

На основу члана 23. став 6. Закона о железници („Службени гласник РС”, број 41/18), и члана 42. став 1. Закона о Влади („Службени гласник РС”, бр. 55/05 и 71/05 - исправка, 101/07, 65/08, 16/11, 68/12 - одлука УС, 72/12, 7/14 - одлука УС, 44/14 и 30/18 – др. закон), Влада доноси

УРЕДБУ О НАЧИНУ И МОДАЛИТЕТИМА ИЗРАЧУНАВАЊА ТРОШКОВА КОЈИ СУ НАСТАЛИ КАО ДИРЕКТАН РЕЗУЛТАТ САОБРАЋАЊА ВОЗА

І. ОСНОВНЕ ОДРЕДБЕ

Члан 1.

Ова уредба утврђује начин и модалитете израчунавања трошкова који су настали као директан резултат саобраћања воза, из члана 23. став 5. Закона о железници („Службени гласник РС”, број 41/18) (у даљем тексту: Закон), а у сврху утврђивања цена минималног приступног пакета услуга и цена приступа колосецима који повезују са услужним објектима.

Ова уредба се примењује не доводећи у питање одредбе у погледу финансирања инфраструктуре или равнотеже прихода и расхода управљача инфраструктуре, утврђене у члану 21. Закона.

ІІ. ТРОШКОВИ НАСТАЛИ КАО ДИРЕКТАН РЕЗУЛТАТ САОБРАЋАЊА ВОЗА

Дефиниције

Члан 2.

За сврху ове уредбе примењују се следеће дефиниције:

1) *директни трошкови* означавају трошкове који су настали као директан резултат саобраћања воза;

2) *директни јединични трошкови* означавају директне трошкове по возном километру, колском километру, брутотонском километру или комбинацију ових трошкова;

3) *трошковни центар* означава пословну јединицу у оквиру рачуноводственог система управљача инфраструктуре којој се трошкови додељују да би се директно или индиректно расподелили на тржишне услуге;

4) *економетријско моделовање* је врста моделовања које се базира на развоју статистичких метода за утврђивање економских релација, тестирање економских теорија, и оцењивање и имплементацију пословних и државних политика. Ово моделовање захтева од управљача инфраструктуре да прикупи обимне податке о оперативним трошковима одржавања и обнове, о саобраћају и другим карактеристикама (нпр. географским или тополошким карактеристикама пруге) на довољно детаљном нивоу како би се омогућиле задовољавајуће процене.

5) *инжењерско моделовање* је врста моделовања која се заснива на инжењерским знањима и техникама, које су понекад допуњене информацијама садржаним у моделима трошковног рачуноводства и обухвата методе „одоздо према горе” (да би се проценио физички однос између услуга које се пружају и хабања инфраструктуре) и методе доделе

трошкова „одозго према доле” (да би се проценили будући трошкови одржавања и обнове и њихово додељивање категоријама трошкова и референтним објектима).

Директни трошкови на нивоу целе мреже

Члан 3.

Директни трошкови на нивоу целе мреже израчунавају се као разлика између, са једне стране, трошкова пружања минималног приступног пакета услуга и приступа колосецима који повезују са услужним објектима и, са друге стране, неприхватљивих трошкова из члана 4. ове уредбе.

Влада може одлучити да управљач инфраструктуре примењује трошкове ефикасног пружања услуге у сврху обрачуна директних трошкова на нивоу целе мреже из става 1. овог члана .

Вредности имовине које се користе у сврху обрачуна директних трошкова на нивоу целе мреже заснивају се 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. У случају отписа дуга којим је целокупан дуг или део дуга управљача инфраструктуре преузео на себе други субјект, управљач инфраструктуре користи релевантни део отписа дуга да би умањио вредност своје имовине и одговарајућих директних трошкова на нивоу целе мреже. Као изузетак, управљач инфраструктуре може употребити вредности које укључују процењене вредности, садашње вредности или вредности замене ако оне могу бити транспарентно, доследно и објективно измерене и нарочито оправдане Дирекцији за железнице.

Не доводећи у питање члан 4. ове уредбе, ако управљач инфраструктуре може транспарентно, доследно и објективно измерити и доказати на основу, између осталог, најбоље међународне праксе, да су трошкови настали као директан резултат саобраћања воза, управљач инфраструктуре може укључити у обрачун својих директних трошкова на нивоу целе мреже нарочито следеће трошкове:

а) трошкове особља потребног да се одређени део пруге држи отвореним ако подносилац захтева тражи саобраћање возова ван времена када је ова пруга отворена;

б) део трошкова скретничке инфраструктуре, укључујући и скретнице и укрштај у нивоу, који су изложени хабању током саобраћања возова;

в) део трошкова обнове и одржавања контактне мреже или електрификоване треће шине или оба заједно, као и трошкова потпорне опреме контактне мреже насталих као директан резултат саобраћања воза;

г) трошкове особља потребног за припрему доделе траса возова и реда вожње у мери у којој су ти трошкови настали као директан резултат саобраћања воза.

Трошкови који се користе за обрачун према овом члану заснивају се на плаћањима која је извршио или предвидео управљач инфраструктуре.

Трошкови обрачунати према овом члану мере се или предвиђају на доследан начин, на основу података из истог временског периода.

Неприхватљиви трошкови

Члан 4.

Управљач инфраструктуре не укључује у обрачун директних трошкова на нивоу целе мреже нарочито следеће трошкове:

а) фиксне трошкове који се односе на одређени део пруге које управљач инфраструктуре мора сносити, чак и ако се возови њом не крећу;

б) трошкове који се не односе на плаћања која је извршио управљач инфраструктуре. Трошкове или трошковне центре који нису директно повезани са обезбеђивањем минималног приступног пакета или приступа колосецима који повезују са услужним објектима;

в) трошкове набавке, продаје, демонтаже, деконтаминације, рекултивације или давања у закуп земљишта или других основних средстава;

г) режијске трошкове на нивоу целе мреже, укључујући плате и пензије;

д) финансијске трошкове;

ђ) трошкове који се односе на технолошки напредак или застарелост;

е) трошкове нематеријалне имовине;

ж) трошкове пружних сензора, пружне комуникационе опреме и опреме за сигнализацију, ако нису настали као директан резултат саобраћања воза;

з) трошкове информационе опреме, комуникационе опреме која није смештена уз пругу или телекомуникационе опреме;

и) трошкове који се односе на појединачне случајеве више силе, несреће и прекиде пружања услуга, не доводећи у питање члан 26. Закона;

ј) трошкове опреме за снабдевање електричном енергијом за струју вуче, ако нису директно настали као директан резултат саобраћања воза. Директни трошкови саобраћања воза за који се не користи опрема за снабдевање електричном енергијом не укључују трошкове коришћења опреме за снабдевање електричном енергијом;

к) трошкове који се односе на пружање информација наведених у члану 14. став 1. тачка б) Закона, осим ако нису настали током саобраћања воза;

л) административне трошкове настале због временски ограничених система компензације из члана 20. став 2. Закона;

љ) амортизацију која није утврђена на основу стварног хабања инфраструктуре због саобраћања воза;

м) део трошкова одржавања и обнове грађевинске инфраструктуре који није директно настао током саобраћања воза;

Ако је управљач инфраструктуре добио новчана средства за финансирање посебних улагања у инфраструктуру, која није у обавези да отплати и ако су такве инвестиције узете у обзир у обрачуну директних трошкова, трошкови таквих инвестиција не повећавају ниво накнада, не доводећи у питање члан 24. Закона.

Трошкови који су искључени из обрачуна на основу овог члана мере се или предвиђају на основу временског периода из члана 3. став 5. ове уредбе.

Обрачун и прилагођавање директних јединичних трошкова

Члан 5.

Управљач инфраструктуре обрачунава просечне директне јединичне трошкове за целу мрежу тако што дели директне трошкове на нивоу целе мреже укупним бројем

предвиђених или остварених колских-километара, возних километара или брутотонских километара.

Ако управљач инфраструктуре докаже Дирекцији за железнице из члана 118. Закона да се вредности или параметри наведени у ставу 4. овог члана значајно разликују за различите делове његове мреже и након дељења своје мреже на такве делове, управљач инфраструктуре обрачунава просечне директне јединичне трошкове за делове своје мреже тако што дели директне трошкове за ове делове укупним бројем предвиђених или остварених колских километара, возних километара или брутотонских километара. Период предвиђања може се односити на неколико година.

Да би обрачунао просечне директне јединичне трошкове, управљач инфраструктуре може користити комбинацију колских километара, возних километара или брутотонских километара, под условом да овај метод обрачуна не мења директну узрочну везу са пружањем услуге железничког превоза. Не доводећи у питање члан 3. став 3. ове уредбе, управљач инфраструктуре може користити реализоване или предвиђене трошкове.

Влада може дозволити управљачу инфраструктуре да прилагоди просечне директне јединичне трошкове, тако да узме у обзир различите нивое хабања железничке инфраструктуре у односу на један или више следећих параметара:

- а) дужина воза или број кола у возу;
- б) маса воза;
- в) врста кола, нарочито њихова маса у нетовареном стању;
- г) брзина воза;
- д) снага вучног возила;
- ђ) осовинско оптерећење или број осовина;
- е) регистровани број бандажа точкова или ефективна употреба опреме за заштиту од проклизавања точкова;
- ж) уздужна крутост возила и хоризонталне силе које делују на пругу;
- з) утрошена и измерена електрична енергија или динамика пантографа или тролних уложака као параметар за наплату за хабање контактне мреже или електрификоване пруге;
- и) пружни параметри, нарочито полупречници кривина;
- ј) сви други параметри повезани са трошковима, под условом да управљач инфраструктуре може доказати Дирекцији за железнице да су вредности за сваки такав параметар, укључујући варијације сваког таквог параметра кад је потребно, објективно измерене и регистроване.

Прилагођавање директних јединичних трошкова не доводи до повећања директних трошкова на нивоу целе мреже из члана 3. став 1. ове уредбе.

Додатни трошкови који су настали због планираних или непланираних преусмеравања возова на алтернативне правце на иницијативу управљача инфраструктуре нису укључени у директне трошкове настале пружањем ових услуга железничког превоза. Овај став се не примењује ако је железничком предузећу те додатне трошкове надокнадио управљач инфраструктуре или ако је преусмеравање настало у поступку координације у складу са чланом 37. Закона.

Укупан број колских километара, возних километара, брутотонских километара или комбинација ових елемената који се користе у сврхе прорачуна извршеног у складу са овим чланом, мери се или предвиђа на основу референтног периода из члана 3. став 5. ове уредбе.

Моделовање трошкова

Члан 6.

Изузетно од члана 3. став 1. и члана 5. став 1. ове уредбе, управљач инфраструктуре може обрачунати директне јединичне трошкове помоћу економетријског или инжењерског моделовања трошкова, под условом да може доказати Дирекцији за железнице, да директни јединични трошкови укључују само директне трошкове настале током пружања услуга железничког превоза и нарочито, да не укључују ниједан од трошкова из члана 4. ове уредбе.

Дирекција за железнице може захтевати од управљача инфраструктуре да обрачуна, ради поређења, директне јединичне трошкове у складу са чланом 3. став 1. и чланом 5. став 1. ове уредбе или путем моделовања трошкова у складу са првом реченицом.

Поједностављена контрола

Члан 7.

Ако су директни трошкови на нивоу целе мреже из члана 3. став 1. ове уредбе или директни трошкови обрачунати на основу моделовања из члана 6. ове уредбе помножени бројем возних километара, колских километара или брутотонских километара, реализованих у референтном периоду, исте вредности или мањи од 15% укупних трошкова одржавања и обнове или мањи од збира 10% трошкова одржавања и 20% трошкова обнове, Дирекција за железнице може извршити контролу обрачуна директних трошкова из члана 121. став 7. Закона, на нивоу целе мреже на поједностављен начин. Влада може одлучити да повећа проценте наведене у овом ставу на највише два пута веће вредности.

Дирекција за железнице може прихватити обрачун просечних директних јединичних трошкова из члана 5. став 1. ове уредбе, прилагођених просечних директних јединичних трошкова из члана 5. став 2. ове уредбе или начина обрачунавања трошкова из члана 6. ове уредбе на које се примењује поједностављена контрола из става 1. овог члана, ако просечни директни трошкови по возном километру воза од 1.000 t не износе више од 2 EUR (по ценама и девизним курсевима из 2005. године, употребом одговарајућег индекса цене).

Поједностављене контроле из ст. 1. и 2. овог члана примењују се независно једна од друге. Поједностављене контроле не доводе у питање чл. 23. и 120. Закона.

Дирекција за железнице ће одредити детаље поједностављене контроле и објавити их на својој интернет страници..

Преиспитивање обрачуна

Члан 8.

Управљач инфраструктуре редовно ажурира метод обрачуна својих директних трошкова узимајући у обзир, између осталог, најбољу међународну праксу.

Усклађеност са прописима Европске уније

Члан 9.

Ова уредба је усклађена са свим начелима и битним захтевима из Имплементациона уредба Комисије (ЕУ) 2015/909 од 12. јуна 2015. године о модалитетима обрачуна трошкова насталих директно као резултат саобраћања воза.

III. ПРЕЛАЗНЕ И ЗАВРШНЕ ОДРЕДБЕ

Члан 10.

Ова уредба ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику Републике Србије”, а обавеза њене потпуне примене је од почетка важења Реда вожње за 2020/2021. годину.