

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.

Direkcija RS za infrastrukturo (DRSI) opravlja naloge, kot jih določa četrti odstavek 13. člena ZZelP. Ena izmed nalog DRSI je tudi opravljanje nalog razvoja JŽI. Razvoj JŽI pomeni naloge razvoja in sodelovanja pri postopkih priprave prostorskih aktov s področja JŽI. DRSI sodeluje in se usklajuje v postopkih priprave prostorskih aktov tako, da pripravljavcem prostorskih aktov na njihovo zahtevo predloži svoje razvojne in varstvene potrebe, ki se nanašajo na prostor, strokovne podlage za podane razvojne potrebe za prostorske akte s področja JŽI, potrebne ažurne podatke, ki se nanašajo na prostor, ter morebitne usmeritve, priporočila in pojasnila s področja JŽI ter poda smernice in mnenja.

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.

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 v veljavnem 9. členu ZZelP (napeljevanje vodovodov in kanalizacije, električnih, telefonskih in telegrafskih napeljav, plinovoda, služnosti prehoda). Takšne obremenitve, za katere se po Stvarnopravnem zakoniku 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. 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. Predlagana ureditev ureja pogoje za pridobitev stvarnih pravic na območju JŽI. Namen te določbe ni urejanje dopustnosti posegov. Ustanovitev stvarnih (ali obligacijskih) pravic je smiselna le v primeru, ko je investitor druga oseba, ki ne gradi objektov JŽI, saj ji četrti odstavek 9. člena omogoča pridobitev pravice graditi. V skladu z gradbeno zakonodajo obligacijska pravica ne izpolnjuje pogojev za priznanje pravice graditi.

Stvarne pravice, ki se ustanavljajo v progovnem pasu in izven: Ustanovitev stvarne pravice ni pravica potencialnega investitorja. O njeni ustanovitvi odloča upravljavec JŽI, ki je pooblaščen za sklepanje pogodbe. V vsakem konkretnem primeru bo presodil, kako ta pravica in objekt, ki se bo na njeni podlagi izvedel, vpliva na rabo JŽI. To je njegova odgovornost. Ne pomeni pa, da bo objekt, ki je zgrajen v progovnem pasu, postal del JŽI. Zakon taksativno našteva sestavne dele JŽI. Investitor objekta bo sam odgovoren za njegovo pravilno delovanje, vzdrževanje in upravljanje, tako da ne bo motil normalne rabe JŽI. To se določi s pogodbo. Služnostne pogodbe vsebujejo natančne določbe o tem, kako se objekt vzdržuje in pravica upravljavca javne prometne infrastrukture da bo, če bo treba, zaradi delovanja "osnovne" infrastrukture, posegel v objekte, ki se gradijo na podlagi drugih stvarnih pravic. Te pogodbe sklepa upravljavec, ki je za vse odgovoren.

Morebitni pomislek glede progovnega pasu, in sicer kako bo urejeno vprašanje parkirišč in upravljanja z njimi, je zajet v spremembi 11.b člena tako, da bo med druge naloge upravljavca štel tudi upravljanje s parkirišči in zemljišči. Glede upravljanja v progovnem pasu je potrebno šteti progovni pas med progovno telo, kar je del JŽI, kot je navedeno v drugi alineji 1. odstavka 10. člena Zakona o železniškem prometu. V primeru gradnje v progovnem pasu, torej v progovnem telesu (npr. kolesarska pot) bo upravljavec progovnega telesa tako kot do sedaj SŽ – Infrastruktura, d.o.o.. Progovno telo ostane del JŽI.

Z novo določeno nalogo DRSI glede izdaje smernic in mnenj pri pripravi občinskih prostorskih načrtov, opravljanjem drugih predpisanih nalog pri pripravi občinskih prostorskih aktov kot nosilca urejanja prostora in ob prej navedeni razlagi stanja, je smiselno, da se tudi zakonsko določi DRSI za izvajanje te naloge.

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 e-demokraciji.

Zakon je usklajen z Javno agencijo za železniški promet, SŽ, d.o.o., SŽ-Infrastruktura, d.o.o.,

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 členi 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 varnostnega 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.

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 14. točka spremeni tako, da se glasi:

»obnavljanje javne železniškega infrastrukture« pomeni večja dela za obnovo obstoječe infrastrukture, ki 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 železniški promet. Stvarno služnost ali stavbno pravico na podlagi pravnega posla je mogoče pridobiti za napeljavo cevovodov, energetskih in komunikacijskih vodov ter drugih podobnih naprav in objektov v javnem interesu, ter za gradnjo drugih objektov in naprav, če se s tem ne posega v rabo javne železniške infrastrukture, kakršna je določena s tem zakonom in na njegovi podlagi izdanimi predpisi. Na javni železniški infrastrukturi izven progovnega pasu je mogoče pridobiti stvarno služnost ali stavbno pravico na podlagi pravnega posla za gradnjo objektov in naprav, 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 železniški promet.

(5) 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 šesti odstavek.

3. člen

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

4. člen

V 11. členu se v tretjem odstavku doda nova alineja, ki se glasi:

»- zamenjav v okviru vzdrževanja.«.

5. člen

V 11.b členu se v prvem odstavku za 7. točko pika nadomesti z vejico in doda nova 8. točka, ki se glasi:

»8. upravljanje s parkirišči na železniškem območju in z zemljišči, ki jih država pridobiva za namen gradnje JŽI.«.

6. člen

V 11.c členu se v desetem odstavku prvi stavek spremeni tako, da se glasi »Upravljavec in Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo morata praviloma preko odbora iz trinajstega odstavka tega člena pred sprejetjem poslovnega načrta upravljavca prosilcem, na prošnjo pa tudi potencialnim prosilcem, omogočiti dostop do ustreznih informacij o njegovi vsebini in možnost, da mu sporočijo svoje mnenje v zvezi s pogoji za dostop do javne železniške infrastrukture, za njeno uporabo in v zvezi z njenimi

značilnostmi, zagotavljanjem in razvojem.«.

7. člen

V 13. členu se v četrtem odstavku na koncu enajste alineje pika nadomesti s podpičjem, doda se nova dvanajsta alineja, ki se glasi:

"- izdaja smernic in mnenj ter opravljanje drugih predpisanih nalog pri pripravi občinskih prostorskih aktov kot nosilca urejanja prostora.«.

8. 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.«.

9. 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.«.

10. člen

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

11.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

12. 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.

13. člen

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

Obrazložitev členov:

K 1. členu:

S predlogom spremembe 14. točke prvega odstavka 2. člena se poenoti terminologija.

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 in stavbnih pravic na javni železniški infrastrukturi (v nadaljnjem besedilu: JŽI) v progovnem pasu 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, pogodbe o služnosti in zakupno ali najemno pogodbo.

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.

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.

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. Tudi 265. člen Stvarnopravnega zakonika 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

Protihrupne ograje predstavljajo ukrep za preprečitev širjenja hrupa v okolje, kot to zahteva operativni program varstva pred hrupom in ostala zakonodaja s področja okolja. Gre za ograje, ki se postavljajo na območju javne železniške infrastrukture, zato jih potrebno dodati v 10. člen zakona.

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

V 11. b členu se doda nova 8. točka, ki dodaja nalogo upravljavca, ki opravlja poleg nalog iz 11.b člena še naloge obvezne gospodarske javne službe vzdrževanja, obratovanja in obnavljanja javne železniške infrastrukture iz 11. člena veljavnega zakona in gospodarjenja z javno železniško infrastrukturo. Gre za nalogo upravljanja s parkirišči na železniškem območju in z zemljišči, ki jih država pridobiva za namen gradnje JŽI.

K 6. členu

V Republiki Sloveniji so naloge upravljavca, kot so opredeljene v Direktivi 2012/34/EU, razdeljene med upravljavca in DRSI, zato obveznosti iz tega člena upravljavca sam ne more uspešno izvrševati, posebej glede na to, da poslovni načrt upravljavca nima vsebin, na katere se nanaša ta člen. S predlogom člena se obveznost naloži tako upravljavcu kot DRSI, ki pa naj to obveznost obveščanja prosilcev primarno izvršujeta preko že ustanovljenega stalnega odbora za usklajevanje potreb na področju železniške infrastrukture iz trinajstega odstavka 11.c člena ZZelP.

K 7. členu

Junija 2018 je bila sprejeta sprememba ZZelP, ki je na novo opredelila naloge DRSI. Tako je v prvi alineji določeno, da je naloga DRSI opravljanje nalog razvoja JŽI. Na podlagi ZZelP-K je bila spremenjena tudi Uredba o organih v sestavi ministrstev, po kateri DRSI opravlja tudi naloge razvoja železniške infrastrukture. Tako razvoj JŽI pomeni tudi naloge razvoja in sodelovanja pri postopkih priprave prostorskih aktov s področja javne železniške infrastrukture. DRSI sodeluje in se usklajuje v postopkih priprave prostorskih aktov tako, da na podlagi svojih razvojnih politik, strategij in programov, skladno z ZZelP, pripravljavcem prostorskih aktov na njihovo zahtevo predloži svoje razvojne in varstvene potrebe, ki se nanašajo na prostor, predloži razpoložljive strokovne podlage za podane razvojne potrebe za prostorske akte s področja JŽI, posreduje in objavlja ažurne podatke v ustreznih, zlasti digitalnih oblikah, ki se nanašajo na prostor, ter morebitne usmeritve, priporočila in pojasnila s področja JŽI in poda smernice in mnenja.

K 8. 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 katerokoli 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 9. 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 10. 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 11. 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 12. 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 13. 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 vložitev prošenj za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti, kot so na primer informacije o infrastrukturnih zmogljivostih javne železniške infrastrukture ter možnih dodatnih in pomožnih storitvah;
21. »prošilec« 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. »infrastrukturalna zmogljivost« pomeni možnost načrtovanja zahtevanih vlakovnih poti za del javne železniške infrastrukture za določeno obdobje;
30. »vlakovna pot« je infrastrukturalna 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 voznoredno 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;
- tovarne klančine, vključno s tistimi na tovarnih 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, voznno 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, sklne pa se za obdobje najmanj petih let. O vsebini pogodbe in strukturi plačil, ki so namenjena za financiranje upravljavca, se dogovor sklne 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.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.

11.c člen

(obveznosti in neodvisnost upravljavca v vertikalno integriranem podjetju)

(1) Če upravljavec opravlja svojo dejavnost znotraj vertikalno integriranega podjetja, jo opravlja kot samostojen gospodarski subjekt.

(2) Naloge upravljavca izvaja odvisna družba družbe Slovenske železnice, d. o. o.

(3) Upravljavec ima svoj tričlanski nadzorni svet. Člane nadzornega sveta, ki niso predstavniki delavcev, imenuje vlada, od tega enega člana na predlog ustanovitelja.

(4) Zaradi preprečevanja nasprotja interesov člani nadzornega sveta upravljavca in člani posloводства upravljavca ne smejo biti imenovani v organe vodenja in nadzora drugih odvisnih družb obvladujoče družbe, ki opravljajo prevozne storitve v notranjem in mednarodnem železniškem prometu, niti ne smejo biti zaposleni kot vodilni delavci v kateri od teh družb. Prav tako člani posloводства upravljavca ne smejo biti imenovani v organ nadzora obvladujoče družbe. V organe vodenja in nadzora upravljavca ne morejo biti imenovane osebe, ki so bili člani organa vodenja ali nadzora obvladujoče družbe ali družbe, ki opravlja prevozne storitve v notranjem in mednarodnem železniškem prometu, najmanj eno leto po koncu mandata v organu družbe. V nadzorni svet upravljavca je lahko imenovanih le toliko zaposlenih obvladujoče družbe oziroma odvisnih družb obvladujoče družbe, da ti ob upoštevanju minimalnega dovoljenega kvoruma pri glasovanju ne dosežejo večine. V nadzorni svet ne smejo biti imenovani zaposleni iz družb, ki opravljajo prevozne storitve v notranjem in mednarodnem železniškem prometu.

(5) Nadzorni svet upravljavca preverja pravilnost izvajanja finančne preglednosti in pravila ločenosti ter varnega in varovanega dostopa do informacijskega sistema.

(6) Sestava nadzornega sveta upravljavca in natančnejši pogoji, ki jih morajo izpolnjevati člani nadzornega sveta, se določijo v aktu o ustanovitvi upravljavca.

(7) Če ne pride do nasprotja interesov in je zagotovljena zaupnost informacij, ki so poslovna skrivnost po zakonu, ki ureja gospodarske družbe, lahko upravljavec za določena dela, ki niso povezana z dodeljevanjem vlakovnih poti in določanjem uporabnine, sklene pogodbo s katerokoli pravno ali fizično osebo, pri čemer ohrani pravico do sprejemanja pomembnih odločitev o teh delih. Upravljavec lahko s prevozniki sklepa pogodbe o sodelovanju, da zagotovi strankam pogodbe koristi, na primer manjše stroške ali boljše delovanje dela omrežja, na katerega se nanaša pogodba. Nadzor nad sklepanjem in izvajanjem pogodb s prevozniki iz prejšnjega stavka opravlja regulatorni organ, ki lahko v utemeljenih primerih predlaga prekinitev pogodbe.

(8) Upravljavec, člani posloводства in člani nadzornega sveta upravljavca ne smejo imeti nobenih neposrednih ali posrednih poslovnih deležev v katerikoli odvisni družbi družbe Slovenske železnice, d. o. o., ki opravlja prevozne storitve v notranjem in mednarodnem železniškem prometu. Člani posloводства in vodilni delavci upravljavca, ki odločajo o bistvenih funkcijah upravljanja infrastrukture, ne smejo prejeti nobenih plačil, vezanih na uspešno poslovanje nobenega drugega pravnega subjekta vertikalno integriranega podjetja, ali plačil, povezanih s finančno uspešnostjo posameznih prevoznikov v železniškem prometu.

(9) Upravljavec mora zagotoviti omejenost dostopa do informacij, ki se nanašajo na dodeljevanje vlakovnih poti, zaračunavanje uporabnine, izdelavo voznega reda omrežja in upravljanje prometa, če ima skupen informacijski sistem z drugimi subjekti znotraj vertikalno povezanega podjetja. Dostop do teh informacij je omogočen le pooblaščenemu osebju upravljavca in jih ni dovoljeno pošiljati drugim subjektom v vertikalno povezanem podjetju.

(10) Upravljavec mora pred sprejetjem poslovnega načrta prosilcem, na prošnjo pa tudi potencialnim prosilcem, omogočiti dostop do ustreznih informacij o njegovi vsebini in možnost, da mu sporočijo svoje mnenje v zvezi s pogoji za dostop do javne železniške infrastrukture, za njeno uporabo in v zvezi z njenimi značilnostmi, zagotavljanjem in razvojem. Upravljavec mora mnenja prosilcev pri pripravi

dolgoročnega načrta vzdrževanja in obnavljanja v največji možni meri upoštevati, vzdrževanje pa mora načrtovati nediskriminatorno.

(11) Upravljavec mora vsaj en mesec pred podpisom pogodbe iz drugega odstavka 11. člena tega zakona na svoji spletni strani objaviti osnutek pogodbe ali vsaj bistvene elemente pogodbe tako, da lahko prosilci pred podpisom podajo svoje mnenje. Upravljavec mora sklenjeno pogodbo objaviti na svoji spletni strani najpozneje v enem mesecu po sklenitvi.

(12) Vlada z ustreznim načinom financiranja nalog upravljavca po pogodbi iz drugega odstavka 11. člena tega zakona zagotovi, da izkaz uspeha upravljavca infrastrukture, pod normalnimi pogoji poslovanja in v primernem obdobju, ki ni daljše od petih let, vsaj uravnoteži prihodke upravljavca iz uporabnine, presežkov iz drugih komercialnih dejavnosti, nepovratnih prihodkov iz zasebnih virov in proračunskih sredstev, vključno s predplačili države, kadar je to v skladu z zakonodajo, ki ureja področje javnih financ, z odhodki upravljavca za opravljanje njegove dejavnosti. Vlada lahko od upravljavca zahteva, da v primeru, ko je železniški promet konkurenčen drugim načinom prometa, uravnoteži svoje prihodke in odhodke s prihodki iz uporabnine brez financiranja iz državnega proračuna.

(13) Upravljavec mora z organom, pristojnim za vodenje investicij, prevozniki in prosilci vzpostaviti stalen odbor za usklajevanje potreb na področju železniške infrastrukture. Upravljavec lahko k sodelovanju v odbor povabi predstavnike uporabnikov storitev železniškega prometa in predstavnike lokalnih skupnosti. Regulatorni organ lahko v odboru sodeluje kot opazovalec. Upravljavec mora zagotoviti, da se v odboru usklajujejo naslednje vsebine:

- potrebe prosilcev glede vzdrževanja in razvoja zmogljivosti železniške infrastrukture;
- vsebina k uporabnikom naravnanih ciljev uspešnosti upravljavca, določenih v pogodbi iz drugega odstavka 11. člena tega zakona in spodbud upravljavcu iz prvega odstavka 15.f člena tega zakona in njihovo izvajanje;
- vsebina in izvajanje programa omrežja;
- vprašanja intermodalnosti in interoperabilnosti;
- vsa druga vprašanja, povezana s pogoji za dostop, uporabo infrastrukture in kakovostjo storitev upravljavca.

(14) Odbor iz prejšnjega odstavka se sestaja najmanj enkrat letno v skladu s smernicami, ki jih pripravi in objavi upravljavec po posvetovanju z zainteresiranimi stranmi iz prejšnjega odstavka. Upravljavec na svoji spletni strani ažurno objavlja pregled dela odbora. Usklajevanje v tem odboru ne posega v pravico prosilcev do vložitve pritožbe pri regulatornem organu.

(15) Upravljavec se včlani v evropsko mrežo upravljavcev infrastrukture.

13. člen **(strategija razvoja javne železniške infrastrukture)**

(1) Cilji in naloge strategije razvoja javne železniške infrastrukture in vzdrževanja javne železniške infrastrukture se po posvetovanju z zainteresiranimi stranmi natančneje določijo v strategiji razvoja javne železniške infrastrukture, samostojno ali v okviru razvoja celotnega področja prometa (v nadaljnjem besedilu: strategija razvoja), ki jo sprejme Vlada Republike Slovenije za obdobje najmanj petih let in se objavi na spletni strani.

(2) S strategijo razvoja se v zvezi z investicijami v javno železniško infrastrukturo in vzdrževanjem javne železniške infrastrukture podrobneje določijo vrstni red prednostnih nalog investicij v javno železniško infrastrukturo in vzdrževanja javne železniške infrastrukture, viri sredstev za njihovo uresničitev ter dinamika in obseg uresničevanja posameznih nalog v načrtovalnem obdobju. Določitev prednostnih nalog mora temeljiti na prometno-političnih in razvojnih ciljih ob upoštevanju objektivnih prometnih, tehničnih, ekonomsko-finančnih in okolje-varstvenih merilih.

(3) Na podlagi strategije razvoja prometa v Republiki Sloveniji in nacionalnega programa upravljavec, gospodarska družba iz 13.a člena tega zakona in Direkcija Republike Slovenija za infrastrukturo izdelajo predlog šestletnega načrta vlaganj v železniško infrastrukturo, ki ga ministrstvo združi z načrti vlaganj v drugo prometno infrastrukturo, uskladi in kot enoten šestletni operativni načrt vsako leto predloži v potrditev vladi, skupaj s poročilom o realizaciji.

(4) Naloge Direkcije Republike Slovenije za infrastrukturo so:

- opravljanje nalog razvoja javne železniške infrastrukture;

- opravljanje strokovno tehničnih, organizacijskih, razvojnih in upravnih nalog s področja gradenj in nadgradenj javne železniške infrastrukture;
- financiranje obveznih gospodarskih javnih služb na področju železniškega prometa,
- priprava pogodb za izvajanje obveznih gospodarskih javnih služb na področju železniškega prometa;
- preverjanje porabe sredstev, ki jih Republika Slovenija zagotavlja za izvajanje obveznih gospodarskih javnih služb na področju železniškega prometa;
- priprava pogodb za gospodarjenje z javno železniško infrastrukturo in izvajanje drugih nalog upravljavca skladno s tem zakonom in financiranje izvajanja navedenih nalog;
- preverjanje upravljavca glede sklepanja in financiranja pogodb za gospodarjenje z javno železniško infrastrukturo in izvajanje drugih nalog upravljavca, določenih v 11.b člena tega zakona;
- preverjanje izvajanja postopkov upravljavca pri uveljavljanju odškodnin iz naslova zavarovanja javne železniške infrastrukture;
- preverjanje izvedbe postopkov upravljavca v primeru izrednih dogodkov s finančnimi posledicami na javni železniški infrastrukturi;
- preverjanje izvedbe postopkov upravljavca s finančnimi posledicami v skladu s sklenjenimi pogodbami, financiranimi iz proračuna;
- strokovni nadzor nad porabo sredstev glede izvajanja določb iz pete alineje tretjega odstavka 11. člena tega zakona in nad omejenim dostopom iz devetega odstavka 11.c člena tega zakona.

(5) Inženiring v javno železniško infrastrukturo, potreben za izvajanje strategije razvoja javne železniške infrastrukture, obsega zlasti:

- pripravo, organiziranje in koordinacijo investicij v vseh fazah investicijskega procesa;
- organiziranje in izvajanje revizij projektne dokumentacije.

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 začneja 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.i 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