

ZAKON O SPREMEMBAH IN DOPOLNITVAH ZAKONA O ŽELEZNIŠKEM PROMETU

I UVOD

1 OCENA STANJA IN RAZLOGI ZA SPREJETJE PREDLOGA ZAKONA

Glavni namen tokratnih sprememb Zakona o železniškem prometu (v nadaljnjem besedilu: ZZelP) je delni prenos Direktive (EU) 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. novembra 2012 o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja (v nadaljnjem besedilu: Direktiva 2012/34/EU). Republika Slovenija je prejela uradni opomin Evropske komisije zaradi nepravilnega prenosa nekaterih določb Direktive 2012/34/EU, pri čemer s predlagano spremembo odpravljamo očitke iz uradnega opomina. V odgovoru na uradni opomin je bilo navedeno, da bodo za izboljšanje pravnega okvirja v okviru sprememb in dopolnitev Zakona o železniškem prometu (ZZelP) dodane določbe, ki bodo nalagale licenčnemu organu, da v insolvenčnih postopkih prevoznika presoja o odvzema licence podjetju. Prav tako so dodane širše zahteve v zvezi z dobrim ugledom, ki zajemajo vsa kazniva dejanja.

Na področju sklepanja pogodb, povezanih z uporabo javne železniške infrastrukture (v nadaljnjem besedilu: JŽI), se v praksi pojavljajo težave, zaradi česar se širi obseg ustanavljanja služnostnih pravic na JŽI in na nepremičninah v progovnem pasu, ki so v lasti države in niso JŽI ter podelitvijo zakonskega pooblastila upravljavcu, da sklepa tudi pogodbe o ustanovitvi stavbne pravice na JŽI in na nepremičninah v progovnem pasu, ki so v lasti države in niso JŽI. V primeru, ko gre za večjo obremenitev nepremičnine, kot je to navedeno v veljavnem ZZelP in pogoji za ustanovitev služnostne pravice niso izpolnjeni, je potrebno ustanoviti stavbno pravico. Takšne obremenitve so npr. izgradnja, obnova ali rekonstrukcija pločnika, ipd., in največkrat gre za obstoječe objekte, ki so potrebni obnove ali rekonstrukcije in pri tem posegajo v JŽI.

Veljavni zakon določa, da so JŽI objekti in naprave, ki so potrebni za nemoteno odvijanje javnega železniškega prometa in pripadajoča zemljišča, ki funkcionalno služijo njihovi namenski rabi. Funkcionalna raba JŽI pomeni prevoz potnikov in blaga, za kar so potrebna tudi parkirišča, intervencijske poti, kolesarnice, servisne dostopne poti in cest do železniške proge itd. Torej se lahko razume, da so zemljišča, kjer so parkirišča in drugi elementi in naprave, kot tudi površine za protihrupne ograje, itd. sestavni del JŽI. Zaradi težav v praksi pri razumevanju kaj so sestavni deli JŽI, je potrebno to zakonsko urediti.

2 CILJI, NAČELA IN POGLAVITNE REŠITVE PREDLOGA ZAKONA

2.1 Cilji

Poglavitni cilj zakona je ustrezen in pravilen prenos Direktive 2012/34/EU glede določil, ki se nanašajo na zahteve v zvezi z dobrim ugledom in glede ohranitve oz. odvzema licence licenčnega organa.

2.2 Načela

Predlagani zakon ne vsebuje novih ali dodatnih načel, ki so bila navedena ob sprejetju sedaj veljavnega Zakona o železniškem prometu. Predvsem pa je namen doseči uskladitev pravnega reda Republike Slovenije s pravnim redom Evropske unije s prenosom Direktive 2012/34/EU.

2.3 Poglavitne rešitve

a) Predstavitev predlaganih rešitev:

S spremembo zakona se bodo odpravili očitki Evropske komisije glede pravilnega prenosa Direktive 2012/34/EU. Za ureditvijo služnostnih in stavbnih pravic bo omogočena gradnja novih objektov, kot so parkirišča, kolesarnice, kolesarske steze, nadhodi in podhodi, ipd., katerih gradnjo na nepremičninah JŽI sedanji zakon ne omogoča. Z ustanovitvijo stavbnih pravic bi bila omogočena gradnja drugih objektov na JŽI, ki pa ne bi posegala v rabo JŽI, kakršna je določena z zakonom in bi omogočala nemoten železniški promet (npr. gradnja nad ali pod tiri). S spremembo zakona se širi obseg sestavnih delov JŽI, saj predlagana sprememba predstavlja zaključeno celoto funkcionalnosti postaje (npr. parkirišča kot sestavni deli JŽI). Namreč zemljišča, na katerih so elementi, naprave in sistemi, namenjeni za funkcionalno rabo JŽI, so tudi sestavni del JŽI. S tem bi se lahko v okviru investicij, sofinanciranih iz EU skladov, izvajala tudi dela: parkirišča, intervencijske poti, dostopne poti in ceste itd.

b) Način reševanja:

Vse predlagane spremembe bodo vključene v predlog zakona

c) Normativna usklajenost predloga zakona:

Ta zakon je usklajen z veljavno zakonodajo in zakonodajo Evropske unije.

č) Usklajenost predloga zakona:

Zakon je bil objavljen na spletnem portalu e-demokracija.

Zakon je usklajen z Javno agencijo za železniški promet, SŽ, d.o.o. in Direkcijo RS infrastrukturo.

3 OCENA FINANČNIH POSLEDIC PREDLOGA ZAKONA ZA DRŽAVNI PRORAČUN IN DRUGA JAVNA FINANČNA SREDSTVA

Predlog zakona nima posledic za državni proračun in druga javnofinančna 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

Za izvajanje zakona v že sprejetem državnem proračunu ni treba zagotoviti dodatnih sredstev.

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

S predlogom Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o železniškem prometu se v pravni red Republike Slovenije delno prenaša Direktiva 2012/34/EU (19. in sedmi odstavek 24. člena). Ureditev v preostalih členih predloga Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o železniškem prometu ni predmet prenosa in s tem urejanja v drugih pravnih sistemih.

Stvarne pravice v zvezi z železniško infrastrukturo

Nabor stvarnih pravic, kakršnega poznamo v pravnem redu Republike Slovenije (urejene v Stvarnopravnem zakoniku) je tipičen tudi v drugih državah članicah EU (stavbne pravice, služnosti, pravica uporabe...). Z uporabo teh institutov se izvaja gradnja tudi v območju železniške infrastrukture, zlasti nad in pod železniško infrastrukturo. Kolikor zakonodaja s področja železniške infrastrukture oziroma železniškega prometa uporabe teh institutov ne izključuje posebej, se te vrste stvarnih pravic

uporabljajo tudi za gradnjo v območju železniške infrastrukture, tako kot to velja za vse druge objekte.

Estonija

Zakon o železnicah izrecno omogoča gradnjo objektov v območju železniške infrastrukture na podlagi ustanovitve stavbne pravice. Pri tem je potrebno predhodno soglasje nadzornega organa.

Nizozemska

Na Nizozemskem je mogoča gradnja objektov nad in pod zemljišči tudi v zvezi z javno prometno infrastrukturo, z uporabo splošnih institutov stvarnega prava. Tako je na primer pri gradnji objektov nad avtocestami, kjer se uporablja stavbna pravica.

Italija

V Italiji se železniška infrastruktura šteje za javno dobro, če je v državni lasti. V praksi so železnice pretežno v zasebni lasti, vendar namenjene za javno rabo. Uporaba splošnih stvarnopravnih institutov ni izključena, kar pomeni, da je gradnjo objektov nad in pod železniško infrastrukturo (ki so običajni, npr. neapeljska železniška postaja Afragola) mogoče izvajati na podlagi stavbnih pravic.

Hrvaška

Na Hrvaškem so kategorizirane železniške proge javno dobro v lasti države. Na tej železniški infrastrukturi je po določbah hrvaškega zakona o železnici izrecno dopustno ustanavljanje stavbnih pravic in služnosti pod pogojem, da se s tem ne ovira odvijanje železniškega prometa in vzdrževanje železniške infrastrukture ter da te pravice niso v nasprotju z razvojnimi načrti železniške infrastrukture.

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)

2020-2430-0065

ID predpisa

ZAKO8215

ID izjave

1 (1)

Datum izjave

22.09.2020

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 nanasa prenos	Je za navedeni rok direktiva v celoti prenešana s tem aktom? (obrazložitev)
1.	32012L0034	Direktiva 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. novembra 2012 o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja	16.06.2015	16.06.2015	NE Direktiva prenešana tudi z drugim aktom
		1. 2016-01-1969 Uredba o dodeljevanju vlakovnih poti, uporabni in režimu učinkovitosti na javni železniški infrastrukturi			
		2. 2019-01-0688 Uredba o spremembah in dopolnitvah Uredbe o dodeljevanju vlakovnih poti, uporabni in režimu učinkovitosti na javni železniški infrastrukturi			
		3. 2020-01-2208 Uredba o spremembi in dopolnitvah Uredbe o dodeljevanju vlakovnih poti, uporabni in režimu učinkovitosti na javni železniški infrastrukturi			
		4. 2012-01-4315 Zakon o elektronskih komunikacijah			
		5. 2015-01-3306 Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o železniškem prometu			
		6. 2017-01-2002 Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o elektronskih komunikacijah			

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

NE

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"

2.) Enotna identifikacijska oznaka predloga akta (EVA)	ID predpisa	ID izjave	Datum izjave
2020-2430-0065	ZAKO8215	1 (1)	22.09.2020

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

	CELEX oznaka	Naslov predpisa
1.	32012L0034	Direktiva 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. novembra 2012 o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja

3.2) Skladnost predloga akta s predpisi EU

Nacionalni predpis	Evropski predpis	Opomba
1. člen		
2. člen		
3. člen		
4. člen		
5. člen		
6. člen		
7. člen	Člen 19, celex 32012L0034	
8. člen	Člen 24, odstavek 7, celex 32012L0034	
9. člen		
10. člen		
11. člen		
12. člen		

1. člen

V Zakonu o železniškem prometu (Uradni list RS, št. 99/15 – uradno prečiščeno besedilo in 30/18) se v 2. členu v prvem odstavku na koncu 12. točke doda besedilo »na železniškem območju«,

14. točka se spremeni tako, da se glasi:

»-obnavljanje javne železniškega infrastrukture« pomeni večja dela za obnovo obstoječe infrastrukture, in ne spremenijo celotnega delovanja podsistema;«.

2. člen

V 9. členu se četrti odstavek spremeni tako, da se glasi:

»(4) Ne glede na določbo drugega odstavka tega člena je na javni železniški infrastrukturi v progovnem pasu in na drugih nepremičninah v progovnem pasu, ki so v lasti države in niso javna železniška infrastruktura iz prvega odstavka 10. člena tega zakona, razen nepremičnin, ki so na podlagi drugih predpisov v upravljanju drugih upravljavcev stvarnega premoženja države, mogoče pridobiti stvarno služnost, služnost prehoda ali stavbno pravico na podlagi pravnega posla za gradnjo ter pravico do uporabe na podlagi zakupa ali najema pod pogoji, določenimi s predpisi, ki urejajo železnice. Stvarno služnost ali stavbno pravico na podlagi pravnega posla je mogoče pridobiti za gradnjo objektov in naprav povezanih s prevozom potnikov, nakladanjem ali razkladanjem blaga, vzdrževanjem železniških voznih sredstev in delovanjem železniških podsistemov ter za gradnjo drugih objektov, če se s tem ne posega v rabo javne železniške infrastrukture, kakršna je določena s tem zakonom in na njegovi podlagi izdanimi predpisi, za napeljavo cevovodov, energetske in komunikacijske vodov ter drugih podobnih naprav in objektov v javnem interesu; za javno ali nekategorizirano cesto, kolesarsko povezavo, servisno prometno površino, servisno dostopno pot/cesto do železniške proge oz. do elementov zaradi vzdrževanja proge.

Za četrtim odstavkom se dodata novi peti in šesti odstavek, ki se glasita:

»(5) Ne glede na določbo drugega odstavka tega člena je na javni železniški infrastrukturi izven progovnega pasu mogoče pridobiti stvarno služnost ali stavbno pravico na podlagi pravnega posla za gradnjo objektov in naprav povezanih s prevozom potnikov, nakladanjem ali razkladanjem blaga, vzdrževanjem železniških voznih sredstev in delovanjem železniških podsistemov, objektov gospodarske javne infrastrukture in priključkov nanjo ter vodov, ki predstavljajo minimalno komunalno oskrbo stavb, javnih objektov za potrebe obrambe države, državnih rezerv, varnosti državljanov in njihovega premoženja, varstvo pred naravnimi in drugimi nesrečami ali za izvedbo omilitvenih ali izravnalnih ukrepov po predpisih o ohranjanju narave ter za gradnjo drugih objektov, če se s tem ne posega v rabo javne železniške infrastrukture, kakršna je določena s tem zakonom in na njegovi podlagi izdanimi predpisi, služnost prehoda ter pravico do uporabe na podlagi zakupa ali najema pod pogoji, določenimi s predpisi, ki urejajo železnice.

(6) Pogodbe o služnosti, stavbni pravici in zakupno ali najemno pogodbo sklepa z uporabnikom upravljavec na podlagi pogodbe iz prvega odstavka 11.a člena zakona.«.

Dosedanji peti odstavek postane sedmi odstavek.

3. člen

V 10. členu se v prvem odstavku na koncu sedme alineje dodata besedi » in protihrupne ograje«.

Na koncu dvanajste alineje se pika nadomesti s podpičjem.

Za dvanajsto alinejo se dodata novi trinajsta in štirinajsta alineja, ki se glasita:

»- zemljišča namenjena obratovanju in upravljanju železniškega prometa;
- elementi, naprave in sistemi, namenjeni za funkcionalno rabo javne železniške infrastrukture kot so parkirišča, kolesarnice, čakalnice, stranišča, previjalnice, intervencijske poti, kabelska kanalizacija,

servisne dostopne poti in ceste do železniške proge oz. do elementov zaradi vzdrževanja ter površine za skladiščenje elementov in naprav javne železniške infrastrukture.«.

4. člen

V 11. členu se v tretjem odstavku doda nova alineja, ki se glasi:
»- zamenjav v okviru vzdrževanja.«.

5. člen

V 11. a členu se v drugem odstavku besedilo zadnje alineje spremeni tako, da se glasi:
»- sklepanje pravnih poslov povezanih z gospodarjenjem z javno železniško infrastrukturo, investicijami v teku ter postajnimi poslopji, stanovanji in nepremičninami iz 6. in 7. točke prvega odstavka 11.b člena zakona.«.

6. člen

V 11.b členu se v prvem odstavku v 7. točki besedi »v progovnem pasu« nadomestita z besedilom »na železniškem območju«.

7. člen

V 16. členu se tretji odstavek spremeni tako, da se glasi:
»3) Pogoj dobrega ugleda je izpolnjen, če prevoznik, ki zaprosi za licenco ali član njegovega posloводства:
- ni bil pravnomočno obsojen na zaporno kazen v trajanju enega ali več let zaradi storitve kaznivega dejanja,
- ni bil pravnomočno kaznovan za prekršek zaradi kršitve predpisov s področja delovnega razmerja in socialne varnosti, varnosti in zdravja pri delu ali carin pri čezmejnem tovornem prevozu, v zadnjih dveh letih pred vložitvijo vloge za pridobitev licence,
- ni v stečajnem postopku.
V primeru iz prve alineje se dober ugled znova pridobi z izbrisom iz kazenske evidence.«.

8. člen

V 17. členu se dopolni se osmi odstavek tako, da se za obstoječim stavkom doda nov stavek:
»Zoper prevoznika v železniškem prometu, zoper katerega je bil uveden postopek prisilne poravnave, licenčni organ odvzame licenco, če je predhodno preveril, da v razumnem časovnem obdobju ni realnih možnosti za finančno prestrukturiranje.«.

9. člen

V četrtem odstavku 18.d člena se pred besedo »nediskriminatorne« vstavi beseda »in«.

10.člen

V tretjem odstavku 21. člena se v tretji alineji beseda »in« nadomesti z vejico.

V četrti alineji se pika nadomesti z besedo »in«.

Doda se nova peta alineja, ki se glasi:
»-»inšpekcijskega in prekrškovnega organa.«.

PREHODNA IN KONČNA DOLOČBA

11. člen

Vknjižene stavbne pravice, ustanovljene na javni železniški infrastrukturi, ostanejo v veljavi tudi po začetku veljavnosti tega zakona. Pri morebitnih spremembah takih pogodbenih razmerij oziroma vsebine pravic se zakon, ki ureja stvarno premoženje države, ne uporablja.

12. člen

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

Obrazložitev členov:

K 1. členu:

S predlogom se 12. točka prvega odstavka 2. člena dopolni tako, da se doda beseda na železniškem območju, kar bolj določno opredeljuje objekte, ki se uporablja za obratovanje in vzdrževanje. V nadaljevanju se 14. točka spremeni tako, da se doda namesto besede zamenjava z besedo obnova, zamenja se besedilo njenega splošnega delovanja z besedilom celotnega delovanja podsistema kar pomeni poenotenje terminologije.

K 2. členu

Na področju sklepanja pogodb povezanih z uporabo javne železniške infrastrukture, ki so v največji meri posledica zakonske ureditve in ne ureja vseh situacij, se v praksi pojavljajo težave. Zato je potrebno dopolniti 9. člena Zakona o železniškem prometu (Uradni list RS, št. 99/15 – uradno prečiščeno besedilo in 30/2018) (v nadaljnjem besedilu: ZZelP), in sicer z razširitvijo obsega ustanavljanja služnostnih pravic na javni železniški infrastrukturi (v nadaljnjem besedilu: JŽI) in na nepremičninah v progovnem pasu, ki so v lasti države in niso JŽI ter s podelitvijo zakonskega pooblastila upravljavcu, da sklepa tudi pogodbe o ustanovitvi stavbne pravice na JŽI in na nepremičninah v progovnem pasu, ki so v lasti države in niso JŽI.

ZZelP v četrtem odstavku 9. člena ustanavljanje služnosti na JŽI določa razmeroma ozko, in sicer za namene napeljevanja vodovoda in kanalizacije, električnih, telefonskih in telegrafskih napeljav, plinovoda, služnost prehoda. V 11.b členu to razširi tudi še na upravljanje nepremičnin v progovnem pasu, ki so v lasti države in niso JŽI, razen v kolikor že niso v upravljanju drugih upravljavcev stvarnega premoženja države. V 11.a členu pa napotuje tudi na smiselno uporabo določb Zakona o stvarnem premoženju države in samoupravnih lokalnih skupnosti - ZSPDSLS-1 (Uradni list RS, št.11/2018) v delu, ki se nanaša na načela in postopke ravnanja.

Za razliko od ZZelP pa Zakon o varnosti v železniškem prometu-ZVZelP-1 (Uradni list RS, št. 30/18) (v nadaljnjem besedilu: ZVZelP-1) v tretjem odstavku 25. člena razmeroma ozko definicijo ustanavljanja služnosti po ZZelP razširja z možnostjo gradnje v progovnem pasu tudi drugih objektov in naprav, povezanih s prevozom potnikov, nakladanjem in razkladanjem blaga, ter napeljevanjem cevovodov, energetskih in komunikacijskih vodov ter podobnih naprav in objektov, ki so v javnem interesu. Ob tem je potrebno ločiti gradnjo v progovnem pasu (6 m v naselju oz. 8 m izven naselja od osi skrajnega tira proge), ki je prvenstveno namenjen objektom, napeljavam in napravam, ki so potrebni za delovanje in vzdrževanje železniškega sistema in kjer je le izjemoma možno graditi tudi druge objekte in naprave in gradnjo izven progovnega pasu, kjer je možno na podlagi predhodnega mnenja upravljavca graditi tudi

druge objekte in postavljati naprave in napeljave ob določenih pogojih.

Zato je temu primerno in ob upoštevanju tretjega odstavka 25. člena ZVZelP-1 možnost ustanavljanja služnosti (in podeljevanja stavbnih pravic) v progovnem pasu predlagano v ožjem obsegu, (predvsem za gradnjo objektov in naprav povezanih s prevozom potnikov, nakladanjem ali razkladanjem blaga, vzdrževanjem železniških voznih sredstev in delovanjem železniških podsistemov), kot pa na nepremičninah JŽI izven progovnega pasu, kjer je to dodatno razširjeno tudi na druge objekte gospodarske javne infrastrukture in priključke nanjo ter vode, ki predstavljajo minimalno komunalno oskrbo stavb, (kot je to določeno v 3. členu Zakona o cestah) ter na javne objekte za potrebe obrambe države, državnih rezerv, varnosti državljanov in njihovega premoženja, varstvo pred naravnimi in drugimi nesrečami ali za izvedbo omilitvenih ali izravnalnih ukrepov po predpisih o ohranjanju narave (kot je določeno v 70.členu ZSPDSLS-1).

Potreba po vključitvi ustanovitve stavbne pravice v ZZelP se je v praksi pokazala v primerih, ko niso izpolnjeni pogoji za ustanovitev služnostne pravice, saj sama narava in teža posega kaže na to, da gre za večjo obremenitev nepremičnine, kot je navedeno v veljavnem četrtem odstavku 9. člena ZZelP (napeljevanje vodovodov in kanalizacije, električnih, telefonskih in telegrafskih napeljav, plinovoda, služnosti prehoda). Takšne obremenitve, za katere se po Stvarnopravnem zakoniku ((Uradni list RS, št. 87/02, 91/13 in 23/20)) ustanavlja stavbna pravica in niso zajeti v taksativno naštetih primerih za ustanovitev služnostne pravice, so npr. izgradnja, obnova, ali rekonstrukcija pločnika, ceste in dela ceste, križišča, krožišča, ipd. Upravičenci so v veliki večini primerov občine. Največkrat gre za obstoječe objekte, ki pa so potrebni ali obnove oz. rekonstrukcije, razširitve in pri tem posegajo v JŽI, pri čemer kot že rečeno, niso izpolnjeni pogoji za ustanovitev služnostne pravice, poleg tega pa je nadomestilo za njeno ustanovitev neprimerno v primerjavi z dejansko težo obremenitve nepremičnine.

V zadnjem času pa je vedno več vlog občin za gradnjo novih objektov, kot so parkirišča, kolesarnice, kolesarske steze, nadhodi in podhodi ipd., torej predvsem objektov javne gospodarske prometne infrastrukture, katerih gradnjo na nepremičninah JŽI sedanji zakon ne omogoča. Smiselno je vnesti navedeno določilo v ZZelP, saj bo s tem omogočena gradnja novih objektov, kot so parkirišča, kolesarnice, kolesarske steze, nadhodi in podhodi ipd., torej predvsem objektov javne gospodarske prometne infrastrukture, katerih gradnjo na nepremičninah JŽI sedanji zakon ne omogoča.

Prav tako se kaže potreba po razvoju novih modelov razvoja železniških postaj, ki naj bi postale mestno središče, kjer prebivalci in potniki radi preživljajo svoj čas (npr. nova železniška postaja na Dunaju, berlinska železniška postaja, železniška postaja Afragola v Neaplju). Železniške postaje bi tako postale del večjih kompleksov, kjer bi ljudje delali, nakupovali, se sproščali ipd. Na ta način bi postaje dale nov zagon ekonomskemu razvoju lokalne urbane regije in povečale atraktivnost mesta kot celote. To bi dosegli z ustreznim načrtovanjem razvoja (dostikrat degradiranih) območij železniških postaj, ki bi predvidel gradnjo tudi drugih objektov na JŽI, na podlagi ustanovitve stavbne pravice, ki pa ne bi posegala v rabo javne železniške infrastrukture, kakršna je določena s tem zakonom in na njegovi podlagi izdanimi predpisi in bi omogočala nemoten železniški promet, kot je npr. gradnja nad ali pod tiri. Tudi 265. člen Stvarnopravnega zakonika (Uradni list RS, št. 87/02, 91/13 in 23/20) določa: »Stavbna pravica se lahko ustanovi tudi kot posebna pravica uporabe, če se s tem ne posega v splošno rabo javnega dobra«.

K 3. členu

ZZelP v prvem odstavku 9. člena predpisuje: »Javna železniška infrastruktura so objekti in naprave, potrebni za nemoteno odvijanje javnega železniškega prometa ter pripadajoča zemljišča, ki funkcionalno služijo njihovi namenski rabi.«, nadalje v prvem odstavku 10. členu pa predpisuje: »Sestavni deli javne železniške infrastrukture so: zemljišča, na katerih je zgrajena javna železniška infrastruktura in zemljišča, ki so namenjena njeni funkcionalni rabi;«.

Predpisano v 9. in 10. členu ZZelP: »Javna železniška infrastruktura so objekti in naprave, potrebni za nemoteno odvijanje javnega železniškega prometa ter pripadajoča zemljišča, ki funkcionalno služijo njihovi namenski rabi.« ter »zemljišča, na katerih je zgrajena javna železniška infrastruktura in zemljišča, ki so namenjena njeni funkcionalni rabi«, torej »njihovi namenski oz. njeni funkcionalni rabi se smatra za

zemljišča namenjena namenski oz. funkcionalni rabi javne železniške infrastrukture. Funkcionalna raba javne železniške infrastrukture pomeni prevoz potnikov in blaga, za kar so potrebna tudi parkirišča, intervencijske poti, kolesarnice, kabelska kanalizacija, servisne dostopne poti/ceste do železniške proge oz. do elementov zaradi vzdrževanja, površine za skladiščenje elementov in naprav JŽI, itd. Namreč v skladu s prvim odstavkom 6. člena ZZelP prevoz potnikov v notranjem in čezmejnem regijskem železniškem prometu zagotavlja država kot javno dobrino z obvezno gospodarsko javno službo v obsegu, ki jo določa prometna politika na področju javnega potniškega prometa.

Glede na predhodno navedeno se lahko zapisano v veljavnih predpisih razume tako, da so zemljišča, kjer so parkirišča in drugi elementi in naprave, kot so tudi servisne dostopne poti/ceste do železniške proge zaradi potreb po vzdrževanju javne železniške infrastrukture, površine za skladiščenje elementov in naprav javne železniške infrastrukture (tirnice, pragovi, stebri vozne mreže, ...), površine za protihrupne ograje, itd., sestavni del JŽI. Na primer kot sestavni deli JŽI so navedene tudi zidne ograje, žive meje, palisade, protipožarni pasovi, medtem ko parkirna mesta niso izrecno predpisana kot sestavni del JŽI. Prav tako so tovarne klančine za prevoz blaga navedene kot sestavni del JŽI, ki na nek način predstavljajo tudi »parkirišče« za tovor.

Direktiva (EU) 2016/797 o interoperabilnosti v točki 2.1. Infrastruktura Priloge II kot opis podsistemov oz. infrastrukture predpisuje: »Železniški tir, kretnice, nivojski prehodi, gradbeni objekti (mostovi, predori itd.), z železnico povezani elementi postaj (vključno z vhodi, peroni, območji dostopa, mesti servisiranja, stranišči in informacijskimi sistemi, pa tudi njihovi elementi za dostop invalidov in oseb z omejeno mobilnostjo), varnostna in zaščitna oprema.« V navedeni direktivi je zapisano: »vključno z mesti servisiranja« (ang. service venues, nem. Servicebereiche), kar se smatra storitvena mesta ali območja za usluge, kar za potnike pomeni parkiranje, za kar pa so potrebna parkirišča.

Glede na dejstvo, da predstavljajo zaključeno celoto funkcionalnosti postaje, se lahko zaključi, da so parkirišča sestavni del JŽI. Na podlagi veljavnih predpisov se lahko sklepa, da so zemljišča, na katerih so elementi, naprave in sistemi namenjeni za funkcionalno rabo JŽI tudi sestavni del JŽI.

Na predlagano besedilo sprememb bi lahko v okviru investicij, sofinanciranih iz EU skladov, lahko izvajali tudi ta dela: parkirišča, intervencijske poti, dostopne poti/ceste, itd.

K 4. členu

V 11. členu zakona se v tretjem odstavku doda nova alineja in sicer zamenjav v okviru vzdrževanja tako, da se obseg vzdrževanja JŽI dopolni s predlaganim besedilom.

K 5. členu

Gre za spremembo 11.a člena, ki opredeljuje gospodarjenje z JŽI. Besedilo se spremeni tako, da gospodarjenje z JŽI obsega sklepanje pravnih poslov povezanih z gospodarjenjem z javno železniško infrastrukturo, investicijami v teku ter postajnimi poslopji, stanovanji in nepremičninami iz 6. in 7. točke prvega odstavka 11.b člena zakona.

K 6. členu

Druge naloge upravljavca so opredeljene v 11.b členu. Predlagano besedilo v prvem odstavku v 7. točki namesto besede »v progovnem pasu« uporablja besedilo »na železniškem območju«, s čemer se upravljanje z nepremičninami širi na nepremičnine na železniškem območju.

K 7. členu

Evropska komisija je očitala, da veljavna določba v zvezi z dobrim ugledom iz točke (1) 19. člena Direktive 2012/34/EU omejuje samo na kazniva dejanja zoper gospodarstvo, medtem ko je področje uporabe Direktive 2012/34/EU širše in zajema vsa huda kazniva dejanja. S spremembo določila širimo področje uporabe določbe v skladu z 19. členom Direktive 2012/34/EU. Izkazovanje dobrega ugleda licenčni organ, to je Javna agencija za železniški promet (v nadaljevanju: AŽP), že sedaj ugotavlja na podlagi potrdila o nekaznovanosti iz kazenske evidence, ki ga izda Ministrstvo za pravosodje Republike Slovenije. Potrdilo o nekaznovanosti Ministrstvo za pravosodje izdaja na obrazcu, ki je določen s Pravilnikom o kazenskih evidencah (Uradni list RS, št. 3/18). Iz samega obrazca potrdila o nekaznovanosti izhaja, da ta obsega ugotovitev ali je bila oseba pravnomočno obsojena za katerikoli kaznivo dejanje, ki je opredeljeno v

Kazenskem zakoniku (Uradni list RS, št. 50/12 – uradno prečiščeno besedilo, 6/16 – popr., 54/15, 38/16, 27/17 in 23/20).

Direktiva 2012/34/EU se sicer v praksi dejansko v celoti izvaja, saj licenčni organ pridobi podatke iz kazenske evidence za vsa kazniva dejanja in ne samo za del kaznivih dejanj opredeljenih v prvi alineji tretjega odstavka 16. člena Zakona o železniškem prometu (Uradni list RS, št. 99/15 – uradno prečiščeno besedilo in 30/18). Iz kazenske evidence niti ni možno pridobiti potrdila o nekaznovanosti, iz katerih bi izhajalo stanje iz posameznih poglavij kazenske zakonodaje. S spremembo zakona pa to še dodajamo v zakon.

V zakonsko določbo vnašamo tudi dodaten pogoj, da je treba za izpolnitev pogoja dobrega ugleda izkazati predhodno nekaznovanost na področju prekrškov zaradi kršitve predpisov s področja delovnega razmerja in socialne varnosti, varnosti in zdravja pri delu ali carin pri čezmejnem tovornem prevozu, v zadnjih dveh letih pred vložitvijo vloge za pridobitev licence, saj menimo, da takšna ureditev ustreza pododstavku d) člena 19 Direktive 2012/34/EU, ki je s tem natančneje implementirana.

K 8. členu

Z novim osmim odstavkom 17. člena odpravljamo očitke Evropske komisije, da v veljavnem zakonu ni omenjena možnost finančnega prestrukturiranja, kar omejuje diskrecijsko pravico, ki jo Direktiva 2012/34/EU daje licenčnemu organu in da bi zato po slovenski zakonodaji lahko prišlo do odvzema licence podjetju, ki bi lahko kljub temu, da je v stečajnem ali podobnem postopu sicer imelo realne možnosti za preživetje. Slovenska zakonodaja stečajni postopek in druge podobne postopke ureja z Zakonom o finančnem poslovanju, postopkih zaradi insolventnosti in prisilnem prenehanju (Uradni list RS, št. 13/14 – uradno prečiščeno besedilo, 10/15 – popr., 27/16, 31/16 – odl. US, 38/16 – odl. US, 63/16 – ZD-C, 54/18 – odl. US, 69/19 – odl. US in 74/20 – odl. US; v nadaljevanju besedila: ZFPPIPP). S pričetkom stečajnega postopka prevoznik v skladu s slovensko zakonodajo nima več možnosti finančnega prestrukturiranja, saj po zaključenem stečajnem postopku pravna oseba preneha obstajati. Pravnomočen sklep o pričetku stečajnega postopka je ireverzibilen zato je na ta trenutek tudi vezan trajni odvzem licence prevozniku (8. odstavek 17. člena ZZelP). Glede na navedeno smo uporabili drugo možnost in v zakonsko določbo vključili še postopek prisilne poravnave (ki je podoben postopek), kjer pa so podane možnosti finančnega prestrukturiranja in s tem zadostili očitku nepopolnega prenosa sedmega odstavka 24. člena Direktive 2012/34/EU.

K 9. členu

S predlaganim popravkom v četrtem odstavku 18.d člena ZZelP se poenoti zapis prvega stavka šestega odstavka 56. člena Direktive 2012/34/EU.

K 10. členu

S sprejetjem Zakona o varnosti v železniškem prometu-ZVZelP-1 (Uradni list RS, št. 18/30) in Zakona o železniškem prometu (Uradni list RS, št. 18/30) je agencija dobila pristojnosti izvajanja prekrškovnega in inšpekcijskega nadzora. Zaradi preglednosti in doslednosti je potrebno dopolniti besedilo člena glede nalog, ki jih agencija opravlja.

K 11. členu

Prehodna določba v 4. členu se nanaša na obstoječa pogodbeno razmerja v zvezi z vknjiženimi stavbnimi pravicami, ki so bila ustanovljene na javni železniški infrastrukturi, pred uveljavitvijo tega zakona. Če se pogodbeno razmerja ali vsebina stavbne pravice spremenijo, se zakon, ki ureja stvarno premoženje države, ne uporablja. Tako se bo neposredno uporabil Stvarnopravni zakonik, ki vsebino stavbnih pravic v določenih primerih ureja drugače kot Zakon o stvarnem premoženju in je za izvajanje tega instituta bolj ustrezen.

K 12. členu

Določen je začetek veljavnosti zakona.

IV. BESEDILO ČLENOV, KI SE SPREMINJAJO

2. člen (pomen izrazov)

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

1. »bistvene funkcije upravljanja javne železniške infrastrukture« pomenijo odločanje glede dodeljevanja vlakovnih poti, vključno z opredelitvijo ter oceno razpoložljivosti in dodeljevanja posameznih vlakovnih poti, ter odločanje glede zaračunavanja, določanja in pobiranja uporabnine za uporabo javne železniške infrastrukture;
2. »čezmejni sporazum« pomeni vsako mednarodno pogodbo, sklenjeno med dvema ali več državami članicami Evropske unije ali med državami članicami Evropske unije in tretjimi državami; njegov namen je olajšati opravljanje storitev čezmejnega železniškega prometa;
3. »dostop na javno železniško infrastrukturo« je pravica do njene uporabe pod določenimi pogoji;
4. »investicija v javno železniško infrastrukturo« je nadgradnja obstoječe ali graditev nove javne železniške infrastrukture;
5. »javno-zasebno partnerstvo« pomeni zavezujoč dogovor med javnimi organi in enim ali več pravnimi subjekti, ki niso upravljavec, na podlagi katerega subjekt deloma ali v celoti zgradi oziroma financira železniško infrastrukturo oziroma pridobi pravico za opravljanje funkcij upravljavca za vnaprej določeno obdobje;
6. »licenca« pomeni dovoljenje, ki ga licenčni organ izda prevozniku in s katerim se prizna njegova sposobnost, da kot prevoznik v železniškem prometu opravlja storitve železniškega prevoza; ta sposobnost je lahko omejena na opravljanje posebnih vrst storitev;
7. »licenčni organ« je organ, pristojen za izdajanje licenc iz prejšnje točke;
8. »mednarodni tovorni promet« je prevozna storitev, pri kateri vlak prečka najmanj eno mejo države članice Evropske unije; vlak je lahko sklenjen oziroma razdeljen in različni deli imajo lahko različne odhodne in namembne postaje, pod pogojem, da vsi vagoni prečkajo najmanj eno mejo;
9. »mestni ali primestni promet« pomeni prevozne storitve, katerih glavni namen je zadovoljevanje prevoznih potreb mestnega središča ali urbane aglomeracije, vključno s čezmejno aglomeracijo, in prevoznih potreb med takim središčem ali urbano aglomeracijo in okoliškimi območji;
10. »nadgradnja« javne železniške infrastrukture pomeni večja dela za spremembo obstoječe infrastrukture, ki izboljšajo njeno splošno delovanje;
11. »nadomestna vlakovna pot« pomeni drugo vlakovno pot med istima izhodno in končno postajo, kadar sta vlakovni poti zamenljivi za namene tovornega ali potniškega prometa, ki ga opravlja prevoznik v železniškem prometu;
12. »objekt, ki se uporablja za obratovanje, vzdrževanje oziroma obnavljanje javne železniške infrastrukture« pomeni stavbo, namenjeno upravljanju železniškega prometa, stavbo, ki se uporablja za neposredno opravljanje gospodarske javne službe vzdrževanja, obratovanja in obnavljanja obstoječe javne železniške infrastrukture, ranžirno postajo s pripadajočimi napravami, postajno zgradbo oziroma poslopje, postajo in postajališče oziroma drug objekt ali napravo, ki ju uporablja upravljavec za izvajanje železniških storitev;
13. »objekt za izvajanje železniških storitev« pomeni napravo, vključno z zemljiščem, stavbo in opremo, ki je bila v celoti ali deloma posebej prilagojena za zagotavljanje ene ali več storitev iz točk 2 do 4 Priloge II Direktive 2012/34/EU;
14. »obnavljanje javne železniške infrastrukture« pomeni večja dela za zamenjavo obstoječe infrastrukture, ki ne spremenijo njenega splošnega delovanja;
15. »obratovanje javne železniške infrastrukture« pomeni dodeljevanje vlakovnih poti, upravljanje prometa in zaračunavanje uporabnine za uporabo železniške infrastrukture;
16. »okvirna pogodba« je pogodba, ki določa pravice in obveznosti prosilca in upravljavca v zvezi z infrastrukturnimi zmogljivostmi, ki se bodo dodeljevale, in uporabnino, ki se bo zaračunavala v obdobju, ki je daljše od obdobja veljavnosti voznega reda omrežja;
17. »prevozne storitve« v železniškem prometu so prevoz potnikov ali blaga v notranjem in mednarodnem železniškem prometu;
18. »prevoznik v železniškem prometu (v nadaljnjem besedilu: prevoznik)« je pravna ali fizična oseba, ki samostojno opravlja gospodarsko dejavnost, katere glavna dejavnost je izvajanje prevoznih storitev prevozov blaga oziroma potnikov v železniškem prometu in ima za zagotavljanje teh storitev licenco;

- pri tem mora ta prevoznik zagotoviti vleko vlakov; lahko je to tudi pravna ali fizična oseba, ki samostojno opravlja gospodarsko dejavnost, ki zagotavlja le vleko vlakov;
19. »prevoznik Evropske unije« je prevoznik, ki ima licenco, izdano v državi članici Evropske unije;
 20. »program omrežja« pomeni podrobno obrazložitev splošnih pravil, rokov, postopkov in meril v zvezi z zaračunavanjem uporabnine in dodeljevanjem infrastrukturnih zmogljivosti; vsebuje tudi dodatne informacije, potrebne za vložitve prošelj za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti, kot so na primer informacije o infrastrukturnih zmogljivostih javne železniške infrastrukture ter možnih dodatnih in pomožnih storitvah;
 21. »prosilec« je prevoznik, mednarodno združenje prevoznikov v železniškem prometu ali druga pravna ali fizična 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;
 22. »razvoj javne železniške infrastrukture« je načrtovanje železniškega omrežja, finančno načrtovanje in načrtovanje naložb ter gradnja in nadgradnja javne železniške infrastrukture;
 23. »regulatorni organ« je organ, ki skrbi za enakopravno obravnavo vseh deležnikov na trgu storitev v železniškem prometu in svobodno konkurenco med ponudniki storitev v železniškem prometu in je pristojen za reševanje pritožb zoper odločitve in ravnanje upravljavca, prevoznikov ali upravljavcev objektov za izvajanje železniških storitev ter opravlja druge naloge, ki jih določa ta zakon ali drug predpis;
 24. »storitev mednarodnega potniškega prometa« je storitev potniškega prometa, pri kateri vlak prečka najmanj eno mejo države članice Evropske unije, pri čemer je glavni namen storitve prevoz potnikov med postajami, ki so v različnih državah članicah; vlak je lahko sklenjen oziroma razdeljen in različni deli imajo lahko različne odhodne in namembne postaje pod pogojem, da vsi vagoni prečkajo najmanj eno mejo;
 25. »tranzit Republike Slovenije« pomeni prečkanje ozemlja Republike Slovenije brez natovarjanja ali raztovarjanja blaga oziroma brez vstopanja ali izstopanja potnikov na ozemlju Republike Slovenije;
 26. »tranzit Unije« pomeni prečkanje ozemlja Evropske unije brez natovarjanja ali raztovarjanja blaga in brez vstopanja ali izstopanja potnikov na ozemlju Evropske unije;
 27. »upravljavec javne železniške infrastrukture (v nadaljnjem besedilu: upravljavec)« je pravna oseba, ki je odgovorna za obratovanje, vzdrževanje in obnavljanje javne železniške infrastrukture ter sodelovanje pri njenem razvoju;
 28. »upravljavec objekta za izvajanje železniških storitev« pomeni vsako pravno ali fizično osebo, ki opravlja gospodarsko dejavnost, odgovorno za upravljanje enega ali več objektov za izvajanje železniških storitev, ali zadolženo, da zagotavlja prevoznikom v železniškem prometu eno ali več storitev iz točk od 2 do 4 Priloge II Direktive 2012/34/ES;
 29. »infrastrukturna zmogljivost« pomeni možnost načrtovanja zahtevanih vlakovnih poti za del javne železniške infrastrukture za določeno obdobje;
 30. »vlakovna pot« je infrastrukturna zmogljivost, potrebna za vožnjo vlaka med dvema krajema ob določenem času;
 31. »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;
 32. »varnostni organ« je organ, pristojen za naloge v zvezi z varnostjo v železniškem prometu v skladu s tem zakonom in zakonom, ki ureja varnost železniškega prometa;
 33. »vertikalno integrirano podjetje« je pravni subjekt, v katerem upravljavca nadzoruje pravni subjekt, ki obenem nadzoruje tudi enega ali več prevoznikov, ki opravljajo storitve železniškega prometa v omrežju upravljavca;
 34. »vozni red« je tehnološki načrt prevoznika za določeno vozno redno obdobje, ki je izdelan na podlagi voznega reda omrežja;
 35. »vozni red omrežja« je akt upravljavca, ki določa vse načrtovane vožnje vlakov in železniškega voznega parka na javni železniški infrastrukturi v obdobju, za katerega velja;
 36. »vzdrževanje javne železniške infrastrukture« so dela za vzdrževanje stanja in zmogljivosti obstoječe infrastrukture.

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

9. člen

(status javne železniške infrastrukture in upravljanje)

(1) Javna železniška infrastruktura so objekti in naprave, potrebni za nemoteno odvijanje javnega železniškega prometa ter pripadajoča zemljišča, ki funkcionalno služijo njihovi namenski rabi.

(2) Javna železniška infrastruktura je grajena javno dobro v lasti države in se uporablja na način in pod pogoji, določenimi s tem zakonom in na njegovi podlagi izdanimi predpisi.

(3) Železniški promet na javni železniški infrastrukturi se odvija pod pogoji, določenimi s predpisi, ki urejajo varnost železniškega prometa. Prevozne storitve v železniškem prometu morajo biti opravljene skladno s predpisi, ki urejajo javni prevoz potnikov in blaga.

(4) Ne glede na določbo drugega odstavka tega člena je na javni železniški infrastrukturi mogoče pridobiti služnost napeljevanja vodovoda in kanalizacije, električnih, telefonskih in telegrafskih napeljav, plinovoda, služnost prehoda ter pravico do uporabe na podlagi zakupa ali najema. Pogodbe o služnosti in zakupno ali najemno pogodbo sklepa z uporabnikom upravljavec.

(5) Država lahko zaradi javne koristi del javne železniške infrastrukture izroči v uporabo lokalni skupnosti, ki to javno infrastrukturo potrebuje za zadovoljevanje potreb prebivalcev svojega območja po javnem prevozu ali zadovoljevanje potreb svojega gospodarstva, ki ga prevoznik noče ali ne more zagotoviti. Javna železniška infrastruktura v tem primeru ostane državna last, država in lokalna skupnost pa s pogodbo, ki jo v posameznem primeru v imenu države na podlagi pooblastila vlade sklene upravljavec, uredita medsebojna razmerja zlasti v zvezi z vzdrževanjem javne železniške infrastrukture in vodenjem prometa na njej ter zagotavljanjem prometne varnosti.

10. člen

(sestavni deli javne železniške infrastrukture)

(1) Sestavni deli javne železniške infrastrukture so:

zemljišča, na katerih je zgrajena javna železniška infrastruktura in zemljišča, ki so namenjena njeni funkcionalni rabi;

tiri in progovno telo, vključno s povezovalnimi tiri, nasipi, useki, drenažami, odvodnimi jarki in kanali, obložnimi zidovi, nasadi za zaščito pobočij itd.;

zgornji ustroj zlasti tirnice, vodilne tirnice, pragovi, vezni in pritrdilni material, greda, vključno s tamponskim slojem, kretnice, križišča, obračalnice in prenosnice (razen tistih, ki so izključno namenjene lokomotivam);

potniški peroni;

tovorne klančine, vključno s tistimi na tovornih terminalih, dostopne poti, zidne ograje, žive meje, palisade, protipožarni pasovi, naprave za ogrevanje kretnic, snegolovi;

grajeni objekti, zlasti mostovi, prepusti, nadhodi, predori, galerije, podporni in oporni zidovi ter objekti za zaščito pred plazovi, padanjem kamenja in alarmne naprave;

nivojski prehodi, vključno z napravami za zagotavljanje varnosti v cestnem prometu;

dostopne poti za potnike in dovoz blaga;

signalno-varnostne in telekomunikacijske naprave na odprti progi, na železniških in ranžirnih postajah, vključno z napravami za njihovo napajanje z električno energijo in prostori za te naprave, tirne zavore;

električna razsvetljava za zagotavljanje upravljanja prometa in varnosti;

naprave za pretvorbo in prenos električne energije kot pogonske energije za vleko vlakov, zlasti elektro-napajalne postaje, energetske vodi od elektro-napajalnih postaj do voznega omrežja, vozno omrežje z nosilno konstrukcijo;

objekti, ki se uporabljajo za vzdrževanje, obratovanje oziroma obnavljanje javne železniške infrastrukture.

(2) Sestavni deli javne železniške infrastrukture niso popravljalni tiri (tiri za popravilo železniških vozil in odstranjevanje napak, nastalih pri natovarjanju tovorov), tiri v lokomotivskih depojih, garažni tiri in stranski tiri v zasebni lasti.

11. člen

(obvezna gospodarska javna služba vzdrževanja, obratovanja in obnavljanja javne železniške

infrastrukture)

(1) Vzdrževanje, obratovanje in obnavljanje javne železniške infrastrukture je obvezna gospodarska javna služba.

(2) Gospodarsko javno službo iz prejšnjega odstavka opravlja upravljavec na podlagi pogodbe o opravljanju gospodarske javne službe. Pogodba mora vsebovati elemente iz Priloge V Direktive 2012/34/EU, sklene pa se za obdobje najmanj petih let. O vsebini pogodbe in strukturi plačil, ki so namenjena za financiranje upravljavca, se dogovor sklene vnaprej za celotno pogodbeno obdobje.

(3) Vzdrževanje javne železniške infrastrukture obsega predvsem izvajanje oziroma organiziranje:

- vzdrževalnih del, ki ohranjajo normalno obratovalno sposobnost in zagotavljajo prometno varnost;
- vzdrževalnih del na železniških postajah in postajališčih;
- nadzora nad stanjem javne železniške infrastrukture;
- zagotovitve vzpostavitve prevoznosti prog ob naravnih in drugih nesrečah;
- vzpostavitve, vodenja in vzdrževanja informacijskega sistema, registra infrastrukture in evidenc ter drugih podatkov o javni železniški infrastrukturi in njihovo posredovanje na zahtevo ministrstva oziroma organa v sestavi ministrstva;
- meritev posameznih parametrov ali delov sistema;
- faznih tehničnih pregledov;
- sodelovanja upravljavca pri zakoličbi in pripravi delovišča;
- vzdrževalnih del na javni železniški infrastrukturi v obsegu, ki ga določa letni načrt vzdrževanja.

(4) Obratovanje javne železniške infrastrukture obsega predvsem:

- dodeljevanje vlakovnih poti;
- določanje višine uporabnine, zaračunavanje in pobiranje uporabnine;
- upravljanje prometa vlakov in zagotavljanje obratovanja javne železniške infrastrukture;
- izdelavo, sprejem, uveljavitev in objavo voznega reda omrežja;
- opravljanje tehnološkega procesa dela na prometnih mestih;
- nadzor nad delom prevoznikov, ki ga zahteva opravljanje dela skladno s tem zakonom in predpisi, ki urejajo varnost v železniškem prometu;
- obveščanje varnostnega organa o sumu kršitve, ki jo je storil prevoznik s svojim ravnanjem v nasprotju z licenco, varnostnim spričevalom ali dodeljeno vlakovno potjo, in obveščanje varnostnega organa in inšpektorata, pristojnega za železniški promet, o kršitvah določb predpisov, ki urejajo varnost v železniškem prometu.

(5) Obnavljanje javne železniške infrastrukture obsega predvsem:

- pripravo predloga načrta obnov;
- izvajanje oziroma organiziranje obnov.

(6) Vlada z uredbo določi način opravljanja gospodarske javne službe iz prvega odstavka tega člena in z upravljavcem sklene pogodbo iz drugega odstavka tega člena.

(7) Upravljavec vzpostavi, vodi in vzdržuje informacijski sistem obnavljanja javne železniške infrastrukture, ki je sestavni del informacijskega sistema in vsebuje podatke ter dokumentacijo o vseh fazah obnov, pri tem pa mora ministrstvu zagotoviti možnost neposrednega vpogleda v stanje obnov in dokumentacijo, ki se vodi v okviru informacijskega sistema. Upravljavec vodi tudi evidenco podatkov o izdatkih za obnavljanje javne železniške infrastrukture.

(8) V primeru motenj v železniškem prometu upravljavec prevoznikom zagotavlja ustrezne in pravočasne informacije. Če prevoznikom odobri dodaten dostop do upravljanja prometa, to stori pod enakimi, vnaprej določenimi in objavljenimi pogoji.

(9) Vsebinsko in način vodenja informacijskega sistema iz tretjega in sedmega odstavka tega člena natančneje določi minister.

11.a člen **(gospodarjenje z javno železniško infrastrukturo)**

(1) Gospodarjenje z javno železniško infrastrukturo izvaja upravljavec na podlagi pogodbe, ki jo sklene z vlado.

(2) Gospodarjenje z javno železniško infrastrukturo obsega predvsem:

- **(črtana);**
- zagotavljanje podatkov in informacij za pripravo strokovnih podlag za investicije na javni železniški infrastrukturi;
- pripravo strokovnih podlag za nove projekte, povezane z izvajanjem nalog upravljavca iz tega člena in 11. ter 11.b člena tega zakona;
- sklepanje pravnih poslov povezanih z gospodarjenjem z javno železniško infrastrukturo in postajnimi poslopji, v primeru in obsegu, ko ti ne služijo ali niso nujni za izvajanje njihovega osnovnega namena.

(3) Za gospodarjenje z javno železniško infrastrukturo se smiselno uporabljajo določbe predpisov, ki urejajo ravnanje s stvarnim premoženjem države, v delu, ki se nanaša na načela in postopke ravnanja s stvarnim premoženjem države.

11.b člen **(druge naloge upravljavca)**

(1) Upravljavec poleg nalog iz 11. in 11.a člena tega zakona opravlja še naslednje naloge:

1. nadzor nad izvajanjem vseh del na obstoječi javni železniški infrastrukturi zaradi zagotavljanja varnosti železniškega prometa;
2. izdaja mnenj za posege v progovni in varovalni progovni pas v skladu z zakonom, ki ureja varnost železniškega prometa;
3. izdelava in objava programa omrežja;
4. zagotavljanje učinkovitosti mednarodnih vlakovnih poti;
5. zagotavljanje konkurenčnosti mednarodnega tovornega prometa;
6. upravljanje z železniškimi postajnimi poslopji in stanovanji v lasti Republike Slovenije, ki so v postajnih poslopjih;
7. upravljanje z nepremičninami v progovnem pasu, ki so v lasti države in niso javna železniška infrastruktura iz prvega odstavka 10. člena tega zakona, razen z nepremičninami, ki so na podlagi drugih predpisov v upravljanju drugih upravljavcev stvarnega premoženja države.

(2) Upravljavec opravlja naloge iz tega člena in naloge iz 11.a člena tega zakona na podlagi pogodbe iz drugega odstavka 11. člena tega zakona.

16. člen **(licenca in pogoji za njeno pridobitev)**

(1) Za izvajanje prevoznih storitev mora prevoznik pridobiti licenco. Licenca ne daje pravice dostopa do železniške infrastrukture.

(2) Agencija izda licenco prevozniku, ki ima sedež v Republiki Sloveniji. Za pridobitev licence mora prevoznik izpolnjevati pogoje glede:

- dobrega ugleda,
- finančne sposobnosti,
- strokovne usposobljenosti in
- kritja svoje civilnopravne odgovornosti.

(3) Prevoznik izpolnjuje pogoj dobrega ugleda, če:

- član posloводства ni bil pravnomočno obsojen na zaporno kazen v trajanju enega ali več let, zaradi storitve kaznivega dejanja zoper gospodarstvo, kaznivega dejanja ogrožanja posebnih vrst javnega prometa ali kaznivega dejanja zoper delovno razmerje in socialno varnost,
- ni v stečajnem postopku.

(4) Zahteve v zvezi s finančno sposobnostjo so izpolnjene, ko prevoznik dokaže, da bo v obdobju 12 mesecev lahko izpolnjeval svoje obveznosti iz naslova dejavnosti, za katero želi pridobiti licenco. Finančna sposobnost se preveri zlasti z letnimi izkazi prevoznika, kadar prevozniki teh listin ne morejo predložiti pa z bilanco stanja. Prevoznik licenčnemu organu predloži vsaj informacije, ki so navedene v Prilogi III Direktive 2012/34/EU, na njegovo zahtevo pa tudi revizijska poročila, dokumente bank, hranilnic, računovodske, revizorske in druge dokumente. Šteje se, da prevoznik ni finančno sposoben, če je v obdobju zadnjega leta pred vložitvijo vloge za izdajo licence najmanj trikrat zamudil s plačili davkov ali plačil za socialno varnost za najmanj 90 dni.

(5) Prevoznik izpolnjuje pogoj strokovne usposobljenosti, če izkaže, da ima oziroma bo imel vzpostavljen sistem vodenja, v katerem bodo sodelovale osebe z znanjem ali izkušnjami za varno in zanesljivo izvajanje dejavnosti, ter nadzora nad postopki in osebjem, ki zagotavljajo varno in zanesljivo izvajanje dejavnosti, katerih vrsta je opredeljena v licenci.

(6) Prevoznik izpolnjuje pogoj kritja svoje civilnopravne odgovornosti, če je zmožen kriti morebitno odškodnino, ki bi jo utrpeli potniki, prtljaga, tovor, pošta ali tretje osebe, zaradi opravljanja njegove dejavnosti tako, da dokaže, da je ustrezno zavarovan za kritje svoje odgovornosti v primeru nesreče ali da predloži druga ustrezna jamstva.

(7) Prevozniku se podeli licenca oziroma se podaljša veljavnost začasne licence, če izpolnjuje pogoje za njeno pridobitev. Pogoje za pridobitev licence mora prevoznik izpolnjevati ves čas njene veljavnosti.

(8) Agencija javno objavi postopke za izdajo licenc in o tem obvesti Evropsko komisijo.

(9) Agencija o vlogi za izdajo licence odloči čim prej, vendar najpozneje v treh mesecih od predložitve popolne vloge. Odločitev o izdaji ali zavrnitvi, licenčni organ utemelji in takoj sporoči prevozniku, ki je zaprosil za licenco.

(10) Zoper odločitev agencije ni pritožbe, dopusten pa je upravni spor.

(11) Prevoznik ne potrebuje licence za izvajanje prevoznih storitev, kadar je njegova poslovna dejavnost izključno omejena na:

- železniški potniški promet na samostojni lokalni in regionalni železniški infrastrukturi;
- mestni ali primestni železniški potniški promet;
- železniški tovorni promet na območju postaje.

17. člen **(veljavnost licence)**

(1) V Republiki Sloveniji velja licenca, ki jo izda agencija. Veljajo tudi licence, ki jih izdajajo licenčni organi držav članic Evropske unije.

(2) Licenca velja toliko časa, dokler prevoznik izpolnjuje pogoje in zahteve, ki jih predpisuje ta zakon in na njegovi podlagi izdani predpisi.

(3) Licenčni organ opravlja redni nadzor nad izpolnjevanjem pogojev iz 16. člena tega zakona najmanj vsakih pet let. Če licenčni organ resno dvomi, ali prevoznik izpolnjuje pogoje in zahteve za podelitev licence, določene v tem zakonu in na njegovi podlagi izdanih predpisih, lahko kadar koli preveri, ali jih dejansko izpolnjuje. Če ugotovi, da imetnik licence ne izpolnjuje pogojev za njeno pridobitev, licenco začasno ali trajno odvzame. Licenčni organ začasno odvzame licenco, če ugotovi, da imetnik licence ne

izpolnjuje pogojev za njeno pridobitev, razen v primeru iz osmega odstavka tega člena. Če imetnik v roku, ki ga določi licenčni organ pri začasnem odvzemu licence, ne more izpolniti vseh pogojev za njeno pridobitev, mu licenčni organ trajno odvzame licenco. V primeru resnega dvoma, da imetnik licence, ki jo je izdal licenčni organ druge države članice Evropske unije, ne izpolnjuje pogojev za pridobitev licence, mora licenčni organ o tem nemudoma obvestiti licenčni organ države članice, ki je licenco izdal.

(4) Če je licenca začasno ali trajno odvzeta zaradi neizpolnjevanja finančne sposobnosti iz četrtega odstavka prejšnjega člena, lahko licenčni organ izda začasno licenco pod pogojem, da varnost prometa ni ogrožena. Začasna licenca lahko velja največ šest mesecev od dneva njene izdaje.

(5) Če prevoznik ne izvaja prevoznih storitev v železniškem prometu vsaj šest mesecev ali jih ne začne izvajati šest mesecev od njene podelitve, lahko licenčni organ ponovno preveri izpolnjevanje pogojev za njeno pridobitev in jo lahko začasno odvzame. Prevoznik lahko v primeru, če začne dejavnost izvajanja prevoznih storitev v železniškem prometu, zaprosi za določitev daljšega roka. Licenčni organ lahko odobri podaljšanje roka glede na naravo izvajanja storitev.

(6) O statusnih spremembah mora prevoznik najpozneje v osmih dneh po prejemu sklepa registrskega sodišča obvestiti licenčni organ. Licenčni organ, če gre za združitev ali prevzem, lahko odloči, da mora prevoznik ponovno zaprositi za licenco. Od vložitve ponovnega zaprosila za licenco do odločitve licenčnega organa lahko prevoznik opravlja prevozne storitve v železniškem prometu v obsegu, kot mu to dovoljuje veljavna licenca, razen če licenčni organ zaradi ogrožanja varnosti prometa trajno odvzame licenco.

(7) Če namerava prevoznik spremeniti ali razširiti svojo dejavnost železniškega prevoza, za katero mu je bila podeljena licenca in bi to vplivalo na varnost železniškega prometa, mora licenco predložiti licenčnemu organu v ponovni pregled. V tem primeru licenčni organ ponovno preveri izpolnjevanje pogojev za pridobitev licence. V kolikor prevoznik izpolnjuje pogoje za pridobitev licence, licenčni organ izda odločbo, s katero spremeni že izdano odločbo o podelitvi licence, v primeru neizpolnjevanja pogojev za pridobitev licence pa licenco začasno oziroma trajno odvzame.

(8) Agencija trajno odvzame licenco prevozniku, zoper katerega je pristojno sodišče izdalo pravnomočen sklep o začetku stečajnega postopka.

(9) Če agencija prevozniku licenco začasno ali trajno odvzame ali izda novo licenco oziroma podaljša njeno veljavnost, mora nemudoma o tem obvestiti Evropsko železniško agencijo.

18.d člen **(naloge regulatornega organa)**

(1) Prosilec za vlakovno pot vloži pritožbo pri regulatornem organu, če meni, da je bil nepravilno obravnavan, diskriminiran ali kako drugače oškodovan, še zlasti proti odločitvam upravljavca, ali proti odločitvam prevoznika ali upravljavca objektov za izvajanje železniških storitev v zvezi:

- s programom omrežja;
- z merili, vsebovanimi v programu omrežja;
- s postopkom dodeljevanja vlakovnih poti in odločitvami v tem postopku;
- z ureditvijo določanja in zaračunavanja uporabnine;
- z ureditvijo dostopa do javne železniške infrastrukture in minimalnega paketa storitev iz 15.b in 15.d člena tega zakona;
- z dostopom do objektov in naprav za izvajanje železniških storitev in izvajanjem storitev v njih ter zaračunavanje uporabnine za dostop in uporabo;
- upravljanjem prometa;
- načrtovanjem obnavljanja ter načrtovanim ali nenačrtovanim vzdrževanjem železniške infrastrukture;
- skladnostjo z zahtevami iz prvega, četrtega, osmega, devetega, desetega in enajstega odstavka 11.c člena in 11.č člena tega zakona.

(2) Regulatorni organ preuči vsako pritožbo iz prejšnjega odstavka in zahteva ustrezne informacije ter začne posvetovanje z vsemi strankami v postopku v enem mesecu od prejema pritožbe. O vsaki pritožbi odloči najpozneje v šestih tednih od prejema vseh potrebnih informacij. Kadar je pritožba

vložena zoper dodelitev infrastrukturne zmogljivosti ali zoper pogoje ponudbe zmogljivosti, regulatorni organ bodisi potrdi odločitev upravljavca, bodisi zahteva spremembo njegove odločitve v skladu z navodili.

(3) Regulatorni organ brez poseganja v pristojnost organa, pristojnega za konkurenco, po uradni dolžnosti spremlja konkurenčne razmere na trgu storitev v železniškem prometu in dejavnosti upravljavcev in prevoznikov v povezavi z akti, postopki in odločitvami, navedenimi v prvem odstavku tega člena. Zaradi preprečevanja diskriminacije prosilcev zlasti preverja skladnost aktov, postopkov in odločitev, navedenih v prvem odstavku tega člena z veljavnimi predpisi. Predvsem preverja, ali program omrežja vsebuje diskriminatorne določbe in ali daje upravljavcu diskrecijska pooblastila, ki bi se lahko uporabila za diskriminacijo prosilcev. V primeru diskriminacije prosilcev, izkrivljanja trga ali druge oblike neželenega razvoja dogodkov na tem trgu, sprejme ukrepe za njihovo odpravo oziroma preprečitev.

(4) Regulatorni organ zagotavlja, da so uporabnine, ki jih določi upravljavec, v skladu z drugim oddelkom četrtega poglavja Direktive 2012/34/EU nediskriminatorne. Pogajanja o višini uporabnin za uporabo javne železniške infrastrukture med prosilci in upravljavcem so dovoljena le, če potekajo pod nadzorom regulatornega organa. Regulatorni organ posreduje, če je verjetno, da bodo v pogajanjih kršene določbe tega zakona.

(5) Regulatorni organ lahko odobri nadaljnje zaračunavanje povišane uporabnine, ki vsebuje dajatev, ki odraža nezadostnost infrastrukturnih zmogljivosti na določenem odseku v obdobjih preobremenjenosti infrastrukture, če:

- načrta povečanja infrastrukturnih zmogljivosti ni mogoče uresničiti zaradi razlogov, na katere upravljavec nima vpliva, ali
- razpoložljive možnosti niso ekonomsko ali finančno izvedljive.

(6) Regulatorni organ je pristojen, da izvaja revizijo ali zahteva zunanjo revizijo nad upravljavcem, upravljavcem objektov za izvajanje železniških storitev ali vsemi odvisnimi družbami obvladujoče družbe upravljavca, da bi preveril izvajanje določb o ločevanju poslovnih računov iz 15. in 22. a člena tega zakona in določb o finančni preglednosti iz 11. č člena tega zakona. Regulatorni organ spremlja finančne tokove iz prvega odstavka 11. č člena tega zakona, posojila iz četrtega odstavka 11. č člena tega zakona in dolgove iz šestega odstavka 11. č člena tega zakona. Od subjektov, nad katerimi se izvaja revizija, ima pravico zahtevati vse ustrezne informacije, zlasti vse ali nekatere računovodske informacije, ki so navedene v Prilogi VII Direktive 2012/34/EU in so podrobne do zadostne mere, za katero se presodi, da je potrebna in sorazmerna. V primeru ugotovljenih nepravilnosti regulatorni organ odloči o primernih ukrepih za njihovo odpravo. Če regulatorni organ ugotovi pomanjkljivosti v zvezi z dodeljevanjem državnih pomoči, o tem obvesti ministrstvo, pristojno za finance.

(7) Regulatorni organ ima pravico od upravljavca, agencije, prosilcev in vsake prizadete tretje stranke zahtevati potrebne informacije. Zahtevane informacije se predložijo v razumnem roku, ki ga določi regulatorni organ in ne presega enega meseca, razen v izjemnih okoliščinah, ko regulatorni organ odobri podaljšanje za največ dva tedna. Informacije, ki se predložijo regulatornemu organu, vključujejo vse podatke, ki jih zahteva v okviru svoje pritožbene funkcije in naloge spremljanja konkurenčnih razmer na trgih storitev železniškega prometa v skladu s tem zakonom. Med te informacije spadajo tudi informacije, potrebne za statistične namene in namen spremljanja trga.

(8) Regulatorni organ se redno, najmanj pa vsaki dve leti, posvetuje s predstavniki uporabnikov storitev železniškega tovornega in potniškega prevoza, da se upoštevajo njihovi pogledi na trg v železniškem prometu.

(9) Regulatorni organ v sodelovanju z varnostnim in licenčnim organom vzpostavi okvir za izmenjavo informacij in medsebojno sodelovanje, z namenom preprečitve škodljivih vplivov na konkurenco ali varnost na trgu storitev v železniškem prometu. Ta okvir vključuje mehanizem, s katerim regulatorni organ zagotavlja varnostnemu in licenčnemu organu priporočila o vprašanjih, ki lahko vplivajo na konkurenco na trgu storitev v železniškem prometu, varnostni organ pa regulatornemu in licenčnemu organu pošilja priporočila o vprašanjih, ki lahko vplivajo na varnost. Posamezen organ v okviru svojih pristojnosti pred sprejetjem odločitve prouči vsa tovrstna priporočila. Če ta organ odloči, da ne bo upošteval teh priporočil, svojo odločitev utemelji.

(10) Regulatorni organ daje nezavezujoče mnenje o osnutku poslovnega načrta upravljavca, osnutku pogodbe iz drugega odstavka 11. člena tega zakona in o načrtu razširitve zmogljivosti, v katerem se navede zlasti, ali navedeni dokumenti ustrezajo konkurenčnim razmeram na trgih storitev železniškega prometa.

(11) Regulatorni organ določi rok, v katerem je upravljavec objektov iz 15.i člena tega zakona dolžan odgovoriti na prošnje prosilcev za dostop ali storitev.

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) Za izvrševanje javnih pooblastil izdaja agencija splošne akte in upravne odločbe na podlagi tega zakona in zakona, ki ureja varnost v železniškem prometu.

(3) Agencija opravlja naloge:

- varnostnega organa,
- certifikacijskega organa,
- ocenjevalnega organa in
- licenčnega organa.

(4) Člani sveta agencije ne smejo biti zaposleni pri imetnikih tirnih vozil, proizvajalcih železniških podsistemov ali delov podsistemov, prevoznikih, subjektih pristojnih za vzdrževanje, upravljavcih, nosilcih bistvenih funkcij upravljanja javne železniške infrastrukture in drugih fizičnih osebah, ki so kakor koli neposredno povezane z nadgradnjami ali investicijami v javno železniško infrastrukturo in oskrbovalnimi službami, za katere obstaja zaradi njihovih povezav 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.

(5) Agencija sodeluje z varnostnimi, certifikacijskimi, licenčnimi in ocenjevalnimi organi drugih držav članic Evropske unije zaradi uskladitve svojih meril odločanja z merili v Evropski uniji in z Evropsko železniško agencijo.

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

Predlagamo, da Državni zbor sprejme predlog zakona po skrajšanem postopku na podlagi prve in tretje alineje prvega odstavka 142. člena Poslovnika Državnega zbora (Uradni list RS, št. 92/07-uradno prečiščeno besedilo, 105/10, 80/13, 38/17 in 46/20), saj gre za prenos direktive v manjšem obsegu in za manjše popravke besedila zakona, zaradi česar se vsebinsko spreminja manjše število členov. S spremembo se zakonska ureditev usklajuje z Direktivo 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. novembra 2012 o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja. V odgovoru na uradni opomin se je Republika Slovenija zavezala, da bo za popolni prenos dopolnili in sprejeli Zakon o železniškem prometu do konca leta 2020.

VI. PRILOGE

MSP-test

Predlagatelj predpisa: Ministrstvo za infrastrukturo EVA: 2020-2430-0065	Presoja učinkov na gospodarstvo (MSP test)
	Datum vnosa: 22.09.2020
	Datum spremembe: 22.09.2020

Povzetek izvedene presoje vplivov predpisa na gospodarstvo:

Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o železniškem prometu

	Ocena učinkov predlaganih alternativ					
Alternativa / Izbrana alternativa	Mikro podjetja brez zaposlenih	Mikro podjetja	Mala podjetja	Srednja in velika podjetja	Učinki	Skupaj
1. Predlog zakona / Da	/	/	/	/	/	/
I. Analizirane alternative						
Naziv alternative						Izbrana alt.
Alternativa 0: Obstoječe stanje (stanje brez sprememb)						Ne
OBRAZLOŽITEV:						

OBVEZNOSTI		SKUPNI PREDVIDENI STROŠKI (NA LETNI RAVNI)	
/		/	
SKUPAJ			/
Alternativa 1: Predlog zakona			Da
OBRAZLOŽITEV:			
Nima vpliva na mala in srednja podjetja			
OBVEZNOSTI (NA LETNI RAVNI)		SKUPNI PREDVIDENI STROŠKI	
/			/
SKUPAJ			/
Povzetek analize		Alternativa 1	
Naziv alternative:	Predlog zakona		
Opis alternative:	Nima vpliva na mala in srednja podjetja		
1. Neto stroški na gospodarstvo			
Vrsta stroškov		Skupaj	
Enkratni stroški	/		/
Periodični stroški	/		/
SKUPAJ			/
2 Kvalitativni učinki alternative 1			
Kako predlog predpisa vpliva na pravno varnost?		Nima vpliva	
Obrazložitev:			
Kako predlog predpisa vpliva na nelojalno konkurenco?		Nima vpliva	
Obrazložitev:			
Kako predlog predpisa vpliva na problematiko dela na črno in sivo ekonomijo?		Nima vpliva	

Obrazložitev:	
Kako predlog predpisa vpliva na produktivnost?	Nima vpliva
Obrazložitev:	
Kako predlog predpisa vpliva na delovne pogoje, naložbe v kadrovske vire oz. nove zaposlitve?	Nima vpliva
Obrazložitev:	
Kako predlog predpisa vpliva na naložbe v raziskave in razvoj?	Nima vpliva
Obrazložitev:	

3 Najprej pomisli na male - alternativa 1

Ali in na kakšen način ste uporabili delne ali popolne oprostitve obveznosti za mikro, mala in srednja podjetja?
Obrazložitev: Nima vpliva.
Ali je za mikro, mala in srednja podjetja načrtovano dovolj časa za prilagoditev na nove obveznosti (daljša prehodna obdobja)?
Obrazložitev: Nima vpliva.
Ali in na kakšen način so obveznosti, kot npr. poročanje, vodenje evidenc, za mikro, mala in srednja podjetja prilagojene oziroma poenostavljene v primerjavi z ostalimi večjimi subjekti?
Obrazložitev: Nima vpliva.
Ali in na kakšen način so za mikro, mala in srednja podjetja postopki nadzora prilagojeni oziroma poenostavljeni?
Obrazložitev: Nima vpliva.
Ali so za mikro, mala in srednja podjetja uvedene znižane pristojbine, davčne olajšave in podobne oblike privilegiranega pristopa?
Obrazložitev: Nima vpliva.



IOS.pdf



IOS.pdf