

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

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

- Uredbo o dodeljevanju vlakovnih poti, uporabnini in režimu učinkovitosti na javni železniški infrastrukturi (Uradni list RS, št. 8/23 z dne 23. 1. 2023),
- Uredbo o dopolnitvah Uredbe o dodeljevanju vlakovnih poti, uporabnini in režimu učinkovitosti na javni železniški infrastrukturi (Uradni list RS, št. 73/25 z dne 26. 9. 2025).

UREDBA

O DODELJEVANJU VLAKOVNIH POTI, UPORABNINI IN REŽIMU UČINKOVITOSTI NA JAVNI ŽELEZNIŠKI INFRASTRUKTURI

(neuradno prečiščeno besedilo št. 1)

Datum začetka uporabe: 11.10.2025

I. SPLOŠNE DOLOČBE

1. člen

(vsebina)

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

(2) S to uredbo so predpisani postopki in časovni termini naročanja vlakovnih poti za letna naročila v rednem in zapoznelem postopku, vključno z njihovimi spremembami in popravki, ter postopki in časovni termini za naročila ad hoc vlakovnih poti.

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

(4) S to uredbo se v pravni red Republike Slovenije delno prenaša [Direktiva 2012/34/EU](#) Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. novembra 2012 o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja (UL L št. 343 z dne 14. 12. 2012, str. 32), zadnjič spremenjena z [Direktivo \(EU\) 2016/2370](#) Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. decembra 2016 o spremembi [Direktive 2012/34/EU](#) glede odprtja trga notranjih storitev železniškega potniškega prometa in upravljanja železniške infrastrukture (UL L št. 352 z dne 23. 12. 2016, str. 1) in Delegiranim sklepom Komisije (EU) z dne 4. septembra 2017 o nadomestitvi [Priloge VII k Direktivi 2012/34/EU](#) Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi enotnega

evropskega železniškega območja (UL L št. 295/69 z dne 14. 11. 2017), (v nadaljnjem besedilu: [Direktiva 2012/34/EU](#)).

2. člen

(pomen izrazov in kratic)

(1) Izrazi, uporabljeni v tej uredbi, pomenijo:

1. »dodelitev« je dodelitev železniških infrastrukturnih zmogljivosti od upravljavca infrastrukture;
2. »dodeljevanje vlakovnih poti« je postopek, ki vsebuje opravila, kot so naročilo, izdelava, usklajevanje in dodelitev vlakovne poti, vključno z njihovimi spremembami in dopolnitvami;
3. »druge zainteresirane stranke« so tiste osebe, na katerih poslovanje ali življenje vplivajo storitve prevoznikov (na primer lokalne skupnosti, gospodarske družbe);
4. »elementi vlakovne poti« so tehnični podatki o vlaku na posamezni vlakovni poti;
5. »enotna kontaktna točka« (One Stop Shop – OSS) je kontaktna točka za nudenje informacij v zvezi z mednarodnimi železniškimi storitvami;
6. »informativna vlakovna pot« je informacija s potrebnimi elementi vlakovne poti o možni vlakovni poti;
7. »načrt razširitve zmogljivosti« je ukrep ali vrsta ukrepov skupaj s časovnim načrtom njihove izvedbe za odpravo omejitev zmogljivosti, zaradi katerih se neki odsek razglasi za preobremenjeno infrastrukturo;
8. »odpoved vlakovne poti« je odpoved dodeljene vlakovne poti do konca njene veljavnosti;
9. »odpoved vožnje vlaka« je odpoved posamezne vožnje vlaka na dodeljeni vlakovni poti, pri čemer prosilcu ostane pravica do nadaljnjega koriščenja vlakovne poti v skladu z dodelitvijo;
10. »odstavni tir« je tir, ki je namenjen za začasno odstavljanje železniških vozil;
11. »omejitveni odsek« pomeni odsek proge, na katerem je zaradi izvajanja infrastrukturnih del, ki trajajo več kot sedem zaporednih dni, ocenjeni obseg prometa v deležu več kot 30 % na dan preklican, preusmerjen ali nadomeščen z drugimi oblikami prevoza;
12. »omrežje« je celotna infrastruktura, ki jo upravlja upravljavec;
13. »ponudba zmogljivosti« je seznam razpoložljivih zmogljivosti, ki so na voljo prosilcem v postopku naročanja vlakovnih poti v okviru letnih naročil;
14. »ponudba prostih zmogljivosti« je seznam razpoložljivih zmogljivosti, ki so na voljo prosilcem v postopku naročanja ad hoc vlakovnih poti;
15. »popravek vlakovne poti« je popravek, prilagoditev, zamenjava ali odpoved že dodeljene vlakovne poti ali odpoved vožnje vlaka od upravljavca med veljavnim voznorednim obdobjem;
16. »posebna infrastruktura« je odsek ali del infrastrukture, ki je prednostno namenjen za posebne vrste prevoza in ga upravljavec opredeli v programu omrežja;

17. »preobremenjena infrastruktura« je odsek ali del javne železniške infrastrukture, na katerem tudi po usklajevanju med zahtevami prosilcev ni mogoče v celoti zadostiti povpraševanju po vlakovnih poteh oziroma infrastrukturnih zmogljivostih;
18. »sprememba vlakovne poti« je sprememba osnovnih podatkov dodeljene vlakovne poti med veljavnim voznorednim obdobjem;
19. »redna letna naročila« so naročila vlakovnih poti za novo voznoredno obdobje v obdobju do $X - 8$;
20. »subjekt, ki opravlja naloge upravljavca« je lahko kateri koli subjekt, ki izvaja eno nalogo ali več nalog na področju razvoja javne železniške infrastrukture, opredeljenih v zakonu, ki ureja železniški promet;
21. »trasa vlaka« je grafični prikaz vlakovne poti na grafikonu prometa vlakov;
22. »usklajevanje« je postopek, s katerim skušajo upravljavec in prosilci rešiti nasprotja, ki izvirajo iz prošenj za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti;
23. »večja vzdrževalna dela« so dela na vozilu, ki niso rutinska in zahtevajo, da se vozilo umakne iz obratovanja;
24. »vlakovna pot« je infrastrukturna zmogljivost, potrebna za vožnjo vlaka med dvema krajema ob določenem času;
25. »vlakovna pot za določeni namen (ad hoc vlakovna pot)« je vlakovna pot, ki se dodeli za posamezno vožnjo vlaka v veljavnem voznorednem obdobju glede na proste infrastrukturne zmogljivosti;
26. »voznoredno obdobje« je obdobje, za katero je izdelan vozni red omrežja;
27. »vzorčna trasa« je prikaz tehničnih elementov v voznem redu omrežja, ki se uporabijo v primeru vožnje rednega vlaka z bistveno spremenjenimi parametri (na primer sprememba sestave potniškega vlaka, sprememba obremenitve, zamenjava vlečne lokomotive), lahko pa tudi v primeru vožnje izrednega vlaka;
28. »zaposnena letna naročila« so naročila vlakovnih poti za novo voznoredno obdobje v obdobju po $X - 8$.

(2) Drugi izrazi, uporabljeni v tej uredbi, pomenijo enako kakor izrazi, uporabljeni v Zakonu o železniškem prometu (Uradni list RS, št. 99/15 – uradno prečiščeno besedilo, 30/18, 82/21 in 54/22 – ZUJPP; v nadaljnjem besedilu: ZZelP), Zakonu o varnosti v železniškem prometu (Uradni list RS, št. 30/18 in 54/21) in Zakonu o izgradnji, upravljanju in gospodarjenju z drugim tirom železniške proge Divača–Koper (Uradni list RS, št. 51/18; v nadaljnjem besedilu: ZIUGDT).

(3) Kratice, uporabljene v tej uredbi, pomenijo:

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

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

3. člen

(mednarodno sodelovanje upravljavca)

Upravljavec v mednarodnem okolju izvaja in usklajuje vse potrebne aktivnosti, ki zagotavljajo tekoče in neovirano izvajanje storitev v železniškem prometu ob ustreznem zaračunavanju uporabnine za uporabo javne železniške infrastrukture. Za doseganje teh ciljev se mora upravljavec posvetovati z mednarodnimi združenji oziroma sodelovati v njih ter s posameznimi upravljavci železniške infrastrukture in organi za dodeljevanje vlakovnih poti.

4. člen

(voznoredno obdobje)

(1) Trajanje veljavnosti voznorednega obdobja je določeno v [prilogi VII Direktive 2012/34/EU](#). Datum vsakoletne uveljavitve voznega reda omrežja upravljaec objavi v programu omrežja.

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

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

(3) V primeru večjih investicijskih del, zaradi katerih pride do začasno občutno zmanjšanih infrastrukturnih zmogljivosti, lahko upravljaec za posamezno voznoredno obdobje izdela vozni red omrežja v več delih. Upravljaec pri izdelavi v največji možni meri upošteva omejitve zmogljivosti in prilagodi vozni red omrežja potrebnim preusmeritvam prometa (na primer obvozni vlaki, nadomestni prevozi).

II. DODELJEVANJE VLAKOVNIH POTI

5. člen

(vrednotenje in načela vrednotenja kriterijev za dodeljevanje vlakovnih poti)

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

(2) Pri vrednotenju kriterijev mora upravljaec upoštevati naslednje dejavnike:

- zagotavljanje ustreznih vlakovnih poti za prevoz potnikov v notranjem in čezmejnem regijskem železniškem prometu iz 6. člena ZZelP ter za prevoz potnikov v mednarodnem železniškem prometu, s katerimi so upoštevane potrebe uporabnikov storitev v potniškem prometu ter njihova učinkovitost in gospodarnost;
- dodeljevanje vlakovnih poti vsem prosilcem brez razlikovanja;

- zagotavljanje konkurenčnosti pri izvajanju železniških storitev;
- vzdrževanje in izboljšanje zanesljivosti in kakovosti storitev;
- sklenjene okvirne pogodbe.

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

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

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

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

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

6. člen

(postopek dodeljevanja vlakovnih poti)

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

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

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

- izdelava ponudbe zmogljivosti;
- naročilo vlakovne poti;
- izdelava vlakovne poti;
- odločitev o dodelitvi vlakovne poti;
- spremembe, popravki in odpovedi vlakovne poti.

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

7. člen

(program omrežja)

(1) Program omrežja je akt upravljavca, ki ga ta izdela za vsako posamezno voznoredno obdobje. Za spremembo glavnih tehničnih elementov na javni železniški infrastrukturi in predvideni razvoj javne železniške infrastrukture in glede motenj v prometu se uskladi s subjektom, ki izvaja naloge upravljavca, ter organom za vodenje investicij v javni železniški infrastrukturi. Pri izdelavi in spremembah programa omrežja upravljavec sodeluje z ministrstvom, pristojnim za promet (v nadaljnjem besedilu: ministrstvo), organom v sestavi ministrstva, subjektom, ki izvaja naloge upravljavca, varnostnim in regulatornim organom, prosilci in drugimi zainteresiranimi strankami.

(2) Program omrežja določa vrsto infrastrukture, ki je na voljo prevoznikom v železniškem prometu, in vsebuje informacije o pogojih dostopa do javne železniške infrastrukture, pogojih za dostop do objektov za izvajanje železniških storitev, povezanih z omrežjem javne železniške infrastrukture, in o pogojih za opravljanje storitev v teh objektih. Program omrežja vsebuje tudi informacije v zvezi z začasnimi omejitvami infrastrukturnih zmogljivosti. Organ, pristojen za investicije v javno železniško infrastrukturo, pošlje upravljavcu potrebne informacije za objavo začasnih omejitev infrastrukturnih zmogljivosti najpozneje v rokih, določenih v 8. in 12. točki [priloge VII Direktive 2012/34/EU](#). Upravljavec tudi sam na način in v rokih, določenih v 8. in 12. točki [priloge VII Direktive 2012/34/EU](#), pripravi podatke za objavo začasnih omejitev zmogljivosti zaradi vzdrževanja in obnavljanja javne železniške infrastrukture.

(3) Program omrežja podrobno opredeljuje splošna pravila, roke, merila in postopke v zvezi z dodeljevanjem vlakovnih poti in drugih infrastrukturnih zmogljivosti ter postopke zaračunavanja uporabnine za uporabo javne železniške infrastrukture. Med drugim določa tudi roke za objavo sprememb tehničnih elementov na javni železniški infrastrukturi, ki vplivajo na izdelavo novega voznega reda omrežja.

(4) Program omrežja natančno opredeljuje tudi pravila, merila in postopke v zvezi z izvajanjem režima učinkovitosti v železniškem prometu ter druge informacije iz [priloge IV Direktive 2012/34/EU](#). Upravljavec infrastrukture na podlagi petega odstavka 15.d člena ZZelP v programu omrežja opredeli železniške proge, na katerih se lahko zmanjša uporabnina v skladu z zakonom zaradi uporabe železniških koridorjev iz [Uredbe Komisije \(EU\) 2016/919](#) z dne 27. maja 2016 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemi vodenje-upravljanje in signalizacija železniškega sistema v Evropski uniji (UL L št. 158 z dne 15. 6. 2016, str. 1), zadnjič spremenjene z [Izvedbeno uredbo Komisije \(EU\) 2020/387](#) z dne 9. marca 2020 o spremembi [uredb \(EU\) št. 321/2013](#), [\(EU\) št. 1302/2014](#) in [\(EU\) 2016/919](#) glede razširitve območja uporabe in prehodnih faz.

(5) Upravljavec v programu omrežja objavi tudi povečanje uporabnine na podlagi četrtega odstavka 16. člena ZIUGDT ter določi in zagotovi primerne spodbude z uvedbo diferenciacije uporabnine za uporabo javne železniške infrastrukture oziroma za opremljanje vlakov z ETCS na podlagi 32. člena [Direktive 2012/34/EU](#).

(6) Upravljavec dokončno besedilo programa omrežja objavi najpozneje štiri mesece pred potekom roka za vložitev vlog za dodelitev vlakovnih poti v okviru rednih letnih naročil za novo voznoredno obdobje.

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

(8) Upravljavec mora najmanj 15 dni pred uveljavitvijo sprememb programa omrežja obvestiti o tem prosilce, ki so jim bile dodeljene vlakovne poti, in regulatorni organ, varnostni organ, ministrstvo in subjekt, ki izvaja naloge upravljavca. Če se spreminjajo bistveni elementi sistema zaračunavanja uporabnin, se te spremembe objavijo vsaj 15 mesecev pred začetkom naslednjega voznorednega obdobja.

8. člen

(elementi za izdelavo vlakovnih poti)

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

(2) Upravljavec v rokih, navedenih v programu omrežja, v skladu z [Direktivo 2012/34/EU](#) določi vse predvidene spremembe tehničnih elementov na javni železniški infrastrukturi, ki vplivajo na izdelavo novega voznega reda omrežja, in sicer določi:

1. kategorije prog z največjo dovoljeno obremenitvijo vozil na os in tekoči meter;
2. dovoljene progovne hitrosti po odsekih (glede na različne bočne pospeške);
3. omejene hitrosti (glede na različne bočne pospeške);
4. vzdolžne profile prog;
5. spremembe na objektih zgornjega in spodnjega ustroja;
6. svetle profile tirov in prog;
7. kodifikacijo prog;
8. zmogljivosti stabilnih naprav električne vleke;
9. opremo s signalnovarnostnimi in telekomunikacijskimi napravami ter drugimi napravami za sporazumevanje;
10. rekonstrukcije in spremembe infrastrukturnih elementov;
11. predvidene proste intervale za potrebe vzdrževanja javne železniške infrastrukture;
12. druge podatke o opremljenosti prog in pogoje, ki vplivajo na postajne intervale in intervale sleditve vlakov.

9. člen

(roki v postopku dodeljevanja vlakovnih poti)

(1) Upravljavec v programu omrežja objavi roke, ki jih morajo upravljavec in prosilci upoštevati v postopku dodeljevanja vlakovnih poti.

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

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

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

10. člen

(ponudba zmogljivosti)

(1) Upravljavec mora pred začetkom izdelave novega voznega reda omrežja izdelati ponudbo zmogljivosti, iz katere morajo biti razvidne proste vlakovne poti, ki so na voljo prosilcem v okviru rednih letnih naročil za novo voznoredno obdobje. Ponudbo, ki jo upravljavec objavi na način, določen v programu omrežja, prosilci uporabijo kot podlago za naročilo vlakovne poti.

(2) Pri izdelavi ponudbe zmogljivosti upošteva:

- sklenjene okvirne sporazume med upravljavcem in prosilci,
- vnaprej pripravljene vlakovne poti za potrebe prednostnih tovornih koridorjev v skladu z [Uredbo EU št. 913/2010](#) Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. septembra 2010 o evropskem železniškem omrežju za konkurenčen tovorni promet (v nadaljnjem besedilu: [Uredba 913/2010/EU](#)),
- rezervirane časovne okvire za potrebe večletnega načrtovanja vlakovnih poti in
- začasne omejitve zmogljivosti.

(3) Po poteku roka za oddajo rednih letnih naročil mora upravljavec objaviti posodobljeno ponudbo zmogljivosti, iz katere so razvidne vlakovne poti, ki so na voljo prosilcem v okviru zapoznelih letnih naročil.

(4) Po izdelavi voznega reda omrežja mora upravljavec proste vlakovne poti objaviti v ponudbi prostih zmogljivosti, ki je na voljo prosilcem v postopku naročanja ad hoc vlakovnih poti.

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

11. člen

(postopki naročanja vlakovnih poti)

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

(2) Postopki naročanja vlakovnih poti se delijo na:

1. postopke naročanja vlakovnih poti v okviru letnih naročil:
 - redna letna naročila,
 - zapoznela letna naročila,
 - spremembe, popravki in odpovedi dodeljenih vlakovnih poti v okviru medletnih sprememb veljavnega voznega reda omrežja;
2. naročila novih vlakovnih poti v okviru medletnih sprememb veljavnega voznega reda omrežja;
3. postopke naročanja ad hoc vlakovnih poti, v katerih upravljavec za vožnjo posameznega vlaka dodeli vlakovno pot iz ponudbe prostih zmogljivosti ali prosto predhodno izdelano in dodeljeno vlakovno pot.

(3) Roke za oddajo vlog za naročila vlakovnih poti v okviru letnih naročil in podrobnosti o postopkih dodeljevanja ad hoc vlakovnih poti upravljavec objavi v programu omrežja.

12. člen

(vloga za dodelitev – naročilo vlakovne poti)

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

(2) Vlogo za dodelitev mednarodne vlakovne poti prosilec vложи pri enem od pristojnih organov na poteku vlakovne poti, ki vlogo obravnava z drugimi pristojnimi organi na poteku vlakovne poti v skladu z veljavnimi predpisi in mednarodnimi sporazumi. Vlakovne poti na prednostnih železniških tovornih koridorjih iz [Uredbe 913/2010/EU](#) se dodelijo v skladu z navedeno uredbo in sklenjenimi okvirnimi sporazumi za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti na tovornem koridorju.

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

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

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

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

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

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

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

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

13. člen

(način izdelave vlakovnih poti)

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

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

(3) Pri izdelavi vlakovne poti je treba upoštevati:

1. zahteve iz 5. člena te uredbe,
2. zahteve, ki jih določajo sklenjene okvirne pogodbe,
3. omejitve, ki se nanašajo na infrastrukturne zmogljivosti,
4. omejitve, ki se nanašajo na posebno infrastrukturo,
5. začasne omejitve zmogljivosti,
6. omejitve, s katerimi se spoprijemajo prosilci, vključno z ekonomskim učinkom na njihovo poslovanje.

14. člen

(načela in zaporedje pri izdelavi in dodeljevanju vlakovnih poti)

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

1. načela:
 - vlakovne poti se izdelajo za vsa naročila,

- vlakovne poti se izdelajo za vse prosilce brez razlikovanja,
- vlakovne poti se izdelajo tako, da se zagotovijo učinkovito izvajanje železniških storitev, vzdrževanje javne železniške infrastrukture ter izboljšanje zanesljivosti in kakovosti storitev;

2. zaporedje:

- a) vlakovne poti potniških vlakov, ki sodijo v okvir obvezne gospodarske javne službe prevoza potnikov v notranjem in čezmejnem regijskem železniškem prometu, pred vsemi drugimi,
- b) vlakovne poti drugih potniških vlakov,
- c) vnaprej določene mednarodne vlakovne poti za tovarne vlake v skladu z [Uredbo 913/2010/EU](#),
- č) vlakovne poti iz okvirne pogodbe in vlakovne poti v okviru večletnega načrtovanja se upoštevajo pred na novo naročenimi,
- d) vlakovne poti v okviru rednih letnih naročil pred vlakovnimi potmi v okviru zapoznelih letnih naročil,
- e) vlakovne poti za mednarodni promet pred notranjim prometom,
- f) vlakovne poti, ki zagotavljajo večjo izkoriščenost javne železniške infrastrukture in večji obseg storitev, pred vlakovnimi potmi, ki izkoriščajo javno železniško infrastrukturo v manjšem obsegu,
- g) vlakovne poti, ki na delu poti vozijo po enotirni progi.

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

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

(4) Upravljavec mora zagotoviti pregleden arhiv zbirke podatkov o naročenih, izvedenih, spremenjenih in odpovedanih vlakovnih poteh, ločeno po posameznih voznorednih obdobjih.

15. člen

(vrste izdelave vlakovnih poti)

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

- 1. redna izdelava vlakovne poti, ki se po uskladitvi trajno upošteva pri izdelavi novega voznega reda omrežja ali njegovih sprememb;
- 2. zapoznela izdelava vlakovne poti, ki se po uskladitvi trajno upošteva pri izdelavi novega voznega reda omrežja ali njegovih sprememb;

3. izdelava sprememb in popravkov že dodeljenih vlakovnih poti v okviru medletnih sprememb voznega reda omrežja, ki se upoštevajo do konca veljavnega voznega reda omrežja;
4. izdelava ad hoc vlakovne poti, ki se upošteva le kot začasna sprememba veljavnega voznega reda omrežja;
5. izdelava informativnih vlakovnih poti, ki se izdelajo po zaključenem rednem postopku;
6. izdelava vzorčnih tras.

16. člen

(dejavniki, ki vplivajo na izdelavo vlakovnih poti)

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

1. prepustno zmogljivost prog;
2. predelovalno zmogljivost ranžirnih postaj in postaj, kjer je treba opraviti premik;
3. postajne intervale in intervale sleditve vlakov;
4. sprejemno-odpravno zmogljivost postaj;
5. zmogljivost elektronapajalnih postaj oziroma voznega omrežja;
6. omejitve javne železniške infrastrukture, vključno z začasnimi omejitvami zmogljivosti.

(2) Pri izdelavi vlakovnih poti se v največji možni meri uporabijo že vnaprej izdelane vlakovne poti iz ponudbe zmogljivosti.

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

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

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

17. člen

(dodeljevanje ad hoc vlakovnih poti)

(1) Pri dodeljevanju ad hoc vlakovnih poti se upošteva načelo, da se vlakovna pot dodeli tistemu, ki prvi zaprosi zanjo, pri čemer se uporabi:

- informativna vlakovna pot, ki v tem času ni v uporabi in je izdelana z elementi, ki ustrezajo naročilu;

- prosta vlakovna pot iz ponudbe prostih zmogljivosti;
- elementi vzorčne trase ali rednega vlaka, za katerega je vnaprej izdelan vozni red posameznega vlaka, pri čemer se vlaku določi novi vozni red s koledarjem vožnje in številko izrednega vlaka;
- nova vlakovna pot, ki se izdelava po elementih iz vloge za dodelitev vlakovne poti.

(2) Če na omejitvenem odseku ni razpoložljivih zmogljivosti za ad-hoc vlakovne poti, se ad-hoc vlakovna pot izjemoma dodeli le prosilcu, ki je predhodno odpovedal že dodeljeno vlakovno pot na tem odseku. V primeru, da prosilec nima dodeljenih rednih vlakovnih poti na omejitvenem odseku, se izdelava ad-hoc vlakovna pot v prvem možnem časovnem terminu, ki je na razpolago. Upravljavec omejitvene odseke objavi v programu omrežja.

18. člen

(postopek usklajevanja vlakovnih poti)

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

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

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

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

19. člen

(dodeljevanje vlakovnih poti za potrebe upravljavca)

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

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

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

(4) V primeru motenj voženj vlaka zaradi tehnične napake ali izrednega dogodka upravljavec sprejme vse ukrepe za vzpostavitev normalnega stanja in izdelava načrt dela v izrednih razmerah. V primeru motnje, ki bi lahko vplivala na čezmejni promet, upravljavec

pošlje vse ustrezne informacije upravljavcem v drugih državah članicah Evropske unije, če bi motnja lahko vplivala na njihova omrežja in promet, ter z njimi sodeluje za vzpostavitev normalnega čezmejnega prometa.

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

20. člen

(izdelava informativnih vlakovnih poti)

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

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

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

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

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

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

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

(8) Pravico do naročila in dodelitve informativne vlakovne poti za potrebe ad hoc vlakovnih poti imajo vsi prosilci v skladu s 17. členom te uredbe.

(9) Za večkratno oziroma daljšo uporabo informativne vlakovne poti mora prosilec oddati novo naročilo vlakovne poti v okviru medletnih sprememb voznega reda omrežja. Če želi prosilec naročiti informativno vlakovno pot, ki jo je drug prosilec rezerviral v skladu s šestim odstavkom tega člena, mora pred izdajo naročila pridobiti soglasje tega prosilca.

21. člen

(rezervacija izdelanih in usklajenih vlakovnih poti)

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

- redno in zapoznelo letno naročilo za novo voznoredno obdobje je rezervirano do dodelitve vlakovne poti (najpozneje do X – 2);

- naročilo ad hoc vlakovne poti je rezervirano od dneva potrditve usklajene izdelave do dodelitve vlakovne poti oziroma največ 15 dni.

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

22. člen

(osnutek voznega reda omrežja)

(1) Po končanem postopku usklajevanja za novo voznoredno obdobje upravljavec izdela osnutek novega voznega reda omrežja.

(2) Osnutek novega voznega reda omrežja zajema naročene vlakovne poti v okviru letnih naročil do izdaje osnutka in proste vlakovne poti. V osnutku niso zajete vlakovne poti lokomotivskih vlakov in praznih motornih garnitur, ki vozijo v vozliščih.

(3) Upravljavec pošlje osnutke izdelanih vlakovnih poti proslcem in drugim zainteresiranim strankam z interesom vplivanja na vozni red.

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

(5) Prosilci in druge zainteresirane stranke morajo upravljavcu sporočiti morebitne pripombe k osnutku novega voznega reda omrežja v enem mesecu.

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

23. člen

(dodelitev vlakovnih poti)

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

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

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

(4) Prosilec, ki ni prevoznik, mora imenovati prevoznika, ki bo zanj opravljal prevozno storitev. Imenovani prevoznik mora imeti veljavno varnostno spričevalo za odsek proge, za katerega je proslcu dodeljena vlakovna pot. Prosilec mora imenovati prevoznika

najpozneje 30 dni pred operativnim izvajanjem prevozne storitve, to je 30 dni pred načrtovanim dnem vožnje vlaka na dodeljeni vlakovni poti.

24. člen

(sprejetje in objava voznega reda omrežja)

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

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

(3) V primeru izdelave voznega reda omrežja v več delih na podlagi tretjega odstavka 4. člena te uredbe upravljavec o tem obvesti prosilce in druge zainteresirane stranke ob objavi prvega dela voznega reda omrežja. Preostale dele voznega reda omrežja upravljavec objavi dva meseca pred uveljavitvijo.

25. člen

(pritožba zoper odločitev o dodelitvi vlakovne poti in sistem hitrega reševanja sporov)

(1) Zoper odločitev upravljavca lahko prosilec vloži pritožbo pri regulatornem organu. Pritožba zoper odločitev upravljavca ne zadrži izvršitve.

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

26. člen

(spremembe in odpovedi dodeljenih vlakovnih poti)

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

(2) Sprememba vlakovne poti pomeni od prosilca zahtevano spremembo osnovnih podatkov o obstoječi vlakovni poti, ki privede do odstopanja od voznoredno veljavne, že izdelane vlakovne poti.

(3) Do sprememb in dopolnitev voznega reda omrežja v času njegove veljavnosti lahko pride tudi na podlagi naročil prosilcev za nove vlakovne poti ali odpovedi že dodeljenih vlakovnih poti. Odpovedane vlakovne poti upravljavec objavi kot proste vlakovne poti v posodobljeni ponudbi zmogljivosti.

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

(5) Spremembe, odpovedi ali naročila novih vlakovnih poti v veljavnem voznorednem obdobju, ki vplivajo na promet vlakov na progah tujih upravljavcev, se opravijo po predhodnem usklajevanju med upravljavcem in prosilcem ter tujimi upravljavci.

(6) Postopek izdelave medletnih sprememb voznega reda omrežja mora potekati po enakem postopku, kot je predviden za izdelavo novega voznega reda omrežja.

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

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

27. člen

(popravek vlakovnih poti)

(1) Upravljavec lahko popravi, prilagodi, zamenja ali odpove že dodeljeno vlakovno pot. Popravek vlakovne poti se lahko izjemoma v najmanjši možni meri uporabi v naslednjih primerih:

1. ko je znan rok izvajanja zapor, za katere upravljavec ni mogel vedeti točnega dneva izvajanja ob objavi začasnih omejitev zmogljivosti,
2. ko pride do začasne omejitve zmogljivosti zaradi višje sile,
3. ko so nujne nepričakovane prestativte, podaljšanja ali skrajšanja že objavljenih začasnih omejitev zmogljivosti,
4. ko je naknadno znan natančni čas začasnih omejitev zmogljivosti, za izvajanje katerih ni prvi odgovorni upravljavec,
5. za ponovno vzpostavitev varnega obratovanja železniške infrastrukture,
6. za zagotovitev najboljšega ujemanja vseh zahtev, pri čemer je treba pridobiti soglasje prosilcev, ki so jim bile vlakovne poti dodeljene, in
7. pri pravno obvezujočih prednostnih zahtevah po zmogljivosti od oboroženih sil.

(2) Popravek vlakovne poti se lahko nanaša na posamezni dan ali na več dni vožnje vlaka ali na vse vožnje do konca veljavnosti dodeljene vlakovne poti. Lahko se nanaša na del vlakovne poti ali na celotno vlakovno pot. Popravek vlakovne poti pomeni:

1. odpoved vožnje vlaka ob določenih dneh,
2. spremenjeni čas odhoda ali prihoda vlaka,
3. spremembo trase vlaka,
4. spremembo parametrov vlaka,

5. prilagoditev časov na mejah ali postajah izmenjave prometa in
6. odpoved vlakovne poti, zaradi česar vlakovna pot ni več na voljo.

(3) Podrobnejša določila glede popravka vlakovne poti, ki vključujejo obveščanje prosilca, izdelavo alternativnih vlakovnih poti in postopke potrditve nove ponudbe, ter morebitna nadomestila upravljavec objavi v programu omrežja.

III. ZMOGLJIVOST INFRASTRUKTURE

28. člen

(preobremenjena infrastruktura)

(1) Če po opravljenem usklajevanju ni mogoče zadostiti vsem vlogam za dodelitev vlakovnih poti oziroma ni mogoče zadovoljiti potreb po infrastrukturnih zmogljivostih, mora upravljavec tak odsek javne železniške infrastrukture takoj razglasiti za preobremenjeno infrastrukturo. Enako velja tudi za odseke javne železniške infrastrukture, katerih zmogljivost v bližnji prihodnosti zelo očitno ne bo zadoščala.

(2) Če je odsek ali del javne železniške infrastrukture razglašen za preobremenjeno infrastrukturo, upravljavec zanj izvede analizo zmogljivosti iz 29. člena te uredbe, razen če se že izvaja načrt razširitve zmogljivosti iz 30. člena te uredbe.

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

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

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

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

29. člen

(analiza zmogljivosti)

(1) Namen analize zmogljivosti je določiti omejitve infrastrukturnih zmogljivosti, ki preprečujejo, da se vlogam za dodelitev zmogljivosti ugotovi, in predlagati, kako se lahko ugotovi

dodatnim vlogam. Z analizo se ugotovijo vzroki preobremenjenosti infrastrukture ter opredelijo možni kratkoročni in dolgoročni ukrepi za zmanjšanje preobremenjenosti.

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

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

30. člen

(načrt razširitve zmogljivosti)

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

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

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

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

31. člen

(posebna infrastruktura)

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

IV. UČINKOVITO IZVAJANJE VOZNEGA REDA OMREŽJA

32. člen

(zagotavljanje učinkovitega izvajanja voznega reda omrežja)

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

- uporabo in izkoriščenost dodeljenih vlakovnih poti;
- izvajanje postopkov za vzpostavitev normalne prevoznosti javne železniške infrastrukture;

- izkoriščenost dodeljenih vlakovnih poti v primeru voženj vlakov po pomožni poti;
- upoštevanje prednostnih področij pri uravnavanju voženj zamujenih vlakov;
- izvajanje režima učinkovitosti.

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

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

33. člen

(izkoriščenost vlakovnih poti)

(1) Upravljavec lahko prosilcu odvzame vlakovno pot, če jo je prosilec v neprekinjenem obdobju najmanj enega meseca izkoristil manj kot 30-odstotno glede na odobreno možnost uporabe.

(2) Upravljavec prosilcu odvzame vlakovno pot, če je prosilec dodeljeno vlakovno pot na preobremenjeni javni železniški infrastrukturi v obdobju najmanj enega meseca izkoristil manj kot 75-odstotno glede na odobreno možnost uporabe.

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

V. UPORABNINA

34. člen

(metodologija za izračunavanje višine uporabnine)

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

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

(3) Upravljavec po predhodni odobritvi metodologije za izračunavanje višine uporabnine in cene uporabnine s strani ministrstva v programu omrežja objavi osnovne podatke o metodologiji ter formule za izračun uporabnine z vrednostmi in cenami. Metodologija se mora občasno posodabljati z upoštevanjem najboljših mednarodnih praks.

(4) Metodologija za izračunavanje višine uporabnine mora vsebovati tudi podatke o sistemu zaračunavanja uporabnine in informacije o cenah storitev iz 37. in 38. člena te uredbe. Metodologija vsebuje informacije o veljavnem sistemu zaračunavanja uporabnine in informacije o predvidenih spremembah uporabnine za naslednjih pet let, če so ti podatki na voljo, ter podatke o povečanju uporabnine iz četrtega odstavka 16. člena ZIUODGT. Metodologija vsebuje tudi način porazdelitve stroškov med različne kategorije storitev upravljavca, ponujene prevoznikom.

35. člen

(določanje uporabnine)

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

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

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

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

(5) Metodologija za izračunavanje višine uporabnine lahko vključuje izjeme od načel zaračunavanja uporabnine, kot so:

- spodbude za uporabo sistemov vodenja ETCS,
- povišana uporabnina za odpravo omejene zmogljivosti infrastrukture,
- pribitek zaradi vpliva na okolje dizelske vleke na elektrificiranih progah.

(6) Zaradi hitrejšega prehoda na novi sistem vodenja vlakov ETCS upravljavec lahko uvede spodbudo za prevoznike, ki na progah, ki so opremljene s sistemom vodenja ETCS, dejansko uporabljajo novi sistem vodenja ETCS. Model izračuna spodbude upravljavec objavi v programu omrežja.

(7) Upravljavec lahko za dostop do preobremenjene javne železniške infrastrukture določi višjo uporabnino. Povišanje uporabnine in merila za določanje primerov, v katerih se zaračunava višja uporabnina, morajo biti določeni v metodologiji za izračunavanje višine uporabnine iz prejšnjega člena. Razlika med uporabninama je namenjena za odpravo omejene zmogljivosti infrastrukture, na katero se njen obračun nanaša. Povišana uporabnina se lahko

zaračunava, če je upravljavec to predvidel v programu omrežja oziroma je predložil ukrepe za odpravo preobremenjene javne železniške infrastrukture in te ukrepe dejansko izvaja.

(8) Upravljavec preneha zaračunavati povišano uporabnino, če v roku iz 30. člena te uredbe ni pripravil načrta razširitve zmogljivosti oziroma pri uresničevanju tega načrta ne dosega napredka. To ne velja, če regulativni organ odobri še nadaljnje zaračunavanje povišane uporabnine, ker načrta razširitve zmogljivosti ni mogoče uresničiti zaradi razlogov, na katere upravljavec nima vpliva, oziroma razpoložljive možnosti niso ekonomsko ali finančno izvedljive.

(9) Zaradi varstva okolja uporabnina lahko vključuje pribitek za dizelsko vleko na elektrificirani progi. Model izračuna pribitka upravljavec objavi v programu omrežja.

(10) Uporabnina lahko vključuje stroške vplivov na okolje v primeru, ko se ti stroški zaračunavajo v skladu z zakonodajo Evropske unije, ki ureja cestni tovorni promet. Za diferenciacijo uporabnine na podlagi ravni hrupa se upošteva [Izvedbena uredba Komisije \(EU\) 2015/429](#) z dne 13. marca 2015 o določitvi načinov, ki jih je treba upoštevati pri zaračunavanju stroškov učinkov hrupa (UL L št. 70 z dne 14. 3. 2015, str. 36).

(11) Da ne bi nastala nesorazmerna nihanja višine uporabnine, se za višino uporabnine lahko določi srednja vrednost za primeren obseg železniških storitev in obdobj, vendar pa se relativna višina uporabnine veže na stroške, ki nastanejo pri storitvah.

(12) Upravljavec mora sodelovati z upravljavci železniške infrastrukture v sosednjih državah ali v združenjih upravljavcev pri usklajevanju zaračunavanja uporabnine za namen učinkovite rabe javne železniške infrastrukture pri izvajanju storitev mednarodnega železniškega prometa.

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

36. člen

(izjeme od načel vrednotenja kriterijev)

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

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

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

(4) Spremembe sistema zaračunavanja uporabnine, sprejete na podlagi prvega odstavka tega člena, morajo biti javno objavljene kot dodatek k metodologiji za izračunavanje

višine uporabnine iz 34. člena te uredbe v programu omrežja v roku iz osmega odstavka 7. člena te uredbe.

37. člen

(minimalni paket storitev)

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

38. člen

(dostop do objektov za izvajanje železniških storitev)

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

1. potniške postaje, njihova poslopja in druge naprave, vključno s prikazovalniki potovalnih informacij in primernimi prostori za izdajo vozovnic;
2. tovarni terminali;
3. ranžirne postaje in naprave za sestavo vlakov, vključno z napravami za ranžiranje;
4. odstavni tiri;
5. naprave za vzdrževanje, z izjemo večjih vzdrževalnih naprav, namenjenih za take vrste voznega parka, ki potrebujejo posebne naprave;
6. druge tehnične naprave, vključno z napravami za čiščenje in pranje;
7. naprave v morskih pristaniščih, povezane z železniškimi dejavnostmi;
8. naprave za podporo;
9. naprave za oskrbo z gorivom in oskrbo z gorivom, za katere se uporabnina na računih prikazuje ločeno.

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

(3) Upravljavec objektov za izvajanje železniških storitev lahko prošnje prevoznikov za dostop do objektov in storitev iz tega člena zavrne le, če obstajajo druge gospodarsko smiselne nadomestne možnosti, ki omogočajo dostop do drugega objekta za izvajanje železniških storitev, ki je gospodarsko sprejemljiv za prevoznika v železniškem prometu in mu omogoča opravljanje storitve tovarnega ali potniškega prometa. Upravljavec objektov zaradi tega ni zavezan investirati v vire ali zmogljivosti, da bi ugodil vsem prošnjam prevoznikov v železniškem prometu. Kadar se prošnje prevoznikov zavrnejo, upravljavec objekta za opravljanje železniških storitev vsakršno odločitev o zavrnitvi utemelji v pisni obliki in navede izvedljive možnosti v drugih objektih.

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

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

(6) Upravljalci objektov za izvajanje železniških storitev iz prvega odstavka tega člena, prvega odstavka 39. člena in prvega odstavka 40. člena te uredbe morajo upravljavcu zagotoviti informacije o višini plačila za opravljanje posameznih storitev. Upravljavce informacije o višini plačila vključi v program omrežja ali navede spletno mesto, kjer so take informacije na voljo brezplačno v elektronski obliki.

(7) Upravljavce objektov za izvajanje železniških storitev je organiziran v skladu s 15. i členom ZZelP.

39. člen

(dodatne storitve)

(1) Dodatne storitve lahko zajemajo:

1. električno energijo za vleko, za katero se izda ločeni račun, ki mora vsebovati informacijo o ceni električne energije;
2. predhodno ogrevanje potniških vlakov;
3. posebne pogodbe za:
 - nadzor prevoza nevarnega blaga (pošiljke RID, izredne pošiljke);
 - pomoč pri vožnji posebnih vlakov vključno s pomočjo pri odpravi posledic izrednih dogodkov.

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

40. člen

(pomožne storitve)

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

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

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

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

41. člen

(način plačevanja uporabnine)

(1) Prosilec plačuje ceno za minimalni paket storitev dostopa do javne železniške infrastrukture iz 37. člena te uredbe, in sicer na račun upravljavca.

(2) Upravljavac izda račune za uporabnino, ki vsebujejo predpisano stopnjo DDV, najpozneje do 20. (dvajsetega) dne v mesecu za pretekli mesec. K računu mora biti priložen seznam vseh izvedenih, rezerviranih in nepravočasno odpovedanih ter neizvedenih dodeljenih vlakovnih poti.

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

(4) Ta člen se smiselno uporablja tudi za plačevanje povečane uporabnine iz sedmega odstavka 35. člena te uredbe. Upravljavac mora znesek povečane uporabnine na računu prikazati ločeno od zneska uporabnine.

42. člen

(popusti in oprostitve plačila uporabnine)

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

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

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

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

(5) Sistem določanja popustov mora biti določen v metodologiji za izračunavanje višine uporabnine iz 34. člena te uredbe.

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

(7) Vlada Republike Slovenije lahko določi, da so zaradi večjih investicijskih del na javni železniški infrastrukturi vsi prevozniki v železniškem prometu oproščeni plačila zaračunane uporabnine za dostop do javne železniške infrastrukture. Oprostitev uporabnine ne velja za neizkoriščene ali prepozno odpovedane vlakovne poti, povišano uporabnino iz sedmega odstavka 35. člena te uredbe, uporabnino za dostop do objektov in naprav za izvajanje železniških storitev in storitev, ki se zagotavljajo v teh objektih, ter za dodatne in pomožne storitve.

43. člen

(varščina)

(1) Kot pogoj za dostop do javne železniške infrastrukture lahko upravljavec posameznim prosilcem določi varščino, ki je namenjena za zavarovanje plačil iz naslova uporabnine in pomeni finančno zavarovanje. Zahteva za varščino mora biti ustrezna, pregledna in nediskriminatorna.

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

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

44. člen

(režim učinkovitosti)

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

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

(3) Vzroki za nastanek zamude se delijo na primarne, sekundarne in zunanje. Za primarne zamude v železniškem prometu je odgovoren upravljavec ali prevoznik, lahko pa se odgovornost za posamezno zamudo porazdeli med oba. Za vsako nastalo zamudo zaradi

primarnih vzrokov, ki je nastala na železniškem omrežju, se povzročitelju zaračuna ustrezno denarno nadomestilo. Za zamude, ki so posledica sekundarnega ali zunanjega vzroka, in za zamude, nastale po krivdi drugih upravljavcev infrastrukture in prevoznikov zunaj Republike Slovenije, se nadomestilo ne obračuna.

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

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

(6) Če vzroka za nastanek zamude iz prejšnjega odstavka ni mogoče določiti, se taka zamuda označi kot zamuda, ki jo je treba nadalje raziskati. Za potrebe ugotavljanja vzrokov teh zamud upravljavec in prevozniki ustanovijo skupni organ za reševanje spornih primerov, ki poskuša doseči poravnavo tako, da ugotovi odgovornost za nastanek sporne zamude. Če odgovornosti ni mogoče ugotoviti oziroma ni doseženega soglasja o odgovornosti, se zamude enakomerno porazdelijo med vsemi vpletenimi strankami.

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

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

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

45. člen

(motnje v železniškem prometu)

(1) Prevoznikom zaradi motenj v železniškem prometu, ki nastanejo zaradi nepravočasne najave izvajanja investicijskih del na javni železniški infrastrukturi, pripada denarno nadomestilo za nastale stroške. Višina nadomestila, ki se izplača prevoznikom za posamezno leto, ne sme presegati 90 odstotkov višine uporabnine, ki jo plača posamezni prevoznik v tem letu. Prevoznikom, ki so oproščeni plačila uporabnine, nadomestilo ne pripada.

Opomba: Omejitev višine nadomestila motenj v železniškem prometu iz prvega odstavka 45. člena uredbe za leti 2024 in 2025 ne velja. Višina nadomestila za ti dve leti se določi s pogodbo o izvajanju obvezne gospodarske javne službe vzdrževanja, obratovanja in obnavljanja javne železniške infrastrukture.

Sklic: <https://pisrs.si/pregledNpb?>

[idPredpisa=URED9396&idPredpisaChng=URED9396#clen_3](https://pisrs.si/pregledNpb?idPredpisa=URED9396&idPredpisaChng=URED9396#clen_3)

(2) Obračun prevoznikom, ki niso izvajalci obvezne gospodarske javne službe prevoza potnikov v notranjem in čezmejnem regijskem železniškem prometu, se izvaja na podlagi metodologije, ki jo sprejme upravljavec ob predhodnem soglasju Direkcije Republike Slovenije za infrastrukturo in jo objavi v programu omrežja. V metodologiji se opredelijo roki

najave izvajanja investicij. Denarno nadomestilo vključuje nadomestilo za nastale zamude in za spremembe pogojev prevoza na dodeljeni vlakovni poti.

(3) Obračun denarnega nadomestila za prevoznika, ki je izvajalec obvezne gospodarske javne službe prevoza potnikov v notranjem in čezmejnem regijskem železniškem prometu, določita pogodbeni stranki v pogodbi o izvajanju te obvezne gospodarske javne službe.

(4) Investitor izplača priznano nadomestilo za prevoznike upravljavcu na podlagi izstavljenega zahtevka za posamezno investicijo. Upravljavec izplača denarno nadomestilo za priznane stroške prevoznikom v imenu in za račun investitorja.

VI. PREHODNA IN KONČNA DOLOČBA

46. člen

(prenehanje veljavnosti)

Z dnem uveljavitve te uredbe preneha veljati Uredba o dodeljevanju vlakovnih poti, uporabnini in režimu učinkovitosti na javni železniški infrastrukturi (Uradni list RS, št. 44/16, 16/19 in 121/20).

47. člen

(začetek veljavnosti)

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