

KLASA: UP/I-341-02/18-02/01

URBROJ: 376-12-18-7

Zagreb, 19. lipnja 2018.

Na temelju članka 8. stavka 1. točke 1., članka 14. stavka 1. točke 1. i članka 15. Zakona o regulaciji tržišta željezničkih usluga i zaštiti prava putnika u željezničkom prijevozu (NN br. 104/17) te članka 96. Zakona o općem upravnom postupku (NN br. 47/09), u postupku rješavanja zahtjeva željezničkog prijevoznika HŽ Putnički prijevoz d.o.o., Zagreb, Strojarska cesta 11, na članak 11. stavak 1. Ugovora o pristupu željezničkoj infrastrukturi Republike Hrvatske 2017/2018 br. 690, upravitelja infrastrukture HŽ Infrastruktura d.o.o., Zagreb, Mihanovićeve 12, Vijeće Hrvatske regulatorne agencije za mrežne djelatnosti na sjednici održanoj 19. lipnja 2018. donosi

RJEŠENJE

Odbija se u cijelosti zahtjev željezničkog prijevoznika HŽ Putnički prijevoz d.o.o., Zagreb, Strojarska cesta 11, na članak 11. stavak 1. Ugovora o pristupu željezničkoj infrastrukturi Republike Hrvatske 2017/2018 br. 690, upravitelja infrastrukture HŽ Infrastruktura d.o.o., Zagreb, Mihanovićeve 12, kao neosnovan.

Obrazloženje

Hrvatska regulatorna agencija za mrežne djelatnosti (dalje: HAKOM) zaprimila je prigovor - zahtjev željezničkog prijevoznika HŽ Putnički prijevoz d.o.o., Zagreb, Strojarska cesta 11 (dalje: HŽPP) na članak 11. stavak 1. Ugovora o pristupu željezničkoj infrastrukturi Republike Hrvatske 2017/2018 br. 690 (dalje: članak 11. Ugovora o pristupu), upravitelja infrastrukture HŽ Infrastruktura d.o.o., Zagreb, Mihanovićeve 12 (dalje: HŽI), sukladno članku 15. Zakona o regulaciji tržišta željezničkih usluga i zaštiti prava putnika u željezničkom prijevozu (dalje: Zakon).

U predmetnom postupku, povodom izjavljenog prigovora - zahtjeva, održana je usmena rasprava na koju su pristupili punomoćnici obiju stranaka.

Na raspravi je pročitana prigovor - zahtjev HŽPP-a u kojem se u bitnome navodi da odredba članka 11. Ugovora o pristupu, koja ograničava odgovornost upravitelja infrastrukture u pogledu naknade štete zbog zastoja ili prekida prometa, proizlazi iz monopolskog položaja upravitelja željezničke infrastrukture i ide na štetu željezničkog prijevoznika, jer primjenom te odredbe željeznički prijevoznik nije u mogućnosti nadoknaditi stvarno nastalu štetu. HŽPP citira članak 11. stavak 1. Ugovora o pristupu: „U slučaju zastoja ili prekida prometa uzrokovanog kvarom na uređajima ili pruzi koji remeti redovno odvijanje prometa (APB, ŽCP, KM i sl.) ili drugim štetnim događajem koji se dogodio krivnjom upravitelja infrastrukture, uz odredbe članka 35. Općih uvjeta ugovora o pristupu željezničkoj infrastrukturi, željeznički prijevoznik ima pravo na naknadu štete u iznosu od 5,70 kuna po minuti stajanja za vlak s elektrovučom, odnosno 4,70 kn po minuti stajanja za vlak s dizel vučom. Ukupna naknada iz ovog stavka ne može biti veća od 5% naknade za minimalni

pristupni paket usluga upravitelja infrastrukture u tom mjesecu. Željeznički prijevoznik može ostvariti pravu na ovu naknadu ako podnese zahtjev za naknadu.“

Nadalje, HŽPP u prigovoru - zahtjevu navodi i to da bi ostvario pravo na korištenje željezničke mreže u Republici Hrvatskoj mora s upraviteljem infrastrukture sklopiti ugovor o pristupu željezničkoj infrastrukturi Republike Hrvatske. Sklapanje navedenog Ugovora je *conditio sine qua non* obavljanja djelatnosti podnositelja prigovora kao željezničkog prijevoznika u Republici Hrvatskoj. Dodaje kako je navedeni uvjet propisan člankom 23. stavkom 6. Zakona o željeznici (NN 94/13, 148/13, 73/17; dalje: ZOŽ).

HŽPP također ističe da je člankom 11. stavkom 2. propisana odgovornost željezničkog prijevoznika u slučaju zastoja i prekida prometa koji se dogodio krivnjom željezničkog prijevoznika te da u toj odredbi nema ograničenja odgovornosti kao što je to propisano stavkom 1. istog članka, odnosno u slučaju kada je za prekid prometa ili zastoj odgovoran upravitelj željezničke infrastrukture, te zaključuje da se u takvom ugovornom odnosu željeznički prijevoznik nalazi u nepovoljnijem, odnosno podčinjenom položaju u odnosu na upravitelja željezničke infrastrukture.

HŽPP dalje navodi da svakodnevno trpi štetu s osnove kašnjenja putničkih vlakova i zastoja u prometu zbog uzroka za koje je odgovoran upravitelj željezničke infrastrukture, a pretrpljenu štetu nije u mogućnosti nadoknaditi zbog prethodno navedene odredbe Ugovora o pristupu koja ograničava odgovornost upravitelja infrastrukture. Navedeni ugovor sastavlja upravitelj infrastrukture i predaje ga na potpis željezničkom prijevozniku bez mogućnosti pregovaranja i korekcije odredbi ugovora.

Pored navedenog, uz to što je određeno da ukupna naknada štete ne može biti veća od 5% ukupne naknade za minimalni pristupni paket, HŽPP ističe da ni cijene po minuti kašnjenja nisu u skladu s metodologijom za izračunavanje gospodarskog učinka nesreće za putničke vlakove, koju je za potrebe HŽPP-a izradio stalni sudski vještak za željeznički promet i vozila Županijskog suda u Zagrebu doc. dr. sc. Mladen Nikšić, a prema tom izračunu jedna minuta kašnjenja putničkog vlaka iznosi 6,57 EUR. Iz navedene metodologije proizlazi da je cijena minute kašnjenja koju HŽI prema članku 11. stavku 1. Ugovora o pristupu obračunava željezničkom prijevozniku oko 8 puta manja od one koju je temeljem predmetne metodologije izračunao navedeni sudski vještak.

HŽPP naglašava kako je više puta upućivao odštetne zahtjeve HŽI-u za štetu koja mu je nastala zbog kašnjenja vlakova ili zastoja u prometu u slučajevima kada je za uzrok kašnjenja odgovoran HŽI, te da je HŽI sve zahtjeve, u kojima je minuta kašnjenja obračunata prema metodologiji koju je izradio doc. dr. sc. Mladen Nikšić, odbio.

Obzirom na navedeno, HŽPP traži donošenje odluke kojom se ukida osporavana odredba članka 11. stavka 1. Ugovora o pristupu i da se HŽI-u naloži da u cijelosti nadoknadi štetu zbog zastoja ili prekida prometa i to po cijeni kašnjenja koja je utvrđena metodologijom koju je izradio stalni sudski vještak.

Uz prigovor – zahtjev HŽPP je dostavio sljedeće dokaze: Ugovor o pristupu željezničkoj infrastrukturi Republike Hrvatske 2017/2018 br. 690 od 18. siječnja 2018., Metodologija za izračunavanje gospodarskog učinka nesreće za putničke vlakove HŽ putničkog prijevoza d.o.o. iz 2016., Odštetni zahtjev br. 55/2017 od 17. svibnja 2017., Odgovor na odštetni zahtjev, dopis br. 333/17 od 5. lipnja 2017., Odštetni zahtjev US-74/2017 od 9. listopada 2017., Odgovor na odštetni zahtjev, dopis br. 639/17 od 18. siječnja 2018.

Nadalje, na raspravi je pročitano i očitovanje HŽI-a na prigovor - zahtjev HŽPP-a u kojem je u bitnome navedeno da su stavci 1. i 2. članka 11. Ugovora o pristupu uvedeni na temelju točke III. izreke Rješenja HAKOM-a donesenog 29. srpnja 2015. godine, KLASA: UP/I-034-02/15-01/01, URBROJ: 376-12-15-16, a koje je doneseno u postupku rješavanja prigovora HŽ Carga d.o.o. na Ugovor o pristupu željezničkoj infrastrukturi Republike Hrvatske 2014/2015 i Ugovor o korištenju uslužnih objekata, usluga u uslužnim objektima i dodatnih usluga za Vozni red 2014/2015. HŽI je dodao da točka III. predmetnog Rješenja glasila: “Nalaže se upravitelju infrastrukture HŽ Infrastruktura d.o.o., Zagreb, Mihanovićeve 12, da u roku od 15 dana od dana primitka ovog rješenja članak 10. Ugovora o pristupu željezničkoj infrastrukturi Republike Hrvatske 2014./2015.

izmijeni na način da se u slučaju zastoja ili prekida prometa uzrokovanog kvarom na uređajima ili pruzi koji remeti redovno odvijanje prometa (APB, ŽCP, KM i sl.) ili drugim štetnim događajem koji se dogodio krivnjom upravitelja infrastrukture, uz odredbe članka 35. Općih uvjeta ugovora o pristupu željezničkoj infrastrukturi, željeznički prijevoznik ima pravo na naknadu štete prema odredbama članka 9. stavka 3. Ugovora o pristupu željezničkoj infrastrukturi Republike Hrvatske 2014./2015. te ukoliko je krivnja za zastoj ili prekid prometa na željezničkom prijevozniku pravo upravitelja infrastrukture na naknadu štete od prijevoznika koji je prouzročio zastoj u visini naknade koju je upravitelj infrastrukture imao prema ostalim prijevoznicima.“ Članak 9. stavak 3. Ugovora o pristupu željezničkoj infrastrukturi Republike Hrvatske 2014/2015 sklopljen s HŽ Cargom d.o.o., glasilo je: „ Naknada iz stavka 2. ovog članka iznosi 5,70 kn po minuti za vlak s elektro vučom, odnosno 4,70 kuna po minuti za vlak s dizel vučom. Ukupna naknada za sve vlakove koji su stajali radi izvođenja radova ne može biti veća od 5% ukupne naknade za minimalni pristupni paket usluga upravitelja infrastrukture u tom mjesecu.“

HŽI ističe da su osnovna načela funkcioniranja tržišta željezničkih usluga prema ZOŽ-u načela transparentnosti, jednakopravnosti i nediskriminacije te da je u skladu s tim načelima, a prema Rješenju HAKOM-a, bio dužan unijeti odredbu u ugovor sa HŽ Cargom d.o.o., te isto ponuditi i drugim prijevoznicima, pa tako i HŽPP-u. Međutim, HŽPP nije potpisao I. Aneks Ugovora o pristupu željezničkoj infrastrukturi Republike Hrvatske 2014/2015 br. 814 koji mu je ponuđen temeljem Rješenja HAKOM-a iz 2015. HŽPP je potpisao ugovore o pristupu za vozne redove 2015/2016, 2016/2017 i 2017/2018 koji su sadržavali iste odredbe. Što se tiče prirode spornih odredbi, HŽI dodaje da se na stranicama 11. i 12. Rješenja HAKOM-a iz 2015. navodi sljedeće: „Naknada za stajanje se može smatrati ugovornom kaznom jer se obveza upravitelja infrastrukture da omogući nesmetano korištenje infrastrukture sukladno zahtjevu prijevoznika u tom slučaju u cijelosti ne poštuje. Prema članku 355. Zakona o obveznim odnosima (NN br. 35/05, 41/08, 125/11: dalje: ZOO) vjerovnik ima pravo zahtijevati ugovornu kaznu i kad njezin iznos premašuje visinu štete koju je pretrpio, a i kad nije pretrpio nikakvu štetu. Ako je šteta koju je vjerovnik pretrpio veća od iznosa ugovorne kazne, ima pravo zahtijevati razliku do potpune naknade štete.“ HŽI stoga zaključuje kako se u članku 11. stavku 1. govori o „naknade štete“ u naravi radi o ugovornoj kazni, a tome u prilog govori i činjenica da HŽI udovoljava svim zahtjevima HŽPP-a bez traženja dokaza o stvarno nastaloj šteti zbog zastoja ili prekida prometa te dodaje kako smatra da ugovorna kazna iz članka 11. stavka 1. niti njeno ograničenje ne isključuje mogućnost potraživanja stvarne naknade štete koju je pretrpio željeznički prijevoznik.

U odnosu na članak 11. stavak 2. Ugovora o pristupu, odnosno odgovornost željezničkog prijevoznika u slučaju prekida i zastoja prometa koji se dogodio njegovom krivnjom te činjenicu da u istoj nema ograničenja odgovornosti, HŽI se očituje kako predmetna odredba propisuje pravo upravitelja infrastrukture na regres naknade koju je upravitelj infrastrukture platio drugom željezničkom prijevozniku, te da se radi o regresu zbog čega odgovornost željezničkog prijevoznika prema HŽI-u nije ograničena.

U odnosu na metodologiju za izračunavanje gospodarskog učinka nesreće za putničke vlakove HŽPP-a, HŽI u očitovanju navodi kako je ista izrađena za potrebe HŽPP-a, dok HŽI u istoj nije sudjelovao, niti ju je tražio, te nije imao mogućnost utjecaja na definiranje metodologije. HŽI pretpostavlja kako je metodologija definirana u skladu s člankom 5. stavkom 1. Direktive 2004/49/EZ, sukladno kojem članku države članice imaju obvezu prikupljati informacije o zajedničkim sigurnosnim pokazateljima (CSI-jevima), kako bi se olakšala ocjena postizanja zajedničkih sigurnosnih ciljeva (CST-ova) te omogućilo praćenje općeg razvoja sigurnosti željeznice. U skladu s člankom 7. stavkom 3. navedene Direktive, CST-ovima se trebaju definirati razine sigurnosti izražene u kriterijima prihvatljivog rizika za društvene rizike. Glavna svrha CSI-jeva je mjerenje sigurnosne izvedbe i olakšavanje ocjene gospodarskog učinka CST-ova. Stoga se ne prate pokazatelji koji se odnose na troškove nesreća koje snose željeznice već se prate pokazatelji koji se odnose na gospodarski učinak nesreća na društvo. Prema Zakonu o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava (NN br. 82/13, 18/15, 110/15, 70/17; dalje: ZOSI) trošak kašnjenja putničkih vlakova je samo jedan od pokazatelja za izračunavanje gospodarskog učinka nesreća, o kojem izvještava Agencija za sigurnost željezničkog prometa, i to samo značajnijih

nesreća. Ostali pokazatelji za izračunavanje gospodarskog učinka nesreća su: broj smrtno stradalih osoba i teških ozljeda pomnožen s vrijednošću sprečavanja stradavanja (VPC), troškovi štete po okoliš i troškovi materijalne štete na željezničkim vozilima ili infrastrukturi. Dodaje kako se za VPC izričito navodi da je to vrijednost koju društvo pripisuje sprečavanju stradavanja i kao takva nije referentna u slučaju nadoknade štete između sudionika u nesrećama. Trošak kašnjenja kao posljedica nesreće definiran je ZOSI-jem kao novčana vrijednost kašnjenja koju su pretrpjeli korisnici željezničkog prijevoza (putnici i korisnici prijevoza tereta) kao posljedicu nesreće. HŽI se pita da li je HŽPP zatražio definiranje metodologije kako bi svojim putnicima plaćao 6,57 EUR po minuti kašnjenja. Također naglašava kako izračun gospodarskog učinka nesreća na društvo nema nikakve veze s naknadom štete zbog zastoja ili prekida prometa jer se odnosi na nesreće i jer se radi o učinku na društvo, a ne na željezničkog prijevoznika.

HŽI u očitovanju također navodi i to kako nema namjeru detaljno komentirati metodologiju koju je izradio vještak, ali ističe kako je ista paušalna, neutemeljena na stvarnim troškovima, u formule predviđene ZOSI-jem uvrštavaju se, ničim obrazložene niti definirane, vrijednosti da bi sve rezultiralo nekom cijenom. HŽI zaključno navodi kako je HAKOM svojim Rješenjem iz 2015. naložio HŽI-u da izmjeni Ugovor o pristupu na način da propiše ono što je propisano člankom 11. stavkom 1. Ugovora, da nema ništa protiv da HŽPP-u u cijelosti nadoknadi stvarno nastalu štetu zbog zastoja ili prekida prometa (zbog kvarova), ali ne pristaje na naknadu „stvarno nastale štete“ prema metodologiji koju je paušalno i neutemeljeno utvrdio vještak, te predlaže da regulatorno tijelo donese odluku kojom se prigovor HŽPP-a odbija u cijelosti.

Punomoćnik HŽPP-a, nakon što je pročitano gore navedeno, izjavio je da u cijelosti ostaje kod izjavljenog prigovora te da istome nema ništa bitno, niti drugo za dodati.

Punomoćnica HŽI-a, nakon što je pročitano gore navedeno, je izjavila da članak 11. stavak 1. upućuje na primjenu članka 35. Općih uvjeta, iz čega je jasno vidljivo da se naknada štete ne ograničava na ugovornu kaznu predviđenu člankom 11. stavkom 1. Na navedeno je punomoćnik HŽPP-a odgovorio kako oni kao prijevoznik imaju pravo na naknadu štete u punom iznosu, a da se članak 11. stavak 1. odnosi samo na ugovornu kaznu u iznosu od 5% te da se ovo ograničenje ne odnosi samo na iznos ugovorne kazne, te da je nakon izlaganja shvatio da imaju pravo na naknadu štete u cijelosti putem suda u parnici.

Nadalje na usmenoj raspravi izvršen je uvid i pročitan je: Ugovor o pristupu željezničkoj infrastrukturi Republike Hrvatske 2017/2018 br. 690 od 18. siječnja 2018., Metodologija za izračunavanje gospodarskog učinka nesreće za putničke vlakove HŽ Putničkog prijevoza d.o.o. od 2016., Odštetni zahtjev br. 55/2017 od 17. svibnja 2017., Odgovor na odštetni zahtjev, dopis br. 333/17 od 5. lipnja 2017., Odštetni zahtjev US-74/2017 od 9. listopada 2017., Odgovor na odštetni zahtjev, dopis br. 639/17 od 18. siječnja 2018, Ugovor o pristupu željezničkoj infrastrukturi Republike Hrvatske 2014/2015 broj 811 sklopljen s HŽ Cargom d.o.o. od 5. svibnja 2015., Ugovor o pristupu željezničkoj infrastrukturi Republike Hrvatske 2014/2015 broj 814 sklopljen s HŽ Putničkim prijevozom d.o.o. 22. travnja 2015., nepotpisani I. Aneks Ugovora o pristupu željezničkoj infrastrukturi Republike Hrvatske 2014/2015 br: 814 s HŽ Putničkim prijevozom d.o.o., bez navedenog datuma.

Nakon provedene usmene rasprave, cijeneći i analizirajući navode iz prigovora – zahtjeva HŽPP-a, navode HŽI-a u očitovanju na isti te naprijed navedene dokaze te iskaze punomoćnika HŽPP-a i HŽI-a dane na usmenoj raspravi, nesporno je utvrđeno sljedeće.

Člankom 11. Ugovora o pristupu željezničkoj infrastrukturi Republike Hrvatske 2017/2018 br: 690 – Kvarovi na infrastrukturi propisano je sljedeće:

“1) U slučaju zastoja ili prekida prometa uzrokovanog kvarom na uređajima ili pruzi koji remeti redovno odvijanje prometa (APB, ŽCP, KM i sl.) ili drugim štetnim događajem koji se dogodio krivnjom upravitelja infrastrukture, uz odredbe članka 35. Općih uvjeta ugovora o

pristupu željezničkoj infrastrukturi, željeznički prijevoznik ima pravo na naknadu štete u iznosu od 5,70 kn po minuti stajanja za vlak s elektro vučom, odnosno 4,70 kn po minuti stajanja za vlak s dizel vučom. Ukupna naknada iz ovog stavka ne može biti veća od 5% ukupne naknade za minimalni pristupni paket usluga upravitelja infrastrukture u tom mjesecu. Željeznički prijevoznik može ostvariti pravo na ovu naknadu ako podnese zahtjev za naknadu.

2) U slučaju zastoja ili prekida prometa koji se dogodio krivnjom željezničkog prijevoznika, upravitelj infrastrukture ima pravo na naknadu štete u visini naknade koju je upravitelj infrastrukture imao prema drugim željezničkim prijevoznicima.

3) Upravitelj infrastrukture odnosno željeznički prijevoznik odgovornost za naknadu štete zbog kašnjenja ili prekida prometa dokazivat će na temelju dokumentacije objiju ugovornih strana.“

Člankom 35. Općih uvjeta ugovora o pristupu željezničkoj infrastrukturi propisana je odgovornost HŽI-a na način da:

„1) HŽI odgovara: – za slučaj smrti, tjelesne ozljede i oštećenje zdravlja osoblja ŽP-a – za štetu na imovini bez obzira na njezino vlasništvo (uništenje ili oštećenje pokretne ili nepokretne imovine, posebice voznog parka) – za novčani gubitak koji proizlazi iz odštete koju je ŽP zakonski obvezan platiti svojim korisnicima u okviru ograničenja i pod uvjetima određenim domaćim i međunarodnim pravom, nanesene ŽP-u ili njegovim podizvršiteljima za vrijeme korištenja željezničke infrastrukture i koji potječu od željezničke infrastrukture.

2) Odgovornost za novčani gubitak koji proizlazi iz štete koju je prouzročio HŽI i koju je prema zakonu ŽP obvezan platiti trećim osobama, određena je domaćim ili međunarodnim pravom.

3) HŽI nije odgovoran za novčani gubitak koji proizlazi iz odštete koju je ŽP obvezan platiti u skladu s ugovorima koji za ŽP utvrđuju veće obveze od domaćeg ili međunarodnog prava, osim ako se ugovorne strane drugačije ne dogovore.“

Pored navedenog, nesporno je utvrđeno da je Ugovor o pristupu HŽPP potpisao 18. siječnja 2018., ali unatoč toj činjenici osporava članak 11. predmetnog ugovora, i to visinu naknade po minuti stajanja, kao i ograničenje u visini 5% od ukupne naknade za minimalni pristupni paket usluga u određenom mjesecu. Navedeno HŽPP obrazlaže činjenicom da bez potpisanog Ugovora o pristupu nije moguć pristup na željezničku infrastrukturu. Kao dokaz za svoje tvrdnje HŽPP je priložio odštetne zahtjeve iz veljače i ožujka 2017. godine, koje ovo tijelo ne može uzeti kao relevantne prilikom odlučivanja, jer se isti odnose na događaje u vrijeme važenja Voznog reda 2016/2017, odnosno na razdoblje primjene Ugovora o pristupu željezničkoj infrastrukturi Republike Hrvatske 2016/2017, a koji ugovor nije predmet spora. Štoviše, da su odštetni zahtjevi i podneseni za razdoblje koje je predmet spora, HAKOM smatra da bi isti bili u nadležnosti odlučivanja mjerodavnog suda, a ne regulatornog tijela, s obzirom se radi o postupku utvrđivanja naknade štete za što regulatorno tijelo nije nadležno. HŽPP nije podnio druge dokaze u tom smislu.

Nadalje, Metodologija za izračunavanje gospodarskog učinka nesreće za putničke vlakove HŽ Putničkog prijevoza d.o.o. iz rujna 2016., a koju je HŽPP dostavio uz svoj zahtjev, temelji se na ZOSI-ju, zbog čega HAKOM nije mogao prihvatiti navedenu metodologiju kao odgovarajuću u ovom postupku. Naime, Agencija za sigurnost željezničkog prometa svake godine izvješćuje o zajedničkim sigurnosnim pokazateljima (CSI-jevima), zajedničke definicije za CSI-jeve i metode izračunavanja gospodarskog učinka nesreća navedene su u Dodatku Priloga 3. ZOSI-ja. Stoga se ne prate pokazatelji koji se odnose na troškove nesreća koje snose željeznice, već se prate pokazatelji koji se odnose na gospodarski učinak nesreća na društvo. Navedeno ne predstavlja izračun naknade za stajanje vlaka, jer je trošak kašnjenja putničkih vlakova samo jedan od pokazatelja za izračunavanje gospodarskog učinka nesreća, i to samo onih značajnijih nesreća. Ostali pokazatelji za izračunavanje gospodarskog učinka nesreća su: broj smrtno stradalih osoba i teških ozljeda pomnožen s vrijednošću sprečavanja stradanja (VPC), troškovi štete po okoliš i troškovi materijalne štete na željezničkim vozilima ili infrastrukturi. Štoviše, za VPC se izričito navodi da je

to vrijednost koju društvo pripisuje sprečavanju stradanja i kao takva nije referentna u slučaju nadoknade štete između sudionika u nesrećama.

Obzirom na način kako je naknada za stajanje vlaka definirana člankom 11. Ugovora o pristupu, u svojoj biti ista predstavlja ugovornu kaznu sukladno članku 350. ZOO-a, koja se naplaćuje čim nastupe opisane okolnosti, a neovisno o činjenici da li je željeznički prijevoznik u konkretnom slučaju uopće pretrpio ikakvu štetu. Međutim, moguće je da se u primjeni navedene odredbe dogode i situacije u kojima ne samo da će prijevoznik pretrpiti štetu, već će ista po njegovom mišljenju biti veća od iznosa predviđenog ugovornom kaznom.

U tom slučaju, željeznički prijevoznik ima pravo zahtijevati razliku do pune naknade štete u parničnom postupku pred nadležnim sudom, bez ikakvih ograničenja. Konkretno, ugovorom utvrđeno ograničenje od 5% mjesečno ne predstavlja prepreku, jer prijevoznik ima mogućnost u sudskom postupku tražiti naknadu štete u punom iznosu pri čemu se ne dovodi u pitanje ugovoreno ograničenje u iznosu od 5%.

Ovo tijelo smatra kako navedene odredbe nisu diskriminirajuće, jer se jednako primjenjuju na sve ostale prijevoznike, tj. iste su sadržane u njihovim ugovorima o pristupu željezničkoj infrastrukturi. Unatoč navedenim odredbama Ugovora o pristupu, željeznički prijevoznik može ostvariti naknadu stvarno nastale štete u sudskom postupku pred nadležnim sudom te je shodno tome, zahtjev HŽPP-a bilo potrebno odbiti.

Slijedom svega navedenog, riješeno 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

Dostaviti:

1. HŽ Putnički prijevoz d.o.o., Strojarska cesta 11, 10000 Zagreb - osobna dostava
2. HŽ Infrastruktura d.o.o., Mihanovićeve 12, 10000 Zagreb - osobna dostava
3. U spis