



REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO IN PROSTOR

Langusova ulica 4, 1535 Ljubljana

T: 01 478 80 00  
F: 01 478 81 39  
E: [gp.mzp@gov.si](mailto:gp.mzp@gov.si)  
[www.mzp.gov.si](http://www.mzp.gov.si)

Številka: 007-306/2012/47-08311275
Ljubljana, 13.05.2013
EVA 2012-2430-0149
GENERALNI SEKRETARIAT VLADE REPUBLIKE SLOVENIJE  <a href="mailto:Gp.gs@gov.si">Gp.gs@gov.si</a>
<b>ZADEVA: Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o železniškem prometu –skrajšani postopek – predlog za obravnavo</b>
<b>1. Predlog sklepa vlade:</b> Na podlagi drugega odstavka 2. člena Zakona o Vladi Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 24/05 – uradno prečiščeno besedilo, 109/08, 38/10 – ZUKN, 8/12 in 21/13) je Vlada Republike Slovenije na .... seji dne,.....2013 sprejela  <b>SKLEP:</b>  Vlada Republike Slovenije je določila besedilo Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o železniškem prometu ter ga pošilja v obravnavo in sprejetje Državnemu zboru Republike Slovenije po skrajšanem postopku.  Številka: Datum:  <p style="text-align: right;">Tanja Šarabon Generalna sekretarka</p> Sklep prejmejo: <ul style="list-style-type: none"><li>- Ministrstvo za infrastrukturo in prostor,</li><li>- Ministrstvo za finance,</li><li>- Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo,</li><li>- Služba Vlade Republike Slovenije za zakonodajo,</li><li>- Agencija za pošto in elektronske komunikacije Republike Slovenije,</li><li>- Ministrstvo za pravosodje in javno upravo</li></ul>

**2.a Osebi, odgovorni za strokovno pripravo in usklajenost gradiva:**

- Samo Omerzel, minister,
- mag. Miloš Pregl, generalni direktor Direktorata za promet

**2.b Predstavnik vlade, ki bodo sodelovali pri delu Državnega zbora:**

- Samo Omerzel, minister,
- mag. Miloš Pregl, generalni direktor Direktorata za promet
- mag. Bojan Žlender, sekretar
- Irena Jocif Bošnjak, podsekretarka
- Ksenija Peer, višja svetovalka III

**3. Gradivo se sme objaviti na svetovnem spletu:**

DA

**4.a Predlog za obravnavo predloga zakona po nujnem oziroma skrajšanem postopku v Državnem zboru RS z obrazložitvijo razlogov:**

V skladu s prvim odstavkom 142. člena Poslovnika Državnega zbora (Uradni list RS, št. 92/07-uradno prečiščeno besedilo in 105/10) predlagamo, da se predlog zakona obravnava po skrajšanem postopku, ker gre za manj zahtevne uskladitve zakona s pravnim redom Evropske unije.

Evropska komisija je z vprašalnikom Pilotni projekt EU (2570/11/MOVE), ki se nanaša na prenos Direktive o varnosti na železnici (2004/49/ES), opozorila na neustrezen prenos določb, ki se nanašajo na regulatorni organ, opredelitev železniškega prevoznika, neodvisnost delovanja varnostnega in dodeljevalnega organa Javne agencije za železniški promet. S predlogom zakona se dopolnjuje prenos z ustrezno opredelitvijo železniškega prevoznika, urejajo se odgovornosti in neodvisnost opravljanja nalog varnostnega in dodeljevalnega organa Javne agencije za železniški promet ter vzpostavlja pravna podlaga za financiranje regulatornega organa.

Z obravnavo zakona po skrajšanem postopku bi bilo mogoče prenos izvesti v najkrajšem možnem času in ga notificirati pri Evropski komisiji še pred njeno odločitvijo, da začne s postopkom zaradi nenotificiranega predpisa.

Evropska komisija je dne, 22.11.2012 na Republiko Slovenijo naslovila uradni opomin zaradi delnega prenosa in nepravilne uporabe prvega odstavka 6. člena in četrtega odstavka 9. člena Direktive 91/440/EGS sveta, z dne 29. Julija 1991 o razvoju železnic Skupnosti (UL L št. 237, z dne 24. 8. 1991, str. 25), kakor je bila spremenjena z Direktivo 2001/12/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2001 o razvoju železnic v Skupnosti (UL L št. 75, z dne 15. 3. 2001, str. 1) v pravni red Republike Slovenije (kršitev št. 2012/2190) (v nadaljnjem besedilu: uradni opomin). S predlogom zakona se tako prenaša v pravni red Republike Slovenije prepoved prenosa javnih finančnih sredstev med upravljavcem železniške infrastrukture in prevozniki v železniškem prometu ter med dejavnostmi prevoza potnikov v železniškem prometu, kot javne službe, na dejavnosti v zvezi z zagotavljanjem drugih prevoznih storitev ali na kakršnokoli drugo poslovanje.

Z obravnavo zakona po skrajšanem postopku bi bilo mogoče prenos določb v zvezi s prepovedjo prenosa javnih finančnih sredstev izvesti v najkrajšem možnem času in ga notificirati pri Evropski komisiji še preden bi ta nadaljevala z aktivnostmi zaradi navedene kršitve.

**4.b Predlog za skrajšanje poslovnih rokov z obrazložitvijo razlogov:**

Iz vprašalnika Evropske komisije v dokumentu Pilotni projekt EU (2570/11/MOVE), ki se nanaša na prenos Direktive o varnosti na železnici (2004/49/ES) je razvidno, da je treba urediti neodvisnost regulatornega organa z ustreznim financiranjem in zagotoviti možnost vsem družbam, da delujejo kot

bo poleg pravne podlage za ureditev financiranja zagotovljena tudi podlaga za izdajo izvršilnega predpisa, ki bo podrobneje uredili način zaračunavanja in plačevanja te dajatve.

Iz vprašanj in mnenj Evropske komisije, posredovanih Republiki Sloveniji v okviru »EU Pilotni projekt (2570/11/MOVE)«, ki se nanašajo na prenos Direktive o varnosti na železnici (2004/49/ES), je razvidno, da definicija prevoznika v železniškem prometu v slovenski zakonodaji ni v skladu z definicijo iz direktive in da je preveč omejevalna v primerjavi z direktivo. Komisija meni, da se v skladu s slovensko definicijo lahko štejejo za prevoznike le podjetja z licencami, medtem ko definicija iz direktive te omejitve ne vključuje.

Komisija je opozorila tudi, da je potrebno zagotoviti neodvisnost in avtonomnost notranjih organizacijskih enot (dodeljevalni in varnostni organ) v okviru Javne agencije za železniški promet. V zvezi s tem se spreminja člen, ki navaja posamezne naloge, ki jih opravljata dodeljevalni in varnostni organ v Javni agenciji za železniški promet.

S predlogom sprememb in dopolnitev Zakona o železniškem prometu se v slovenski pravni red prenaša tudi prepoved prenosa javnih finančnih sredstev med upravljavcem železniške infrastrukture in prevozniki v železniškem prometu ter prepoved prenosa javnih finančnih sredstev med dejavnostmi prevoza potnikov v železniškem prometu, kot javne službe, na dejavnosti v zvezi z zagotavljanjem drugih prevoznih storitev ali na kakršnokoli drugo poslovanje. S tem bodo upoštevani očitki iz uradnega opomina v predsodnem postopku zaradi neizvajanja ali nepravilnega izvajanja ter nepravilnega prenosa pravnih aktov Evropske unije.

V skladu z Zakonom o elektronskih komunikacijah (Uradni list RS št. 109/12) se tudi v predlogu sprememb in dopolnitev Zakona o železniškem prometu spremeni ime Agencije za pošto in elektronske komunikacije tako, da se po novem glasi »Agencija za komunikacijska omrežja in storitve Republike Slovenije«;

Predlog vključuje tudi rešitve glede določitve sedeža gospodarske družbe, pooblašcene za vodenje investicij v javno železniško infrastrukturo. Zakonska določitev sedeža družbe se črta, ker ni potrebna, saj takšna obveznost nima posebnega pomena za delovanje družbe in pomeni le dodatno administrativno oviro pri morebitni zamenjavi sedeža. Sedež se določa z ustanovitvijo družbe.

## 6. Presoja posledic

a)	na javnofinančna sredstva v višini, večji od 40.000 EUR v tekočem in naslednjih treh letih	NE
b)	na usklajenost slovenskega pravnega reda s pravnim redom Evropske unije	DA
c)	administrativne posledice	NE
č)	na gospodarstvo, posebej na mala in srednja podjetja ter konkurenčnost podjetij	NE
d)	na okolje, kar vključuje tudi prostorske in varstvene vidike	NE
e)	na socialno področje	NE
f)	na dokumente razvojnega načrtovanja: <ul style="list-style-type: none"><li>- na nacionalne dokumente razvojnega načrtovanja,</li><li>- na razvojne politike na ravni programov po strukturi razvojne klasifikacije programskega proračuna</li><li>- na razvojne dokumente Evropske unije in mednarodnih organizacij</li></ul>	NE

## 7.a Predstavitev ocene finančnih posledic, višjih od 40.000 EUR: /

železniški prevozniki ter zagotoviti neodvisnost delovanja varnostnega in dodeljevalnega organa Javne agencije za železniški promet. Zaradi neizvajanja oziroma nepravilnega izvajanja določb Direktive 91/440/EGS sveta, z dne 29. Julija 1991 o razvoju železnic Skupnosti (UL:L: 237, 24. 8. 1991, str. 25), kakor je bila spremenjena z Direktivo 2001/12/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2001 o razvoju železnic v Skupnosti (UL.L. 75, 15. 3. 2001 str. 1) je Evropska komisija poslala Republiki Sloveniji uradni opomin iz katerega je razvidno, da ni bila sprejeta ustrežna zakonodaja, ki bi odražala prepoved prenosa javnih finančnih sredstev med upravljavci železniške infrastrukture in prevozniki v železniškem prometu ter med dejavnostmi prevoza potnikov v železniškem prometu, kot javne službe, na dejavnosti v zvezi z zagotavljanjem drugih prevoznih storitev ali na kakršnokoli drugo poslovanje.

S prenosom oziroma popravki veljavnega zakona in pravočasno notifikacijo bo zagotovljena uskladitev z evropsko zakonodajo in preprečeno, da bi Evropska komisija začela s postopki zaradi neustreznega prenosa.

Zaradi navedenega Vladi Republike Slovenije predlagamo, da gradivo obravnavata Odbor Vlade RS za gospodarstvo ter Vlada RS na svoji prvi seji po prejemu gradiva ter ga pošlje v Državni zbor v zakonodajni postopek.

#### **5. Kratek povzetek gradiva**

Z Zakonom o spremembah in dopolnitvah zakona o železniškem prometu – ZZelP-H (Uradni list RS, št. 106/10) je bila pristojnost opravljanja nalog regulatornega organa na področju železniškega prometa prenesena s takratnega Ministrstva za promet na Agencijo za pošto in elektronske komunikacije Republike Slovenije (APEK), ki se je kasneje preoblikovala v Agencijo za komunikacijska omrežja in storitve Republike Slovenije (v nadaljnjem besedilu: agencija). Na Ministrstvu za promet (v nadaljnjem besedilu: MzP) je naloge regulatornega organa opravljala samostojna notranja organizacijska enota - Sektor za izvajanje nalog regulatornega organa. Delovanje regulatornega organa se je financiralo s sredstvi državnega proračuna.

Evropska komisija v svojih stališčih poudarja, da je potrebno regulatornim organom zagotoviti ustrezno organizacijsko, finančno in pravno neodvisnost od drugih udeležencev na tem trgu. V tožbi Evropske komisije proti Republiki Sloveniji (Zadeva C-627/10) zaradi neustreznega prenosa prvega železniškega paketa se Republiki Sloveniji očita tudi nezadostno neodvisnost regulatornega organa. Iz navedenega sledi, da je smiselno ob prenosu nalog na agencijo urediti tudi financiranje, ki mu bo zagotavljalo finančno neodvisnost. Glede na dejstvo, da agencija svoje delovanje financira izključno s sredstvi, ki jih zagotavljajo subjekti, katerih delovanje na posameznih področjih nadzira in regulira (pošta – izvajalci poštних storitev, telekomunikacije – operaterji itd), se na podoben način ureja tudi financiranje regulatornega organa na področju železniškega prometa, in sicer na osnovi dajatev prevoznikov (70% celotnega zneska stroškov regulatornega organa), ki so vezane na število njim dodeljenih vlakovnih poti, pri upravljavcu javne železniške infrastrukture pa je ta dajatev opredeljena v deležu skupnih stroškov regulatornega organa (30%). Znesek predvidenih prihodkov regulatornega organa je ocenjen glede na št. predvidenih postopkov na okvirno 180.000 EUR, od katerega bo približno 150.000 EUR prejemal od prevoznikov, 30.000 EUR pa od upravljavca javne železniške infrastrukture.

S predlogom zakona se zagotovi pravna podlaga za ureditev financiranja, ki ne bo bremenilo javnih sredstev, temveč subjekte katerih delovanje na železniškem trgu nadzira in regulira (prevoznike v železniškem prometu in upravljavca javne železniške infrastrukture). Naloge regulatornega organa v agenciji opravljata le dva javna uslužbenca, zato je v finančnem načrtu agencije za leto 2013 planiranih le 171.348 EUR. Za obdobje od 1.5. 2012 do 31. 12. 2012 je zapadli dolg v znesku 54.739,30 EUR. S pogodbo in kasneje z aneksom med tedanjim ministrstvom za promet in agencijo je bil urejen prenos proračunskih sredstev do 30.4.2012. Od 1.5.2012 dalje pa agencija nima zagotovljenega vira finančnih sredstev za pokrivanje stroškov delovanja regulatornega organa (najnujnejši stroški se krijejo iz ostanka prihodkov agencije iz preteklih let). S predlagano dopolnitvijo

**I. Ocena finančnih posledic, ki niso načrtovane v sprejetem proračunu**

	Tekoče leto (t)	t+1	t+2	t+3
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (-) prihodkov državnega proračuna				
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (-) prihodkov občinskih proračunov				
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (-) odhodkov državnega proračuna				
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (-) odhodkov občinskih proračunov				
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (-) obveznosti za druga javna finančna sredstva				

**II. Finančne posledice za državni proračun****II.a. Pravice porabe za izvedbo predlaganih rešitev so zagotovljene:**

Ime proračunskega uporabnika	Šifra ukrepa, projekta/Naziv ukrepa, projekta	Šifra PP /Naziv PP	Znesek za tekoče leto (t)	Znesek za t+1

**SKUPAJ:****II.b. Manjkajoče pravice porabe se bodo zagotovile s prerazporeditvijo iz:**

Ime proračunskega uporabnika	Šifra ukrepa, projekta/Naziv ukrepa, projekt	Šifra PP /Naziv PP	Znesek za tekoče leto(t)	Znesek za t+1
MZIP	2415-11-0003- Izvajanje GJS prevoza potnikov	978610/Gospodarska javna služba v linijskem prometu	226.087,30	

**SKUPAJ:****II.c. Načrtovana nadomestitev zmanjšanih prihodkov oz. povečanih odhodkov proračuna:**

Novi prihodki	Znesek za tekoče leto (t)	Znesek za +1

<b>SKUPAJ:</b>		

**7.b Predstavitev ocene finančnih posledic, nižjih od 40.000 EUR: /**

**8. Predstavitev sodelovanja javnosti**

Gradivo je bilo predhodno objavljeno na spletni strani DA

Datum objave:

V razpravo so bili vključeni:

- nevladne organizacije,
- predstavniki zainteresirane javnosti,
- predstavniki strokovne javnosti,
- občine in združenja občin oziroma navedba, da jih gradivo ne zadeva.

Mnenja, predloge, pripombe so podali:

- ...

Upoštevani so bili:

- v celoti
- v pretežni meri
- delno
- niso bili upoštevani, poročilo je bilo dano...

Bistvena odprta vprašanja:

**9. Predstavitev medresorskega usklajevanja**

Gradivo je bilo poslano v medresorsko usklajevanje:

- Ministrstvu za gospodarski razvoj in tehnologijo,
- Ministrstvu za finance,
- Ministrstvo za pravosodje in javno upravo,
- Službi Vlade Republike Slovenije za zakonodajo,
- Agencija za pošto in elektronske komunikacije Republike Slovenije.


Datum pošiljanja: 25.3. 2013 in 16.4.2013

Gradivo je usklajeno: v celoti / v pretežni meri / delno  
Bistvena odprta vprašanja:  
Priložiti mnenja organov, s katerimi gradivo ni usklajeno

**10. Gradivo je lektorirano** DA

**11. Zahteva predlagatelja za**

- |    |   |    |
|----|---|----|
| a) | obravnavo neusklajenega gradiva             | NE |
| b) | nujnost obravnave                           | DA |
| c) | obravnavo gradiva brez sodelovanja javnosti | NE |

<b>12. Pri pripravi gradiva so bile upoštevane zahteve iz Resolucije o normativni dejavnosti</b>	DA
<b>13. Gradivo je uvrščeno v delovni program vlade</b>	DA
<b>14. Gradivo je pripravljeno na podlagi sklepa vlade št. ... z dne ...</b>	
 <div style="display: inline-block; vertical-align: middle; text-align: center;"> <p><b>Samo Omerzel</b></p> <p><b>MINISTER</b></p> </div>	

PRILOGA 1: Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o železniškem prometu – predlog  
 PRILOGA 2: Osnutek pravilnika

**ZAKON O SPREMEMBAH IN DOPOLNITVAH ZAKONA O ŽELEZNIŠKEM PROMETU****I. UVOD****1. OCENA STANJA IN RAZLOGI ZA SPREJEM PREDLOGA ZAKONA**

S sprejetjem Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o železniškem prometu – ZZelP-H (Uradni list RS, št. 106/10) je bila prenesena Direktiva 2001/14/ES, ki v 30. členu določa, da morajo države članice ustanoviti regulatorni organ, ki bo finančno, pravno in pri odločanju neodvisen od upravljavca železniške infrastrukture ter tudi od železniških prevoznikov. Da bi bili izpolnjeni te pogoji, je bila z zakonom pristojnost opravljanja nalog regulatornega organa prenesena s takratnega Ministrstva za promet na Agencijo za pošto in elektronske komunikacije Republike Slovenije (APEK), ki se je kasneje preoblikovala v Agencijo za komunikacijska omrežja in storitve Republike Slovenije (v nadaljnjem besedilu: agencija). Evropska komisija v tožbi proti Republiki Sloveniji (zadeva C-627/10) zaradi neustreznega izvajanja predpisov iz prvega železniškega paketa med drugim očita Republiki Sloveniji tudi nezadostno neodvisnost regulatornega organa. Zaradi tega je smiselno, da se ob prenosu nalog regulatornega organa na agencijo uredi tudi njegovo finančno neodvisnost.

Na Ministrstvu za promet je bilo delovanje regulatornega organa financirano s sredstvi državnega proračuna. S predlogom zakona se ureja način financiranja organa po prehodu na agencijo. Agencija je do priključitve regulatornega organa za železniški promet svoje delovanje financirala iz sredstev, ki jih zagotavljajo subjekti, ki jih nadzira in regulira (pošta – izvajalci poštnih storitev, telekomunikacije – operaterji itd). Le ta orej ni bil neposredni proračunski uporabnik, zato je moral zaradi financiranja regulatornega organa s proračunskimi sredstvi uvesti vodenje ločenega računovodstva za ta sredstva. Glede na to, da regulatorni organ za področje železniškega prometa nadzira in regulira delovanje subjektov, ki na tem trgu izvajajo prevozne storitve ali upravljajo javno železniško infrastrukturo in vodijo promet na njej se z zakonom predlaga, da tudi na tem področju subjekti zagotavljajo finančna sredstva za njegovo delovanje, in sicer se zagotovi pravna podlaga za ureditev financiranja, ki ne bo bremenilo javnih sredstev, temveč subjekte katerih delovanje na železniškem trgu nadzira in regulira (prevoznike v železniškem prometu v deležu 70% in upravljavca javne železniške infrastrukture v deležu 30%).

Naloge regulatornega organa v agenciji opravljata le dva javna uslužbenca, zato je v finančnem načrtu agencije za leto 2013 planiranih le 171.348 EUR. V tem znesku je zajetih 102.103 EUR neposrednih stroškov (plače, druge dajatve za zaposlene) ter 69.281 posrednih stroškov (stroški skupnih služb agencije, drugi skupni stroški agencije). Za obdobje od 1.5. 2012 do 31. 12. 2012 je zapadli dolg v znesku 54.739,30 EUR. S pogodbo in kasneje z aneksom med tedanjim ministrstvom za promet in agencijo je bil urejen prenos proračunskih sredstev do 30.4.2012. Od 1.5.2012 dalje pa agencija nima zagotovljenega vira finančnih sredstev za pokrivanje stroškov njegovega delovanja (najnujnejši stroški se krijejo iz ostanka prihodkov agencije iz preteklih let). S predlagano dopolnitvijo bo poleg pravne podlage za ureditev financiranja zagotovljena tudi podlaga za izdajo izvršilnega predpisa, ki bo podrobneje uredili način zaračunavanja in plačevanja te dajatve.

Iz vprašanj in mnenj Evropske komisije, ki so bila poslana Republiki Sloveniji v okviru EU Pilotnega projekta (2570/11/MOVE) in se nanašajo na prenos Direktive o varnosti na železnici (2004/49/ES), je razvidno, da definicija prevoznika v železniškem prometu v slovenski zakonodaji ni v skladu z definicijo iz direktive in da je preveč omejevalna v primerjavi z direktivo. Komisija meni, da se v skladu s slovensko definicijo lahko štejejo za prevoznike le podjetja z licencami medtem, ko definicija iz direktive te omejitve ne vključuje. Prav tako je Komisija v tem vprašalniku opozorila, da



je potrebno zagotoviti neodvisnost in samostojnost notranjih organizacijskih enot (dodeljevalni in varnostni organ) Javne agencije za železniški promet.

Evropska komisija je prav tako dne 22.1.2012 na Republiko Slovenijo naslovila opomin zaradi delnega prenosa in nepravilne uporabe prvega odstavka 6. člena in četrtega odstavka 9. člena Direktive 91/440/EGS sveta, z dne 29. Julija 1991 o razvoju železnic Skupnosti (UL:L: 237, 24. 8. 1991, str. 25), kakor je bila spremenjena z Direktivo 2001/12/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2001 o razvoju železnic v Skupnosti (UL.L. 75, 15. 3. 2001 str. 1) v pravni red Republike Slovenije (kršitev št. 2012/2190). S predlogom sprememb in dopolnitev Zakona o železniškem prometu se v slovenski pravni red prenaša prepoved prenosa javnih finančnih sredstev med upravljavcem železniške infrastrukture in prevozniki v železniškem prometu ter prepoved prenosa med dejavnostmi prevoza potnikov v železniškem prometu kot javne službe na dejavnosti v zvezi z zagotavljanjem drugih prevoznih storitev ali kakršnokoli drugo poslovanje. S tem bodo upoštevani očitki iz uradnega opomina v predhodnem postopku zaradi neizvajanja ali nepravilnega izvajanja ter nepravilnega prenosa pravnih aktov Evropske unije.

Predlog vključuje tudi rešitve glede določitve sedeža gospodarske družbe, pooblaščenca za vodenje investicij v javno železniško infrastrukturo. Zakonska določba sedeža ni potrebna. Takšne obveze zakonodaja ne nalaga drugim pravnim osebam, hkrati pa takšna obveznost pomeni dodatno administrativno oviro pri morebitni zamenjavi sedeža. Sedež se določa z ustanovitvijo družbe.

Prav tako se s predlogom zakona v skladu z Zakonom o elektronskih komunikacijah (Uradni list RS št. 109/12) spreminja ime Agencije za pošto in elektronske komunikacije« tako, da se po novem glasi »Agencija za komunikacijska omrežja in storitve Republike Slovenije«;

## **2. CILJI, NAČELA IN POGLAVITNE REŠITVE PREDLOGA ZAKONA**

### **2.1. Cilji**

Cilj zakona je zagotoviti pogoje za neodvisno delovanje regulatornega organa na področju železniškega prometa. Z dopolnitvijo zakona se zagotovi pravna podlaga za nov način financiranja regulatornega organa in za izdajo izvršilnega predpisa, ki bo podrobneje uredil način izračuna in poravnave plačil. Z vključitvijo regulatornega organa v agencijo se je odločilo, da se namesto dosedanjih proračunskih sredstev zagotovi delovanje s plačili subjektov, ki izvajajo prevozne storitve v železniškem prometu (prevozniki) na javni železniški infrastrukturi v Republiki Sloveniji in upravljavca te infrastrukture. Vsa druga področja, ki jih agencija regulira, se namreč prav tako financirajo s plačilom subjektov, katerih delovanje se regulira.

Iz mnenja Evropske komisije, v okviru Pilotnega projekta (2570/11/MOVE), ki se nanaša na prenos Direktive o varnosti na železnici (2004/49/ES), je razvidno, da definicija prevoznika v železniškem prometu v slovenski zakonodaji ni v skladu z definicijo iz direktive in da je preveč omejevalna v primerjavi z definicijo iz direktive. Cilj zakona je torej prenos definicije prevoznika v železniškem prometu in s tem slovensko zakonodajo uskladiti z zakonodajo EU in delna sprememba ter dopolnitev 21. člena, ki določa naloge dodeljevalnega in varnostnega organa in kako so te naloge porazdeljene na oba organa, s čimer se zagotovi, da notranji organi agencije opravljajo naloge ločeno in neodvisno.

Temeljni cilj predloga zakona pa je usklajitev s pravni redom Evropske skupnosti glede prepovedi prenosa javnih finančnih sredstev med upravljavcem železniške infrastrukture in prevozniki v železniškem prometu. Ravno tako se s spremembami in dopolnitvami uveljavlja prepoved prenosa javnih finančnih sredstev med dejavnostmi prevoza potnikov v železniškem prometu kot javne službe na dejavnosti v zvezi z zagotavljanjem drugih prevoznih storitev ali kakršnokoli drugo poslovanje.

Dalje se želi s sprejetjem sprememb in dopolnitev zakona odpraviti dodatne administrativne ovire, do katerih bi prišlo pri morebitni menjavi sedeža družbe, pooblaščen za vodenje investicij v javno železniško infrastrukturo. Zakonska določba sedeža ni potrebna. Sedež se določa z ustanovitvijo družbe in mora biti določen v aktu o ustanovitvi družbe.

## 2.2. Načeli

Najpomembnejši načeli predloga zakona sta:

- načelo uskladitve pravnega reda Republike Slovenije s pravnim redom EU,
- načelo pravne varnosti, ki bo zagotovljeno z jasnejšimi določbami zakona.

## 2.3. Poglavitne rešitve

S predlogom sprememb in dopolnitev Zakona o železniškem prometu se v slovenski pravni red delno prenašajo Direktiva o varnosti na železnici (2004/49/ES), Direktiva o razvoju železnic Skupnosti 91/440/EGS kakor je bila spremenjena z Direktivo 2001/12/ES Evropskega parlamenta in Sveta in Direktiva 2001/14/ES.

Prenos tretjega odstavka 3. člena direktive o varnosti na železnici (2004/49/ES) pomeni prenos definicije železniškega prevoznika v slovensko zakonodajo s katerim se odpravlja omejitve na področju izdajanja licenc prevoznikom v železniškem prometu, saj definicija iz direktive omogoča opravljanje te dejavnosti skladno s preostalimi določbami v zakonu ne le družbam katerih glavna dejavnost je opravljanje storitev železniškega prevoza pač pa tudi družbam katerih glavna storitev je izvajanje železniške vleke.

Temeljne rešitve, ki so vključene v predlog zakona in se nanašajo na regulatorni organ, zagotavljajo pogoje za neodvisno delovanje regulatornega organa, saj določajo subjekte, ki so zavezani za plačilo dajatev agenciji, s čimer se zagotavljajo finančna sredstva za delovanje regulatornega organa. Gre za prevoznike v železniškem prometu, ki izvajajo prevozne storitve na javni železniški infrastrukturi ter za upravljavca te infrastrukture se pravi za subjekte, katerih delovanje v železniškem prometu nadzira in regulira agencija. Glede na dosedanje proračunsko financiranje delovanja regulatornega organa predstavlja predlagan način financiranja nedvomno njegovo finančno neodvisnost. S predlagano spremembo zakona se zagotovi tudi pravno podlago za izdajo izvršilnega predpisa, s katerim se bo natančneje določilo način izračuna in poravnave plačil.

Iz besedila tretjega odstavka 21. člena veljavnega zakona je razvidno, da naloge iz osme alineje v okviru Agencije opravlja sektor za izvajanje nalog varnostnega organa pri tem pa je potrebno poudariti, da so naloge »nadzor nad realizacijo plačila uporabnine in realizacijo odobrenih vlakovnih poti« naloge, ki jih mora opravljati sektor, ki izvaja naloge dodeljevanja. Glede na to, da direktiva določa, da morajo biti naloge varnostnega organa in naloge dodeljevalnega organa izvajane v ločenih in neodvisnih organizacijskih enotah, je potrebno ta člen ustrezno popraviti.

Poglavitne rešitve, ki so povezane s prenosom prvega odstavka 6. člena in četrtega odstavka 9. člena Direktive 91/440/EGS sveta, z dne 29. Julija 1991 o razvoju železnic Skupnosti (UL:L: 237, 24. 8. 1991, str. 25), kakor je bila spremenjena z Direktivo 2001/12/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2001 o razvoju železnic v Skupnosti (UL.L. 75, 15. 3. 2001 str. 1) v pravni red Republike Slovenije so:

- vnos prepovedi prenosa javnih finančnih sredstev med upravljavcem železniške infrastrukture in prevozniki v železniškem prometu ter zahteve o ločenem vodenju, izdelavi in objavi izkazov in bilanc

-vnos prepovedi prenosa javnih finančnih sredstev med dejavnostmi v zvezi z zagotavljanjem prevoza potnikov v železniškem prometu kot javne službe na dejavnosti v zvezi z zagotavljanjem drugih prevoznih storitev ali na kakršnokoli drugo poslovanje ter zahteve o ločenem vodenju, izdelavi in objavi izkazov in bilanc.

Z zakonom se tudi odpravljajo dodatne administrativne ovire, do katerih bi prišlo pri morebitni menjavi sedeža družbe, pooblašcene za vodenje investicij v javno železniško infrastrukturo. Zakonska določba sedeža ni potrebna, saj takšna obveznost nima posebnega pomena za njeno delovanje. Sedež se določa s samoustanovitvijo družbe in mora biti ustrezno označen v aktu o ustanovitvi družbe.

Z uveljavitvijo predlagane dopolnitve zakona se ne posega v veljavnost že izdanih izvršilnih predpisov.

### **3. OCENA FINANČNIH POSLEDIC PREDLOGA ZAKONA ZA DRŽAVNI PRORAČUN IN DRUGA JAVNO FINANČNA SREDSTVA**

Za državni proračun bodo finančne posledice v letu 2013 v skupni višini 226.087,30 EUR. Po prehodnem obdobju pa ne bo več finančnih posledic za državni proračun, saj se z uveljavitvijo zakona zagotavlja samostojni javnofinančni vir financiranja nalog regulatornega organa.

Po prehodnem obdobju pa bo prišlo do posledic na druga finančna sredstva, saj se z novim finančnim virom zagotovi financiranje regulatornega organa. Ocena višine prihodkov na letni ravni iz naslova nove vrste prihodka je po uveljavitvi 18. e člena ZZelP predvidoma 180.000 EUR. Po prehodnem obdobju bo s plačili upravljavca javne železniške infrastrukture kritih 30 odstotkov, s plačili prevoznikov pa 70 odstotkov celotnih stroškov, ki jih ima regulatorni organ z izvrševanjem določb zakona.

Zakon nima finančnih posledic na druga javno finančna sredstva.

### **4. NAVEDBA, DA SO SREDSTVA ZA IZVAJANJE ZAKONA V DRŽAVNEM PRORAČUNU ZAGOTOVLJENA, ČE PREDLOG ZAKONA PREDVIDEVA PORABO PRORAČUNSKIH SREDSTEV V OBDOBJU, ZA KATERO JE BIL DRŽAVNI PRORAČUN ŽE SPREJET**

Sredstva za izvajanje 7. člena zakona se zagotovijo v proračunu Republike Slovenije s prerazporeditvijo sredstev iz postavke 978610/Gospodarska javna služba v linijskem prometu. Uveljavitev 18. e člena (financiranje regulatornega organa) pa določa, da se regulatorni organ financira s prihodki iz plačil prevoznikov in upravljavca javne železniške infrastrukture in ne bremeni pa integralnega proračuna Republike Slovenije.

### **5. PRIKAZ UREDITVE V DRUGIH PRAVNIH SISTEMIH IN PRILAGOJENOSTI PREDLAGANE UREDITVE PRAVU EVROPSKE UNIJE**

Direktiva 2001/14/ES o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti in naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture v 30. členu določa, da države članice ustanovijo regulatorni organ, ki je lahko ministrstvo, pristojno za promet ali kateri koli drug organ, ki je organizacijsko, finančno, pravno in pri odločanju neodvisen od upravljavca železniške infrastrukture, organa za zaračunavanje uporabnine, organa za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti ali od prosilcev. Način financiranja regulatornega organa v pravnem redu EU ni določen. Ureditev financiranja je prepuščena posameznim državam članicam.

Financiranje regulatornih organov je v Nemčiji, Franciji, Veliki Britaniji in Avstriji urejeno na naslednje načine:

- v Nemčiji se finančna sredstva za delovanje Zvezne agencije za omrežja za električno energijo, plin, telekomunikacije, pošto in železniški promet zagotavljajo iz zveznega proračuna;

- v Franciji se sredstva za delovanje Agencije za regulacijo železniške dejavnosti zagotavljajo s posebnimi davkom ob plačilu uporabnine za dostop na javno železniško infrastrukturo (trenutno 0,37 % od zaračunane uporabnine);
- v Veliki Britaniji se Urad za reguliranje železnic financira z licenčnino upravljavca infrastrukture ter prispevki za varnost, ki jih plačujejo ponudniki storitev (financiranje s plačili upravljavca infrastrukture, prevoznikov in izvajalcev drugih storitev v železniškem prometu);
- v Avstriji se družba z omejeno odgovornostjo Schienen-Control GmbH financira s plačili prevoznikov v višini do 0,5 % od zaračunane uporabnine.

Predlog zakona je usklajen s pravom EU.

Predlog zakona je v zvezi z računovodskimi izkazi usklajen z Direktivo 91/440/EGS sveta, z dne 29. Julija 1991 o razvoju železnic Skupnosti (UL L št. 237 z dne 24. 8. 1991, str. 25), kakor je bila spremenjena z Direktivo 2001/12/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2001 o razvoju železnic v Skupnosti.

# Izjava o skladnosti predloga zakonskega ali podzakonskega akta s pravnim redom EU

**1.) Naslov predlaganega akta**

Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o železniškem prometu

Prevod naslova predloga pravnega akta RS v angleščino

Act Amending the Railway Transport Act

**2.) Enotna identifikacijska oznaka predloga akta (EVA)**

2012-2430-0149

**ID predpisa**

ZAKO6481

**ID izjave**

3 (3)

**Datum izjave**

22.02.2013

**3.) Skladnost predloga akta s predpisi EU**

**3.1) Direktive, ki jih delno ali v celoti prenaša predlog akta**

	CELEX oznaka direktive	Naslov direktive ter slovenski predpisi, ki se navezujejo na to direktivo	Rok za prenos direktive	Rok, na katerega se nanaša prenos	Je za navedeni rok direktiva v celoti prenesena s tem aktom? (obrazložitev)
1.	32001L0012	DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA 2001/12/ES z dne 26. februarja 2001 o spremembi Direktive Sveta 91/440/ES o razvoju železnic v Skupnosti	01.05.2004	01.05.2004	NE Direktiva prenešana tudi z drugim aktom
		1. 1999-01-4349 Zakon o železniškem prometu			
		2. 2002-01-5393 Zakon o spremembah in dopolnitvah zakona o železniškem prometu			
		3. 2004-01-2134 Zakon o poslovnih sanaciji Holdinga Slovenske železnice, d.o.o.			
		4. 2007-01-0680 Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o železniškem prometu			
		5. 2010-01-5481 Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o železniškem prometu			
2.	32004L0049	DIREKTIVA 2004/49/ES EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA z dne 29. aprila 2004 o varnosti na železnicah Skupnosti ter o spremembi Direktive Sveta 95/18/ES o izdaji licence prevoznikom v železniškem prometu in Direktive 2001/14/ES o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti, naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture in podeljevanju varnostnega spričevala (Direktiva o varnosti na železnicah)	30.04.2006	30.04.2006	NE Direktiva prenešana tudi z drugim aktom
		1. 2007-01-3295 Zakon o varnosti v železniškem prometu			
		2. 2007-01-0680 Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o železniškem prometu			

**4.) Ali je predlog pravnega akta tehnični predpis v smislu člena 8 direktive 31998L0034?**

NE

**5.) Razlogi za kreiranje nove izjave o skladnosti**

Novo izjavo o skladnosti je potrebno kreirati zaradi dopolnitev korelacijske tabele.

## Korelacijska tabela

### 1.) Naslov predlaganega akta

Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o železniškem prometu

Prevod naslova predloga pravnega akta RS v angleščino

Act Amending the Railway Transport Act

<b>2.) Enotna identifikacijska oznaka predloga akta (EVA)</b>	<b>ID predpisa</b>	<b>ID izjave</b>	<b>Datum izjave</b>
2012-2430-0149	ZAKO6481	3 (3)	22.02.2013

### 3.1) Direktive, ki jih delno ali v celoti prenaša predlog akta

	CELEX oznaka	Naslov predpisa
1.	32001L0012	DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA 2001/12/ES z dne 26. februarja 2001 o spremembi Direktive Sveta 91/440/ES o razvoju železnic v Skupnosti
2.	32004L0049	DIREKTIVA 2004/49/ES EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA z dne 29. aprila 2004 o varnosti na železnicah Skupnosti ter o spremembi Direktive Sveta 95/18/ES o izdaji licence prevoznikom v železniškem prometu in Direktive 2001/14/ES o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti, naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture in podeljevanju varnostnega spričevala (Direktiva o varnosti na železnicah)

### 3.2) Skladnost predloga akta s predpisi EU

Nacionalni predpis	Evropski predpis	Opomba
1. člen	Člen 3, točka c, celex 32004L0049	
2. člen		
3. člen		
4. člen		
5. člen	Člen 1, celex 32001L0012	
6. člen		

## **6. DRUGE POSLEDICE, KI JIH BO IMEL SPREJEM ZAKONA**

### **6.1 Administrativne in druge posledice**

Ni posledic

### **6.2 Presoja posledic na okolje, ki vključuje tudi prostorske in varstvene vidike**

Ni posledic.

### **6.3 Presoja posledic na gospodarstvo**

Ni posledic.

### **6.4 Presoja posledic na socialnem področju**

Ni posledic.

### **6.5 Presoja posledic na dokumente razvojnega načrtovanja**

Ni posledic.

### **6.6 Izvajanje sprejetega predpisa**

Ni posledic.

### **6.7 Druge pomembne okoliščine v zvezi z vprašanji, ki jih ureja predlog zakona**

Ni posledic.

## II. BESEDILO ČLENOV

### 1. člen

V Zakonu o železniškem prometu (Uradni list RS, št. 11/11 - uradno prečiščeno besedilo) se v prvem odstavku 2. člena 10. točka spremeni tako, da se glasi:

»10. »prevoznik« v železniškem prometu« je pravna ali fizična oseba, ki samostojno opravlja gospodarsko dejavnost katere glavna dejavnost je izvajanje prevoznih storitev prevozov blaga oziroma potnikov v železniškem prometu, pri čemer mora ta prevoznik zagotoviti vleko vlakov, ali pravna ali fizična oseba, ki samostojno opravlja gospodarsko dejavnost, ki zagotavlja le vleko vlakov.«

### 2. člen

Četrty odstavek 13.a člena se črta.

### 3. člen

V enajstem odstavku 18.d člena se besedilo »Agencija za pošto in elektronske komunikacije« nadomesti z besedilom »Agencija za komunikacijska omrežja in storitve Republike Slovenije«.

### 4. člen

Za 18.d členom se doda nov 18.e člen, ki se glasi:

#### **»18.e člen (financiranje regulatornega organa)**

- (1) Regulatorni organ se financira s prihodki iz plačil prevoznikov iz prvega odstavka 15. člena tega zakona in iz plačila upravljavca javne železniške infrastrukture iz 11. člena tega zakona.
- (2) Obveznost iz prejšnjega odstavka se obstoječemu prevozniku zaračuna glede na število dodeljenih vlakovnih poti v preteklem voznorednem obdobju. Novemu prevozniku se obveznost plačila v prvem koledarskem letu ne odmeri. Plačila prevoznikov krijejo 70 odstotkov celotnih stroškov, ki jih ima regulatorni organ z izvrševanjem določb tega zakona.
- (3) Obveznost iz prvega odstavka tega člena se upravljavcu javne železniške infrastrukture določi za tekoče voznoredno obdobje. Plačilo upravljavca krije 30 odstotkov celotnih stroškov, ki jih ima regulatorni organ z izvrševanjem določb tega zakona.
- (4) Podroben način izračuna in poravnave plačil regulatornemu organu predpiše minister, pristojen za promet.
- (5) Plačilo regulatornemu organu se poravnava letno na podlagi njegove odločbe.
- (6) Regulatorni organ določi višino plačil s tarifo kot splošnim aktom.«.



## 5. člen

V tretjem odstavku 21. člena se za peto alineo doda nova šesta alinea, ki se glasi:  
»- nadzor nad realizacijo plačila uporabnine in realizacijo odobrenih vlakovnih poti;«.

Dosedanja šesta alinea postane sedma alinea.

V sedmi alinei, ki postane osma alinea, se črta vejica in besedilo »nadzor nad realizacijo plačila uporabnine in realizacijo odobrenih vlakovnih poti«.

V drugem stavku se besedilo »in pete« nadomesti z vejico in besedilom »pete in šeste«.

## 6. člen

Za 22. členom se doda nov 22.a člen, ki se glasi:

### **»22.a člen (prepoved prenosa finančnih sredstev)**

- (1) Pravna oseba, ki opravlja dejavnosti, povezane z upravljanjem železniške infrastrukture, ter dejavnosti, povezane s prevoznimi storitvami, mora zagotoviti izdelavo in objavljanje ločenih izkazov in bilanc stanja, na eni strani za poslovanje prevoznikov v železniškem prometu, ki je povezano z njihovimi prevoznimi storitvami, in na drugi strani za poslovanje, povezano z upravljanjem železniške infrastrukture. Javna finančna sredstva, ki so dodeljena za eno od teh dveh področij dejavnosti, se ne smejo prenesti na drugo področje dejavnosti. Računovodski izkazi, ki se nanašajo na obe dejavnosti, morajo odražati prepoved prenosa javnih sredstev.
- (2) Prevozniki v železniškem prometu morajo izdelati in objaviti izkaz uspeha in bilanco stanja ali letni zaključni račun aktive in pasive za poslovanje v zvezi z zagotavljanjem prevoza blaga v železniškem prometu. Sredstva za dejavnosti v zvezi z zagotavljanjem prevoza potnikov v železniškem prometu kot javne službe morajo biti prikazana ločeno v ustreznih poslovnih računih in se ne smejo prenašati na dejavnosti v zvezi z zagotavljanjem drugih prevoznih storitev ali na kakršno koli drugo poslovanje.«.

## PREHODNA IN KONČNA DOLOČBA

### 7. člen

Sredstva za delovanje regulatornega organa se zagotovijo iz sredstev proračuna Republike Slovenije še dva meseca po uveljavitvi tega zakona.

### 8. člen

Ta zakon začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

Št.

EPA

Ljubljana,

**Predsednik  
Državnega zbora  
Republike Slovenije**

### III. OBRAZLOŽITEV

#### K 1. členu:

Z besedilom definicije prevoznika v železniškem prometu se prenaša določbo direktive, da je prevoznik v železniškem prometu lahko vsako javno ali zasebno podjetje katerega glavna dejavnost je izvajanje prevoznih storitev prevozov blaga in potnikov pri čemer mora ta prevoznik zagotoviti vleko kar pa vključuje tudi podjetja, ki zagotavljajo le vleko. Glede na definicijo prevoznika v veljavnem zakonu je tako s spremembo dopuščeno, da so vključena tudi podjetja, ki zagotavljajo izključno le vleko.

#### K 2. členu:

Črta se četrti odstavek 13. a člena. Zakonska določba sedeža ni potrebna, saj takšna obveznost nima posebnega pomena za delovanje družbe, pooblaščne za vodenje investicij v javno železniško infrastrukturo. Takšna obveznost pomeni dodatno administrativno oviro pri morebitni zamenjavi sedeža. Sedež se določa s samoustanovitvijo družbe.

#### K 3. členu:

Z besedilom 3. člena se v skladu z Zakonom o elektronskih komunikacijah (Uradni list RS št. 109/12) ime Agencije za pošto in elektronske komunikacije« spremeni tako, da se glasi »Agencija za komunikacijska omrežja in storitve Republike Slovenije«.

#### K 4. členu

Besedilo 4. člena ureja način financiranja regulatornega organa na področju železniškega prometa. Zakon poda pravne osnove, da se delovanje regulatornega organa financira s sredstvi subjektov, ki na področju železniškega prometa opravljajo prevozne storitve (prevozniki) oziroma upravljajo z javno železniško infrastrukturo (upravljavec). To so subjekti, ki jih regulatorni organ mora nadzirati in regulirati.

V drugem in tretjem odstavku je določeno v odstotkih, kolikšne deleže sredstev, ki so potrebna za delovanje regulatornega organa, zagotavljajo prevozniki in upravljavec. Prevoznikom se obveznosti zaračunajo na osnovi preteklega voznorednega obdobja saj je število vlakovnih poti, ki so bile dodeljene posameznemu prevozniku v voznorednem obdobju, objektiven pokazatelj dejanskih aktivnosti posameznega prevoznika. Glede na dejstvo, da je pretežni del nalog regulatornega organa vezan na prevoznike, se ocenjuje kot primerno, da prevozniki zagotovijo 70 % potrebnih finančnih sredstev. Določeno je, da se prevozniku za prvo leto, ko prične s prevozom na javni železniški infrastrukturi, ker ni mogoče zanesljivo oceniti dejanskega števila vlakovnih poti, ki mu bodo dodeljene, oprosti plačilo obveznosti.

Tretji odstavek določa, da se obveznosti upravljavcu določijo za tekoče leto in sicer tako, da upravljavec pokriva preostalih 30 % potrebnih sredstev za delovanje regulatornega organa.

S četrtim odstavkom je podana pravna podlaga, da pristojni minister izda podzakonski akt s katerim je natančneje določeno izračunavanje in poravnava plačil agenciji. S petim odstavkom je določeno, da se v začetku leta zavezancem izda odločbo o odmeri plačil. Zadnji odstavek določa, da agencija s tarifo določi višino plačila posameznega zavezanca, ki pa mora temeljiti na dejanskih stroških regulatornega organa pri izvrševanju nalog in pooblastil iz tega zakona.

**K 5. členu:**

Z besedilom 5. člena se spreminja osma alineja tretjega odstavka 21. člena tako, da je v tej alineji izbrisano besedilo »nadzor nad realizacijo plačila uporabnine in realizacijo odobrenih vlakovnih poti«, ki se nanaša na dodeljevalni organ, ki deluje v okviru javne agencije za železniški promet. Opravljanje nalog iz te alineje je bilo v zakonu dodeljeno varnostnemu organu, kar pa je bilo neskladje, ker se z zakonom zahteva, da varnostni in dodeljevalni organ delujeta neodvisno. Izbrisano besedilo se je dodalo kot nova alineja z navezavo, da te naloge opravlja dodeljevalni organ.

**K 6. členu:**

Z besedilom 6. člena se doda nov 22. a člen, ki se nanaša na prenos prvega odstavka 6. člena in četrtega odstavka 9. člena Direktive 91/440/EGS sveta, z dne 29. Julija 1991 o razvoju železnic Skupnosti (UL:L: 237, 24. 8. 1991, str. 25), kakor je bila spremenjena z Direktivo 2001/12/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2001 o razvoju železnic v Skupnosti (UL.L. 75, 15. 3. 2001 str. 1) v pravni red Republike Slovenije. Določa, da je treba v pravni red Republike Slovenije vnesti:

-prepoved prenosa javnih finančnih sredstev med upravljavcem železniške infrastrukture in prevozniki v železniškem prometu ter uskladičev z zahtevo o ločenem vodenju, izdelavi in objavi izkazov in bilanc in,

prepoved prenosa javnih finančnih sredstev med dejavnostmi v zvezi z zagotavljanjem prevoza potnikov v železniškem prometu kot javne službe na dejavnosti v zvezi z zagotavljanjem drugih prevoznih storitev ali na kakršnokoli drugo poslovanje ter uskladičev z zahtevo o ločenem vodenju, izdelavi in objavi izkazov in bilanc.

**K 7. členu**

Z besedilom 7. člena prehodnih in končnih določb se zagotovijo finančna sredstva, ki bodo omogočila normalno delovanje regulatornega organa še 2 meseca po uveljavitvi tega zakona, ko se bo vzpostavil nov način financiranja regulatornega organa, in sicer na osnovi dajatev prevoznikov in upravljavca javne železniške infrastrukture.

**K 8. členu**

Ta člen določa začetek veljavnosti zakona.

## IV. BESEDILO ČLENOV, KI SE SPREMINJAJO:

### 2. člen

#### (pomen izrazov)

(1) V tem zakonu uporabljeni izrazi imajo naslednji pomen:

1. »dostop na javno železniško infrastrukturo« je pravica do njene uporabe pod določenimi pogoji;

2. »investicija v javno železniško infrastrukturo« je graditev nove javne železniške infrastrukture;

3. »licenca« je javna listina, s katero se prevozniku prizna sposobnost za opravljanje vseh ali posameznih vrst prevoznih storitev v železniškem prometu, vključno z zagotavljanjem vleke, oziroma sposobnost samo za zagotavljanje vleke;

4. »licenčni organ« je organ, pristojen za izdajanje licenc iz prejšnje alinee;

5. »mednarodne storitve prevoza blaga« so prevozne storitve, pri katerih vlak prečka najmanj eno državno mejo države članice Evropske skupnosti, lahko je sestavljen in/ali deljen, njegovi deli pa imajo lahko različne odhodne in namembne postaje, vagon pa mora prečkati najmanj eno državno mejo;

6. »mednarodne storitve potniškega prometa« so storitve potniškega prometa, pri katerih vlak prečka najmanj eno mejo države članice Evropske skupnosti, pri čemer je glavni namen storitve prevoz potnikov med postajami, ki se nahajajo v različnih državah članicah; vlak je lahko sestavljen kot celota in/ali deljen, njegovi deli pa imajo lahko različne odhodne ali namembne postaje, pod pogojem, da vsi vagoni prečkajo najmanj eno državno mejo;

7. »incident« pomeni katerikoli dogodek, razen resne nesreče in nesreče, ki je povezan z železniškim prometom in ki bi lahko vplival na njegovo varnost;

7.a »nadgradnja« je sprememba železniškega podsistema ali dela podsistema, ki izboljša celotno delovanje podsistema;

8. »nesreča« pomeni nehoteni ali nenamerni nepričakovani dogodek ali posebni niz takih dogodkov, ki imajo škodljive posledice; nesreče se razvrščajo v naslednje kategorije: trčenja, iztirjenja, nesreče na nivojskih prehodih, nesreče, ki jih povzročijo vozna sredstva med gibanjem in v katerih so udeležene osebe, požari in druge;

8.a »okvirna pogodba« določa značilnosti infrastrukturnih zmogljivosti, ki se prosilcu lahko ponudijo za čas, ki presega eno obdobje voznega reda omrežja. Okvirna pogodba ne določa posamezne vlakovne poti, ampak je oblikovana tako, da izpolnjuje upravičene komercialne potrebe prosilca;

9. »prevozne storitve« v železniškem prometu so prevoz potnikov in/ali blaga v notranjem in mednarodnem železniškem prometu;

10. »prevoznik« je gospodarska družba, katere glavna dejavnost je opravljanje oziroma zagotavljanje prevoznih storitev v železniškem prometu in ima za zagotavljanje omenjenih storitev licenco ter zagotavlja vleko vlakov, ali gospodarska družba, ki opravlja vleko vlakov in ima za zagotavljanje te storitve licenco;

11. »preiskovalni organ« je stalni organ za preiskavo nesreč in incidentov, ki je v primeru nesreče ali incidenta zadolžen opravljati funkcijo glavnega preiskovalca skladno s tem zakonom in zakonom, ki ureja varnost železniškega prometa;
12. »program omrežja« pomeni podrobno obrazložitev splošnih pravil, rokov, postopkov in meril v zvezi z ureditvijo zaračunavanja in dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti; vsebuje tudi dodatne informacije, potrebne za vložitev prošenj za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti, kot so na primer informacije o infrastrukturnih zmogljivostih javne železniške infrastrukture ter možnih dodatnih in pomožnih storitvah;
13. »prosilec« je prevoznik ali druga pravna oseba, ki zaradi javnega (država, lokalna skupnost, izvajalec gospodarske javne službe) ali komercialnega (prevozniki tovora, špediterji in prevozniki v kombiniranem prometu) interesa potrebuje vlakovno pot;
14. »regulatorni organ« je organ, ki skrbi za uveljavljanje temeljnih načel tega zakona in je pristojen za reševanje pritožb zoper posamične upravne akte agencije, ki se nanašajo na dodeljevanje vlakovnih poti, določanje uporabnine ter izdajo licenc ter druge naloge, ki jih določa zakon;
15. »resna nesreča« pomeni katerokoli trčenje ali iztirjenje vlakov, katerega posledice so smrt ene ali več oseb ali resne poškodbe petih ali več oseb ali velika škoda na vozniških sredstvih, infrastrukturi ali v okolju, in vsaka druga podobna nesreča, ki ima očitni vpliv na ureditev varnosti na železnici ali na upravljanje varnosti; »velika škoda« pomeni škodo, ki jo lahko preiskovalni organ oceni takoj in ki znaša vsaj 2 milijona evrov;
- 15.a »subjekt usposabljanja« je pravna ali fizična oseba, ki jo varnostni organ pooblasti za izvajanje postopkov strokovnega usposabljanja, izpopolnjevanja in preverjanja usposobljenosti delavcev za delovno mesto izvršilnega železniškega delavca;
16. »tranzit Republike Slovenije« pomeni prečkanje ozemlja Republike Slovenije brez natovarjanja ali raztovarjanja blaga in/ali brez vstopanja ali izstopanja potnikov na ozemlju Republike Slovenije;
- 16.a »tranzit Skupnosti« pomeni prečkanje ozemlja Evropske skupnosti brez natovarjanja ali raztovarjanja blaga in/ali brez vstopanja ali izstopanja potnikov na ozemlju Skupnosti;
17. »upravljavec« javne železniške infrastrukture (v nadaljnjem besedilu: upravljavec) je pravna oseba, ki je odgovorna za vzdrževanje javne železniške infrastrukture, vodenje prometa na njej in za gospodarjenje z njo;
- 17.a »infrastrukturna zmogljivost« pomeni možnost načrtovanja zahtevanih vlakovnih poti za en del javne železniške infrastrukture za določeno obdobje;
18. »vlakovna pot« je zmogljivost transportne infrastrukture, potrebna za vožnjo vlaka med dvema krajema ob določenem času;
- 18.a »vlakovna pot za določen namen (ad hoc vlakovna pot)« je vlakovna pot iz prejšnje točke, ki se dodeli za posamezne vožnje vlaka glede na proste zmogljivosti infrastrukture;
19. »varnostni organ« je organ, zadolžen za naloge v zvezi z varnostjo v železniškem prometu v skladu s tem zakonom in zakonom, ki ureja varnost železniškega prometa;
20. »varnostni regulativni okvir« so predpisi, ki vsebujejo varnostne zahteve za železniški promet in veljajo za več kot enega prevoznika, ne glede na to, kateri organ jih je izdal;
21. »vozni red« je tehnološki načrt prevoznika za določeno voznoredno obdobje, ki je izdelan na podlagi voznega reda omrežja;
22. »vozni red omrežja« je akt agencije, ki obsega podatke o vseh načrtovanih voznjih vlakov in tirnih vozil na železniškem omrežju v času njegove veljavnosti.

(2) Drugi izrazi, uporabljeni v tem zakonu, imajo enak pomen, kot ga določa zakon, ki ureja varnost železniškega prometa.

### **13.a člen**

#### **(vodenje investicij)**

(1) Vodenje investicij v javno železniško infrastrukturo iz petega odstavka prejšnjega člena v imenu in za račun Republike Slovenije izvaja gospodarska družba, ki opravlja dejavnost vodenja investicij in jo določi Vlada Republike Slovenije. Edini ustanovitelj in družbenik te družbe je Republika Slovenija. Poslovni delež družbe se ne more deliti ali prenesti na drugo osebo.

(2) Družba iz prejšnjega odstavka vzpostavi in vodi informacijski sistem vodenja investicij v javno železniško infrastrukturo, ki vsebuje podatke in dokumentacijo o vseh fazah investicij, pri tem pa mora ministrstvu zagotoviti možnost neposrednega vpogleda v stanje investicij in dokumentacijo, ki se vodi v okviru informacijskega sistema.

(3) Minister natančneje določi vsebino in način vodenja informacijskega sistema iz prejšnjega odstavka.

(4) Družba ima sedež v Mariboru.

### **18.d člen**

#### **(naloge regulatornega organa)**

(1) Regulatorni organ odloča o pritožbah povezanih s:

- programom omrežja;
- v programu omrežja vsebovanimi merili;
- dodeljevanjem vlakovnih poti;
- določanjem in zaračunavanjem uporabnin;
- izdajanjem licenc, pa tudi o drugih vprašanjih, ki so ključnega pomena za enakopravno uporabo javne železniške infrastrukture;
- dostopom do javne železniške infrastrukture v skladu z 10. členom Direktive Sveta 91/440/EGS.

(2) Regulatorni organ opravlja tudi naslednje naloge:

- na zahtevo prosilca da predhodno soglasje k okvirni pogodbi za uporabo javne železniške infrastrukture;
- da soglasje k nadaljnjemu zaračunavanju uporabnine v skladu s tretjim odstavkom 26. člena Direktive 2001/14/ES;
- nadzoruje pogajanja o višini uporabnine za uporabo javne železniške infrastrukture in prepove nadaljnja pogajanja v kolikor ugotovi, da se z njimi kršijo določbe tega zakona ali drugi predpisi izdani na njegovi podlagi;

– spremlja konkurenco na trgih železniških prevoznih storitev, vključno s trgov železniškega prevoza blaga in potnikov, ter v primeru, da ugotovi kršitve svobodne konkurence ali kršitve predpisov glede določanja vlakovnih poti in uporabnine, po uradni dolžnosti ukrepa v skladu s tem zakonom in drugimi predpisi, ki urejajo železniški promet.

(3) Regulatorni organ mora biti organizacijsko, finančno, pravno in pri odločanju neodvisen od upravljavca železniške infrastrukture, organa za zaračunavanje uporabnine, organa za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti, vseh pristojnih organov, udeleženih v postopku sklepanja pogodb za opravljanje javnih služb s področja železniškega prometa, in od prosilcev.

(4) Če regulatorni organ sam ugotovi, da je bila kršena svobodna konkurenca na področjih iz tega člena, z odločbo odredi potrebne ukrepe za vzpostavitev svobodne konkurence ali prepove določena ravnanja, ki omejujejo svobodno konkurenco.

(5) Prosilec ima pravico vložiti pritožbo pri regulatornem organu, če meni, da je bil nepravilno obravnavan, diskriminiran ali kako drugače oškodovan, še zlasti proti odločitvam upravljavca in prevoznika v železniškem prometu.

(6) Regulatorni organ zagotavlja, da so uporabnine za uporabo železniške infrastrukture v skladu s poglavjem II Direktive 2001/14/ES nediskriminatorne. Pogajanja o višini uporabnin za uporabo železniške infrastrukture med prosilci in organom, ki določa uporabnino so dovoljena le v primeru, če se izvajajo pod nadzorom regulatornega organa, ki posreduje takoj, ko je verjetno, da bodo pogajanja kršila določbe tega zakona.

(7) Regulatorni organ ima pravico od agencije, upravljavca, prosilcev in vsake prizadete tretje stranke, zahtevati potrebne informacije, ki jih potrebuje za izvrševanje svojih nalog navedenih v tem členu. Te informacije mu morajo biti predložene takoj oziroma v roku, ki ga določi regulatorni organ.

(8) Regulatorni organ odloči o vsaki pritožbi in sprejme ukrepe za ureditev razmer najpozneje v dveh mesecih po prejemu vseh potrebnih informacij za odločitev. Odločitev regulatornega organa je dokončna in zavezujoče za vse stranke v postopku. Zoper odločbe regulatornega organa je dopusten upravni spor.

(9) Regulatorni organ lahko zahteva od agencije, da popravi splošne akte, če meni, da so z njimi kršena načela, ki zagotavljajo enakopravno obravnavo vseh uporabnikov javne železniške infrastrukture ter zemljišč in objektov splošnega pomena za odvijanje železniškega prevoza.

(10) Regulatorni organ pri odločanju o posamičnih upravnih zadevah iz svoje pristojnosti, postopa v skladu z zakonom, ki ureja splošni upravni postopek, če posamezna vprašanja s tem zakonom niso urejena drugače.

(11) Naloge regulatornega organa opravlja Agencija za pošto in elektronske komunikacije.

## **21. člen**

### **(javna agencija za železniški promet in njene naloge)**

(1) Za opravljanje nalog iz tega člena, vlada ustanovi javno agencijo za železniški promet.

(2) Agencija izdaja za izvrševanje javnih pooblastil splošne akte, ki urejajo pravna razmerja na njenem delovnem področju in se nanašajo zlasti na uradne evidence agencije, zbiranje in dajanje podatkov z njenega delovnega področja in druga vprašanja, ki se nanašajo na izpolnjevanje nalog agencije. Agencija na prvi stopnji izdaja upravne odločbe na podlagi tega zakona in zakona, ki ureja varnost v železniškem prometu, ki jih do njene ustanovitve izdaja ministrstvo.



(3) Agencija opravlja naloge za zagotovitev nediskriminatornega dostopa do železniške infrastrukture, kar vključuje:

- dodeljevanje vlakovnih poti;
- določanje, zaračunavanje in pobiranje uporabnine;
- izdelavo, sprejem in objavo voznega reda omrežja ter nadzor nad izvajanjem voznega reda omrežja;
- zagotavljanje učinkovitosti mednarodnih vlakovnih poti;
- zagotavljanje konkurenčnosti mednarodnega tovarnega prometa;
- dodeljevanje, preklic ali začasen odvzem licenc;
- nadzor nad veljavnostjo in izpolnjevanjem pogojev za izdajo licenc, varnostnih spričeval in varnostnih pooblastil, nadzor nad realizacijo plačila uporabnine in realizacijo odobrenih vlakovnih poti.

Naloge iz prve, druge, tretje, četrte in pete alineje opravlja samostojna notranja organizacijska enota agencije, ki ni povezana z opravljanjem nalog varnostnega organa.

(4) Agencija opravlja tudi naslednje naloge:

- naloge varnostnega organa;
- izvajanje ukrepov v zvezi z uporabo TSI.

(5) Agencija pri odločanju o posamičnih upravnih zadevah iz svoje pristojnosti postopa v skladu z zakonom, ki ureja splošni upravni postopek, če posamezna vprašanja s tem zakonom niso urejena drugače.

(6) Za zagotovitev neodvisnosti agencije od upravljavca in prevoznikov, člani sveta agencije ne smejo biti osebe zaposlene pri upravljavcu ali prevozniku ali osebe, za katere obstaja zaradi njihovih povezav z upravljavcem ali prevozniki možnost konflikta med njihovimi zasebnimi interesi in javnimi interesi, ki jih zasleduje agencija. Z aktom o ustanovitvi agencije se določijo natančnejši pogoji, ki jih morajo izpolnjevati člani sveta agencije.

(7) Vlada Republike Slovenije predpiše način izdelave voznega reda omrežja in nadzora nad izvajanjem voznega reda omrežja.

## **V. PREDLOG, DA SE PREDLOG ZAKONA OBRAVNAVA PO NUJNEM OZIROMA SKRAJŠANEM POSTOPKU**

V skladu s prvim odstavkom 142. člena Poslovnika Državnega zbora (Uradni list RS, št. 92/07-uradno prečiščeno besedilo in 105/10) predlagamo, da se predlog zakona obravnava po skrajšanem postopku s čimer gre za manj zahtevne uskladitve zakona s pravnim redom Evropske unije. Evropska komisija je z vprašalnikom EU Pilotni projekt (2570/11/MOVE), ki se nanaša na prenos Direktive o varnosti na železnici (2004/49/ES) opozorila na neustrezen prenos določb, ki se nanašajo na regulatorni organ in na neodvisnost delovanja varnostnega in dodeljevalnega organa v okviru Javne agencije za železniški promet. S predlogom zakona se ureja odgovornost in neodvisnost izvajanja nalog varnostnega in dodeljevalnega organa v okviru Javne agencije za železniški promet ter vzpostavi pravna podlaga za financiranje regulatornega organa. S pričetkom

obravnavo zakona po skrajšanem postopku bi bilo mogoče prenos izvesti v najkrajšem mogočem času in ga notificirati pri Evropski komisiji še pred njeno odločitvijo, da prične s postopkom.

S predlogom zakona se tudi prenaša v pravni red Republike Slovenije prepoved prenosa javnih finančnih sredstev med upravljavcem železniške infrastrukture, prevozniki v železniškem prometu ter med drugimi dejavnostmi v zvezi z prevoznimi storitvami ali v zvezi z drugim poslovanjem. S tem bodo upoštevani očitki iz uradnega opomina Evropske komisije v predsodnem postopku zaradi neizvajanja ali nepravilnega izvajanja ter nepravilnega prenosa pravnih aktov Evropske unije.

S pričetkom obravnave zakona po skrajšanem postopku bi bilo mogoče prenos prepovedi prenašanja javnih finančnih sredstev izvesti v najkrajšem možnem času in ga notificirati pri Evropski komisiji še preden le ta začne z nadaljnjimi aktivnostmi zaradi kršitve obveznosti prenosa navedene prepovedi.

PRILOGA 2: Osnutek pravilnika

Na podlagi četrtega odstavka 18. e člena Zakona o železniškem prometu (Uradni list RS, št. 11/11 – UPB6 in ..... ) izdaja minister

**P R A V I L N I K**  
**o načinu izračuna in poravnave plačil**  
**za delovanje regulatornega organa na področju železniškega prometa**

1. člen  
(vsebina pravilnika)

Ta pravilnik določa način izračuna in poravnave plačil, ki jih plačujejo zavezanci iz prvega odstavka 18. e člena Zakona o železniškem prometu (Uradni list RS, št. 11/11 – UPB6 in .....; v nadaljnjem besedilu: zakon) Agenciji za komunikacijska omrežja in storitve Republike Slovenije (v nadaljnjem besedilu: agencija) za delovanje regulatornega organa na področju železniškega prometa.

2. člen  
(način izračuna plačil)

(1) Višina plačila, ki jo plačujejo zavezanci iz prejšnjega člena se določi s številom točk in vrednostjo točke.

(2) Višina plačila je zmnožek števila točk, ki so določene skladno s 3. členom tega pravilnika in vrednosti točke ki velja za leto; za katero se odmeri višina plačila.

3. člen  
(število točk)

(1) Prevoznikom v železniškem prometu se vsaka dodeljena vlakovna pot v preteklem voznorednem obdobju ovrednoti z 1 točko.

(2) Upravljavcu javne železniške infrastrukture se določi 100.000 točk.

#### 4. člen (vrednost točke)

(1) Vrednost točke iz prvega in drugega odstavka 3. člena tega pravilnika določi agencija s tarifo.

(2) Pri določitvi vrednosti točke mora agencija upoštevati, da se 70 % načrtovanih sredstev agencije, namenjenih za delovanje regulatornega organa na področju železniškega prometa, pokrije s plačili prevoznikov, 30 % teh sredstev pa se pokrije s plačilom upravljavca javne železniške infrastrukture.

(3) Načrtovana sredstva agencije vključujejo stroške delovanja tistega dela agencije, ki je pristojen za nadzor in regulacijo trga storitev v železniškem prometu in sorazmerni delež stroškov delovanja skupnih služb agencije.

#### 5. člen (tarifa)

(1) Tarifa določa vrednost točke v skladu s šestim odstavkom 18. e člena zakona.

(2) Predlog tarife mora agencija najkasneje do 31. oktobra tekočega leta predložiti v soglasje Vladi Republike Slovenije (v nadaljnjem besedilu: vlada) skupaj s programom dela in finančnim načrtom za naslednje koledarsko leto ter z revidiranimi računovodskimi izkazi za preteklo koledarsko leto.

(3) Če vlada do 15. decembra tekočega leta ne izda soglasja, se do uveljavitve predlagane tarife uporablja veljavna tarifa.

#### 6. člen (odmera in plačevanje plačil)

(1) Obveznost posameznim zavezancem iz prvega odstavka 18. e člena zakona odmeri agencija z odločbo o odmeri obveznosti. Zavezanec mora odmerjeno plačilo nakazati na transakcijski račun agencije v 30 dneh od vročitve odločbe.

(2) Obveznosti se odmerijo vnaprej za tekoče koledarsko leto.

(3) Novim prevoznikom se obveznost plačila v prvem koledarskem letu ne odmeri.

(4) Prevoznik mora poravnati celotno letno obveznost tudi v primeru, če preneha izvajati prevozne storitve na javni železniški infrastrukturi med koledarskim letom, za katero se je obveznost odmerila.

#### 7. člen (prehodna določba)

Ne glede na določbo drugega in tretjega odstavka 5. člena tega pravilnika agencija predlog tarife po tem pravilniku za leto 2013 predloži v soglasje vladi najkasneje v 30 dneh po uveljavitvi tega pravilnika.

8. člen  
(začetek veljavnosti)

Ta pravilnik začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

Št. ....  
EVA .....

Ljubljana, .....

Minister