuštena je žalba Visokom upravnom суду Republike Hrvatske (članak 66. i članak 79. stavka 7. Zakona o upravnim sporovima). Žalba se podnosi putem ovog suda, u dovoljnom broju primjeraka za sud i sve stranke u sporu, u roku od 15 dana od dana dostave ove presude (članak 70. Zakona o upravnim sporovima).

DNA:

- 1.
2. Hrvatska regulatorna agencija za mrežne djelatnosti, Zagreb, Ulica Roberta Frangeša Mihanovića 9
3. HŽ Infrastruktura d.o.o., Zagreb, Mihanovićeva 12
4. u spis

Za točnost otpayka:  
Sanja Kobilšek Ponjan



