

Opozorilo: Neuradno prečiščeno besedilo predpisa predstavlja zgolj informativni delovni pripomoček, glede katerega organ ne jamči odškodninsko ali kako drugače.

Neuradno prečiščeno besedilo Uredbe o dodeljevanju vlakovnih poti, uporabnini in režimu učinkovitosti na javni železniški infrastrukturi obsega:

- Uredbo o dodeljevanju vlakovnih poti, uporabnini in režimu učinkovitosti na javni železniški infrastrukturi (Uradni list RS, št. 44/16 z dne 24. 6. 2016),
- Uredbo o spremembah in dopolnitvah Uredbe o dodeljevanju vlakovnih poti, uporabnini in režimu učinkovitosti na javni železniški infrastrukturi (Uradni list RS, št. 16/19 z dne 15. 3. 2019),
- Uredbo o spremembi in dopolnitvah Uredbe o dodeljevanju vlakovnih poti, uporabnini in režimu učinkovitosti na javni železniški infrastrukturi (Uradni list RS, št. 121/20 z dne 11. 9. 2020).

UREDBA

o dodeljevanju vlakovnih poti, uporabnini in režimu učinkovitosti na javni železniški infrastrukturi

(neuradno prečiščeno besedilo št. 2)

I. SPLOŠNE DOLOČBE

1. člen (vsebina)

(1) Ta uredba določa postopke dodeljevanja vlakovnih poti, ki zajemajo naročanje, izdelavo in dodelitev vlakovne poti ter način uporabe kriterijev in pomen posameznega kriterija za dodeljevanje vlakovnih poti na javni železniški infrastrukturi. Uredba določa tudi vrednotenje kriterijev za določanje višine uporabnine, varščine, postopek poračunavanja varščine in uporabnine ter oprostitve plačevanja uporabnine.

(2) S to uredbo so predpisani časovni termini naročanja vlakovnih poti za posamezno voznoredno obdobje v rednem in zapoznelem postopku in postopkih medletnih sprememb ter časovni termini naročanja vlakovnih poti za določen namen (ad hoc vlakovne poti) v rednem, skrajšanem in izrednem postopku.

(3) Ta uredba določa tudi način in časovni načrt priprave, izdelave, usklajevanja, sprejema in objave voznega reda omrežja ter določa izvajanje režima učinkovitosti v železniškem prometu.

(4) S to uredbo se v pravni red Republike Slovenije delno prenaša Direktiva 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. novembra 2012 o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja (UL L št. 343 z dne 14. 12. 2012, str. 32), zadnjič spremenjena z Direktivo (EU) 2016/2370 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. decembra 2016 o spremembi Direktive 2012/34/EU glede odprtja trga notranjih storitev železniškega potniškega prometa in upravljanja železniške infrastrukture (UL L št. 352 z dne 23. 12. 2016, str. 1), (v nadaljnjem besedilu: Direktiva 2012/34/EU).

2. člen (pomen izrazov in kratic)

(1) Izrazi, uporabljeni v tej uredbi, imajo naslednji pomen:

1. »dodelitev« pomeni dodelitev železniških infrastrukturnih zmogljivosti s strani upravljavca infrastrukture;
2. »dodeljevanje vlakovnih poti« je postopek, ki vsebuje opravila pri izdelavi kataloga vlakovnih poti, kot so: naročila, izdelave, usklajevanja in dodelitve vlakovnih poti, vključno z njihovimi spremembami in dopolnitvami;
3. »druge zainteresirane stranke« so tiste osebe, na katerih poslovanje ali življenje vplivajo storitve prevoznikov (npr. lokalne skupnosti, gospodarske družbe itd.);
4. »elementi vlakovne poti« so tehnični podatki o vlaku na posamezni vlakovni poti;
5. »enotna kontaktna točka« (One Stop Shop – OSS) pomeni kontaktno točko za nudenje informacij v zvezi z mednarodnimi železniškimi storitvami;
6. »gospodarsko smiselna nadomestna možnost« pomeni dostop do drugega objekta za izvajanje železniških storitev, ki je gospodarsko sprejemljiv za prevoznika v železniškem prometu in mu omogoča opravljanje storitve tovornega ali potniškega prometa;
7. »informativna vlakovna pot« pomeni informacijo s potrebnimi elementi o možni vlakovni poti;
8. »izdelava vlakovnih poti« je izdelava vlakovnih poti, ki jo na osnovi prosilčeve vloge za dodelitev opravi upravljavec;
9. »katalog razpoložljivih vlakovnih poti« je seznam prostih in informativnih vlakovnih poti (študij), ki so v veljavnem voznorednem obdobju na razpolago prosilcem v postopku naročanja vlakovnih poti za določen namen v rednem, skrajšanem in izrednem postopku;
10. »katalog vlakovnih poti« je seznam prostih vlakovnih poti, ki so na razpolago prosilcem v postopku naročanja vlakovnih poti za novo voznoredno obdobje;
11. »načrt razširitve zmogljivosti« pomeni ukrep ali vrsto ukrepov – skupaj s časovnim načrtom njihove izvedbe, ki so namenjeni za odpravo omejitev zmogljivosti, zaradi katerih se določen odsek razglasi za preobremenjeno infrastrukturo;
12. »odpoved vlakovne poti« je odpoved dodeljene vlakovne poti na določen dan oziroma določene dni v veljavnem voznorednem obdobju, pri čemer prosilcu ostane pravica do nadaljnjega koriščenja vlakovne poti v skladu z dodelitvijo;
13. »odstavni tir« je tir, ki je namenjen za začasno odstavljanje železniških vozil med dvema prevozoma;
14. »omrežje« pomeni celotno infrastrukturo, ki jo upravlja upravljavec;
15. »posebna infrastruktura« pomeni odsek ali del infrastrukture, ki je prednostno namenjen posebnim vrstam prevoza in ga upravljavec opredeli v programu omrežja;
16. »preobremenjena infrastruktura« pomeni odsek ali del javne železniške infrastrukture, na katerem tudi po usklajevanju med zahtevami prosilcev ni mogoče v celoti zadostiti povpraševanju po vlakovnih poteh oziroma infrastrukturnih zmogljivostih;
17. »prosta vlakovna pot« je vlakovna pot iz kataloga razpoložljivih vlakovnih poti, ki je v voznem redu omrežja na voljo za dodelitev prosilcem;
18. »storniranje vlakovne poti« pomeni dokončno odpoved dodeljene vlakovne poti v veljavnem voznorednem obdobju; s storniranjem prosilec izgubi pravico do nadaljnjega koriščenja te vlakovne poti v veljavnem voznorednem obdobju;
19. »trasa vlaka« je grafični prikaz vlakovne poti na grafikonu prometa vlakov;
20. »usklajevanje« pomeni postopek, s katerim skušajo upravljavec in prosilci rešiti nasprotja, ki izvirajo iz njihovih prošenj za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti;
21. »večja vzdrževalna dela« so dela na vozilu, ki niso rutinska in ki zahtevajo, da se vozilo umakne iz obratovanja;
22. »voznoredno obdobje« je časovno obdobje, za katerega je izdelan vozni red omrežja;
23. »vzorčna vlakovna pot« je vlakovna pot v voznem redu omrežja, katere elementi se uporabijo v primeru vožnje rednega vlaka z bistveno spremenjenimi elementi (npr.: sprememba sestave potniškega vlaka, sprememba obremenitve, zamenjava vlečne

lokomotive idr.), ali vlakovna pot, katere elementi se uporabijo v primeru vožnje izrednega vlaka;

24. »zapoznena vloga« pomeni zahtevo po vlakovni poti, ki je ni mogoče zahtevati med rednim postopkom priprave voznega reda omrežja.

(2) Drugi izrazi, uporabljeni v tej uredbi, pomenijo enako kakor izrazi, uporabljeni v Zakonu o železniškem prometu (Uradni list RS, št. 99/15 – uradno prečiščeno besedilo in 30/18; v nadaljnjem besedilu: ZZelP), v Zakonu o varnosti v železniškem prometu (Uradni list RS, št. 30/18) in v Zakonu o izgradnji, upravljanju in gospodarjenju z drugim tirom železniške proge Divača–Koper (Uradni list RS, št. 51/18; v nadaljnjem besedilu: ZIUGDT).

(3) Kratice, uporabljene v tej uredbi, imajo naslednji pomen:

X – datum uveljavitve novega voznega reda omrežja (začetek novega voznorednega obdobja)

X–N – število mesecev pred uveljavitvijo novega voznega reda omrežja (pri čemer je N število mesecev prej)

3. člen **(mednarodno sodelovanje upravljavca)**

Upravljavec v mednarodnem okolju izvaja in usklajuje vse potrebne aktivnosti, ki zagotavljajo tekoče in neovirano izvajanje storitev v železniškem prometu ob ustreznem zaračunavanju uporabnine za uporabo javne železniške infrastrukture. Za realizacijo teh ciljev se je upravljavec dolžan posvetovati oziroma sodelovati v mednarodnih združenjih in s posameznimi upravljavci železniške infrastrukture in organi za dodeljevanje vlakovnih poti.

4. člen **(voznoredno obdobje)**

(1) Obdobje veljavnosti voznorednega obdobja je določeno v Prilogi VII Direktive 2012/34/EU. Datum vsakoletne uveljavitve voznega reda omrežja upravljavec objavi v programu omrežja.

(2) Glede na veljavnost se voznoredna obdobja ločijo na:

- prejšnje voznoredno obdobje, katerega veljavnost je prenehala z začetkom veljavnega voznorednega obdobja;
- veljavno voznoredno obdobje, ki trenutno velja;
- novo voznoredno obdobje, ki nastopi po prenehanju veljavnosti veljavnega voznorednega obdobja;
- naslednje voznoredno obdobje, ki nastopi po prenehanju veljavnosti novega voznorednega obdobja.

II. DODELJEVANJE VLAKOVNIH POTI

5. člen **(vrednotenje in načela vrednotenja kriterijev za dodeljevanje vlakovnih poti)**

(1) Pri dodeljevanju vlakovnih poti mora upravljavec upoštevati kriterije iz osmega odstavka 15. člena ZZelP ter gospodarnost razpolaganja z javno železniško infrastrukturo. Način in postopek vrednotenja kriterijev sta podrobneje opredeljena v programu omrežja.

- (2) Pri vrednotenju kriterijev mora upravljavec upoštevati naslednje dejavnike:
- zagotavljanje ustreznih vlakovnih poti za prevoz potnikov v notranjem in čezmejnem regijskem železniškem prometu iz 6. člena ZZelP ter prevoz potnikov v mednarodnem železniškem prometu, s katerimi so upoštevane potrebe uporabnikov storitev v potniškem prometu ter njihova učinkovitost in gospodarnost;
 - dodeljevanje vlakovnih poti vsem prosilcem brez razlikovanja;
 - zagotavljanje konkurenčnosti pri izvajanju železniških storitev;
 - vzdrževanje in izboljšanje zanesljivosti in kakovosti storitev;
 - sklenjene okvirne pogodbe.

(3) Če na podlagi vrednotenja dejavnikov iz prejšnjega odstavka upravljavec ne more dodeliti vlakovne poti, pri vrednotenju upošteva tudi dejavnika iz tretjega odstavka 27. člena te uredbe.

(4) Pri vrednotenju kriterijev in upoštevanju dejavnikov iz drugega odstavka tega člena mora upravljavec upoštevati naslednja načela:

- predvidevanje nadaljnjega razvoja sodelovanja s prosilci;
- prožnost pri dodeljevanju vlakovnih poti, kjer mora upoštevati razumne zahteve prosilcev in optimalno izkoriščenost javne železniške infrastrukture;
- preprečevanje možnosti, da bi prosilec z dodeljeno vlakovno potjo neupravičeno oviral poslovanje drugega prosilca;
- dosedanja uporaba dodeljenih vlakovnih poti.

(5) V programu omrežja se določijo pogoji, po katerih bo upoštevana dosedanja uporaba vlakovnih poti kot eden od kriterijev pri njihovem dodeljevanju.

(6) Upravljavec in prosilci lahko skladno s 15.e členom ZZelP sklenejo okvirne pogodbe, ki določajo značilnosti infrastrukturnih zmogljivosti, za obdobje, ki je daljše od veljavnosti voznega reda omrežja. Pri sklepanju okvirnih pogodb se upoštevajo določbe Izvedbene uredbe Komisije EU 2016/545 z dne 7. aprila 2016 o postopkih in merilih pri okvirnih pogodbah za dodelitev železniških infrastrukturnih zmogljivosti (UL L št. 94 z dne 8. 4. 2016, str. 1).

6. člen **(postopek dodeljevanja vlakovnih poti)**

(1) Upravljavec mora v postopku dodeljevanja vlakovnih poti vloge prosilcev obravnavati enakopravno in nediskriminatorno.

(2) Upravljavec mora zagotoviti učinkovito izkoriščanje javne železniške infrastrukture. Vozni red omrežja se pripravi v skladu z optimalno izrabo virov s strani prosilcev in optimalno izkoriščenostjo javne železniške infrastrukture.

(3) Postopek dodeljevanja vlakovnih poti je razdeljen na pet osnovnih tematskih področij:

- izdelava kataloga vlakovnih poti;
- naročilo vlakovne poti;
- izdelava vlakovne poti;
- odločitev o dodelitvi vlakovne poti;
- spremembe, odpovedi in storniranje vlakovne poti.

(4) Natančnejši opis postopkov dodeljevanja vlakovnih poti objavi upravljavec v programu omrežja.

7. člen (program omrežja)

(1) Program omrežja je akt upravljavca, ki ga ta izdelava za vsako posamezno voznoredno obdobje. Pri izdelavi in spremembah programa omrežja upravljavec sodeluje z ministrstvom, pristojnim za promet (v nadaljnjem besedilu: ministrstvo), varnostnim in regulatornim organom, prosilci in drugimi zainteresiranimi strankami.

(2) Program omrežja določa vrsto infrastrukture, ki je na razpolago prevoznikom v železniškem prometu in vsebuje informacije o pogojih dostopa do javne železniške infrastrukture ter o pogojih za dostop do objektov za izvajanje železniških storitev, povezanih z omrežjem javne železniške infrastrukture, in pogojih za opravljanje storitev v teh objektih.

(3) Program omrežja podrobno opredeljuje splošna pravila, roke, merila in postopke v zvezi z dodeljevanjem vlakovnih poti in ostalih infrastrukturnih zmogljivosti ter postopke zaračunavanja uporabnine za uporabo javne železniške infrastrukture. Poleg tega program omrežja natančno opredeljuje pravila, merila in postopke v zvezi z izvajanjem režima učinkovitosti v železniškem prometu in druge informacije iz Priloge IV Direktive 2012/34/EU. Upravljavec infrastrukture na podlagi petega odstavka 15.d člena ZZelP v programu omrežja opredeli železniške proge, kjer se lahko zmanjša uporabnina v skladu z zakonom zaradi uporabe železniških koridorjev iz Uredbe Komisije (EU) 2016/919 z dne 27. maja 2016 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemi vodenje-upravljanje in signalizacija železniškega sistema v Evropski uniji (UL L št. 158 z dne 15. 6. 2016, str. 1).

(4) Upravljavec v programu omrežja objavi tudi povečanje uporabnine na podlagi četrtega odstavka 16. člena ZIUUGDT.

(5) Upravljavec dokončno besedilo programa omrežja objavi najpozneje štiri mesece pred potekom roka za vložitev vlog za dodelitev vlakovnih poti za novo voznoredno obdobje v rednem postopku.

(6) Program omrežja upravljavec objavi na svoji spletni strani v slovenskem in angleškem jeziku. Program omrežja ali njegove posamezne elemente lahko objavi tudi v okviru institucij in združenj v okviru svojega mednarodnega sodelovanja.

(7) Upravljavec mora najmanj 15 dni pred uveljavitvijo sprememb programa omrežja obvestiti o tem prosilce, ki so jim bile dodeljene vlakovne poti. Če se spreminjajo bistveni elementi sistema zaračunavanja uporabnin, se te spremembe objavijo vsaj tri mesece pred začetkom naslednjega voznorednega obdobja (X – 15).

8. člen (elementi za izdelavo vlakovnih poti)

(1) Osnovne tehnične podatke o progah javne železniške infrastrukture upravljavec objavi in posodablja v registru infrastrukture. Za izdelavo, pravilnost in ažurnost podatkov v registru infrastrukture je odgovoren upravljavec.

(2) Upravljavec v rokih iz Priloge 1, ki je sestavni del te uredbe, določi vse predvidene spremembe tehničnih elementov na javni železniški infrastrukturi, ki vplivajo na izdelavo novega voznoreda omrežja, in sicer določi:

- kategorije prog z največjo dovoljeno obremenitvijo vozil na os in tekoči meter;
- dovoljene progovne hitrosti po odsekih (glede na različne bočne pospeške);
- omejene hitrosti (glede na različne bočne pospeške);

- vzdolžne profile prog;
- spremembe na objektih zgornjega in spodnjega ustroja;
- svetle profile tirov in prog;
- kodifikacijo prog;
- zmogljivosti stabilnih naprav električne vleke;
- opremo s signalnovarnostnimi in telekomunikacijskimi napravami ter ostalimi napravami za sporazumevanje;
- rekonstrukcije in spremembe infrastrukturnih elementov;
- predvidene proste intervale za potrebe vzdrževanja javne železniške infrastrukture;
- ostale podatke o opremljenosti prog ter pogoje, ki vplivajo na postajne intervale in intervale sleditve vlakov.

9. člen (roki v postopku dodeljevanja vlakovnih poti)

(1) Upravljavec in prosilci morajo v postopku dodeljevanja vlakovnih poti upoštevati Prilogo 1 te uredbe.

(2) Med pripravo osnutka novega voznega reda omrežja in novih voznih redov ter v okviru posvetovalnega postopka se upravljavec in prosilci posvetujejo z drugimi zainteresiranimi strankami in vsemi tistimi, ki želijo izraziti svoje mnenje o morebitnih vplivih voznega reda omrežja na njihovo možnost zagotavljanja železniških storitev.

(3) Če prevoznik pred začetkom izvajanja prevoznih storitev z upravljavcem ne sklene pogodbe iz tretjega odstavka 23. člena te uredbe, se mu prepove dostop do javne železniške infrastrukture.

(4) Upravljavec in prosilci morajo ob upoštevanju določb iz prejšnjega odstavka upoštevati roke in opraviti dejanja, ki jim jih nalaga spoštovanje pogodb, ki so jih sklenili z infrastrukturnimi upravljavci in dodeljevalnimi organi drugih držav ali združenji upravljavcev ali prevoznikov. Podrobnosti postopkov dodeljevanja vlakovnih poti upravljavec opredeli v programu omrežja.

10. člen (katalog vlakovnih poti)

(1) Upravljavec mora pred začetkom izdelave novega voznega reda omrežja izdelati katalog vlakovnih poti, iz katerega morajo biti razvidne proste vlakovne poti, ki so na razpolago prosilcem v postopku njihovega naročanja za novo voznoredno obdobje.

(2) Katalog vlakovnih poti se pripravi na podlagi sklenjenih okvirnih sporazumov med upravljavcem in prosilci ter vzpostavljenih začasnih mednarodnih vlakovnih poti. Katalog, ki ga upravljavec objavi na ustrezen način, prosilcem služi kot osnova za naročilo vlakovne poti.

(3) Po izdelavi voznega reda omrežja mora upravljavec proste vlakovne poti objaviti v katalogu razpoložljivih vlakovnih poti, ki so na razpolago prosilcem v postopku naročanja za določen namen v rednem, skrajšanem in izrednem postopku.

(4) Upravljavec zaradi hitrega odziva na vloge za dodelitev ad hoc vlakovnih poti preuči potrebe po rezervnih zmogljivostih, ki bodo na voljo v okviru voznega reda omrežja.

11. člen

(postopki naročanja vlakovnih poti)

(1) Vlakovna pot se izdelava po predhodnem naročilu vlakovne poti, skladno s to uredbo, razen v primerih iz petega odstavka 16. člena te uredbe.

(2) Postopki naročanja vlakovnih poti se delijo na:

1. postopke naročanja vlakovnih poti za novo voznoredno obdobje in njihovih sprememb:
 - redni postopek (sprejem vlog od $X - 12$ do $X - 8$),
 - zapozneli postopek (sprejem vlog od $X - 8$ do $X - 2$),
 - postopek naročanja novih vlakovnih poti in sprememb že dodeljenih vlakovnih poti v okviru medletnih sprememb voznega reda omrežja (od $X - 2$ do $X + 11$) (sprejem vlog do 30 dni pred uveljavitvijo sprememb);
2. postopke naročanja vlakovnih poti za določen namen (ad hoc), kjer upravljavec posameznemu vlaku dodeli vlakovno pot iz kataloga razpoložljivih vlakovnih poti ali prosto predhodno izdelano in dodeljeno vlakovno pot; podrobnosti o postopkih dodeljevanja vlakovnih poti za določen namen upravljavec opredeli v programu omrežja.

12. člen

(vloga za dodelitev – naročilo vlakovne poti)

(1) Postopek za dodelitev vlakovne poti se začne z vložitvijo vloge za dodelitev oziroma naročilo vlakovne poti, ki jo prosilec vloži pri upravljavcu.

(2) Vlogo za dodelitev mednarodne vlakovne poti prosilec vloži pri enem od pristojnih organov na poteku vlakovne poti, ki vlogo obravnava z ostalimi pristojnimi organi na poteku vlakovne poti v skladu z veljavnimi predpisi in mednarodnimi sporazumi. Vlakovne poti na železniških tovornih koridorjih – iz Uredbe (EU) št. 913/2010 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. septembra 2010 o evropskem železniškem omrežju za konkurenčen tovorni promet (UL L št. 276 z dne 20. 10. 2010, str. 22; v nadaljnjem besedilu: Uredba 913/2010/EU) – se dodelijo v skladu z navedeno uredbo in sklenjenimi okvirnimi sporazumi za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti na tovornem koridorju.

(3) Vlogo za dodelitev vlakovne poti vloži prosilec v predpisanih rokih prek spletne aplikacije upravljavca ali prek spletne aplikacije za naročanje mednarodnih vlakovnih poti. Spletne aplikacije za naročanje vlakovnih poti in njihovo uporabo upravljavec podrobneje opredeli v programu omrežja.

(4) Prosilec za izvajanje storitev v mednarodnem potniškem prometu mora vlogi za dodelitev vlakovne poti priložiti dokazilo, da je obvestil subjekte iz prvega odstavka 15.a člena ZZelP.

(5) Vloga za dodelitev vlakovne poti mora vsebovati vse elemente, ki so potrebni za izdelavo vlakovne poti. Potrebne elemente za naročilo vlakovne poti upravljavec objavi v programu omrežja.

(6) Naročilo informativne vlakovne poti mora vsebovati vse elemente, kot so predpisani pri naročilu za dodelitev, razen koledarja vožnje vlaka, za katerega se izdelava informativna vlakovna pot.

(7) Če prosilec upravljavcu posreduje nepopolno ali nerazumljivo vlogo za dodelitev vlakovne poti, upravljavec najkasneje v roku petih delovnih dni po prejemu vloge prosilca pozove, da v roku 14 dni vlogo ustrezno dopolni oziroma odpravi pomanjkljivosti, sicer se taka vloga v postopku dodeljevanja vlakovnih poti zavrže.

(8) O popolni vlogi za dodelitev vlakovne poti za določen namen mora upravljavec odločiti najpozneje v petih dneh.

(9) Vsi podatki iz vloge za dodelitev vlakovne poti se štejejo za poslovno skrivnost, zato jih upravljavec brez privolitve prosilca ne sme posredovati tretjim osebam ali uporabljati za kakšen drug namen.

(10) Upravljavec lahko v programu omrežja določi finančno jamstvo, ki mora biti ustrezno, pregledno in sorazmerno s predvidenim obsegom dejavnosti prosilca, pri čemer upošteva načelo enakopravne obravnave.

13. člen **(način izdelave vlakovnih poti)**

(1) Upravljavec pri izdelavi voznega reda omrežja – v skladu s programom omrežja v okviru možnosti – izpolni vse zahteve iz vloge za dodelitev vlakovne poti.

(2) Izdelava vlakovne poti pomeni določitev časovnih podatkov posamezne vlakovne poti, ki jo na osnovi podatkov iz prosilčeve vloge za dodelitev opravi upravljavec. Vlakovno pot izdelava tako, da se čim boljše izkoristi javna železniška infrastruktura in pri tem upošteva želje prosilcev. Rezultat izdelave vlakovne poti je trasa vlaka.

(3) Pri izdelavi vlakovne poti je treba upoštevati:

- zahteve iz 5. člena te uredbe,
- zahteve, ki jih določajo sklenjene okvirne pogodbe,
- omejitve, ki se nanašajo na infrastrukturne zmogljivosti,
- omejitve, ki se nanašajo na posebno infrastrukturo,
- omejitve, s katerimi se soočajo prosilci, vključno z ekonomskim učinkom na njihovo poslovanje.

14. člen **(načela in zaporedje pri izdelavi vlakovnih poti)**

(1) Pri izdelavi vlakovnih poti za novo voznoredno obdobje v rednem postopku je treba upoštevati naslednja načela in zaporedje:

1. načela:

- vlakovne poti se izdelajo za vsa naročila,
- vlakovne poti se izdelajo za vse prosilce brez razlikovanj,
- vlakovne poti se izdelajo tako, da se zagotovi učinkovito izvajanje železniških storitev in da se zagotovita vzdrževanje javne železniške infrastrukture ter izboljšanje zanesljivosti in kakovosti storitev;

2. zaporedje:

- vlakovne poti potniških vlakov, ki sodijo v okvir obvezne gospodarske javne službe prevoza potnikov v notranjem in čezmejnem regijskem železniškem prometu pred vsemi ostalimi,
- vlakovne poti ostalih potniških vlakov,
- vnaprej določene mednarodne vlakovne poti za tovorne vlake v skladu z Uredbo 913/2010/EU,
- vlakovne poti iz okvirne pogodbe se upoštevajo pred na novo naročenimi,
- vlakovne poti glede na čas naročila iz Priloge 1 te uredbe,
- vlakovne poti za mednarodni promet pred notranjim prometom,

- vlakovne poti, ki zagotavljajo večjo izkoriščenost javne železniške infrastrukture in večji obseg storitev pred vlakovnimi potmi, ki izkoriščajo javno železniško infrastrukturo v manjšem obsegu,
- vlakovne poti, ki na delu poti vozijo po enotirni progi.

(2) V primeru izdelave vlakovne poti za vožnjo intervencijskega vlaka ima ta prednost pred vsemi ostalimi – kadar se pošilja na odpravljanje posledic izrednega dogodka – zaradi vzpostavitve prevoznosti proge.

(3) V primeru določitve pomožnih vlakovnih poti za vožnjo vlakov po pomožni (obvozni) poti zaradi ovir v prometu upravljavec posameznemu vlaku določi prosto, že izdelano vlakovno pot iz nabora prostih vlakovnih poti.

(4) Upravljavec je dolžan na transparenten način zagotoviti arhiv baze naročenih, realiziranih, spremenjenih, odpovedanih in storniranih vlakovnih poti, ločeno po posameznih voznorednih obdobjih.

15. člen **(vrste izdelave vlakovnih poti)**

Vrste izdelave vlakovnih poti glede na različne vrste postopke naročanja vlakovnih poti so:

- redna izdelava vlakovne poti, ki se po uskladitvi trajno upošteva pri izdelavi novega voznega reda omrežja ali njegovih sprememb;
- zapoznena izdelava vlakovne poti, ki se po uskladitvi trajno upošteva pri izdelavi novega voznega reda omrežja ali njegovih sprememb;
- izdelava sprememb že dodeljenih vlakovnih poti v okviru medletnih sprememb voznega reda omrežja, ki se upoštevajo do konca veljavnega voznega reda omrežja;
- izdelava vlakovne poti za določen namen, ki se upošteva le kot začasna sprememba veljavnega voznega reda omrežja;
- izdelava pomožnih vlakovnih poti zaradi izrednih dogodkov in ovir v prometu, ki se določijo iz nabora prostih, že izdelanih vlakovnih poti z upoštevanjem trenutnega plana prometa vlakov in trenutnih razmer v prometu;
- izdelava informativnih vlakovnih poti, ki se izdelajo po zaključenem rednem postopku.

16. člen **(dejavniki, ki vplivajo na izdelavo vlakovnih poti)**

(1) Pri izdelavi vlakovnih poti je poleg načel in zaporedja konstrukcije treba upoštevati tudi infrastrukturne zmogljivosti javne železniške infrastrukture, in sicer:

- prepustno zmogljivost prog;
- predelovalno zmogljivost ranžirnih postaj in postaj, kjer je treba opraviti premik;
- postajne intervale in intervale sleditve vlakov;
- sprejemno-odpravne zmogljivosti postaj;
- zmogljivost elektronapajalnih postaj oziroma voznega omrežja;
- omejitve javne železniške infrastrukture.

(2) Pri izdelavi vlakovnih poti se v največji možni meri koristijo že vnaprej izdelane vlakovne poti iz kataloga vlakovnih poti.

(3) Pri izdelavi vlakovnih poti se lahko na isti vlakovni poti predvidi več vlakov, vendar se morajo koledarji vožnje teh vlakov med seboj izključevati. Po eni vlakovni poti se v istem dnevu lahko odpravi samo en predvideni vlak.

(4) Na prometnih mestih, postajališčih in nakladališčih, kjer se vozne poti vlakov sekajo ali ovirajo vstop in izstop potnikov, se morajo vlakovne poti s časi odhodov in prihodov vlakov ter uvozni in izvozni tiri določiti tako, da ni ogrožena varnost prometa in potnikov ter da prihajajočega vlaka ni treba ustaviti pred glavnim ali kritnim signalom.

(5) Za lokomotivske vlake in prazne motorne garniture, ki vozijo v vozliščih, vlakovnih poti ni treba izdelovati. Za te vlake se določijo le hitrost in vozni časi.

17. člen **(dodeljevanje vlakovnih poti za določen namen)**

Pri dodeljevanju vlakovnih poti za vlake za določen namen se upošteva načelo, da se vlakovna pot dodeli tistemu, ki prvi zaprosi zanj, s tem da se uporabi:

- informativna vlakovna pot, ki v tem času ni v uporabi in je izdelana z elementi, ki ustrezajo naročilu;
- prosta vlakovna pot iz kataloga razpoložljivih vlakovnih poti;
- elemente vzorčne vlakovne poti ali rednega vlaka, za katerega je vnaprej izdelan vozni red posameznega vlaka s tem, da se vlaku določi novi vozni red posameznega vlaka s koledarjem vožnje in številko izrednega vlaka;
- nova vlakovna pot, ki se izdelava po elementih iz vloge za dodelitev vlakovne poti.

18. člen **(postopek usklajevanja vlakovnih poti)**

(1) V postopku dodeljevanja vlakovnih poti se opravljajo usklajevanja na mednarodni in lokalni ravni med upravljavci, dodeljevalnimi organi in prosilci.

(2) V postopku priprave in izdelave vlakovnih poti poteka v času od X – 8 do X – 3 usklajevanje med prosilci in upravljavcem, v katerem poskušajo upravljavec in prosilci najti rešitev, kadar obstajajo nasprotujoče si prošnje za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti.

(3) Usklajeno vlakovno pot na predpisan način potrdijo pooblaščen predstavniki udeleženih strank v usklajevanju.

(4) Podrobnejši postopek usklajevanja v skladu s 46. členom Direktive 2012/34/EU upravljavec določi v programu omrežja.

19. člen **(dodeljevanje vlakovnih poti za potrebe upravljavca)**

(1) Dodeljevanje vlakovnih poti za izvajanje obvezne gospodarske javne službe vzdrževanja javne železniške infrastrukture se izvaja v skladu s to uredbo na enak način kot za ostale prosilce.

(2) Upravljavec si prizadeva upoštevati učinek rezerviranih infrastrukturnih zmogljivosti za načrtovano vzdrževanje omrežja na prosilce. Upravljavec v najkrajšem možnem času obvesti zainteresirane strani o nerazpoložljivosti infrastrukturnih zmogljivosti zaradi nenačrtovanega vzdrževanja, na njegovo zahtevo pa te informacije sporoči tudi regulatornemu organu.

(3) Za potrebe voženj intervencijskih vlakov lahko upravljavec zaradi vzpostavitve normalne prevoznosti javne železniške infrastrukture izjemoma uporabi pomožno vlakovno pot iz nabora prostih vlakovnih poti.

(4) V primeru motenj voženj vlaka zaradi tehnične napake ali izrednega dogodka upravljavec sprejme vse ukrepe za vzpostavitev normalnega stanja ter izdela načrt dela v izrednih razmerah. V primeru motnje, ki bi lahko vplivala na čezmejni promet, upravljavec pošlje vse ustrezne informacije upravljavcem v drugih državah članicah Evropske unije, če bi motnja lahko vplivala na njihova omrežja in promet, ter z njimi sodeluje za vzpostavitev normalnega čezmejnega prometa.

(5) V nujnih primerih je mogoče odpovedati vse vlakovne poti brez opozorila za toliko časa, kolikor je potrebno za popravilo sistema. Upravljavec lahko od prevoznikov zahteva, da muodobrijo sredstva, ki so po njegovem mnenju najprimernejša za čim hitrejšo vzpostavitev normalnega stanja.

20. člen **(izdelava informativnih vlakovnih poti)**

(1) Prosilec lahko v postopkih naročanja vlakovnih poti naroči tudi izdelavo informativne vlakovne poti.

(2) Naročilo informativne vlakovne poti prosilec posreduje upravljavcu na način, kot je predpisan za naročilo vlakovne poti v skladu s to uredbo.

(3) Na podlagi preostale razpoložljivosti javne železniške infrastrukture in naročene informativne vlakovne poti upravljavec izdela ponudbo, ki jo posreduje naročniku in je kot informativna vlakovna pot v zbirki podatkov voznega reda omrežja posebej označena.

(4) Za usklajevanje informativne vlakovne poti veljajo enaka pravila kot za usklajevanje ostalih vlakovnih poti.

(5) Informativne vlakovne poti niso dodeljene posameznemu prosilcu in se kot take v dokumentih operativnega voznega reda upravljavca ne upoštevajo.

(6) Prosilec lahko posamezno informativno vlakovno pot rezervira za določene dneve, kar mora posebej navesti ob naročilu take vlakovne poti. Za rezervacijo take vlakovne poti se zaračuna 10 odstotkov predvidene uporabnine. Upravljavec podrobneje opredeli postopke v zvezi z rezervacijo informativnih vlakovnih poti v programu omrežja.

(7) Če prosilec želi dodelitev informativne vlakovne poti, mora to vlakovno pot naročiti v skladu z 11. in 12. členom te uredbe.

(8) Pravico do naročila in dodelitve informativne vlakovne poti za potrebe vlakovnih poti za določen namen (ad hoc) imajo vsi prosilci v skladu s 17. členom te uredbe. Za večkratno oziroma daljšo uporabo take vlakovne poti pa mora prosilec pridobiti soglasje prosilca, ki je naročil določeno informativno vlakovno pot. Prav tako mora pridobiti soglasje prosilca za uporabo informativne vlakovne poti, ki jo je ta prosilec rezerviral v skladu s šestim odstavkom tega člena.

21. člen **(rezervacija izdelanih in usklajenih vlakovnih poti)**

(1) Vlakovna pot, ki je bila izdelana in usklajena na podlagi naročila, je od prejema pisne potrditve s strani prosilca rezervirana za naslednja obdobja:

- naročilo za novo voznoredno obdobje, izvedeno po rednem postopku do X – 8, je rezervirano do dodelitve vlakovne poti (najkasneje do X – 2);

- naročilo za novo vozno redno obdobje, izvedeno po zapoznelem postopku, je rezervirano do dodelitve vlakovne poti (najkasneje do $X - 2$),
- naročilo vlakovne poti za določen namen (ad hoc) je rezervirano od dneva potrditve usklajene izdelave do dodelitve vlakovne poti oziroma maksimalno 15 dni.

(2) Potrditev odločitve o dodelitvi vlakovne poti s strani prosilca v spletni aplikaciji za naročanje vlakovnih poti pomeni njegovo soglasje, da je izdelana vlakovna pot skladna z naročilom, da so podatki točni in pravilni ter da jo je on oziroma njegov prevoznik sposoben izvajati v skladu z veljavnimi predpisi.

22. člen **(osnutek voznega reda omrežja)**

(1) Po končanem postopku usklajevanja za novo vozno redno obdobje, najpozneje štiri mesece pred uveljavitvijo novega voznega reda omrežja ($X - 4$), upravljavec izdela osnutek novega voznega reda omrežja.

(2) Osnutek novega voznega reda omrežja zajema naročene vlakovne poti v rednem postopku in proste vlakovne poti. V osnutku niso zajete vlakovne poti lokomotivskih vlakov in praznih motornih garnitur, ki vozijo v vozliščih.

(3) Upravljavec najpozneje štiri mesece pred začetkom novega voznorednega obdobja pošlje osnutke izdelanih vlakovnih poti prosilcem in drugim zainteresiranim strankam z interesom vplivanja na vozni red.

(4) Prosilci in druge zainteresirane stranke imajo možnost izraziti svoje pripombe in mnenje o morebitnih vplivih voznega reda omrežja na njihovo možnost zagotavljanja predvidenih železniških storitev v obdobju njene veljavnosti.

(5) Prosilci in druge zainteresirane stranke morajo upravljavcu sporočiti morebitne pripombe na osnutek novega voznega reda omrežja v roku enega meseca (do $X - 3$).

(6) Upravljavec v predvidenem roku zbere morebitne pripombe na osnutek novega voznega reda omrežja in poskuša uskladiti morebitne nasprotujoče si zahteve.

23. člen **(dodelitev vlakovnih poti)**

(1) Na podlagi naročila vlakovnih poti ter izdelanih in usklajenih vlakovnih poti za obdobje veljavnosti voznega reda omrežja upravljavec prosilcu dodeli vlakovno pot v skladu s 15. členom ZZelP in to uredbo.

(2) Odločitev o dodelitvi vlakovne poti se prosilcu šteje za vročeno, ko je vnesena v spletno aplikacijo.

(3) Upravljavec in prosilec, ki so mu bile dodeljene vlakovne poti, pred začetkom izvajanja prevoznih storitev skleneta pogodbo, s katero med drugim natančneje uredita medsebojna razmerja v zvezi z zaračunavanjem in plačevanjem uporabnine, načinom poračunavanja morebitne varščine za zaračunano uporabnino ter druge pogoje glede morebitne varščine in načina zaračunavanja nadomestil za zamude in nepravočasne odpovedi vlakovnih poti v skladu z režimom učinkovitosti. Do sklenitve pogodbe prevoznik nima pravice dostopa do javne železniške infrastrukture.

(4) Prosilec, ki ni prevoznik, mora imenovati prevoznika, ki bo zanj opravljal prevozno storitev. Imenovani prevoznik mora imeti veljavno varnostno spričevalo za odsek proge, za katerega je prosilcu dodeljena vlakovna pot. Prosilec mora imenovati prevoznika najkasneje 30 dni pred operativnim izvajanjem prevozne storitve, to je 30 dni pred načrtovanim dnem vožnje vlaka na dodeljeni vlakovni poti.

24. člen **(sprejem in objava voznega reda omrežja)**

(1) Po končanem postopku dodelitve vlakovnih poti za novo voznoredno obdobje upravljavec dva meseca pred začetkom novega voznorednega obdobja sprejme in objavi novi vozni red omrežja, ki vsebuje podatke o vseh dodeljenih vlakovnih poteh v rednem in zapoznelem postopku ter podatke o izdelanih informativnih, vzorčnih in prostih vlakovnih poteh.

(2) Upravljavec posreduje podatke o dodeljenih vlakovnih poteh iz voznega reda omrežja posameznim prosilcem kot podlago za izdelavo in objavo njihovih voznih redov ter dokumentov operativnega voznega reda.

25. člen **(pritožba na odločitev o dodelitvi vlakovne poti in sistem hitrega reševanja sporov)**

(1) Zoper odločitev upravljavca lahko prosilec vloži pritožbo na regulatorni organ. Pritožba zoper odločitev upravljavca ne zadrži izvršitve.

(2) Pri dodeljevanju vlakovnih poti je poleg pritožbe na regulatorni organ iz prejšnjega odstavka zagotovljen še postopek za hitro reševanje sporov, ki ga vodi upravljavec in mora biti opredeljen v programu omrežja. Odločitev v tem postopku mora biti sprejeta v desetih delovnih dneh.

26. člen **(spremembe, odpovedi in storniranje dodeljenih vlakovnih poti)**

(1) Če v času veljavnosti voznega reda omrežja nastopijo potrebe po spremembah in dopolnitvah voznih redov ali zmogljivosti javne železniške infrastrukture, se vozni red omrežja spremeni ali dopolni.

(2) Sprememba vlakovne poti pomeni s strani prosilca zahtevano spremembo osnovnih podatkov o obstoječi vlakovni poti, ki privede do odstopanja od voznoredno veljavne, že izdelane vlakovne poti. V primeru spremembe vlakovne poti se obstoječa vlakovna pot stornira in naroči nova.

(3) Do sprememb in dopolnitev voznega reda omrežja v času njegove veljavnosti lahko pride tudi na podlagi naročil prosilcev po novih vlakovnih poteh oziroma storniranju ali odpovedi že dodeljenih vlakovnih poti. Stornirane vlakovne poti upravljavec objavi kot proste vlakovne poti v katalogu razpoložljivih vlakovnih poti.

(4) Vsako spremembo, dopolnitev, odpoved ali storniranje vlakovne poti prosilec naroči na enak način, in sicer tako, kot je s to uredbo predpisano za novo naročilo vlakovne poti. Enako velja tudi za naročila novih vlakovnih poti med veljavnim voznorednim obdobjem.

(5) Spremembe, dopolnitve ali storniranja vlakovnih poti, ki vplivajo na promet vlakov na progah tujih upravljavcev, se opravijo po predhodnem usklajevanju med

upravljavcem in prosilcem ter tujimi upravljavci. V notranjem prometu se usklajevanja lahko izvedejo brez ostalih prosilcev in tujih upravljavcev, če te spremembe, dopolnitve ali storniranja vlakovnih poti ne vplivajo na njihov vozni red.

(6) Način in postopek izdelave sprememb in dopolnitev voznega reda omrežja morata potekati po enakem postopku, kot sta predvidena za izdelavo novega voznega reda omrežja.

(7) Spremembe, dopolnitve, odpovedi in storniranja vlakovnih poti v voznem redu omrežja se morajo upoštevati tudi v operativnem voznem redu.

(8) Spremembe voznega reda omrežja se opravijo v vnaprej določenih terminih, ki se objavijo v programu omrežja.

III. ZMOGLJIVOST INFRASTRUKTURE

27. člen (preobremenjena infrastruktura)

(1) Če po opravljenem usklajevanju ni mogoče zadostiti vsem vlogam za dodelitev vlakovnih poti oziroma ni mogoče zadostiti potrebam po infrastrukturnih zmogljivostih, mora upravljavec takšen odsek javne železniške infrastrukture takoj razglasiti za preobremenjeno infrastrukturo. Enako velja tudi za odseke javne železniške infrastrukture, za katere zmogljivosti je očitno, da v bližnji prihodnosti ne bodo zadoščale.

(2) Če je odsek ali del javne železniške infrastrukture razglašen za preobremenjeno infrastrukturo, upravljavec zanjo izvede analizo zmogljivosti iz 28. člena te uredbe, razen v primeru, da se že izvaja načrt razširitve zmogljivosti iz 29. člena te uredbe.

(3) Če uporabnina za javno železniško infrastrukturo ne omogoča razširitve zmogljivosti odseka ali dela infrastrukture, ki je razglašen za preobremenjeno infrastrukturo, lahko upravljavec pri dodeljevanju vlakovnih poti v skladu s prvim odstavkom 14. člena te uredbe uporabi kot dodatne kriterije tudi:

- pomembnost prevozne storitve za širšo skupnost glede na drugo storitev, ki bi bila zaradi tega neizvedljiva, ob upoštevanju posledic dodelitve oziroma nedodelitve vlakovne poti;
- pomembnost prevozne storitve prevoza blaga glede na izvajanje mednarodnih železniških storitev prevoza blaga.

(4) Če na preobremenjeni infrastrukturi tudi po izvedenem postopku izdelave in usklajevanja ni mogoče dodeliti vseh vlakovnih poti, ker prosilci, ki jih zahtevajo, na podlagi kriterijev in njihovega vrednotenja dosegajo izenačeno pravico do dodelitve, jih mora upravljavec pozvati, da ponudijo za posamezni progovni odsek čim višjo uporabnino. O tem je upravljavec dolžan obvestiti regulatorni organ. Pogajanja se izvajajo pod nadzorom regulatornega organa, na podlagi katerih upravljavec dodeli vlakovno pot tistemu prosilcu, ki je ponudil najvišjo uporabnino.

(5) Podrobni postopki in merila, ki so s to uredbo določeni glede določitve preobremenjene infrastrukture, se objavijo v programu omrežja.

28. člen (analiza zmogljivosti)

(1) Namen analize zmogljivosti je določiti omejitve infrastrukturnih zmogljivosti, ki preprečujejo, da se vlogam za dodelitev zmogljivosti ugotovi, in predlagati, na kakšen način se lahko ugotovi dodatnim vlogam. Z analizo se ugotovijo vzroki preobremenjenosti infrastrukture ter možni kratkoročni in dolgoročni ukrepi za zmanjšanje preobremenjenosti.

(2) Predmet analize so infrastruktura, tehnološki postopki, vrste prevoznih storitev in učinek vseh teh dejavnikov na infrastrukturno zmogljivost. Ukrepi, ki jih je treba upoštevati, zajemajo zlasti preusmeritev prevoznih storitev, časovne spremembe prevoznih storitev, spremembe hitrosti in posodobitev infrastrukture.

(3) Upravljavec izdela analizo zmogljivosti najkasneje v šestih mesecih po ugotovitvi, da je zmogljivost javne železniške infrastrukture preobremenjena.

29. člen **(načrt razširitve zmogljivosti)**

(1) Upravljavec mora v šestih mesecih po končani analizi zmogljivosti izdelati načrt razširitve zmogljivosti. Pri pripravi načrta se posvetuje s prosilci in drugimi zainteresiranimi strankami ter se uskladi z ministrstvom. Z načrtom se ugotovijo:

- vzroki za preobremenjenost infrastrukturnih zmogljivosti;
- verjeten prihodnji razvoj prometa;
- ovire za razvoj javne železniške infrastrukture;
- možnosti in stroški razširitve zmogljivosti, vključno z možnimi spremembami uporabnine.

(2) Na podlagi analize stroškov in koristi možnih ukrepov mora načrt določati tudi ukrepe, ki se sprejmejo za razširitev infrastrukturnih zmogljivosti, s časovnim načrtom za njihovo izvajanje.

(3) Načrt razširitve infrastrukturnih zmogljivosti upravljavec posreduje ministrstvu, ki izvede potrebne ukrepe za njegovo realizacijo.

30. člen **(posebna infrastruktura)**

Posebna infrastruktura, določena v petem odstavku 15.b člena ZZelP, se določi v programu omrežja.

IV. UČINKOVITO IZVAJANJE VOZNEGA REDA OMREŽJA

31. člen **(zagotavljanje učinkovitega izvajanja voznega reda omrežja)**

(1) Upravljavec za učinkovito izvajanje voznega reda omrežja preverja:

- uporabo in izkoriščenost dodeljenih vlakovnih poti;
- izvajanje postopkov za vzpostavitev normalne prevoznosti javne železniške infrastrukture;
- izkoriščenost dodeljenih vlakovnih poti v primeru voženj vlakov po pomožni poti;
- upoštevanje prioritet pri uravnavanju voženj zamujenih vlakov;
- izvajanje režima učinkovitosti.

(2) Ugotovitve tega preverjanja upravljavec upošteva pri določanju prednosti v postopku dodeljevanja vlakovnih poti na osnovi pogojev, določenih v programu omrežja.

(3) Upravljavec zaračuna nadomestilo za dodeljene vlakovne poti, ki jih prosilec ni uporabil oziroma jih ni odpovedal v predpisanem roku. Merila za ugotavljanje neuporabe dodeljenih vlakovnih poti, način izračuna in višino nadomestil upravljavec objavi v programu omrežja. Regulatorni organ preverja merila za ugotavljanje neuporabe dodeljenih vlakovnih poti.

32. člen **(uporaba in izkoriščenost vlakovnih poti)**

(1) Upravljavec lahko prosilcu odvzame vlakovno pot, če jo je prosilec v neprekinjenem obdobju najmanj enega meseca izkoristil manj kot 30 odstotkov od odobrene možnosti uporabe.

(2) Upravljavec prosilcu odvzame vlakovno pot, če je prosilec dodeljeno vlakovno pot na preobremenjeni javni železniški infrastrukturi izkoristil v obdobju najmanj enega meseca manj kot 75 odstotkov od odobrene možnosti uporabe.

(3) Prvi in drugi odstavek tega člena se uporabljata, kadar prosilec ne more dokazati, da je zmanjšanje uporabe vlakovne poti posledica neekonomskih razlogov, na katere nima vpliva.

V. UPORABNINA

33. člen **(metodologija določanja uporabnine)**

(1) Na podlagi ZZelP in Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2015/909 z dne 12. junija 2015 o načinih izračunavanja stroškov, ki nastanejo neposredno pri izvajanju storitve železniškega prometa (UL L št. 148 z dne 13. 6. 2015, str. 17; v nadaljnjem besedilu: Uredba 2015/909/EU), ter te uredbe upravljavec določi metodologijo zaračunavanja uporabnine ob upoštevanju strokovnih ugotovitev s področja učinkovite rabe javne železniške infrastrukture. Uporabnina je namenjena kritju stroškov opravljanja dejavnosti upravljavca.

(2) Upravljavcu se ob izboljšanju varnosti, vzdrževanja in izboljšanja kakovosti infrastrukturnih storitev priznavajo spodbude za zniževanje stroškov zagotavljanja javne železniške infrastrukture in višine uporabnine. V ta namen se z najmanj petletno pogodbo med pristojnim organom in upravljavcem predvidi delež, ki lahko ostane upravljavcu kot spodbuda.

(3) Metodologija določanja uporabnine in njena višina se objavita v programu omrežja po predhodni odobritvi ministrstva. Metodologija se mora občasno posodabljati z upoštevanjem najboljših mednarodnih praks.

(4) Metodologija določanja uporabnine mora vsebovati tudi podatke o sistemu zaračunavanja uporabnine in informacije o cenah storitev iz 36. in 37. člena te uredbe. Metodologija vsebuje informacije o veljavnem sistemu zaračunavanja uporabnine in informacije o predvidenih spremembah uporabnine za naslednjih pet let, če so ti podatki na voljo, ter podatke o povečanju uporabnine iz četrtega odstavka 16. člena ZIUDGT. Metodologija vsebuje tudi način porazdelitve stroškov med različne kategorije storitev upravljavca, ponujene prevoznikom.

34. člen

(določanje uporabnine)

(1) Pri določanju višine uporabnine mora upravljavec upoštevati 15.d člen ZZelP in Uredbo 2015/909/EU. Poleg tega mora upoštevati gospodarnost razpolaganja z javno železniško infrastrukturo. Način in postopek vrednotenja kriterijev sta podrobno opredeljena v programu omrežja.

(2) Pri vrednotenju kriterijev mora upravljavec upoštevati stroške, ki jih povzročajo obratovanje določene vrste konkretnega vlaka in so vezani na minimalni paket storitev iz 36. člena te uredbe in na dostop po tirih do objektov za izvajanje železniških storitev ter se izkazujejo zlasti pri stroških vzdrževanja tirov, naprav za vožnjo vlakov in stroških upravljanja železniškega prometa.

(3) Upravljavec mora zagotoviti, da je višina uporabnine objektivno enaka in nediskriminatorna za vse prosilce, ki opravljajo enakovredne storitve na javni železniški infrastrukturi.

(4) Razen v primerih, ki jih določa ta uredba, mora upravljavec zagotoviti, da se na celotnem omrežju uporablja enaka metodologija zaračunavanja uporabnine.

(5) Prosilec lahko od upravljavca zahteva podatke o metodologiji in konkretnih izračunih višine uporabnine, če mu ne zadostujejo podatki, ki jih vsebuje program omrežja.

(6) Upravljavec lahko za dostop na preobremenjeno javno železniško infrastrukturo določi višjo uporabnino. Povišanje uporabnine kot tudi merila za določanje primerov, v katerih se uporablja višja uporabnina, morajo biti določena v metodologiji določitve višine uporabnine iz prejšnjega člena. Razlika med uporabninama je namenjena za odpravo omejene zmogljivosti infrastrukture, na katero se njen obračun nanaša. Povišana uporabnina se lahko zaračunava, če je upravljavec to predvidel v programu omrežja oziroma je predložil ukrepe za odpravo preobremenjene javne železniške infrastrukture in te ukrepe dejansko izvaja.

(7) Upravljavec preneha z zaračunavanjem povišane uporabnine, če v roku iz 29. člena te uredbe ni pripravil načrta razširitve zmogljivosti oziroma pri uresničevanju tega načrta ne dosega napredka. To ne velja v primeru, ko regulatorni organ odobri še nadaljnje zaračunavanje povišane uporabnine, ker načrta razširitve zmogljivosti ni mogoče uresničiti zaradi razlogov, na katere upravljavec nima vpliva oziroma razpoložljive možnosti niso ekonomsko ali finančno izvedljive.

(8) Uporabnina lahko vključuje stroške vplivov na okolje v primeru, ko se ti stroški zaračunavajo v skladu s pravom Evropske unije za cestni tovorni promet. Za diferenciacijo uporabnine na osnovi hrupa se upošteva Izvedbena uredba komisije (EU) 2015/429 z dne 13. marca 2015 o določitvi načinov, ki jih je treba upoštevati pri zaračunavanju stroškov učinkov hrupa (UL L št. 70 z dne 14. 3. 2015, str. 36).

(9) Del uporabnine, ki je določen s šestim in sedmim odstavkom tega člena ter s 35. členom te uredbe, mora biti določen na podlagi metodologije, ki je objavljena v programu omrežja in o kateri se upravljavec posvetuje z zainteresiranimi strankami in ministrstvom.

(10) V izogib nesorazmernim nihanjem višine uporabnine se lahko za višino uporabnine določi srednja vrednost za primeren obseg železniških storitev in obdobj.

(11) Upravljavec je dolžan sodelovati z upravljavci železniške infrastrukture v sosednjih državah ali v združenjih upravljavcev pri usklajevanju zaračunavanja uporabnine

za namen učinkovite rabe javne železniške infrastrukture pri izvajanju storitev mednarodnega železniškega prometa.

35. člen **(izjeme od načel vrednotenja kriterijev)**

(1) Kadar to dopuščajo tržne razmere, lahko Vlada Republike Slovenije upravljavcu naloži povišanje uporabnine, ki je določena v prvem, drugem, tretjem in četrtem odstavku prejšnjega člena. Višina tako določene uporabnine ne sme izključiti uporabe infrastrukture s strani tistih tržnih delov, ki lahko plačajo vsaj stroške, nastale neposredno zaradi izvajanja storitev železniškega prometa, in stopnjo donosnosti, ki jo trg lahko prenese.

(2) Izredno povišanje uporabnine mora temeljiti na načelih učinkovitosti, preglednosti in nerazlikovanja, ki zagotavljajo optimalno konkurenčnost zlasti v mednarodnem tovornem železniškem prevozu. Takšen način zaračunavanja uporabnine ne sme izničiti učinkov povečanja storilnosti, ki jo dosegajo prevozniki.

(3) Upravljavec lahko uvede dodatno razlikovanje med tržnimi deli glede na prepeljano blago ali potnike. Opredelijo se tudi tržni deli, v katerih prevozniki trenutno ne obratujejo, vendar bi v času veljavnosti sistema zaračunavanja uporabnin v njih lahko opravljali storitve. Upravljavec za te tržne dele ne vključi pribitkov v sistemu zaračunavanja uporabnin. Seznam tržnih delov se objavi v programu omrežja in se pregleda vsakih pet let. Regulatorni organ je pristojen za preverjanje objavljenega seznama tržnih delov v programu omrežja.

(4) Spremembe sistema zaračunavanja uporabnine, sprejete na podlagi prvega odstavka tega člena, morajo biti javno objavljene kot dodatek k metodologiji določanja višine uporabnine iz 33. člena te uredbe v programu omrežja v roku iz šestega odstavka 7. člena te uredbe.

36. člen **(minimalni paket storitev)**

Upravljavec zagotavlja minimalni paket storitev dostopa do javne železniške infrastrukture, do katerega so upravičeni vsi prevozniki in vključuje storitve, določene v tretjem odstavku 15.d člena ZZelP.

37. člen **(dostop do objektov za izvajanje železniških storitev)**

(1) Upravljavci objektov za izvajanje železniških storitev vsem prevoznikom na nediskriminatorski način zagotovijo dostop do objektov za izvajanje železniških storitev, vključno z dostopom po tirih, in storitev, ki se zagotavljajo v teh objektih, ki so določeni v četrtem odstavku 15.d člena ZZelP, in sicer:

- potniške postaje, njihova poslopja in druge naprave, vključno s prikazovalniki potovalnih informacij in primernimi prostori za izdajo vozovnic;
- tovorni terminali;
- ranžirne postaje in naprave za sestavo vlakov, vključno z napravami za ranžiranje;
- odstavni tiri;
- naprave za vzdrževanje, z izjemo večjih vzdrževalnih naprav, namenjenih za take vrste voznega parka, ki potrebujejo posebne naprave;
- druge tehnične naprave, vključno z napravami za čiščenje in pranje;

- naprave v morskih pristaniščih, povezane z železniškimi dejavnostmi;
- naprave za podporo;
- naprave za oskrbo z gorivom in oskrbo z gorivom, za katere se uporabnina na računih prikazuje ločeno.

(2) Na prošnje prevoznikov za dostop do objekta za izvajanje železniških storitev in zagotavljanje storitev v objektih iz prejšnjega odstavka upravljavec odgovori v roku, ki ga določi regulatorni organ.

(3) Upravljavec objektov za izvajanje železniških storitev lahko prošnje prevoznikov za dostop do objektov in storitev iz tega člena zavrne le, če obstajajo druge gospodarsko smiselne nadomestne možnosti, ki prevoznikom omogočajo, da zadevno storitev izvajajo na isti ali na drugih progah pod gospodarsko sprejemljivimi pogoji. Upravljavec objektov zaradi tega ni zavezan investirati v vire ali zmogljivosti, da bi ugodil vsem prošnjam prevoznikov v železniškem prometu. Kadar se prošnje prevoznikov zavrnejo, upravljavec objekta za opravljanje železniških storitev vsakršno odločitev o zavrnitvi utemelji v pisni obliki in navede izvedljive možnosti v drugih objektih.

(4) Če se objekt za izvajanje železniških storitev iz tega člena ni uporabljal najmanj dve leti zapored in je prevoznik upravljavca tega objekta obvestil o svojem interesu za dostop do tega objekta, njegov lastnik objavi, da je njegovo obratovanje na voljo za zakup ali najem v funkciji objekta za izvajanje železniških storitev, in sicer v celoti ali deloma, razen če upravljavec tega objekta izkaže, da ga zaradi postopka prestrukturiranja, ki je v teku, ne more uporabljati noben prevoznik.

(5) Prevoznik si storitve iz tega člena zagotovi s posebno pogodbo, ki jo sklene z upravljavcem objekta za izvajanje železniških storitev. V pogodbi morata biti navedena cena in obseg storitev. Višina plačila za dostop do infrastrukture, ki povezuje objekte za izvajanje železniških storitev, je enaka stroškom, ki nastanejo neposredno pri izvajanju storitev železniškega prometa, skupaj z razumnim dobičkom. Cene za dostop po tirih do objektov za izvajanje železniških storitev in storitev, ki se zagotavljajo v teh objektih, objavi upravljavec v programu omrežja.

(6) Upravljavci objektov za izvajanje železniških storitev iz prvega odstavka tega člena, prvega odstavka 38. člena in prvega odstavka 39. člena te uredbe morajo upravljavcu zagotoviti informacije o višini plačila za opravljanje posameznih storitev. Upravljavec informacije o višini plačila vključi v program omrežja ali navede spletno mesto, kjer so take informacije na voljo brezplačno v elektronski obliki.

(7) Upravljavec objektov za izvajanje železniških storitev je organiziran skladno s 15.i členom ZZelP.

38. člen (dodatne storitve)

- (1) Dodatne storitve lahko zajemajo:
1. električno energijo za vleko, za katero se izda ločen račun, ki mora vsebovati informacijo o ceni električne energije;
 2. predogrevanje potniških vlakov;
 3. posebne pogodbe za:
 - nadzor prevoza nevarnega blaga;
 - pomoč pri vožnji posebnih vlakov.

(2) Upravljavec objektov za izvajanje železniških storitev zgoraj navedene storitve zagotovi prevoznikom, ki imajo dodeljene vlakovne poti, in sicer pod tržnimi pogoji s pogodbo na nediskriminatoren način.

39. člen (pomožne storitve)

(1) Prevozniki, ki jim je bila dodeljena vlakovna pot, lahko upravljavca ali druge upravljavce objektov za izvajanje železniških storitev zaprosijo za dodatne pomožne storitve, kot so:

1. dostop do telekomunikacijskih omrežij;
2. zagotavljanje dodatnih informacij;
3. tehnična inšpekcija železniških vozil;
4. izdaja vozovnic na potniških postajah;
5. večja vzdrževalna dela, ki se opravljajo v objektih, namenjenih takim vrstam voznega parka, ki potrebujejo posebne naprave.

(2) Upravljavec storitev iz prejšnjega odstavka ni dolžan zagotoviti. Kadar upravljavec ponudi katero od teh storitev objekta iz tega odstavka, jo na nediskriminatoren način zagotovi vsem prevoznikom, ki zanjo zaprosijo.

(3) Kadar storitve iz prvega odstavka tega člena in prvega odstavka prejšnjega člena ponuja en sam ponudnik, višina plačila za take storitve ne sme presegati stroškov, ki nastanejo pri njihovem opravljanju, skupaj z razumnim dobičkom.

40. člen (način plačevanja uporabnine)

(1) Prosilec plačuje ceno za minimalni paket storitev dostopa do javne železniške infrastrukture iz 36. člena te uredbe, in sicer na račun upravljavca.

(2) Upravljavec izda račune za uporabnino, ki vsebujejo predpisano stopnjo DDV, najkasneje do 20. (dvajsetega) dne v mesecu za pretekli mesec. K računu mora biti priložen seznam vseh realiziranih, rezerviranih in nepravčasno odpovedanih ter neodpovedanih dodeljenih vlakovnih poti.

(3) Prosilec je dolžan plačati uporabnino v skladu s pogodbo iz tretjega odstavka 23. člena te uredbe. V primeru, da prosilec ne plača uporabnine v predpisanem roku, mu upravljavec ob upoštevanju morebitne varščine pošlje opomin in mu zaračuna zakonite zamudne obresti. V primeru, da prosilec tudi po opominu ne plača uporabnine, lahko upravljavec začne s postopkom izvršbe. Če prosilec ne poravnava dveh zaporednih računov, lahko upravljavec prosilcu odvzame dodeljene vlakovne poti.

(4) Ta člen se smiselno uporablja tudi za plačevanje povečane uporabnine iz devetega odstavka 34. člena te uredbe. Upravljavec mora znesek povečane uporabnine na računu prikazati ločeno od zneska uporabnine, družbi 2TDK pa ga mora kot njen prihodek nakazati v skladu s pogodbo, sklenjeno na podlagi tretjega odstavka 33. člena ZIUDGT.

41. člen (popusti in oprostitve plačila uporabnine)

(1) Popusti pri zaračunavanju uporabnine so omejeni na dejanski prihranek upravnih stroškov upravljavca. Pri določanju višine popusta se ne upoštevajo prihranki stroškov, ki so že zajeti v uporabnini.

(2) Ne glede na prejšnji odstavek upravljavec lahko za določene prometne tokove uvede način zaračunavanja uporabnine, ki je dostopen vsem uporabnikom javne železniške infrastrukture, in priznava časovno omejene popuste za spodbujanje razvoja novih železniških storitev ali popuste za spodbujanje uporabe premalo izkoriščenih prog.

(3) Popusti se lahko nanašajo le na uporabnine, ki se zaračunajo za določen odsek javne železniške infrastrukture.

(4) Podobni programi popustov se uporabljajo za podobne storitve.

(5) Sistem določanja popustov mora biti določen v metodologiji zaračunavanja uporabnine iz 33. člena te uredbe.

(6) Vlada Republike Slovenije lahko odloči, da prevoznike, ki opravljajo obvezno gospodarsko javno službo prevoza potnikov v notranjem in čezmejnem regijskem železniškem prometu, ter upravljavca za posamezno voznoredno obdobje oprosti plačila uporabnine v delu, ki se nanaša na opravljanje obvezne gospodarske javne službe.

42. člen (varščina)

(1) Kot pogoj za dostop na javno železniško infrastrukturo lahko upravljavec posameznim prosilcem določi varščino, ki je namenjena zavarovanju plačil iz naslova uporabnine in pomeni finančno zavarovanje. Zahteva za varščino mora biti ustrezna, pregledna in nediskriminatorna.

(2) Način poračunavanja varščine z zaračunano uporabnino in druge pogoje, ki se nanašajo na varščino, opredelita upravljavec in prosilec v pogodbi iz tretjega odstavka 23. člena te uredbe.

(3) Upravljavec v programu omrežja podrobneje opredeli varščino, lahko pa predvidi tudi drugačen način in pogoje zavarovanja plačil iz naslova uporabnine.

43. člen (režim učinkovitosti)

(1) Z režimom učinkovitosti se vzpodbuja zmanjševanje motenj v železniškem prometu in izboljšuje kakovost železniških storitev. Upravljavec in prevozniki zagotovijo osebe za posredovanje, spremljanje, vrednotenje in dokončno potrjevanje podatkov, potrebnih za izvajanje režima učinkovitosti.

(2) Prevoznikom zaradi motenj v železniškem prometu, ki nastanejo zaradi nepravočasne najave izvajanja obsežnejših investicij na železniški infrastrukturi, pripada denarno nadomestilo za nastale stroške. Obračun se izvaja na osnovi metodologije, ki jo sprejme upravljavec ob predhodnem soglasju Direkcije Republike Slovenije za infrastrukturo, v kateri se opredelijo roki najave izvajanja investicij. Metodologija iz prejšnjega stavka je del režima učinkovitosti, ki jo upravljavec objavi v Programu omrežja. Investitor izplača priznано povračilo stroškov prevoznikom upravljavcu, na podlagi izstavljenega zahtevka za posamezno investicijo. Upravljavec izplača denarno nadomestilo za priznane stroške prevoznikom v imenu in za račun investitorja.

(3) Osnovni element režima učinkovitosti je točnost vlaka glede na njegovo dodeljeno vlakovno pot, izražena z zamudo. Točnost vlakov se ugotavlja na dogovorjenih merilnih mestih vožnje, to so prometne točke (postaje izmenjave prometa vlakov, izhodne, medpotne in končne postaje), ki so določene kot točke vožnje vlaka.

(4) Vzroki za nastanek zamude se delijo na primarne, sekundarne in zunanje. Za primarne zamude v železniškem prometu je odgovoren upravljavec ali prevoznik, lahko pa se odgovornost za posamezno zamudo porazdeli med oba. Za vsako nastalo zamudo zaradi primarnih vzrokov, ki je nastala na železniškem omrežju, upravljavec povzročitelju zaračuna ustrezno denarno nadomestilo. Za zamude, ki so posledica sekundarnega ali zunanjega vzroka, in za zamude, nastale po krivdi drugih upravljavcev infrastrukture in prevoznikov izven Republike Slovenije, se nadomestilo ne obračuna.

(5) Evidenco gibanj vseh vlakov in zamud vodi upravljavec, ki tudi določi vzrok za vse zamude, razen za tiste, ki so nastale po prevoznikovi krivdi. Za te zamude vzroke določi prevoznik, ki je povzročil zamudo.

(6) Če se prevoznik ne strinja z odgovornostjo za nastanek zamude, jo z utemeljitvijo zavrne. Če se upravljavec z zavrnitvijo ne strinja, skušajo upravljavec in prevozniki v nadaljnjem postopku obravnave spornih zamud ugotoviti vzrok in odgovornost za te zamude.

(7) Če vzroka za nastanek zamude iz prejšnjega odstavka ni možno določiti, se taka zamuda označi kot zamuda, za katero je potrebna nadaljnja raziskava. Za potrebe ugotavljanja vzrokov teh zamud upravljavec in prevozniki ustanovijo skupni organ za reševanje spornih primerov, ki poskuša doseči poravnavo na način, da ugotovi odgovornost za nastanek sporne zamude. V primeru, da se odgovornost ne da ugotoviti oziroma ni doseženega soglasja o odgovornosti, se zamude enakomerno porazdelijo med vsemi vpletenimi strankami.

(8) Če se katera od strank ne strinja s porazdelitvijo zamud, lahko vloži pritožbo regulatornemu organu. Za pritožbeni postopek se smiselno uporabljajo določbe zakona, ki ureja splošni upravni postopek.

(9) Za vlake upravljavca, namenjene za vožnjo vozil za vzdrževanje, obnovo ali gradnjo javne železniške infrastrukture, se zamude ne obračunavajo. Poleg teh se zamude ne obračunavajo za lokomotivske vlake za določen namen v tovornem in potniškem prometu in za prazne garniture v potniškem prometu (ad hoc lokomotivske vlakovne poti).

(10) Model zaračunavanja nadomestila za zamude, vrednost nadomestila in natančnejši opis postopkov vnosov, potrjevanja in obravnave zavrjenih zamud upravljavec določi v programu omrežja.

[Priloga 1: Roki v postopku dodeljevanja vlakovnih poti](#)

Uredba o dodeljevanju vlakovnih poti, uporabnini in režimu učinkovitosti na javni železniški infrastrukturi (Uradni list RS, št. [44/16](#)) vsebuje naslednji končni določbi:

»VI. KONČNI DOLOČBI

44. člen (prenehanje veljavnosti)

Z dnem uveljavitve te uredbe prenehata veljati Uredba o izdelavi voznega reda omrežja javne železniške infrastrukture (Uradni list RS, št. 73/12) in Uredba o dodeljevanju vlakovnih poti in uporabnini na javni železniški infrastrukturi (Uradni list RS, št. 113/09 in 73/12), ki pa se uporabljata do začetka uporabe te uredbe.

45. člen (začetek veljavnosti)

Ta uredba začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije, uporabljati pa se začne z dnem prenosa del in nalog z Javne agencije za železniški promet na upravljavca v skladu s 34. členom Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o železniškem prometu (Uradni list RS, št. 84/15), razen 43. člena te uredbe, ki se začne uporabljati z dnem prenehanja veljavnosti Akta o načinu in zagotavljanja učinkovitosti v železniškem prometu (Uradni list RS, št. 108/13 in 57/15).«.

Uredba o spremembah in dopolnitvah Uredbe o dodeljevanju vlakovnih poti, uporabnini in režimu učinkovitosti na javni železniški infrastrukturi (Uradni list RS, št. [16/19](#)) vsebuje naslednjo končno določbo:

»KONČNA DOLOČBA

10. člen (začetek veljavnosti)

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

Uredba o spremembi in dopolnitvah Uredbe o dodeljevanju vlakovnih poti, uporabnini in režimu učinkovitosti na javni železniški infrastrukturi (Uradni list RS, št. [121/20](#)) vsebuje naslednjo prehodno in končno določbo:

»PREHODNA IN KONČNA DOLOČBA

8. člen (uporaba metodologije)

Metodologija obračuna primerne odškodnine zaradi izvajanja investicijskih del (gradenj in nadgradenj) na javni železniški infrastrukturi, objavljena v Programu omrežja

2020 kot priloga 6A, se uporablja za obračun odškodnine za škodo, ki je nastala do konca leta 2020. Upravljavec do 30. 9. 2020 pošlje Direkciji Republike Slovenije za infrastrukturo v soglasje predlog nove metodologije obračuna primerne odškodnine za obdobje po 1. 1. 2021.

9. člen
(začetek veljavnosti)

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