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

Предмет

{0>Article 1<}100{>Члан 1*.<0}*

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

{0>Definitions<}100{>Дефиниције

<0}<0}

{0>Article 2<}100{>Члан 2.*<0}*

{0>For the purposes of this Regulation, the following definitions shall apply:<}100{>Po dfПоједини изрази употребљени у овој уредби имају следеће значење:<0}

{0>(1) ‘direct cost’ means the cost which is directly incurred as a result of operating the train service;<}100{>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;<0}

{0>(2) ‘direct unit cost’ means the direct cost per train kilometre, vehicle kilometre, gross tonne kilometre of a train, or a combination of those;<}100{>3) *директни јединични трошкови* означавају директне трошкове по возном километру, колском километру, брутотонском километру или комбинацију ових трошкова;<0}

{0>(3) ‘cost centre’ means a business unit within the infrastructure manager's accounting system to which costs are allocated for the sake of apportioning those costs directly or indirectly to a marketable service.<}100{>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{>ИзузИ, 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:<0}

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

<0}<0}

{0>Article 4<}100{>Члан 4.<0}

{0>The infrastructure manager shall not include in the calculation of direct costs on a network-wide basis in particular the following costs:<}100{>Управљач инфраструктуре не укључује у обрачун директних трошкова на нивоу целе мреже нарочито следеће трошкове:<0}

{0>(a) fixed costs relating to the provision of a stretch of line which the infrastructure manager must bear even in the absence of train movements;<}100{>1) фиксне трошкове који се односе на одређени део пруге које управљач инфраструктуре мора сносити, чак и ако возови њом не саобраћају;<0}

{0>(b) costs that do not relate to payments made by the infrastructure manager.<}100{>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;<0}

{0>(c) costs of acquisition, selling, dismantling, decontamination, recultivation or renting of land or other fixed assets;<}100{>4) трошкове набавке, продаје, демонтаже, деконтаминације, рекултивације или давања у закуп земљишта или других основних средстава;<0}

{0>(d) network-wide overhead costs, including overhead salaries and pensions;<}100{>5) режијскe трошкове на нивоу целе мреже, укључујући плате и пензије;<0}

{0>(e) financing costs;<}100{>6) финансијскe трошковe;<0}

{0>(f) costs related to technological progress or obsolescence;<}100{>7) трошкове који се односе на технолошки напредак или застарелост;<0}

{0>(g) costs of intangible assets;<}100{>8) трошкове нематеријалне имовине;<0}

{0>(h) costs of track-side sensors, track-side communication equipment and signalling equipment if not directly incurred by operation of the train service;<}100{>9) трошкове пружних сензора, пружне комуникационе опреме и опреме за сигнализацију, ако нису настали као директан резултат саобраћања воза;<0}

{0>(i) costs of information, non-track side located communication equipment or telecommunication equipment;<}100{>10) трошкове информационе опреме, комуникационе опреме која није смештена уз пругу или телекомуникационе опреме;<0}

{0>(j) costs related to individual incidences of force majeure, accidents and service disruptions without prejudice to Article 35 of Directive 2012/34/EU;<}100{>11) трошкове који се односе на појединачне случајеве више силе, несреће и прекиде пружања услуга; <0}

{0>(k) costs of electric supply equipment for traction current if not directly incurred by operation of the train service.<}100{>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;<0}

{0>(l) costs related to the provision of information mentioned under item 1(f) of Annex II to Directive 2012/34/EU, unless incurred by operation of the train service;<}100{>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;<0}

{0>(m) administrative costs incurred by schemes of differentiated charges referred to in Articles 31(5) and 32(4) of Directive 2012/34/EU;<}100{>14) административне трошкове настале због временски ограничених система компензације за коришћење железничке инфраструктуре;<0}

{0>(n) depreciation which is not determined on the basis of real wear and tear of infrastructure due to the train service operation;<}100{>15) амортизацију која није утврђена на основу стварног хабања инфраструктуре због саобраћања воза;<0}

{0>(o) the part of the costs of maintenance and renewal of civil infrastructure that is not directly incurred by operation of the train service.<}100{>16) део трошкова одржавања и обнове грађевинске инфраструктуре који није директно настао током саобраћања воза.<0}

{0>If the infrastructure manager received funding to finance specific infrastructure investments, which it is not obliged to repay and where such investments are taken into account in the calculation of direct costs, the costs of such investments shall not increase the level of charges without prejudice to Article 32 of Directive 2012/34/EU.<}100{>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.<0}

{0>Costs excluded from calculation by virtue of this Article shall be measured or forecast on the basis of the time period referred to in Article 3(5).<}100{>Трошкови који су искључени из обрачуна на основу овог члана мере се или процењују на основу периода из члана 3. став 7. ове уредбе.

{0>Calculation and modulation of direct unit costs<}100{>Обрачун и прилагођавање директних јединичних трошкова

<0}<0}

{0>Article 5<}100{>Члан 5.<0}

{0>The infrastructure manager shall calculate average direct unit costs for the entire network by dividing the direct costs on a network-wide basis by the total number of vehicle kilometres, train kilometres or gross tonne kilometres forecasted for or actually operated.<}100{>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.<0}

{0>Alternatively, if the infrastructure manager demonstrates to the regulatory body referred to in Article 55 of Directive 2012/34/EU that the values or parameters mentioned in paragraph 2 are significantly different for different parts of its network, and after splitting its network into such parts, the infrastructure manager shall calculate average direct unit costs for the parts of its network by dividing the direct costs for these parts by the total number of vehicle kilometres, train kilometres or gross tonne kilometres forecast for or actually operated.<}100{>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.<0} {0>The period of the forecast may cover several years.<}100{>Период за који се обрачунавају процењене вредности је најмање две године.<0}

{0>In order to calculate the average direct unit costs, the infrastructure manager may use a combination of vehicle kilometres, train kilometres or gross tonne kilometres provided this method of calculation does not alter the direct causation link with the operation of the train service.<}100{>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.<0} У{0>Without prejudice to Article 3(3), the infrastructure manager may apply outturn or forecast costs.<}100{>прављач инфраструктуре може користити реализоване или процењене трошкове.<0}

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:<0}

{0>(a) train length and/or number of vehicles in the train;<}100{>1) дужина воза или број кола у возу;<0}

{0>(b) train mass;<}100{>2) маса воза;<0}

{0>(c) type of vehicle, in particular its unsprung mass;<}100{>3) врста кола;

4) маса кола у нетовареном стању;<0}

{0>(d) train speed;<}100{>5) брзина воза;<0}

{0>(e) traction power of the motorised unit;<}100{>6) снага вучног возила;<0}

{0>(f) axle weight and/or axle numbers;<}100{>7) осовинско оптерећење или број осовина;<0}

{0>(g) recorded number of wheel flats or the effective use of equipment to protect against wheel slips;<}100{>8) регистровани број бандажа точкова или ефективна употреба опреме за заштиту од проклизавања точкова;<0}

{0>(h) longitudinal stiffness of vehicles and horizontal forces impacting on the track;<}100{>9) уздужна крутост возила и хоризонталне силе које делују на пругу;<0}

{0>(i) consumed and measured electric power or the dynamics of pantographs or contact shoes as a parameter to charge for the wear and tear of the overhead wire or the electric rail;<}100{>10) утрошена и измерена електрична енергија или динамика пантографа или тролних уложака као параметар за наплату за хабање контактне мреже или електрификоване пруге;<0}

{0>(j) track parameters, in particular radii;<}100{>11) пружни параметри, нарочито полупречници кривина;<0}

{0>(k) any other cost related parameters where the infrastructure manager can demonstrate to the regulatory body that values for each such parameter, including variation to each such parameter where relevant, are objectively measured and recorded.<}100{>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.<0}

{0>A modulation of the direct unit costs shall not result in an increase of the direct costs on a network-wide basis as referred to in Article 3(1).<}100{>Прилагођавање директних јединичних трошкова не доводи до повећања директних трошкова на нивоу целе мреже из члана 3. став 1. ове уредбе.<0}

{0>Additional costs incurred by the diversion, scheduled or otherwise, of trains at the instigation of the infrastructure manager shall not be included in the direct costs incurred by the operation of these train services.<}100{>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.<0}

{0>The first sentence shall not apply if the railway undertaking is reimbursed for those additional costs by the infrastructure manager or the diversion resulted from a coordination procedure in accordance with Article 46 of Directive 2012/34/EU.<}100{>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.

{0>The total number of vehicle kilometres, train kilometres, gross tonne kilometres or a combination of those used for the purposes of the calculations made under this Article shall be measured or forecast on the basis of the reference period referred to in Article 3(5).<}100{>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.

{0>Cost modelling<}100{>Моделовање трошкова<0}<0}

{0>Article 6<}100{>Члан 6*.*<0}

Изузетно{0>By derogation to Article 3(1) and the first sentence of Article 5(1), the infrastructure manager may calculate direct unit costs by means of robustly evidenced econometric or engineering cost modelling, provided it can demonstrate to the regulatory body that the direct unit costs include only direct costs incurred by the operation of the train service and, in particular, do not include any of the costs referred to in Article 4. The regulatory body may request the infrastructure manager to calculate for comparison direct unit costs in accordance with Article 3(1) and Article 5(1) or by means of cost modelling in accordance with the first sentence.<}0{>ИИ 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 <0}

{0>Article 8<}100{>Члан 7.<0}{0>Review of the calculation<}100{> <0}

{0>The infrastructure manager shall regularly update the method of calculation of its direct costs taking into account, inter alia, the best international practice.<}100{>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.

{0>Article 10<}100{>Члан 9.<0}

{0>This Regulation shall enter into force on the twentieth day following that of its publication in the *Official Journal of the European Union*.<}90{>Ова уредба ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику Републике Србијеˮ, а примењује се од 12. децембра 2020. године.

05 Број: 110-6661/2019

У Београду, 4. јула 2019. године

В Л А Д А

ПРЕДСЕДНИК

Ана Брнабић,с.р.

<0}