

## **О Б Р А З Л О Ж Е Њ Е**

### **I ПРАВНИ ОСНОВ ЗА ДОНОШЕЊЕ УРЕДБЕ О НАЧИНУ И МОДАЛИТЕТИМА ИЗРАЧУНАВАЊА ТРОШКОВА КОЈИ СУ НАСТАЛИ КАО ДИРЕКТАН РЕЗУЛТАТ САОБРАЋАЊА ВОЗА**

Правни основ за доношење ове уредбе садржан је у члану 23. став 6. Закона о железници („Службени гласник РС”, број 41/18), којим је прописано уређење утврђивања цена минималног приступног пакета услуга и цена приступа колосецима који повезују са услужним објектима.

### **II РАЗЛОЗИ ЗА ДОНОШЕЊЕ УРЕДБЕ**

Разлог за доношење уредбе је успостављање јединственог оквира који ће омогућити утврђивање директних трошкова на нивоу трошкова који одговарају ефикасном пружању услуга минималног пакета на нивоу ЕУ и усклађивање са Имплементационом уредбом Комисије (ЕУ) 2015/909. Уредба утврђује модалитете обрачуна трошкова насталих директно као резултат пружања услуга железничког превоза за минимални пакет услуга.

#### **Проблеми које ова уредба треба да реши**

Усвајање ове уредбе, у складу са одредбама прописаним Законом о железници, нормативно ће се заокружити уређивање материје која се односи на одређивање цена минималног пакета услуга и цена приступа колосецима који повезују са услужним објектима (у даљем тексту: цена).

Уредбом је дефинисано да цена искључиво треба да се базира на трошковима који су настали директно као резултат саобраћања возова. Сходно томе у уредби су утврђени модалитети за прорачун трошкова који су настали директно као резултат саобраћања возова (у даљем тексту: директни трошкови).

Модалитети обрачуна директних трошкова су предложени тако да буду у сагласности са постојећим системима обрачуна трошкова инфраструктуре и подацима о трошковима које примењује управљач инфраструктуре.

Два приступа која су предложена у овој уредби односе се на прорачун директних трошкова основног пакета на нивоу целе мреже, и то на основу:

1. Разлике трошкова минималног пакета и дефинисаних неоправданих трошкова,
2. Моделовања трошкова.

Основа за приступ која се базира на трошковима минималног пакета и неоправданих трошкова је вредност имовине. У уредби је дефинисано да се вредности имовине које се користе у сврху обрачуна директних трошкова на нивоу целе мреже заснивају на историјским вредностима или, ако такве вредности нису на располагању или ако су садашње вредности ниже, на садашњим вредностима. Историјске вредности имовине заснивају се на износима које је платио и документовао управљач инфраструктуре у време набавке те имовине. Узимајући у обзир да различите карактеристике возних средстава и пруга (врста кола, снага вучног возила, уздужна крутост возила, полупречници кривина итд.) и самих возова (дужина воза и број кола) утичу на стварање различитих нивоа директних трошкова, управљачу инфраструктуре је дозвољено да обрачунава просечне директне јединичне

трошкове. Ови трошкови добијају се тако што се директни трошкови на нивоу мреже деле процењеним или реализованим колским километрима, возним километрима и брутогонским километрима. Такође, дозвољена и комбинација ових показатеља у случајевима када се не нарушава веза са пружањем услуге основног пакета.

Моделовање трошкова се заснива на економском начелу за ефикасно коришћење капацитета мрежних инфраструктура у виду цена заснованих на маргиналним трошковима. Стога, управљач инфраструктуре може одлучити да користи заменску вредност маргиналних трошкова за обрачун својих трошкова директно насталих као резултат пружања услуге железничког превоза.

Најбоља међународна пракса утврдила је методе и моделе као што су економетријско или инжењерско моделовање, за израчунавање маргиналних трошкова коришћења инфраструктуре и управљачу инфраструктуре је дозвољено да користи такве моделе за утврђивање директних трошкова насталих пружањем услуге железничког превоза. Различите форме економетријског или инжењерског моделовања могу понудити виши степен прецизности у обрачуну директних трошкова или маргиналних трошкова коришћења инфраструктуре. Међутим, моделовање трошкова захтева виши ниво квалитета података и стручно знање у односу на методе засноване на одузимању од укупних трошкова одређених категорија неоправданих трошкова. Сходно томе, ако су испуњени ти виши захтеви, управљачу инфраструктуре би требало дозволити да обрачуна директне трошкове на основу економетријског или инжењерског моделовања или комбиновањем оба поступка.

Овом се уредбом се утврђује нови методолошки оквир за утврђивање цена. Како би се обезбедила потпуна усклађеност са свим захтевима из уредбе, управљачу инфраструктуре је потребно времена да донесе нову методологију за прорачун цена. Из тог разлога се ова уредба примењује од почетка важења Реда војње за 2020/2021. годину.

### **Циљеви који се овом уредбом постижу**

Усвајањем Уредбе реализује се законом прописано овлашћење Владе за доношење акта и ствара се нормативни оквир за ефикасну примену одредаба Закона о железници који се односе на одређивање цена минималног пакета услуга и цена приступа колосецима који повезују са услужним објектима.

### **Разматране могућности да се проблем реши и без уредбе**

Овлашћење за доношење ове уредбе прописано је Законом о железници, тако да доношење Уредбе представља једини начин за нормативно уређивање наведене материје.

### **Зашто је доношење ове уредбе најбољи начин за решавање проблема**

Доношењем Уредбе реализује се овлашћење Владе за доношење акта које је прописано Законом о железници. Применом ове уредбе омогућиће се прецизнији прорачун трошкова који су настали директно као резултат саобраћања возова чиме ће железнички превозници плаћати оне трошкове које су произвели управљачу инфраструктуре. Такође, дефинисаним оквиром смањиће се хетерогеност израчунавања цена на нивоу Европске уније што ће омогућити спровођење бенчмарк анализе цена минималног пакета и слуга и цена приступа колосецима који повезују са услужним објектима..

### **III ОБЈАШЊЕЊЕ ОСНОВНИХ ПРАВНИХ ИНСТИТУТА И ПОЈЕДИНАЧНИХ РЕШЕЊА**

Одредбама члана 1. ове уредбе систематизоване су уводне одредбе у којима се наводи предмет уређивања ове уредбе, у складу са Законом о железници („Сл. гласник РС“ бр. 41/2018).

Одредбама члана 2. ове уредбе уведени су и дефинисани поједини изрази са њиховим значењима, употребљени у смислу ове уредбе.

Одредбама члана 3. ове уредбе утврђен је начин прорачуна директних трошкови на нивоу целе мреже.

Одредбама члана 4. ове уредбе наведени су неприхватљиве трошкове.

Одредбама члана 5. ове уредбе дефинисан је обрачун и прилагођавање директних јединичних трошкова.

Одредбама члана 6. ове уредбе прописано је моделовање трошкова.

Одредбама члана 7. ове уредбе прописана је поједностављена контрола Дирекције за железнице.

Одредбама члана 8. ове уредбе утврђено је преиспитивање обрачуна.

Одредбама члана 9. ове уредбе дефинисана је усклађеност са прописима Европске уније.

Одредбама члана 10. прописане су прелазне и завршне одредбе.

### **IV ФИНАНСИЈСКА СРЕДСТВА**

За спровођење ове уредбе није потребно издвојити средства у буџету Републике Србије.