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 РСˮ, бр. 55/05, 71/05 – исправка, 101/07, 65/08, 16/11, 68/12 – УС, 72/12, 7/14 – 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**

"Службени гласник РС", бр. 48 од 5. јула 2019, 149 од 11. децембра 2020.

**Предмет**

Члан 1.

Овом уредбом ближе се уређују начин и модалитети израчунавања трошкова који су настали као директан резултат саобраћања воза.

**Дефиниције**

Члан 2.

Поједини изрази употребљени у овој уредби имају следеће значење:

1) *вредност замене имовине*је износ исказан по текућим ценама који је неопходан за набавку имовине са истом корисношћу и функционалношћу као имовина која се мења;

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

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

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

5) *економетријско моделовање*је врста моделовања које се базира на развоју статистичких метода за утврђивање економских релација, тестирање економских теорија и оцењивање и имплементацију пословних политика. За потребе моделовања управљач инфраструктуре на довољно детаљном нивоу прикупља податке о оперативним трошковима одржавања и обнове, о саобраћају и другим карактеристикама (нпр. географским или тополошким карактеристикама пруге);

6) *инжењерско моделовање*је врста моделовања која се заснива на инжењерским знањима и техникама, које су, у случају потребе, допуњене подацима садржаним у моделима трошковног рачуноводства и обухвата методе „одоздо према гореˮ (да би се проценио однос између услуга које се пружају и хабања инфраструктуре) и методе „одозго према долеˮ (да би се проценили будући трошкови одржавања и обнове и њихово распоређивање на категорије трошкова и референтне објекте);

7) *историјска вредност имовине*је износ који је управљач инфраструктуре платио у време набавке те имовине;

8) *процењена вредност имовине*је износ који се утврђује на основу стандарда Републике Србије и међународних стандарда у области рачуноводства;

9) *садашња вредност имовине*је износ који се добија када се историјска вредност умањи за износ обрачунате амортизације.

**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, трошкова који се не укључују у обрачун из члана 4. ове уредбе.

Вредности имовине које се користе у сврху обрачуна директних трошкова на нивоу целе мреже заснивају се на историјским вредностима или, ако такве вредности нису познате управљачу инфраструктуре, или ако су садашње вредности ниже, на садашњим вредностима.

У случају отписа дуга којим је други субјект преузео на себе целокупан дуг или део дуга управљача инфраструктуре, управљач инфраструктуре користи релевантни део отписа дуга да би умањио вредност своје имовине и одговарајућих директних трошкова на нивоу целе мреже.

Изузетно од става 3. овог члана, управљач инфраструктуре може употребити вредности које укључују процењене вредности имовине, садашње вредности или вредности замене имовине ако оне могу бити транспарентно, доследно и објективно измерене.

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:

1) трошкове особља потребног да се одређени део пруге држи отвореним ако подносилац захтева за доделу капацитета железничке инфраструктуре тражи саобраћање возова ван времена када је ова пруга отворена;

2) трошкове скретничке инфраструктуре, укључујући и скретнице и укрштај у нивоу, који су изложени хабању током саобраћања возова;

3) трошкове обнове и одржавања контактне мреже или електрификоване треће шине или оба та трошка, као и трошкове потпорне опреме контактне мреже настале као директан резултат саобраћања воза;

4) 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 утврђују се на плаћањима која је извршио или проценио управљач инфраструктуре.

Трошкови обрачунати према овом члану мере се или процењују на основу података који се односе на исти период.

**Трошкови који се не укључују у обрачун**

Члан 4.

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

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

2) трошкове који се не односе на плаћања која је извршио управљач инфраструктуре;

3) трошковe или трошковне центре који нису директно повезани са обезбеђивањем минималног приступног пакета или приступа колосецима који повезују са услужним објектима;

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

5) режијскe трошкове на нивоу целе мреже, укључујући плате и пензије;

6) финансијскe трошковe;

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

8) трошкове нематеријалне имовине;

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

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

11) трошкове који се односе на појединачне случајеве више силе, несреће и прекиде пружања услуга;

12) 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;

13) трошкове који се односе на пружање информација неопходних за реализацију или извршење превоза за који је капацитет додељен, осим ако нису настали током саобраћања воза;

14) административне трошкове настале због временски ограничених система компензације за коришћење железничке инфраструктуре;

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

16) 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 цена приступа.

Трошкови који су искључени из обрачуна на основу овог члана мере се или процењују на основу периода из члана 3. став 7. 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 се вредности или параметри наведени у ставу 4. овог члана значајно разликују за различите делове мреже управљача инфраструктуре и након дељења мреже на делове, управљач инфраструктуре обрачунава просечне директне јединичне трошкове за делове своје мреже тако што дели директне трошкове за делове мреже укупним бројем предвиђених или остварених колских километара, возних километара или брутотонских километара. Период за који се обрачунавају процењене вредности је најмање две године.

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 утиче на директну узрочну везу са пружањем услуге железничког превоза. Управљач инфраструктуре може користити реализоване или процењене трошкове.

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

1) дужина воза или број кола у возу;

2) маса воза;

3) врста кола;

4) маса кола у нетовареном стању;

5) брзина воза;

6) снага вучног возила;

7) осовинско оптерећење или број осовина;

8) регистровани број бандажа точкова или ефективна употреба опреме за заштиту од проклизавања точкова;

9) уздужна крутост возила и хоризонталне силе које делују на пругу;

10) утрошена и измерена електрична енергија или динамика пантографа или тролних уложака као параметар за наплату за хабање контактне мреже или електрификоване пруге;

11) пружни параметри, нарочито полупречници кривина;

12) сви други параметри повезани са трошковима, под условом 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 предвиђених или непредвиђених преусмеравања возова на алтернативне правце по одлуци управљача инфраструктуре нису укључени у директне трошкове настале пружањем ових услуга железничког превоза.

Изузетно од става 6. овог члана, додатни трошкови који су настали због предвиђених или непредвиђених преусмеравања возова на алтернативне правце по одлуци управљача инфраструктуре се укључују у директне трошкове настале пружањем ових услуга железничког превоза ако је железничком предузећу те трошкове надокнадио управљач инфраструктуре или ако је преусмеравање настало у поступку координације захтева за доделу капацитета железничке инфраструктуре.

Укупан број колских километара, возних километара, брутотонских километара или комбинација ових елемената који се користе у сврхе прорачуна у складу са овим чланом, мере се или процењују на основу периода из члана 3. став 7. 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 директни јединични трошкови укључују само директне трошкове настале током пружања услуга железничког превоза и нарочито, да не укључују трошкове из члана 4. ове уредбе.

Управљач инфраструктуре обрачунава, 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 ставом 1. овог члана.

**Измене и допуне обрачуна**

Члан 7

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

**Усклађеност са прописима Европске уније**

Члан 8.

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

Члан 9.

Ова уредба ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику Републике Србијеˮ, а примењује се од **11. децембра 2021.** године.

\*Службени гласник РС, број 149/2020

05 број 110-6661/2019

У Београду, 4. јула 2019. године

**Влада**

Председник,

**Ана Брнабић,**с.р.