

KLASA: UP/I-344-08/19-03/03  
URBROJ: 376-03-19-10  
Zagreb, 13. prosinca 2019.

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) i članka 96. Zakona o općem upravnom postupku (NN br. 47/09), u postupku po zahtjevu željezničkog prijevoznika HŽ Carga d.o.o, Zagreb, Heinzelova 51, u svezi dodjele termina „slotova“ ukrcaja/iskrcaja, odnosno pristupa infrastrukturi terminala operatora uslužnog objekta Jadranska vrata d.d., Rijeka, Brajdica 16, Vijeće Hrvatske regulatorne agencije za mrežne djelatnosti na sjednici održanoj 13. prosinca 2019. donosi

### **RJEŠENJE**

- I. Usvaja se u cijelosti zahtjev željezničkog prijevoznika HŽ Carga d.o.o., Zagreb, Heinzelova 51, kao osnovan.
- II. Nalaže se operatoru uslužnog objekta Jadranskim vratima d.d., Rijeka, Brajdica 16, da u roku od 30 dana od dana primitka ovog rješenja detaljno propiše način podnošenja zahtjeva za pristup uslužnom objektu, sadržaj zahtjeva, uvjete i kriterije za dodjelu „i korištenje kapaciteta u uslužnom objektu, mjere za neuredno korištenje kapaciteta, te da navedeno javno objavi sukladno Provedbenoj Uredbi komisije (EU) 2017/2177 od 22. studenoga 2017. o pristupu uslužnim objektima i uslugama povezanima sa željeznicom.
- III. Nalaže se operatoru uslužnog objekta Jadranskim vratima d.d., Rijeka, Brajdica 16, da u roku od 3 dana od dana izvršenja naloga iz točke II. izreke ovog rješenja, dostavi na uvid dokaze o izvršenju ovoga rješenja Hrvatskoj regulatornoj agenciji za mrežne djelatnosti.

### **Obrazloženje**

Hrvatska regulatorna agencija za mrežne djelatnosti (dalje: HAKOM) zaprimila je 18. srpnja 2019. zahtjev željezničkog prijevoznika HŽ Carga d.o.o, Zagreb, Heinzelova 51 (dalje: HŽC), u svezi dodjele termina „slotova“ ukrcaja/iskrcaja, odnosno pristupa infrastrukturi terminala operatora uslužnog objekta Jadranska vrata d.d. (dalje: JV), Rijeka, Brajdica 16. HŽC u bitnome navodi da se sa zahtjevom za zaštitu tržišnog natjecanja na terminalu JV obratio u cilju transparentne i nediskriminirajuće dodjele termina „slotova“ ukrcaja/iskrcaja, odnosno pristupa željezničkoj infrastrukturi terminala. HŽC navodi da usluge terminala koriste prijevoznici Train Hungary MAGÁNVASÚT IPARI, KERESKEDELMI ÉS SZOLGÁLTATÓ KORLÁTOLT FELELŐSSÉGŰ TÁRSASÁG, ENNA Transport d.o.o. i HŽC. Tehnologija rada terminala bazirana je na dodjeli termina za postavu vlaka u krug terminala na kolosijeke namijenjene za ukrcaj, tj. iskrcaj kontejnera na/sa željezničkih vozila-vagona. Navodi kako su u trenutku podnošenja zahtjeva HŽC-u dodijeljena 4 termina, dok je ostalim navedenim prijevoznicima dodijeljeno po 3 termina tjedno u trajanju od 4 sata, s čime su njihove potrebe zadovoljene u potpunosti, dok su potrebe HŽC-a zadovoljene svega 30%. Ostali termini potrebni za postavu vozila na područje terminala dogovaraju se na dnevnoj bazi između JV i prijevoznika. Ističe kako dodjela termina na dnevnoj bazi ovisi isključivo o samovolji predstavnika pružatelja usluge uslužnog objekta, tj. JV-a te ne postoji sigurnost u mogućnost izvršenja usluga željezničkih prijevoznika. Za usporedbu rada na

terminalu u zadnja tri mjeseca HŽC je odradio oko 50% kontejnerskog prometa željeznicom iz/za pravac Rijeka Brajdica – JV i to sa samo 4 dodijeljena termina, te u ovakvim uvjetima odradio 12-15 vlakova tjedno dok su ostali operateri imali po 3 dodijeljenih termina u kojima u odradili po 3 vlaka. Izvršenje usluge željezničkog prijevoznika ovisi isključivo o trajno dodijeljenim terminima utovara/istovara te je težnja svakog prijevoznika da ima rezervirane termine za sve vlakove koje vozi ili planira voziti. Iz razloga komocije, pogodovanja drugim operaterima ili drugog nama nepoznatog razloga JV ne želi HŽC-u dodijeliti dostatan broj rezervacija termina, zaključuje HŽC.

Nadalje napominje da intenzivna komunikacija sa predstavnicima terminala o dodjeli dostatnog broja termina postoji unazad tri mjeseca, ali bezuspješno. Naime, odgovor koji su čekali puna dva mjeseca nije ispunio njihova očekivanja te im je ponuđen rad u noćnoj smjeni, iako u dnevnim smjenama postoji dovoljno nerezerviranih termina koje je ujedno HŽC zatražio dopisom br. 669/19, TA i dopisom br. 669-1/19 TA. Naglašava kako se noćni rad, koji u konačnici rezultira puno većim troškovima u odnosu na dnevni rad, kao opcija nudi jedino njima, dok drugi prijevoznici rade isključivo u dnevnim smjenama pa čak i u slučajevima kada ne rade u svom rezerviranom terminu. Osim problematike dodjele termina, HŽC navodi i česte obustave rada njegovih vlakova zbog postavljanja vagona za potrebu operatera ENNA Transport i Train Hungary, rad noću, dodjele termina u međusmjeni i sl. Naglašava kako trenutna situacija ima za posljedicu ogromnu štetu koju trpi HŽC, negodovanje stranaka, penale zbog zadržavanja vagona, naknade štete zbog kašnjenja u rokovima isporuke, angažiranje dodatnih kapaciteta, noćni rad, prekovremeni rad, višesatno čekanje lokomotiva i osoblja. Iz svega navedenog, kao i svakodnevne prakse može se zaključiti, navodi HŽC, da operatori ENNA Transport i Train Hungary imaju povoljnije uvjete u JV nego HŽC. Zbog navedenog HŽC traži da HAKOM izvrši uvid u poslovanje robnog terminala JV u smislu pridržavanja odredbi članka 24. stavka 2., 7. i 10. Zakona o željeznici (NN br. 32/19, dalje: ZOŽ)

JV su se podneskom od 23. kolovoza 2019. očitovala na zahtjev HŽC-a te u bitnome navode kako su vrlo iznenađeni pristupom, naročito u situaciji gdje je prostor intermodalnog područja sveden na jedan željeznički kolosijek dužine 250 metara, izvlačenje i postavljanje vlakova odvija se u segmentima od po 100 metara, a sam pristup javnoj pruzi se odvija tek na središnjem željezničkom kolodvoru Rijeka. Naime, zbog rekonstrukcije željezničkog kolodvora Rijeka Brajdica, izgradnje novog intermodalnog područja na kontejnerskom terminalu te izgradnje novog izvlačnjaka unutar postojećeg tunela Brajdica-Pećine, operativne i tehnološke mogućnosti rada su svedene i ispod prihvatljivog minimuma, ističu JV. Usprkos svim okolnostima, zajedničkim naporima svih odnosno vlasnika robe, broдача, željezničkih operatera i JV, promet željeznicom je u 2019. godini povećan za gotovo 33%, što je više nego respektabilno, uzevši u obzir prethodno navedeno. Nadalje, ponavljaju da JV kao upravitelj uslužnog objekta ne pružaju željezničke usluge, ne naplaćuju naknadu za pristup uslužnom objektu, a pristup uslužnom objektu daju svim željezničkim prijevoznicima na nediskriminirajući način, uključujući i pristup prugom. Pojam „slot“ je operativni termin uveden radi bolje koordinacije i planiranja operacija (ukrcaja/iskrcaja), a ne samog pristupa infrastrukturi/terminalu, manevriranja i slično – što su aktivnosti potpuno van kontrole JV. Također ističu kako navodi o diskriminaciji pri alokaciji „slotova“ nisu točni, budući da je iz priložene tablice vidljivo da je HŽC-u alocirano 52% termina, dijelom direktno, a dijelom posredno kroz vlasnika servisa/tereta. Smatraju krajnje nekorektnim da se ovakvi pritisci koriste za stvaranje nelojalne prednosti na tržištu i to upravo od strane subjekta koji se žali na postojeći situaciju. Zaključno ističu kako ni u kom slučaju ne daju prioritet niti jednom željezničkom prijevozniku, budući da smatraju da je konkurencija i mogućnost odabira jedno od temeljnih tržišnih principa koji donose rast prometa o poslovanja, a što je vidljivo iz njihovih rezultata ove i prethodnih godina. Predlažu posjetu terminalu kako bi se HAKOM na licu mjesta uvjerio u okolnosti rada te ukoliko je potrebno provjeriti operativne procese i procese rada, u smislu jednakopravnosti i transparentnosti.

HAKOM je zaključkom od 20. rujna 2019. od JV tražio dodatno očitovanje i dokaze u odnosu na zahtjeve svih prijevoznika za „slotovima“ za razdoblje od 3. travnja 2019. do 1. rujna 2019. te plan korištenja dodijeljenih „slotova“ iz kojeg je vidljivo vrijeme korištenja i prijevoznik, odnosno

realizacija, jer iz prvotnog očitovanja i dostavljenih dokaza od 23. kolovoza 2019. nije razvidno koliko je zahtjeva i kakvih postavio koji od prijevoznika i što je od navedenih zahtjeva usvojeno.

Podneskom od 7. listopada 2019. JV traže dodatni rok za dostavu traženih dokaza, obrazlažući svoje traženje činjenicom da se ne radi o klasičnim zahtjevima već raznolikoj poslovnoj komunikaciji od usmene, preko e-pošte pa do dopisa te da mu je potrebno određeno vrijeme kako bi prikupili reprezentativne uzorke traženog.

JV u podnesku od 24. listopada 2019. navode da su zahtjevi i dodijeljeni termini rada željezničkog operatera HŽC pa i ostalih operatera tijekom vremena usuglašeni i stabilni više mjeseci te da je u međuvremenu u suradnji s HŽC-om pokrenuo i nove željezničke servise za brodar COSCO. Dostavlja preslike ekrana odnosno ispis vlakova u posljednje dvije godine koje su odradili koristeći rezervacije termina putem te aplikacije, redovite i „ad hoc“ od strane željezničkih operatera i „ugovorne“ odnosno rezervirane temeljem poslovnih dogovora sa vlasnicima tereta odnosno željezničkim operaterima. U privitku je dostavio rezervacije operativnih termina, obavijesti o alociranim terminima, reklamacije i nepoštivanje alociranih termina i željezničke aplikacije – preslike ekrana i popis vlakova – željeznička aplikacija.

U predmetnom postupku, povodom izjavljenog zahtjeva HŽC-a, dana 21. studenoga 2019. održana je usmena rasprava na koju su pristupile obje stranke.

HŽC je na raspravi izjavio kako je prije upućivanja zahtjeva HAKOM-u više puta pokušao riješiti problem ukrcaja odnosno iskrcaja na terminalu JV. Pojašnjava da željeznički prijevoznik koji odvozi i dovozi vlakove iz terminala mora imati termine pristupa odnosno tzv. „slotove“ te je izjavio da ostaje pri svim dosadašnjim navodima te da od traženih dodatnih 6 „slotova“ u travnju 2019. nije dobio jedan „slot“, koji se odnosi na ulje – odredište Brčko. Smatra da je njihovo obraćanje HAKOM-u urodilo plodom, jer je zahtjevu udovoljeno skoro u cijelosti odnosno nije odobren samo jedan „slot“. Osnovno traženje prema JV je bilo da ih se prihvati i tretira kao i sve druge prijevoznike na terminalu. Razlog zbog kojeg se traže „slotovi“ je taj da subjekt koji ugovara prijevoz se obraća HŽC-u i traži što mu može on ponuditi od termina prijevoza. Na tjednoj bazi se dogovaraju vlakovi koji nisu ucertani u plan redovnih ugovornih vremenskih „slotova“. HŽC je istaknuo da drugi prijevoznici imaju u odnosu na plan više rezerviranih redovnih termina nego što u praksi imaju vlakova. Zbog navedenog, HŽC ima noćne termine što povećava troškove rada.

JV je na usmenoj raspravi iskazala da ostaju pri svim dosadašnjim navodima te istaknula da u praksi ne postoje ugovorni „slotovi“ između JV i željezničkih prijevoznika, jer ne postoji ugovorni odnos između JV i bilo kojeg željezničkog prijevoznika. Naveo je da jedini ugovorni odnos koji ima sa HŽC-om je posljedica pripajanja AGIT d.o.o. kao špediterskog društva HŽC. Željeznički agent je taj koji izdaje nalog Jadranskim vratima, zapravo koordinira operativne aktivnosti na području terminala. Za plan ugovornih „slotova“ kako ga naziva HŽC, JV navode da je isti podložan potvrdama s jedne i druge strane uvjetovane i radovima i nužne su tjedne odnosno 48-satne/24 satne potvrde navedenih termina. JV je naglasio kako uvođenje „slotova“ nije posljedica pritužbe HŽC-a, već su „slotovi“ uvedeni uslijed povećanja željezničkog prometa za više od 52% te zbog rekonstrukcije intermodalnog terminala željezničkog kolodvora Rijeka – Brajdica, odnosno rada koji se odvija na jednom kolosijeku duljine 150 m i izvlačnjaku duljine 80 m. Takve se okolnosti rada očekuju još najmanje godinu dana odnosno do završetka spomenutih radova. JV je dalje izjavio kako od trenutka kada je uspostavljen princip dodjeljivanja „slotova“ je trebalo i odrediti princip po kojem će se dodjeljivati navedeni „slotovi“, a taj je da se „slot“ dodjeljuje vlasniku tereta, a to može biti brodar, špediter ili željeznički prijevoznik. U slučaju kad je HŽC tražio „slotove“ za COSCO vlakove on nije bio vlasnik tereta, već je teret bio od brodar – COSCO. Zbog navedenog se ta usluga i naziva intermodalnom jer se radi o kombinaciji željezničkog i pomorskog prijevoza. Vrijeme ticanja broda direktno utječe na vrijeme polaska i dolaska vlakova. Drugim

riječima bez definiranja sa brodarom polaska i dolaska tereta brodom nema ni definiranja željezničke usluge u ovakvoj vrsti servisa.

Slažu se sa tvrdnjom HŽC-a da je na njegov zahtjev trebalo biti odgovoreno ranije, ali bez komunikacije i potvrde s brodarom navedeno nije bilo moguće. JV pojašnjavaju kako se promatrajući plan upotrebe „slotova“ iz rujna 2019. vidi da HŽC ima 52% „slotova“ što odgovara udjelu u ukupnom teretu koji ima na terminalu. „Slotovi“ su označeni različitim bojama zbog različitih prijevoznika i na svakom „slotu“ je vidljivo tko je organizator prijevoza, tko je željeznički prijevoznik i koja je destinacija predmetnog vlaka. HŽC ima 7 „slotova“ tjedno po principu tereta. Naime, zahtjev za „slotom“ može podnijeti svatko, a bitno je da kontrolira teretni servis.

Na pitanje voditeljice postupka postoji li gdje propisana procedura za traženje „slotova“ i za dodjelu „slotova“, JV su odgovorila da nemaju takvu proceduru zato što to smatraju komercijalnom odlukom. Na pitanje kada su uvedeni „slotovi“ JV nisu mogla dati precizan odgovor i odgovorili su da je moguće da je ista u primjeni od 8. mjeseca 2018., kada su počeli radovi te dodaje da je u dostavljenim dokazima u spis možda vidljivo kada se to dogodilo.

HŽC se na navode JV o subjektima ovlaštenima tražiti „slot“ očitovao kako svaki termin, tj. „slot“ traže oni bez obzira što je naručitelj prijevoza netko drugi pa tako npr. nalogodavac za COSCO teret je RCO, a „slot“ u JV je tražio i dobio HŽC. HŽC je istaknuo netransparentan i arbitraran način dodjele „slotova“ u JV. Ističu da je povećanje tereta u terminalu prvenstveno rezultat rada željezničkih prijevoznika koji su u mogućnosti realizirati navedeni prijevoz, a ne rezultat rada brodarara. Navodi da JV kao operator uslužnog objekta ukoliko želi i dalje raditi treba donijeti jasna i transparentna pravila kojih će se svi držati pa će se onda moći analizirati tko je što prekršio. Ukoliko prioritet pri traženju i dodjeljivanju „slotova“ ima neki drugi subjekt koji sudjeluje u procesu prijevoza tereta, a nije željeznički prijevoznik onda to treba biti jasno propisano. Što se tiče komercijalnih odluka iste su legitimne, ali su ograničene obvezatnim odredbama Provedbene Uredbe komisije (EU) 2177/2017 o pristupu uslužnim objektima i uslugama povezanim sa željeznicom i ZOŽ-a a koji reguliraju način postupanja u uslužnim objektima i imaju prednost pred komercijalnim interesima, odnosno ograničavaju slobodu komercijalnog odlučivanja. U odnosu na navode JV-a o učestalom kršenju vremena odnosno „slotova“ od strane HŽC-a, HŽC je izjavio da način postupanja nije propisan odnosno mijenja se na dnevnoj bazi o čemu se obavještava putem elektroničke pošte i to od danas do sutra.

JV su smatrala potrebnim očitovati se na navode HŽC-a vezano za nepoštivanje „slotova“ na način da je pod tim prvenstveno smatrao situacije kad su „slotovi“ dodijeljeni pa se krši i oteže njihovo korištenje. Navode primjer od 12. studenoga 2019. kada je HŽC imao „slot“ u 18h i u 22:05h i gdje HŽC sam sebi osporavao korištenje „slotova“. Također navode da je 13. prosinca 2018. u 14:42 poslan putem elektroničke pošte prijevoznicima među kojima je i HŽC, a kojim se putem elektroničke pošte iste informira o alociranim „slotovima“. Što se tiče navoda HŽC-a da se pravila stalno mijenjaju izjavljuju kako se od strane HŽC-a putem elektroničke pošte traže *ad hoc* vlakovi, što smatra normalnom poslovnom komunikacijom i traži od druge strane da uvažava isto kao normalne poslovne okolnosti s njihove strane. Navode primjer zapisa elektroničke pošte-a od 14. studenoga 2019. kojim se od strane HŽC-a traže ekstra vlakovi i obavještava o odustajanju od CMA vlaka, a za zahtjeve koji počinju 16. studenoga 2019.

U predmetnom postupku po zahtjevu HŽC-a, nakon provedene usmene rasprave te razmatranja dostavljenih očitovanja i dokaza, HAKOM je utvrdio sljedeće. Naime, HŽC je kao podnositelj zahtjeva tražio da se izvrši provjera postupanja JV vrata u odnosu na članak 24. stavke 2., 7. i 10. ZOŽ-a. Predmetnim člancima ZOŽ-a je propisana obveza operatora uslužnog objekta da na nediskriminirajući način pruži svim željezničkim prijevoznicima pristup uslužnim objektima iz Priloga 2. točke 2. ZOŽ-a, uključujući pristup kolosijekom do uslužnih objekata, kao i pristup uslugama koje se pružaju u tim objektima. Nadalje, sukladno navedenim odredbama ZOŽ-a operatori uslužnih objekata iz Priloga 2. točke 2. ZOŽ-a dužni su u razumnom roku odgovoriti na



zahtjev željezničkog prijevoznika za pristup uslužnom objektu i za pružanje usluga u uslužnom objektu. Kada operator uslužnog objekta odbije zahtjev željezničkog prijevoznika za pristup uslužnom objektu ili za pružanje usluga u tom objektu, operator uslužnog objekta dužan je u pisanom obliku u razumnom roku obrazložiti svoju odluku te ukazati na izvedive alternative u drugim objektima te je dostaviti Regulatornom tijelu na znanje.

Razmatrajući zahtjev HŽC-a, HAKOM je kao nesporno utvrdio da zahtjev za „slotom“ mogu, osim željezničkog prijevoznika, uputiti brodar i špediter te da JV nemaju propisanu proceduru za traženje i dodjelu „slotova“.

Naime, HŽC je 3. travnja 2019. uputio zahtjev za dodjelom 6 novih termina („slotova“), te gotovo isti zahtjev uputio JV 27. svibnja 2019., na što su JV odgovorila 3. lipnja 2019. i predložila uvođenje redovnih trećih smjena u danima ponedjeljak/utorak i četvrtak/petak. Nezadovoljan odgovorom, HŽC se JV obratio i 10. lipnja 2019. Premda se odgovor JV, ne može smatrati odbijanjem pristupa terminalu u smislu članka 24. stavka 10. ZOŽ-a, nedvojbeno je da predmetnim odgovorom nije u potpunosti prihvaćen zahtjev HŽC-a i da je bila nužna žurna i učinkovita koordinacija kako bi se omogućilo najbolje usklađivanje svih zahtjeva za „slotovima“, a što je prema navodima HŽC-a i uslijedilo nakon HŽC-ovog podnošenja zahtjeva HAKOM-u.

Pored navedenog, a obzirom na činjenicu kako procedura podnošenja zahtjeva za „slotom“, odnosno kapacitetom uslužnog objekta te dodjela „slotova“/kapaciteta u uslužnom objektu nije propisana, ne može se otkloniti navod HŽC-a o diskriminaciji prilikom izrade plana korištenja kapaciteta uslužnog objekta. Stoga, sukladno članku 13. stavku 3. točki 2. ZRTŽU-a, a u vezi s člankom 24. stavkom 2. ZOŽ-a, JV su kao operator uslužnog objekta dužna pravno urediti predmetnu proceduru, odnosno jasno definirati na koje se sve načine može podnijeti zahtjev za pristup uslužnom objektu i korištenje kapaciteta uslužnog objekta te razraditi uvjete i kriterije za slučajeve kad postoje kolidirajući zahtjevi, odnosno pravila prioriteta. Također, u proceduri je potrebno definirati kriterije ukoliko je korištenje kapaciteta učestalo neuredno od strane određenih podnositelja zahtjeva, odnosno definirati odgovarajuće mjere koje su proporcionalne razmjerima nepoštivanja vremenskih ograničenja u korištenju kapaciteta uslužnog objekta i opsegu kršenja. Predmetna procedura definirana na prethodno opisani način trebala bi osigurati nediskriminirajući pristup svim željezničkim prijevoznicima uslužnom objektu JV.

Shodno tome, a zbog utvrđenih nedostataka u proceduri traženja i dodjele „slotova“, kapaciteta uslužnog objekta, zahtjev HŽC-a je u cijelosti 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.

***PREDSJEDNIK VIJEĆA***

***Tonko Obuljen***

1. HŽ Cargo d.o.o., Heinzelova 51, 10000 Zagreb - osobna dostava
2. Jadranska vrata d.d., Brajdica 16, 51000 Rijeka, UP - osobna dostava

### 3. U spis