



KLASA: UP/I-341-02/22-02/01

URBROJ: 376-03-23-17

Zagreb, 6. travnja 2023.

Na temelju članka 8. stavka 1. točke 1. i članka 14. stavka 1. točke 1. Zakona o regulaciji tržišta željezničkih usluga i zaštiti prava putnika u željezničkom prijevozu (NN br. 104/17), članka 51. Zakona o željeznici (NN br. 32/19, 20/21 i 114/22) te članka 96. Zakona o općem upravnom postupku (NN br. 47/09 i 110/21), u postupku po zahtjevu željezničkog prijevoznika ENNA TRANSPORT d.o.o. sa sjedištem u Vukovaru, Gospodarska zona Vukovar 13, OIB: 87583888894, u svezi usluga i naknada upravitelja infrastrukture HŽ INFRASTRUKTURA d.o.o. sa sjedištem u Zagrebu, Mihanovićeve ulica 12, OIB: 39901919995, Vijeće Hrvatske regulatorne agencije za mrežne djelatnosti na sjednici održanoj 6. travnja 2023., donosi

RJEŠENJE

- I. Djelomično se usvaja zahtjev željezničkog prijevoznika ENNA TRANSPORT d.o.o. sa sjedištem u Vukovaru, Gospodarska zona Vukovar 13, u dijelu koji se odnosi na uvođenje sustava pokazatelja kvalitete te posebnog sustava rješavanja sporova vezanih uz sustav pokazatelja kvalitete.
- II. Nalaže se upravitelju infrastrukture HŽ INFRASTRUKTURA d.o.o. sa sjedištem u Zagrebu, Mihanovićeve ulica 12, da detaljno propiše te uspostavi sustav pokazatelja kvalitete, sukladno članku 51. Zakona o željeznici (NN br. 32/19, 20/21 i 114/22), počevši od stupanja na snagu voznog reda 2023./2024., u odnosu na sve željezničke teretne prijevoznike, te da isti objavi u Izvješću o mreži.
- III. Nalaže se upravitelju infrastrukture HŽ INFRASTRUKTURA d.o.o. sa sjedištem u Zagrebu, Mihanovićeve ulica 12, da uvede poseban sustav rješavanja sporova vezanih uz sustav pokazatelja kvalitete, sukladno Prilogu 5. točki 9. g) Zakona o željeznici (NN br. 32/19, 20/21 i 114/22), počevši od stupanja na snagu voznog reda 2023./2024., u odnosu na sve željezničke teretne prijevoznike, te da isti objavi u Izvješću o mreži.
- IV. U preostalom dijelu zahtjev željezničkog prijevoznika ENNA TRANSPORT d.o.o. sa sjedištem u Vukovaru, Gospodarska zona Vukovar 13, odbija se kao neosnovan.
- V. Nalaže se upravitelju infrastrukture HŽ INFRASTRUKTURA d.o.o. sa sjedištem u Zagrebu, Mihanovićeve ulica 12, da u roku od 3 dana od dana izvršenja naloga iz točke II. i III. izreke ovog rješenja, dostavi Hrvatskoj regulatornoj agenciji za mrežne djelatnosti na uvid dokaze o izvršenju istih.

Obrazloženje

Hrvatska regulatorna agencija za mrežne djelatnosti (dalje: HAKOM) zaprimila je 14. rujna 2022. zahtjev željezničkog prijevoznika ENNA TRANSPORT d.o.o. sa sjedištem u Vukovaru, Gospodarska zona Vukovar 13 (dalje: podnositelj zahtjeva), u svezi usluga i naknada upravitelja infrastrukture HŽ INFRASTRUKTURA d.o.o. sa sjedištem u Zagrebu, Mihanovićeve ulica 12 (dalje: upravitelj infrastrukture), sukladno članku 15. Zakona o regulaciji tržišta željezničkih usluga i zaštiti prava putnika u željezničkom prijevozu (NN br. 104/17; dalje: ZRTŽU).

Podnositelj zahtjeva u bitnome navodi kako upravitelj infrastrukture izvodi velik broj građevinskih radova na gotovo svim vitalnim dionicama željezničkih pruga u Republici Hrvatskoj, te kako brojni planirani i neplanirani zatvori pruga utječu na prometovanje vlakova, troškove angažiranih kapaciteta, kvalitetu usluge prema njihovim kupcima i rizik od gubitka istih, kao i profitabilnost poslovanja. Ističe kako su naknade za usluge koje pruža upravitelj infrastrukture iz godine u godinu iste ili slične, iako je stanje na željezničkoj mreži sve lošije, te su podaci o „transit time-u“ (vrijeme vožnje jednog vlaka na čitavoj trasi) poražavajući, a troškovi sve veći. Kao dokaz iznesenoj tvrdnji navodi prosječno duplo duži „transit time“ od Rijeke do Koprivnice DG nego godinu ranije. Iskazuje nezadovoljstvo kvalitetom usluga koje koristi smatrajući kako smanjenu kvalitetu usluge treba pratiti i smanjenje naknada koje upravitelj infrastrukture obračunava za te usluge. Pojašnjava kako pod nižim naknadama smatra sve naknade ili dio njih koje upravitelj infrastrukture naplaćuje operatorima, osim utroška električne energije. Također, smatra da upravitelj infrastrukture treba korigirati i naknade Minimalnog pristupnog paketa kako bi omogućio dionicima tržišta da lakše prebrode zatečeno stanje infrastrukture.

HAKOM je zaključkom od 21. rujna 2022. pozvao podnositelja zahtjeva da uredi svoj zahtjev i da točno specificira vrste naknada za koje traži smanjenje, navede godinu/e na koje se odnosi zahtjev i Izvješće o mreži (dalje: IOM) te da dostavi relevantne dokaze, sve sukladno članku 73. Zakona o općem upravnom postupku (NN br. 47/09 i 110/21).

Podnositelj zahtjeva je postupio po zaključku HAKOM-a od 21. rujna 2022. te je 7. listopada 2022. dostavio dopunu zahtjeva i priložio dokaze za svoje tvrdnje. Specificirao je naknade za koje smatra kako trebaju biti umanjene, a to su naknade za minimalni pristupni paket (dalje: MPP) za teretne vlakove gdje treba na niže korigirati ekvivalent težinskog razreda trase vlaka u teretnom prometu „TR“, osnovnu cijenu po vlak kilometru za teretne vlakove „Cvllkm“, kao i parametre linija pripadnosti pojedinih pruga odgovarajućim linijama „L“, te naknade za rezervaciju kapaciteta/nekorištenje dodijeljenih trasa. Također, definirao je razdoblje na koje se njegov zahtjev odnosi, a to je važeći vozni red 2021./2022., te budući vozni redovi i IOM-i sve dok se stanje infrastrukture ne dovede u zadovoljavajući nivo. Kao dokaz narušene kvalitete usluge koju pruža upravitelj infrastrukture dostavio je dvije tablice s prikazanim tzv. dužim „transit time“ za sve vlakove podnositelja zahtjeva koji su vozili na relaciji Rijeka Brajdica - Koprivnica DG i obratno, na uzorku od dva mjeseca (srpanj - kolovoz 2021. i 2022. godine). Ističe kako je iz dostavljenih dokaza razvidno kako je u dva uzastopna vozna reda značajno povećan „transit time“ za iste relacije, a čiji se učinak značajno reflektira na njegove financijske troškove, nezadovoljstvo njegovih klijenata te profitabilnost poslovanja. Tako je primoran uzeti dodatne kapacitete u vidu lokomotiva, vagona i osoblja koji predstavljaju direktni financijski trošak kako bi zadržao kupce i pružio uslugu koju očekuju. Dostavio je i preslike dokumenata pod nazivom „Pregled kretanja vlaka“ za navedeni uzorak od dva mjeseca, koji predstavljaju evidencije o polascima, dolascima, zadržavanjima i/ili kašnjenjima na službenim mjestima za svaku vožnju vlaka koju evidentira upravitelj infrastrukture.

HAKOM je zaključkom od 12. listopada 2022. pozvao upravitelja infrastrukture da dostavi svoje očitovanje na zahtjev podnositelja zahtjeva te dokaze kojima potkrepljuje svoje tvrdnje. Navodeći kako zahtjev podnositelja zahtjeva iziskuje opsežnu analizu, upravitelj infrastrukture je 25. listopada

2022. zatražio produljenje roka do 17. studenoga 2022. HAKOM je zbog specifičnosti zahtjeva podnositelja zahtjeva uvažio molbu upravitelja infrastrukture te odobrio traženo produljenje roka za dostavu očitovanja. Slijedom navedenog, upravitelj infrastrukture je 17. studenoga 2022. dostavio svoje očitovanje na zahtjev podnositelja zahtjeva te dokaze za svoje tvrdnje.

Upravitelj infrastrukture je uz svoje pisano očitovanje izradio i tablice s podacima i analizama za relacije Rijeka Brajdica - Koprivnica DG i i obratno za razdoblja srpanj - kolovoz 2021. i srpanj - kolovoz 2022., i na temelju podataka iz dostavljenih tablica te ostalih informacija kojima raspolaže, u svom očitovanju, iznio pet osnovnih zaključaka koje detaljnije pojašnjava. Pa tako, osnovni zaključci koje upravitelj infrastrukture navodi su:

1. niti jedan vlak željezničkog prijevoznika nije pokrenut prema voznom redu
2. za stajanja su odgovorni i željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture
3. radovi na željezničkoj infrastrukturi nisu isključivi razlog povećanja prosječnog „transit time-a“
4. stanje željezničke infrastrukture ne utječe na „transit time“
5. željeznički prijevoznik je u 2022. imao puno veći rad nego u 2021. godini.

U svezi s navodom kako „Niti jedan vlak željezničkog prijevoznika nije pokrenut prema voznom redu“ upravitelj infrastrukture se očitovao da se ne može očekivati da će vlak držati vrijeme iz voznog reda te ostvariti križanja s drugim vlakovima u planiranim kolodvorima ako željeznički prijevoznik ne pokrene vlak prema voznom redu. Kao dokaz navedenom dostavlja tablicu koja prikazuje odstupanja od voznog reda u polasku (prije ili nakon predviđenog polaska) podnositelja zahtjeva, iz čega proizlazi da su svi pokrenuti vlakovi polazili ranije ili kasnije u odnosu na vozni red, a većina od 1-12 h.

Upravitelj infrastrukture u svezi s navodom „Za stajanja su odgovorni i željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture“ ukazuje kako je detaljno analizirao sva zadržavanja vlakova podnositelja zahtjeva u srpnju i kolovozu 2021. i 2022. te prikaz dostavio u tablici koja prikazuje prosječna vremena zadržavanja na relaciji Rijeka Brajdica – Koprivnica DG i obratno. Zadržavanja zbog željezničkog prijevoznika odnose se najviše na sljedeće uzroke: čeka lokomotivu ili motornu garnituru iz prometa i smjena osoblja, te je prosječno zadržavanje zbog istog znatno povećano. Nadalje, zadržavanja zbog primopredaje na granici su zadržavanja koja nastaju odbijanjem prijema vlaka od strane sljedećeg upravitelja infrastrukture te na ovu vrstu zadržavanja upravitelj infrastrukture nikako ne može utjecati. Iz dostavljenih podataka iz tablice je vidljivo da je prosječno zadržavanje u 2022. godini dvostruko povećano iz čega proizlazi kako značajno utječe na prosječan „transit time“. Zadržavanja zbog upravitelja infrastrukture — čeka dopuštenje, odnosi se na čekanja zbog izvođenja radova i na prometnu situaciju zbog prometovanja vlakova koji su dulji od dopuštenog. Upravitelj infrastrukture smatra kako prosječan „transit time“ nije najbolji pokazatelj te dostavlja tablicu u kojoj su grupirani vlakovi prema rasponu „transit time-a“, analizom koje proizlazi da je u 2021. godini većina vlakova postigla zadovoljavajući „transit time“ manji od 18 h, dok je u 2022. godini stanje lošije i to u smjeru Rijeka Brajdica – Koprivnica DG kada je većina vlakova vozila od 18 do 48 h. Nadalje, analiza 42 vlaka čiji je „transit time“ bio veći od 18 h, i to smjer Rijeka Brajdica – Koprivnica DG, pokazuje da su navedeni vlakovi imali prosječno zadržavanje od 8:49 h za koje je odgovoran željeznički prijevoznik, 7:25 h zbog primopredaje na granici, 9:58 h zbog čekanja na dopuštenje te 3:08 h zbog ostalih razloga za koje je odgovoran upravitelj infrastrukture prema navodima istog.

Upravitelj infrastrukture dalje navodi kako „Radovi na željezničkoj infrastrukturi nisu isključivi razlog povećanja prosječnog „transit time-a“, a radovi na relaciji Rijeka Brajdica – Koprivnica DG odvijaju se duži niz godina te isti ne mogu biti isključivi razlog produljenja „transit time-a“. Također, ističe kako podaci iz dostavljenih tablica pokazuju kako se „transit time“ značajno povećao samo u smjeru Rijeka Brajdica – Koprivnica DG, te nisu utjecali na smjer Koprivnica DG – Rijeka Brajdica iz čega proizlazi da radovi nisu isključivi razlog produljenja prosječnog „transit time-a“ kao to navodi podnositelj zahtjeva.

Tvrđnju podnositelja zahtjeva da „Stanje željezničke infrastrukture ne utječe na „transit time“ i da je stanje željezničke infrastrukture toliko loše da je utjecalo na povećanje „transit time-a“ pogotovo u smjeru Rijeka Brajdica - Koprivnica DG, upravitelj infrastrukture u cijelosti odbacuje navodeći kako su najbolji pokazatelj toga prosječna vozna vremena prema voznom redu koja su gotovo ista u 2021. i u 2022. godini, a što je vidljivo iz dostavljenih podataka.

Upravitelj infrastrukture ističe kako je podnositelj zahtjeva u 2022. imao puno veći rad nego u 2021. promatrajući broj analiziranih vlakova na predmetnoj trasi, i to 94 vlaka u razdoblju srpanj - kolovoz 2022. u odnosu na 53 vlaka u istom razdoblju 2021., što je utjecalo na organizaciju i prometa i u konačnici na „transit time“.

Zaključno, upravitelj infrastrukture ukazuje kako za određivanje visine naknade za MPP i za pristup kolosijecima do uslužnih objekata postoje pravila o tome koje troškove upravitelj infrastrukture može uzeti u obzir, pa se tako naknada određuje u razini troška koji je izravno nastao kao posljedica obavljanja željezničke usluge te vodi politiku niskih naknada za MPP, što znači da kod izračuna svojih troškova u obzir uzima minimalni iznos od dopuštenih troškova koje može naplatiti željezničkim prijevoznicima. Dodaje kako stanje infrastrukture djelomično utječe na visinu naknade za MPP, ali samo kod rasporeda troškova po linijama, jer na parametar linije, između ostalog, utječe dopuštena brzina na pruzi. Izvođenje radova ne utječe i ne bi smjelo utjecati na visinu naknade za MPP jer je ono nužno za održavanje infrastrukture i u konačnici rezultira boljim stanjem željezničke infrastrukture. Također, prihodi od naknade za MPP su prihodi koje upravitelj infrastrukture namjenski koristi upravo za održavanje željezničke infrastrukture te bi smanjenje ove naknade dovelo do dodatnog smanjenja održavanja i kvalitete željezničke infrastrukture.

HAKOM je proveo analizu dostavljenih podataka, te je zbog opsežnosti i kompleksnosti zahtjeva, za utvrđivanje potpunog činjeničnog stanja bilo potrebno zatražiti dodatne dokaze, podatke i pojašnjenja od obje stranke u postupku.

HAKOM je zaključkom od 27. prosinca 2022. pozvao upravitelja infrastrukture da dostavi dokumente, pojašnjenja te odgovarajuće dokaze kako slijedi:

1. dokumente „Pregled kretanja vlaka“ za relacije Rijeka Brajdica – Koprivnica DG i Koprivnica DG – Rijeka Brajdica za razdoblje 1. srpanj 2021. – 31. kolovoza 2021. i 1. srpanj 2022. – 31. kolovoza 2022. i to za dva željeznička teretna prijevoznika koji su koristili najviše navedenih trasa u tom razdoblju, izuzevši prijevoznika ENNA TRANSPORT d.o.o.,
2. dokumente „Pregled kretanja vlaka“ za relacije Rijeka Brajdica– Koprivnica DG i Koprivnica DG – Rijeka Brajdica za razdoblje 1. veljače 2022. – 31. ožujka 2022. i 1. rujna 2021 – 31. listopada 2022. za prijevoznika ENNA TRANSPORT d.o.o.,
3. dokumente iz kojih su vidljivi zatvori pruga (točno vrijeme početka i završetka te lokacije zatvora pruge) na relaciji Rijeka Brajdica – Koprivnica DG za razdoblje 1. srpanj 2021. – 31. kolovoza 2021 i 1. srpanj 2022. – 31. kolovoza 2022.,
4. pojašnjenje tko i na koji način evidentira primarne i sekundarne uzroke kašnjenja i/ili zadržavanja prema uzročnicima u Pregledima kretanja vlaka,
5. detaljno pojašnjenje razloga odbijanja prijama vlaka od strane upravitelja infrastrukture u Republici Mađarskoj (MÁV), kao i zadržavanja zbog primopredaje na granici s Republikom Mađarskom, odnosno zadržavanja vlakova u usputnim kolodvorima,
6. odgovarajuće dokaze o svim poduzetim radnjama u posljednje dvije godine prema upravitelju infrastrukture u Republici Mađarskoj (MÁV) i/ili svim drugim institucijama u RH i inozemstvu u cilju eliminacije ili smanjenja zadržavanja zbog primopredaje vlakova na granici s Republikom Mađarskom, u skladu s Uredbom (EU) br. 913/2010 o europskoj željezničkoj mreži za konkurentni prijevoz robe i
7. detaljno pojašnjenje navoda u odnosu na načine izračuna svih naknada za koje željeznički prijevoznik ENNA TRANSPORT d.o.o. u svom zahtjevu traži umanjene,

a sve s ciljem što boljeg razumijevanja i donošenja odluke u smislu analize metodologije izračuna naknada HAKOM-u, a posebno u odnosu na načine izračuna svih naknada za koje podnositelj zahtjeva u svom zahtjevu traži umanjene.

Osim upravitelja infrastrukture HAKOM je također zaključkom od 29. prosinca 2022. pozvao podnositelja zahtjeva da dostavi tablice, dokumente te ispravke istih i odgovarajuće dokaze kako slijedi:

1. tablice s navedenim ukupnim vremenom vožnje („transit time“) za svaki vlak na relacijama Rijeka Brajdica– Koprivnica DG i Koprivnica DG – Rijeka Brajdica za razdoblje 1. siječnja 2021. – 31. prosinca 2021. i 1. siječnja 2022 – 30. rujna 2022., zabilježene u dokumentima „Pregled kretanja vlaka“ za navedena razdoblja,
2. ispravke već dostavljenih dokumenata „Pregled kretanja vlaka“ za relacije Rijeka Brajdica– Koprivnica DG i Koprivnica DG – Rijeka Brajdica za svaku vožnju vlaka gdje smatra da su zadržavanja i/ili kašnjenja pogrešno evidentirana za razdoblje 1. srpanj 2021. – 31. kolovoza 2021. i 1. srpanj 2022. – 31. kolovoza 2022. te uz svaku ispravku šifre i/ili vremena zadržavanja i/ili kašnjenja priložiti relevantne pisane dokaze,
3. dokumente iz kojih su vidljivi zatvori pruga (točno vrijeme početka i završetka te lokacije zatvora) na relaciji Rijeka Brajdica – Koprivnica DG za razdoblje 1. srpanj 2021. – 31. kolovoza 2021. i 1. srpanj 2022. – 31. kolovoza 2022.,
4. dokumente „Pregled kretanja vlaka“ za vlakove broj 41200 i 41201 za razdoblje 1. srpanj 2022. – 31. kolovoza 2022.,
5. odgovarajuće dokaze o svim poduzetim radnjama u posljednje dvije godine prema upravitelju infrastrukture u Republici Hrvatskoj (HŽI) i Republici Mađarskoj (MÁV) i/ili svim drugim institucijama u RH i inozemstvu u cilju eliminacije ili smanjenja zadržavanja zbog primopredaje vlakova na granici s Republikom Mađarskom, i
6. sve druge dokaze kojima se može dokazati trenutni pad kvalitete usluge na navedenim ili drugim trasama vlakova u 2022. godini odnosno očekivani pad kvalitete usluge u godinama koje slijede,

a radi utvrđivanja cjelokupnog činjeničnog stanja.

Podnositelj zahtjeva je 16. siječnja 2023. dostavio svoje očitovanje, tablice, dokumente te ispravke istih i odgovarajuće dokaze i to na uređaju za pohranu podataka, sukladno Zaključku HAKOM-a od 29. prosinca 2022.

Upravitelj infrastrukture je 19. siječnja 2023. također, sukladno Zaključku HAKOM-a od 27. prosinca 2022., dostavio svoje očitovanje, tražene dokumente, pojašnjenja te odgovarajuće dokaze na uređaju za pohranu podataka.

Nakon analize dostavljenih podataka, a u svrhu što kvalitetnijeg rješavanja spora HAKOM je ponovno zaključkom od 15. veljače 2023. pozvao upravitelja infrastrukture da dostavi:

1. dokument „Pregled kretanja vlaka 42912“ na relaciji Rijeka Brajdica – Koprivnica DG za dan 1. veljače 2023. za željezničkog teretnog prijevoznika ENNA TRANSPORT d.o.o. sa sjedištem u Vukovaru, Gospodarska zona Vukovar 13; i
2. dokument „Pregled kretanja vlaka“ za sve vlakove na relacijama Rijeka Brajdica – Koprivnica DG i Koprivnica DG – Rijeka Brajdica za razdoblje 1. siječnja 2023. – 31. siječnja 2023. za prijevoznika ENNA TRANSPORT d.o.o. sa sjedištem u Vukovaru, Gospodarska zona Vukovar 13,

Kao svrhu pribavljanja dokumenta pod točkom 1. izreke HAKOM navodi utvrđivanje vremena i uzročnika kašnjenja i/ili zadržavanja duljih od predviđenih voznim redom; a pod točkom 2. izreke utvrđivanje „transit time-a“ za razdoblje nakon ulaska Republike Hrvatske u „Schengenski prostor“, te usporedba istog s prethodnim razdobljima.

Upravitelj infrastrukture je 1. ožujka 2023. postupio sukladno Zaključku HAKOM-a od 15. veljače 2023. i dostavio tražene preglede kretanja vlakova.

Prikupljeni dodatni dokumenti, pojašnjenja te dokazi obiju strana, činili su zadovoljavajuću osnovu za uvid u način funkcioniranja željezničkog teretnog prijevoza na promatranj trasi te sve probleme i izazove s kojima su obje stranke u postupku svakodnevno suočene.

U predmetnom postupku je 22. ožujka 2023. održana usmena rasprava na koju su pristupile obje stranke u postupku.

Podnositelj zahtjeva na usmenoj raspravi izjavljuje da je u rujnu 2022. podnio zahtjev po članku 15. ZRTŽU-a nezadovoljan kvalitetom usluga koje pruža upravitelj infrastrukture. Smatra kako je kvaliteta usluge u padu prvenstveno zbog zatvora pruga, zbog čega im se stvaraju dodatni financijski troškovi. Kao primjer pada kvalitete usluge dostavio je u spis „transit time“ za srpanj i kolovoz 2021. te usporedbu s istim razdobljem u 2022. Osim navedenog u spis je priložio elektroničku poštu od 21. ožujka 2023. upućenu od strane upravitelja infrastrukture u kojoj ih isti obavještava o zatvorima pruga za travanj 2023. Nastavno na tvrdnju o padu kvalitete usluge izjavljuje kako je potrebno uvesti sustav pokazatelja kvalitete usluge, te da navedeno ima zakonsku podlogu u članku 51. te Prilogu 5. Zakona o željeznici (NN br. 32/19, 20/21 i 14/22, dalje: ZOŽ), koji se odnosi na sustav pokazatelja kvalitete usluge koji nije uspostavljen u teretnom željezničkom prijevozu. Također, navodi Prilog 5. točku 9. g) ZOŽ-a i obavezu upravitelja infrastrukture za postojanje sustava rješavanja sporova kako bi se ta pitanja rješavala bez odgode. Kad se ovaj sustav primjenjuje odluka se donosi u roku od 10 radnih dana, a kao problem ističe činjenicu da upravitelj infrastrukture nema uspostavljen navedeni sustav rješavanja sporova. Podnositelj zahtjeva pojašnjava kako je u prvotnom zahtjevu kao relevantno razdoblje navedeno IOM 2022. te ističe kako je spreman uvažiti kompromis na način da se umanje bilo koje vrste naknada koje bi im financijski olakšale poslovanje. Navodi kako je podnositelj zahtjeva privatni poduzetnik koji ne dobiva potpore od države, sredstva iz europskih fondova kao i naknade od željezničkih prijevoznika, za razliku od upravitelja infrastrukture koji iste dobiva. Kao prijedlog kompromisnog rješenja predlaže korekciju pojedinih članaka Ugovora o pristupu željezničkoj infrastrukturi RH 2022/2023. br. 546 od 28.11.2022. (dalje: Ugovor), sklopljenog između upravitelja infrastrukture i podnositelja zahtjeva te isti prilaže u spis. Također ističe spremnost prihvatiti eventualne alternativne načine rješavanja navedenog problema.

Upravitelj infrastrukture na usmenoj raspravi iskazuje da ostaje pri svim dosadašnjim navodima te ističe kako zatvori pruge nisu problematični te su oni uvijek postojali i postojat će, te nisu glavni uzrok kašnjenja vlakova. Zatvori pruge najavljeni su kroz IOM te se svaki mjesec o istima obavještavaju prijevoznici. Kao glavni razlog kašnjenja navodi mađarsku policiju na graničnom prijelazu s Mađarskom. Navodi kako se bitno razlikuje „transit time“ u smjeru Rijeka Brajdica - Koprivnica DG koji je puno veći, za razliku od smjera Koprivnica DG - Rijeka Brajdica. Ulaskom Republike Hrvatske u „Schengenski prostor“ značajno je poboljšana situacija na graničnom prijelazu s Mađarskom te upravitelj infrastrukture smatra kako bi isto moglo biti još i bolje, unatoč zatvorima pruge. Za primjer navodi da je prije ulaska Hrvatske u Schengen na graničnom prijelazu s Mađarskom prometovalo 10 do 14 vlakova dnevno, a danas 35. U odnosu na sustav pokazatelja kvalitete izjavljuje kako prate stanje, no smatraju kako isti nema smisla u trenutnim uvjetima obzirom da promet vlakova nije redovit. Predlaže uvođenje testnog perioda sustava pokazatelja kvalitete u odnosu na podnositelja zahtjeva s početkom od srpnja 2023. u trajanju od tri mjeseca. U odnosu na navod podnositelja zahtjeva za subvencije naglašava kako iste nisu značajne, a bitno utječu na kvalitetu, a prijedlog podnositelja zahtjeva za eventualnom izmjenom pojedinih članaka Ugovora navodi kako će i dalje postupati po istom jer su dužni prema svim željezničkim prijevoznicima jednako postupati.

Na navode upravitelja infrastrukture o najavljenim zatvorima pruga podnositelj zahtjeva smatra potrebnim istaknuti kako isti itekako utječu na prometovanje vlakova. Dodaje da se njegov zahtjev odnosi na 2022. godinu, tj. prije stupanja na snagu „Schengenskog režima“, ali i za naredno razdoblje, tj. nakon ulaska Republike Hrvatske u „Schengenski prostor“ od 1. siječnja 2023.

Upravitelj infrastrukture izjavljuje da redovne trase vlakova podnositelja zahtjeva nisu u vrijeme zatvora pruga te da su zatvori pruga na dionici Dugo Selo - Koprivnica DG započeli 2017. te traju i dalje.

Uvidom u cjelokupan spis predmeta na temelju utvrđenoga činjeničnog stanja i rezultata analize svih dostavljenih dokaza odnosno cjelokupno provedenog postupka, a cijeneći svaki dokaz pojedinačno i u njihovoj cjelokupnosti, nakon provedene usmene rasprave u konkretnom slučaju, HAKOM je utvrdio sljedeće.

Podnositelj zahtjeva u prvom redu iskazuje nezadovoljstvo kvalitetom usluga koje koristi smatrajući kako smanjenu kvalitetu usluge treba pratiti i smanjenje naknada koje upravitelj infrastrukture obračunava za te usluge. Zakonska podloga njegova zahtjeva je članak 51. te Prilog 5. točka 9.g) ZOŽ-a. Navedeni članci odnose se na sustav pokazatelja kvalitete te poseban sustav rješavanja sporova. Članak 51. ZOŽ-a propisuje kako sustavi za određivanje naknada za korištenje željezničke infrastrukture moraju poticati željezničke prijevoznike i upravitelja infrastrukture da na najmanju moguću mjeru smanje poremećaje te da kroz sustav pokazatelja kvalitete poboljšaju učinkovitost željezničke infrastrukture. Sustav pokazatelja kvalitete može uključivati kazne za postupke koji uzrokuju prekid prometa na mreži, naknade prijevoznicima koji su pretrpjeli štetu zbog prekida prometa te nagrade za postizanje bolje učinkovitosti od planirane. U stavku 3. navedenog članka propisano je kako su osnovna načela sustava pokazatelja kvalitete određena u Prilogu 5. točki 2. ZOŽ-a te se primjenjuju na čitavoj mreži upravitelja infrastrukture. Stavak 4. istog članka propisuje kako se sustav pokazatelja kvalitete primjenjuje se na sve vlakove za prijevoz putnika i vlakove za prijevoz tereta, izuzevši vlakova koji koriste vozni red nekog redovitog ili vlaka prema potrebi (podijeljeni vlak) i vlakova koji se uvode u promet po posebnom kontingentu brojeva (kontingentni vlak).

Razmatrajući zahtjev podnositelja zahtjeva HAKOM je uvidom u IOM 2022. koje je stupilo na snagu 16. prosinca 2020., te IOM 2023. koje je stupilo na snagu 2. prosinca 2021., te svih pripadajućih izmjena, a osobito u točku 5.7. „Sustav pokazatelja kvalitete prijevoza“, kao nesporno utvrdio kako upravitelj infrastrukture ne primjenjuje sustav pokazatelja kvalitete za vlakove za prijevoz tereta, već isključivo za prijevoz putnika. Uvidom u IOM 2022. i 2023. također je utvrđeno kako upravitelj infrastrukture nema uspostavljen poseban sustav rješavanja sporova vezanih uz sustav pokazatelja kvalitete, čime postupa suprotno gore navedenoj zakonskoj odredbi. Također, uvidom u Prilog 2.21. navedenih IOM-a naziva „Planirani radovi na osuvremenjivanju i izgradnji željezničke infrastrukture“ utvrđeno je kako upravitelj infrastrukture dugoročne planirane radove najavljuje IOM te operativnu organizaciju planiranih radova kroz mjesečne obavijesti prijevoznicima.

Nadalje, u odnosu na dio zahtjeva kojim podnositelja zahtjeva traži smanjenje naknada za MPP za teretne vlakove gdje smatra da treba na niže korigirati:

1. ekvivalent težinskog razreda trase vlaka u teretnom prometu „TR“,
2. osnovnu cijenu po vlak kilometru za teretne vlakove „Cv1km“,
3. parametre linija pripadnosti pojedinih pruga odgovarajućim linijama „L“
4. naknade za rezervaciju kapaciteta/nekorištenje dodijeljenih trasa,

HAKOM je izvršio analize i utvrdio stanje stvari kako slijedi.

Kako bi se utvrdilo stvarno stanje stvari, zbog proturječnih dokaza podnositelja zahtjeva i upravitelja infrastrukture, izrađena je analiza „transit time-a“ i zadržavanja i/ili kašnjenja vlakova koja se temelji na dostavljenim tablicama, dokumentima pod nazivom „Pregled kretanja vlaka“. Za sve dostavljene tablice prema dostavljenim dokaznim podacima izrađena je vlastita raščlamba i obrada podataka. Sva evidentirana kašnjenja i/ili zadržavanja dulja od predviđenih voznim redom za teretni promet, koja su obrađivana i iz kojih su izvedeni zaključci te su tražena dodatna pojašnjenja, pripisana su uzročnicima tih kašnjenja i/ili zadržavanja dulja od predviđenih voznim redom sukladno vremenima i šiframa navedenim u „Pregledu kretanja vlaka“. Iz navedenog proizlazi kako su vremena kašnjenja

i zadržavanja koja su iskazana u navedenim tablicama i dokumentima u „Informacijski sustav transporta“ (IST) upisali prometnici vlakova upravitelja infrastrukture na kolodvorima (službenim mjestima) od Rijeke Brajdice do Koprivnice DG i obratno.

Temeljem zahtjeva i dopuna zahtjeva te iz dostavljenih dokumenata napravljene su dodatne analize i usporedbe svih podataka o polascima vlakova, „transit time-u“ te zadržavanjima i/ili kašnjenjima koji se odnose na razdoblja srpanj-kolovoz 2021. i 2022. za trasu Rijeka Brajdica - Koprivnica DG i obratno za podnositelja zahtjeva. Iz dostavljenog uzorka „Pregled kretanja vlaka“, i načinjene obrade podataka, vidljivo je da su prosječna vozna vremena u razdoblju srpanj - kolovoz 2022. u odnosu na isto razdoblje 2021. povećana na obje dionice, a osobito na relaciji Rijeka Brajdica - Koprivnica DG. Iz ovih podataka nedvojbeno je jasno da je prosječan „transit time“, osobito na relaciji Rijeka Brajdica - Koprivnica DG, drastično pogoršan i da je isti u razdoblju srpanj - kolovoz 2022. bio približno 19:40 sati, a prosječno planirano vrijeme vožnje sukladno voznom redu je 8:41 sati, iz čega proizlazi da je prosječno ostvareni „transit time“ za 215% veći od planiranog vremena vožnje prema voznom redu. Osim što je drastično povećan prosječan „transit time“, na približno 30 sati, postoji i problem njegovih velikih oscilacija u promatranom razdoblju, koji se na relaciji Rijeka Brajdica - Koprivnica DG kretao u intervalu od 13:57 sati do 70:19 sati.

Nakon cjelokupne analize svih dostavljenih podataka te dokaza, utvrđeni su najznačajniji uzroci pada kvalitete odnosno produljenja „transit time-a“ na predmetnoj trasi u promatranom razdoblju. Prije svega to su uvjetno rečeno zadani te u kratkom roku nepromjenjivi faktori, a odnose se na tehničku zahtjevnost trase, loše održavanu i zastarjelu infrastrukturu te radove na održavanju, obnovi i osuvremenjivanju pruga. Ti radovi nisu točno planirani niti se realiziraju u predvidivim terminima, a donose višesatne zatvore pruga. Osim toga, prema dostavljenim podacima iz evidencija „Pregled kretanja vlaka“ postoje i kašnjenja i/ili zadržavanja dulja od predviđenih voznom redom koji su posljedica tzv. subjektivnih okolnosti, nepridržavanja voznog reda, grešaka upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika, odnosno njihovih jednostranih odluka te nedostatne komunikacije. Također, u promatranom razdoblju evidentan je i značajan problem s prelaskom državne granice (primopredajom vlakova) s Republikom Mađarskom na graničnom prijelazu Koprivnica DG - Gyekenyes, koji je posljedica više uzroka. Prema navodima upravitelja infrastrukture mađarska granična policija je proteklih nekoliko godina, obzirom da je taj granični prijelaz (bio) ulazna točka tzv. „Schengenskog prostora“, temeljito pregledavala sve vlakove koji su do njega dolazili. To je stvaralo gužve na infrastrukturi i „uska grla“ te donošenje različitih ad hoc odluka prometnika i dispečera upravitelja infrastrukture o zaustavljanjima vlakova i prije kolodvora Koprivnica, gdje ne postoji dovoljno kapaciteta za zadržavanje većeg broja vlakova u tranzitu.

Uzimajući u obzir prethodno navedeno ocjenjivana je osnovanost pojedinačnih zahtjeva za smanjenjem varijabli formule za izračun naknade za minimalni pristupni paket (dalje: MPP) prema zahtjevima podnositelja zahtjeva. Sukladno IOM 2022. i 2023. naknada za MPP usluga za teretne vlakove izračunava se prema sljedećoj formuli:

$$C = [\sum TR_i \times L_i \times l \times C_{vlkm} + (l_{el} \times C_{el})] \times S$$

gdje je:

C - naknada za minimalni pristupni paket

TR_i - težinski razred trase vlaka u teretnom prometu

L_i - parametar linije

l - duljina trase vlaka (km)

C_{vlkm} - osnovna cijena (kn/vlkm)

l_{el} - duljina trase s električnom vučom (km)

C_{el} - dodatak na cijenu vlkm trase vlaka s električnom vučom (kn/vlkm)

S - koeficijent vlaka s pojedinačnim pošiljkama

U svezi navoda za smanjenje ekvivalent težinskog razreda trasa vlaka u teretnom prometu „TR“ izvršena je analiza načina izračuna i utvrđeno je kako se za izračun ekvivalenta težinskih razreda trasa vlaka u teretnom prometu koriste podaci o svim teretnim vlakovima koji su prometovali u predmetnoj godini, gdje je uz ostale podatke evidentirana i masa svakog vlaka. Postoji osam težinskih razreda i svaki vlak se po svojoj masi svrstava u jednu od tih kategorija. Nakon toga se računaju prosjeci mase za svaki razred kao i sveukupni prosjek mase za sve vlakove. Dijeljenjem prosječne mase svakog razreda s ukupnom prosječnom masom dobije se ekvivalent za svaki razred. U IOM 2022. i 2023. moguće je vidjeti pripadajuće ekvivalente za svaki težinski razred.

Nadalje, uvidom u način izračuna ekvivalenta težinskih razreda trasa vlaka u teretnom prometu utvrđeno je da su ekvivalenti pravilno izračunati te da ne postoji razlog za njihovo smanjenje uzimajući u obzir da nisu povezani s kvalitetom obavljanja usluga. Iz navedenih razloga, zahtjev podnositelja zahtjeva da se na niže korigira ekvivalent težinskog razreda trasa vlaka u teretnom prometu „TR“ nije osnovan.

Podnositelj zahtjeva smatra da je zbog „smanjenja kvalitete“ koju potkrjepljuje povećanjem „transit time-a“ potrebno na niže korigirati osnovnu cijenu po vlak kilometru za teretne vlakove „Cv1km“ slijedom čega je izvršena analiza izračuna iste. Prema podacima o troškovima i izračunima naknada za minimalni pristupni paket, koji su korišteni po službenoj dužnosti i analizirani u okviru projekta „Analiza raspodjele troškova i izračuna naknada za minimalni pristupni paket upravitelja infrastrukture u RH“, utvrđeno je da kod izračuna osnovne cijene usluge MPP-a upravitelj infrastrukture uzima u obzir minimalan iznos izravnih troškova od dopuštenih. Od iznosa koji je dobiven izračunom svih izravnih (prihvatljivih) troškova, određen odredbama Provedbene uredbe Komisije (EU) 2015/909 od 12. lipnja 2015. o načinima izračuna troška koji je izravno nastao kao posljedica obavljanja željezničke usluge upravitelj infrastrukture uzima u obzir minimalan iznos izravnih troškova od dopuštenih u iznosu od oko 30% što uzročno ili posljedično dovodi generalno do tzv. politike niskih naknada. Nastavno na navedeno, u odnosu na dio zahtjeva koji se odnosi na smanjenje osnovne cijene po vlak kilometru koja se određuje na temelju izravnih troškova za održavanje i upravljanje željezničkom infrastrukturom, ona je određena ispod troškovno uvjetovanih izravnih troškovima te smanjenje osnovne cijene nije prihvatljivo. Iz navedenih razloga, u navedenom dijelu zahtjev podnositelja zahtjeva nije osnovan.

U odnosu na traženje podnositelja zahtjeva da se na niže korigiraju parametre linija pripadnosti pojedinih pruga odgovarajućim linijama „L“ utvrđeno je sljedeće.

Parametri linija pruga u Republici Hrvatskoj svrstani su u šest kategorija linija od L1 do L6. Kako bi se svakoj kategoriji linija dodijelila određena vrijednost korišten je model određivanja vrijednosti linija s istim kriterijima za sve linije.

Za određivanje vrijednosti parametara linija koristi se pet tehničkih parametara (kolosiječnost, nagib, brzina, elektrifikacija i opterećenje), koji objedinjeni daju sumarni tehnički parametar za svaku od šest kategorija, zatim ekvivalent troška i ekvivalent rada pojedine linije. U postupku izračuna parametara linija najprije se pojedinačno izračunavaju ekvivalenti tehničkih parametara. Nakon što su izračunati pojedinačni ekvivalenti za svaki od pet tehničkih parametara (kolosiječnost, brzina, elektrifikacija, nagib i opterećenje), određuju se ukupni ekvivalenti, na način da se osnovnom ekvivalentu koji iznosi 1, dodaju ili oduzimaju vrijednosti ekvivalenta. Tehnički parametri se dobivaju na način da se vrijednost dobivenih ekvivalenta za svaku od šest linija podijeli s ukupnim zbrojem ekvivalenta za sve linije.

U postupku izračuna ekvivalenta troška najprije se evidentirani odabrani izravni troškovi po linijama podijele s ukupnom duljinom svih pruga iste linije te se tako dobije prosječan trošak po kilometru pruge u svih šest kategorija. Nakon toga se ostvareni prosječni trošak po linijama stavlja u omjer sa zbrojem svih prosječnih troškova za šest linija i na taj način dobije udjel u postotcima za svaku liniju. U posljednjoj fazi se dobiveni udjel svake linije množi sa šest (ukupan broj linija) te se na taj način dobije konačni ekvivalent troška.

Za izračun ekvivalenata rada koriste se podaci o ostvarenim vlak kilometrima i brutotonskim kilometrima za sve linije te se izračunavaju udjeli svake od linija u ukupnom zbroju, a zatim se izračunaju i ekvivalenti za svaku od šest linija. Konačni ekvivalenti rada predstavljaju srednju vrijednost ekvivalenata za pokazatelj vlak kilometara i brutotonskih kilometara.

Upravitelj infrastrukture kod određivanja vrijednosti parametara linija višestrukim tehničkim kriterijima i parametrima nastoji uvažiti stanje željezničke infrastrukture, tehničke zahtjevnosti pruga i mogućnosti rada prijevoznika. Na nediskriminirajući način jednakomjernim modelima izračuna parametara koristi istu metodologiju za sve ekvivalente kojom definira u konačnici parametre linija pripadnosti pojedinih pruga odgovarajućim linijama „L“ vodeći računa o svim bitnim elementima metodologije i izračunima parametara podjednako za sve uključene kriterije. Iz navedenih razloga, u navedenom dijelu zahtjev podnositelja zahtjeva nije osnovan.

U svezi zahtjeva za preispitivanjem i smanjenjem naknade za rezervaciju kapaciteta/nekorištenje dodijeljenih trasa pozitivnim propisima Republike Hrvatske propisana je obaveza upravitelju infrastrukture naplatiti istu sukladno članku 52. ZOŽ-a te se ona naplaćuje kada podnositelj zahtjeva učestalo ne koristi dodijeljenu trasu ili njezin dio. Naknada za rezervaciju kapaciteta naplaćuje se samo ako je željeznički prijevoznik za pojedinu trasu vlaka ostvario manje vlak kilometara od graničnog stupnja iskorištenosti u odnosu na vlak kilometre koje bi ostvario da je vlak vozio prema voznom redu. Uvidom u točku 4.8.3. IOM o mreži 2022. i 2023. utvrđeno je kako su granični stupnjevi iskorištenosti za vlakove u teretnom prijevozu 20 odnosno 35 % i isti su realno postavljeni. Također, odredba da se naknada za nekorištenje kapaciteta, koja se obračunava kao razlika neostvarenih vlak kilometara između stupnja iskorištenosti pojedine trase vlaka i graničnog stupnja iskorištenosti, naplati u visini od 15% naknade za cjelokupnu trasu vlaka ne predstavlja nepravedno financijsko opterećenje za prijevoznike. Iz navedenih razloga, u navedenom dijelu zahtjev podnositelja nije osnovan.

Slijedom svega navedenog, odlučeno je kao u izreci ovog rješenja.

UPUTA O PRAVNOM LIJEKU:

Protiv ovog rješenja žalba nije dopuštena, ali se može u roku 30 dana od dana primitka istog pokrenuti upravni spor pred Visokim upravnim sudom Republike Hrvatske.

ZAMJENIK PREDsjedNIKA VIJEĆA

Darko Josipović

1. ENNA TRANSPORT d.o.o., Gospodarska zona Vukovar 13, 32000 Vukovar, osobna dostava
2. HŽ INFRASTRUKTURA d.o.o., Mihanovićeve ulica 12, 10000 Zagreb, osobna dostava
3. U spis