

**UNIVERZA V LJUBLJANI
EKONOMSKA FAKULTETA**

MAGISTRSKO DELO

SAŠA GROŠELJ

UNIVERZA V LJUBLJANI
EKONOMSKA FAKULTETA

MAGISTRSKO DELO

**EVROPSKE ŽELEZNIŠKE DIREKTIVE IN NJIHOV VPLIV NA
SLOVENSKI ŽELEZNIŠKI SISTEM**

Ljubljana, marec 2012

SAŠA GROŠELJ

IZJAVA O AVTORSTVU

Spodaj podpisana Saša Grošelj, študentka Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani, izjavljam, da sem avtorica magistrskega dela z naslovom Evropske železniške direktive in njihov vpliv na slovenski železniški sistem, pripravljenega v sodelovanju s svetovalcem prof. dr. Vladom Dimovskim.

Izrecno izjavljam, da v skladu z določili Zakona o avtorskih in sorodnih pravicah (Ur. l. RS, št. 21/1995 s spremembami) ne dovolim objave magistrskega dela na fakultetnih spletnih straneh.

S svojim podpisom zagotavljam, da

- je predloženo besedilo rezultat izključno mojega lastnega raziskovalnega dela;
- je predloženo besedilo jezikovno korektno in tehnično pripravljeno v skladu z Navodili za izdelavo zaključnih nalog Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani, kar pomeni, da sem
 - poskrbela, da so dela in mnenja drugih avtorjev oziroma avtoric, ki jih uporabljam v magistrskem delu, citirana oziroma navedena v skladu z Navodili za izdelavo zaključnih nalog Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani, in
 - pridobila vsa dovoljenja za uporabo avtorskih del, ki so v celoti v pisni ali grafični obliki uporabljena v tekstu, in sem to v besedilu tudi jasno zapisala;
- se zavedam, da je plagiatorstvo – predstavljanje tujih del (v pisni ali grafični obliki) kot mojih lastnih – kaznivo po Zakonu o avtorskih in sorodnih pravicah (Ur. l. RS, št. 21/1995 s spremembami);
- se zavedam posledic, ki bi jih na osnovi predložene zaključne strokovne naloge/diplomskega dela/specialističnega dela/magistrskega dela/doktorske disertacije dokazano plagiatorstvo lahko predstavljalo za moj status na Ekonomski fakulteti Univerze v Ljubljani v skladu z relevantnim pravilnikom.

V Ljubljani, dne 26.03.2012

Podpis avtorice: _____

KAZALO

UVOD	1
1 OPREDELITEV DIREKTIV EU NA PODROČJU ŽELEZNIŠKEGA PROMETA ...	3
1.1 Namen in cilji direktiv EU na področju železniškega prometa	3
1.2 Seznam in kratek opis vsebine posameznih direktiv EU	5
1.2.1 Prvi železniški paket	5
1.2.2 Drugi železniški paket	6
1.2.3 Tretji železniški paket	10
1.3 Direktive prvega železniškega paketa	12
1.3.1 Direktivi EU 91/440 in EU 2001/12 o razvoju železnic v EU	13
1.3.2 Direktivi EU 95/18 in EU 2001/13 o izdaji licenc prevoznikom v železniškem prometu	17
1.3.3 Direktiva EU 2001/14 o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmožljivosti, naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture in podeljevanju varnostnega spričevala	19
2 EVROPSKI ŽELEZNIŠKI SISTEM IN ORGANIZIRANOST ŽELEZNIC PO UVELJAVITVI DIREKTIV PRVEGA ŽELEZNIŠKEGA PAKETA	26
2.1 Splošno o železniškem sistemu	26
2.1.1 Železniški pod sistemi	27
2.1.2 Železniška infrastruktura	29
2.2 Organiziranost železnic v državah EU	30
2.2.1 Holdinško integrirane železnice	31
2.2.2 Institucionalno ločene železnice	31
2.2.3 Enovite oziroma integrirane železnice	32
2.2.4 Delno integrirane železnice	32
2.3 Analiza uresničevanja direktiv prvega železniškega paketa v EU	33
2.3.1 Poenostavitev, pojasnitev in posodobitev zakonodaje oziroma regulatornega okolja v EU	34
2.3.2 Strategija razvoja železniške infrastrukture	35
2.3.3 Subsidiarnost	35
2.3.4 Objava programa omrežja	35
2.3.5 Informacije v zvezi s sistemi zaračunavanja	35
2.3.6 Neodvisnost bistvenih funkcij	35
2.3.7 Ločevanje poslovnih računov	36
2.3.8 Pristojnosti regulatornih organov	36

3 SLOVENSKI ŽELEZNIŠKI SISTEM, ORGANIZIRANOST IN POSLOVANJE SLOVENSKIH ŽELEZNIC PO UVELJAVITVI DIREKIV PRVEGA ŽELEZNIŠKEGA PAKETA	36
3.1 Splošno	36
3.2 Analiza delovanja slovenskega železniškega sistema v luči evropskih direktiv	37
3.2.1 Naloge in organiziranost posameznih subjektov v železniškem sistemu RS...	37
3.2.2 Analiza dodeljevanja vlakovnih poti prevoznikom v tovornem prometu	46
3.2.3 Analiza dodeljevanja vlakovnih poti v potniškem prometu	49
3.2.4 Pripombe Komisije Evropskih skupnosti na implementacijo direktiv prvega železniškega paketa v Sloveniji.....	51
4 KONČNE UGOTOVITVE IN PREDLOGI SPREMEMB TER IZBOLJŠAV	55
4.1 Preoblikovanje enovitih Slovenskih železnic, d.o.o., v holdinško obliko organiziranosti	56
4.1.1 SŽ-Infrastruktura, d.o.o.	56
4.1.2 SŽ-Tovorni promet, d.o.o.....	57
4.1.3 SŽ-Potniški promet, d.o.o.	57
4.1.4 SŽ-VIT, d.o.o.	57
4.2 Prenos določenih funkcij na Javno agencijo za železniški promet RS.....	57
4.3 Neodvisnost regulatornega organa	58
SKLEP.....	62
LITERATURA IN VIRI.....	62
PRILOGE	

KAZALO SLIK

Slika 1: Delež železniškega prevoza v obdobju 1996–2007	4
Slika 2: Delež cestnega prevoza v obdobju 1996–2007	4
Slika 3: Na slovenske tire je prišla tuja konkurenca	7
Slika 4: Naloge infrastrukturnega upravljalca	16
Slika 5: Kriteriji za pridobitev licence za opravljanje železniških prevoznih storitev	18
Slika 6: Postopek dodeljevanja vlakovnih poti od vložene zahteve.....	21
Slika 7: Določitev višine uporabnine	24
Slika 8: Glavne proge slovenskega železniškega sistema.....	27
Slika 9: Holdinško organizirane železnice	31
Slika 10: Institucionalno ločene železnice	32
Slika 11: Enovite železnice	32

Slika 12: Delno integrirane železnice	33
Slika 13: Organigram slovenskega železniškega sistema.....	37
Slika 14: Organizacijska struktura Slovenske železnice, d.o.o.	44
Slika 15: Grafični prikaz realizacije dodeljenih vlakovnih poti prevoznika SŽ PE Tovorni promet v obdobju jan.–dec. 2009	47
Slika 16: Grafični prikaz realizacije dodeljenih vlakovnih poti v obdobju mar.–dec. 2009 prevoznika Rail Cargo Austria, AG	49
Slika 17: Grafični prikaz realizacije dodeljenih vlakovnih poti prevoznika SŽ PE Potniški promet v obdobju jan.–dec. 2009.....	50

KAZALO TABEL

Tabela 1: Splošni podatki	42
Tabela 2: Realizacija dodeljenih vlakovnih poti prevozniku SŽ PE Tovorni promet v obdobju jan.–dec. 2009	46
Tabela 3: Realizacija dodeljenih vlakovnih poti prevozniku Rail Cargo Austria,	48
Tabela 4: Realizacija dodeljenih vlakovnih poti prevozniku SŽ.....	50

UVOD

Opredelitev področja in opis problema. Učinkovitost gospodarstva vsake razvite družbe je med drugim odvisna od delovanja njenega prometnega sistema, saj je promet dejavnik, ki neposredno vpliva na pospeševanje ali zaviranje razvoja družbe kot celote. Gospodarski pomen prometa se odraža tudi v dejstvu, da je v Evropski uniji (v nadaljevanju EU) v prometnih panogah zaposlenih že preko 10 mio prebivalcev in da promet ustvari preko 10% bruto domačega proizvoda.

Glede na možnosti, ki jih nudi sodoben promet, se je v zadnjih desetletjih bistveno spremenil življenjski stil in potrošniške navade prebivalstva. Mobilnost prebivalstva se je s povprečno 17 km/dan v letu 1970, povečala na 35 km/dan, cene prevoza pa so se v povprečju znižale, medtem ko se je splošna kakovost prevoznih storitev povečala (Zgonc, 2003, str. 9 in 10).

Ob vseh teh prednostih in pomenu prometa je vedno bolj prisoten razkorak med zahtevo po mobilnosti prebivalstva in večjem obsegu prevoza blaga na eni in javnim mnenjem, ki postaja vedno bolj netolerantno do negativnega vpliva prometa na okolje, zasičenosti prevozne infrastrukture, zamud in slabše učinkovitosti prometnih storitev na drugi strani. Vedno bolj prihajajo v ospredje strukturna neskladja v prometnem sistemu in spoznanje, da rešitev problema ni le v gradnji nove infrastrukture, pač pa v optimizaciji prometnega sistema kot celote. Strukturna nesoglasja se odražajo predvsem v neenaki rasti posameznih prometnih panog, ki so posledica bodisi boljšega prilagajanja tržnemu gospodarstvu bodisi dejstva, da posamezni nosilci prevoza niso obremenjeni z vsemi eksternimi stroški, ki jih povzročajo. Tudi predpisi v zvezi z varnostjo in socialnimi pogoji dela niso upoštevani v vseh prometnih panogah enako, kar še posebej velja za cestni prevoz. Za obvladovanje navedene problematike, predvsem za povečanje učinkovitosti prometnega sistema v državah EU, so na tem področju nujno potrebni sistemski ukrepi, med katerimi igra revitalizacija železniškega sistema zelo pomembno vlogo.

Hipoteza moje raziskave temelji na predpostavki, da je za revitalizacijo železnic potrebno popolno odprtje trga železniških storitev z uvedbo notranje železniške konkurence oziroma z uvedbo prostega pristopa do železniške infrastrukture, pristanišč in terminalov vsem prevoznikom, ki izpolnjujejo določene pogoje. Raziskava utegne pokazati, da omenjena hipoteza ustreza samo večjim železniškim podjetjem, ki že imajo zdravo finančno strukturo in so že uveljavljena na širšem mednarodnem trgu prometnih storitev. Možnosti manjših železnic so zaradi slabših gospodarskih pogojev, v katerih delujejo, v tem pogledu omejene.

Odpiranje trga mora biti v vsakem primeru pogojeno s predhodno zagotovitvijo zdrave finančne strukture železnice, njene samostojnosti kot tržnega subjekta, z interoperabilnostjo in s harmonizacijo tehničnih standardov in varnosti železniškega sistema ter s pospešenim investiranjem v železniško infrastrukturo.

Uresničitev omenjenih hipotez je pogojena z implementacijo direktiv EU na področju železnic, predvsem s tako imenovanim prvim železniškim paketom, ki zadeva področje razvoja in organiziranosti železniškega sistema v EU.

Opredelitev namena in ciljev. Namen mojega magistrskega dela je, da bom s pomočjo že izdelanih tujih in domačih raziskav in analiz proučila, v kolikšni meri se uresničuje postavljena hipoteza v vsakodnevni praksi, v relativno kratkem časovnem obdobju od njene uveljavitve. Raziskava naj bi pokazala ali navedena strategija EU na področju železniškega prometa daje predvidene rezultate oziroma če jih ne, kateri so vzroki in kaj bi bilo potrebno narediti, da bi se hipoteza uresničila.

Cilji magistrskega dela so:

- Predstaviti direktive EU na področju železniškega prometa, posebej direktive prvega železniškega paketa (Direktiva EU 91/440 – dopolnitev EU 2001/12 – o razvoju železnic v EU, Direktiva EU 95/18 – dopolnitev EU 2001/13 – o izdaji licenc prevoznikom v železniškem prometu in direktiva EU 2001/14 o dodeljevanju infrastrukturnih zmogljivosti in uporabnin).
- Analizirati stanje, učinke ter stopnjo in ustreznost implementacije direktiv prvega železniškega paketa v evropskem in slovenskem železniškem sistemu.
- Oceniti vpliv direktiv na organiziranost evropskih in slovenskih železnic.
- Oceniti skladnost slovenskega železniškega sistema z evropskimi direktivami.

V tem okviru bom še posebej analizirala gospodarski položaj slovenskih železnic in njihovo vlogo v novih pogojih poslovanja, stopnjo uresničevanja hipotez oziroma ovire ali pomanjkljivosti, ki preprečujejo njihovo dosledno uresničitev.

Opis predpostavk in omejitev. Magistrsko delo je primer poslovne raziskave, saj gre za proučevanje poslovanja gospodarskega subjekta, ki opravlja prevozne storitve blaga in potnikov. Raziskava v prvem delu vsebuje poglobljen teoretično-analitičen pregled direktiv EU ter strokovne literature s področja analize implementacije direktiv predvsem prvega železniškega paketa. Za boljšo ilustracijo sem v nalogi predstavila različne organizacijske modele železnic v EU.

Poseben poudarek naloge je na organizaciji in delovanju slovenskega železniškega sistema v luči evropskih direktiv. Učinke implementacije direktiv v našo zakonodajo in vsakodnevno prakso sem tudi kritično analizirala.

Raziskava je omejena zaradi relativno kratkega časovnega obdobja od uveljavitve direktiv prvega železniškega paketa. Relativno kratkega glede na to, da gre v obravnavanem primeru za izjemno velik poseg v tehnološko specifično tradicionalno organiziranost železnic, katere posledica je med drugim tudi korenita sprememba odnosov med ključnimi dejavnostmi na sami železnici, predvsem med upravljanjem infrastrukture in prevozno dejavnostjo, ki sta bili doslej neločljivo povezani.

Opredelitev metod raziskovanja. Pri izdelavi magistrskega dela bom najprej uporabila deskriptivno metodo in metodo kompilacije. Prvo bom uporabila pri opisu vsebine direktiv, ugotovljenih dejstev, pojmov in teorije, drugo pa bom uporabila za povzemanje stališč različnih avtorjev oziroma pri oblikovanju novih stališč v zvezi z izbranim problemom.

Uporabila bom tudi metoda dedukcije, za katero je značilna tesna povezava med vzroki (direktive) in zaključki (učinki implementacije direktiv) ter dinamično metodo, ki pomeni, da bom v magistrskem delu obravnavala tako sedanje stanje v železniškem sistemu kot spremembe, ki se obetajo v prihodnosti. Prav tako bom pri magistrskem delu uporabila znanja pridobljena v okviru dodiplomskega in podiplomskega študija in praktične izkušnje iz moje zaposlitve na Slovenskih železnicah, d.o.o. ter razpoložljivo domačo in tujo strokovno literaturo, članke, internetne vire ter letna poročila Slovenskih železnic, d.o.o.

1 OPREDELITEV DIREKTIV EU NA PODROČJU ŽELEZNIŠKEGA PROMETA

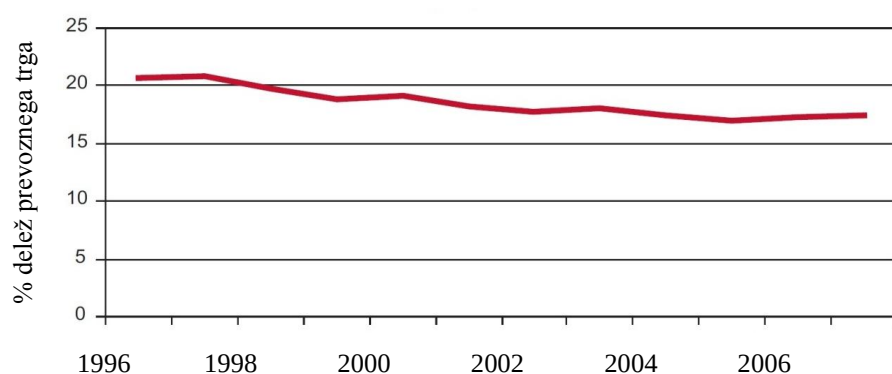
1.1 Namen in cilji direktiv EU na področju železniškega prometa

Po velikem razcvetu v 19. in v prvi polovici 20. stoletja, zlasti po letu 1970, je železniški sektor začel nazadovati zaradi vse večjega porasta cestnega in letalskega prevoza. Ta je bil posledica takratnih nizkih cen energentov, vse večjega vlaganja v cestno infrastrukturo in vse večjih zahtev gospodarstva in družbe po sodobnejših transportnih storitvah. Da bi ustavila nazadovanje železniškega prometa, je Evropska komisija za področje železnic sprejela številne ukrepe, katerih cilj je bila ponovna oživitev železnic s postopno vzpostavitvijo »enotnega evropskega železniškega območja«. S temi ukrepi naj bi zagotovili boljšo povezanost železniškega sektorja na evropski ravni in kar najboljše

možnosti za soočenje s konkurenco s strani drugih načinov prevoza (Komisija Evropske skupnosti, str. 2).

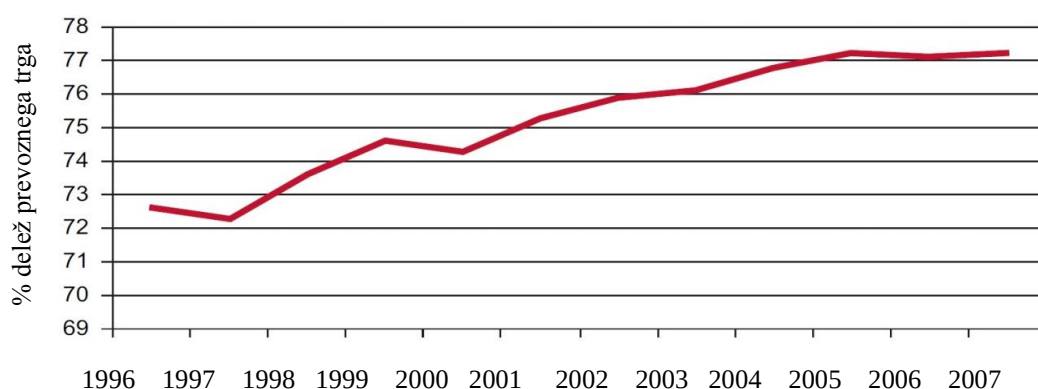
V Sliki 1 in 2 je prikazan delež železniškega in cestnega prevoza na območju EU v obdobju od leta 1996 do 2007.

Slika 1: Delež železniškega prevoza v obdobju 1996–2007



Vir: European Union Committee, *Recast of the First Rail Freight Package*, 2009, str. 7, slika 1.

Slika 2: Delež cestnega prevoza v obdobju 1996–2007



Vir: European Union Committee, *Recast of the First Rail Freight Package*, 2009, str. 7, slika 2.

Zlasti v zadnjih petnajstih letih je EU uveljavila vrsto železniških direktiv, ki se nanašajo na poslovanje, razvoj in organiziranost železnic, na opravljanje tako imenovanih javnih funkcij v železniškem prometu, na interoperabilnost železniškega prometa, na urejanje odnosov med državo in železnico, ipd. Namen vseh teh direktiv je preobrazba obstoječih železnic, organiziranih na nacionalni osnovi, v moderen evropski železniški sistem, ki bo sposoben delovati na liberaliziranem prometnem trgu, bo ekološko prijazen in bo ustrezal potrebam sodobnega gospodarstva in družbe (Zgonc, 2003, str. 197).

Glavni cilj direktiv EU je vzpostavitev notranjega trga z ukrepi za vzpodbujanje stopnje konkurenčnosti ter skladnega, uravnoveženega in trajnostnega razvoja prometne dejavnosti. Vzpostavitev dejanskega notranjega trga je temeljnega pomena tudi za ponovno oživitev železniškega sektorja. Prispevala bo k vzpodbuditvi konkurenčnosti storitev železniškega prevoza blaga in potnikov, s čimer se bosta povečali njihova privlačnost in modalni delež. Zaradi večje energetske učinkovitosti železniškega prevoza, v primerjavi s cestnim prevozom, bi se zaradi povečanja modalnega deleža železniškega prometa občutno zmanjšale emisije CO₂ in drugih kontaminatov našega okolja (Komisija Evropskih skupnosti, str. 4).

Vzporedni cilji ukrepov, ki jih podrobneje opredeljujejo direktive na področju železnic, so zagotovitev čim večje varnosti v železniškem prometu in interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema v EU. Slednja naj bi omogočila postopen prehod od različne tehnične opremljenosti in tehnološke regulative posameznih železnic na enotnejši vseevropski železniški sistem, ki bi zagotavljal neoviran, varen in učinkovit železniški prevoz na celotnem območju EU.

V letu 2001 je Evropska komisija sprejela tudi smernice nove prometne politike, ki jih je zapisala v Beli knjigi z naslovom »Evropska prometna politika do leta 2010 – čas za odločitve«. Pomemben del Bele knjige je namenjen železniškemu prometu, pri katerem se omenjajo številni ukrepi, katerih cilj je preusmeritev čim večjega deleža prometa s cest na železnice.

1.2 Seznam in kratek opis vsebine posameznih direktiv EU

Skladno z usmeritvami nove prometne politike je EU na področju železniškega sektorja sprejela tri pakete direktiv: prvi, drugi in tretji železniški paket.

1.2.1 Prvi železniški paket

Prvi železniški paket, ki je bil v celoti sprejet leta 2001, imenovan tudi »infrastrukturni paket«, sestavljajo Direktiva 2001/12/ES (Ur. l. EU, L 75/1, 2001), ki spreminja in dopolnjuje Direktivo 91/440/EGS o razvoju železnic v EU (Ur. l. EU, L 237/25, 1991), Direktiva 2001/13/ES o izdaji licenc prevoznikom v železniškem prometu (Ur. l. EU, L 75/26, 2001), ki spreminja in dopolnjuje Direktivo 95/18 (Ur. l. EU 143/70, 1995) in Direktiva 2001/14/ES o dodeljevanju infrastrukturnih zmogljivosti (Ur. l. EU, L 75/29, 2001), ki nadomešča v letu 1995 izdano Direktivo 95/19.

Bistvo prvega železniškega paketa je postavitve okvira za razvoj in organiziranje železnic v EU, jasna opredelitev razmerij med državo in upravljavcem infrastrukture na eni in med upravljavcem in prevozniki na drugi strani, zagotovitev prostega pristopa do infrastrukture vsem prevoznikom v tovrstnem prometu, ki izpolnjujejo pogoje (licenca, varnostno spričevalo, uporabnina), določitev pogojev za dodeljevanje vlakovnih poti in plačevanje uporabnine. Direktive prvega železniškega paketa so podrobneje predstavljene v podpoglavju 1.3.

1.2.2 Drugi železniški paket

Drugi železniški paket, ki je bil uveljavljen leta 2004, sestavljajo Direktiva 2004/49/ES o varnosti na železnicah (Ur. l. EU, L 315/51, 2007), Direktiva 2004/50/ES (Ur. l. EU, L 164/164, 2004), ki spreminja in dopolnjuje Direktivi 96/48 (Ur. l. EU, L 235/6, 96) in 2001/16 o interoperabilnosti vseevropskega sistema za visoke in konvencionalne hitrosti (Ur. l. EU, L 110/1, 2001) (slednji dve sta sedaj nadomeščeni z Direktivo 2008/57 ES), Direktiva 2004/51/ES (Ur. l. EU, L 164/164, 2004), ki spreminja Direktivi 91/440/EGS o razvoju železnic v EU in 2001/12/ES, ki je s 1. januarjem 2007 omogočila izvajanje storitev notranjega in mednarodnega tovrstnega prometa vsem prevoznikom na celotnem vseevropskem železniškem omrežju ter Uredba 881/2004 o ustanovitvi Evropske železniške agencije (Ur. l. EU, L 164/2004, angl. *European Railways Agency, ERA*), ki naj bi kot usmerjevalni in nadzorni organ skrbela za koordinacijo na področju varnosti in interoperabilnosti železniškega prometa.

Z implementacijo drugega železniškega paketa je bil s 1. januarjem 2007 vsem železniškim prevoznikom, ki izpolnjujejo pogoje, omogočen prost pristop do infrastrukture na področju celotnega železniškega tovrstnega prometa, vključno z notranjim prometom, kar v praksi pomeni, da ima vsak železniški prevoznik pravico do izvajanja prevozov tudi med dvema krajema v isti (na primer Koprom in Mariborom) ali različni državi članici.

V Sliki 3 je prikazana fotografija tovrstnega vlaka št. 415 tujega prevoznika Rail Carga Austija, AG, ki stoji na železniški postaji Dobova in vozi po slovenskih tirih.

Slika 3: Na slovenske tire je prišla tuja konkurenca



Vir: Tine – Prihod vlaka 415 v Dobovo, 2012.

1.2.2.1 Direktiva 2004/49/ES o varnosti na železnicah

Direktiva 2004/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta o varnosti na železnicah EU je namenjena zagotovitvi razvoja in izboljšanja varnosti na železnicah EU. To naj bi dosegli z uskladitvijo regulativnih struktur v državah članicah, določitvijo odgovornosti aktivnih udeležencev v železniškem prometu, z razvojem skupnih varnostnih ciljev, skupnih varnostnih metod in večje usklajenosti nacionalnih predpisov, z zahtevo po ustanovitvi varnostnega organa in organa za preiskavo nesreč in incidentov v vsaki državi članici ter z določitvijo skupnih načel upravljanja, urejanja in nadzorovanja varnosti na železnici.

Direktiva obsega varnostne zahteve za železniški sistem v celoti, vključno z varnim upravljanjem infrastrukture in vodenjem železniškega prometa ter z medsebojnim delovanjem ali vplivanjem med prevozniki v železniškem prometu in upravljavci železniške infrastrukture. Prevozniki v železniškem prometu morajo vzpostaviti sisteme varnega upravljanja, ki bodo v železniškem sistemu omogočili doseganje skupnih varnostnih ciljev, izpolnjevanje nacionalnih varnostnih predpisov in zahtev, opredeljenih v tehničnih specifikacijah za interoperabilnost in uporabo ustreznih delov skupnih varnostnih metod.

Poleg varnostnih pogojev, ki jih morajo izpolnjevati prevozniki v železniškem prometu, direktiva določa tudi pogoje, ki jih morajo izpolnjevati upravljavci infrastrukture za pridobitev varnostnega pooblastila.

1.2.2.2 Direktiva 2008/57/ES o interoperabilnosti železniškega sistema v EU

Direktiva o interoperabilnosti železniškega sistema v EU (Ur. l. EU, L 191/1, 2008) nadomešča Direktivo 96/48/ES o interoperabilnosti vseevropskega železniškega omrežja za visoke hitrosti in Direktivo 2001/16/ES o interoperabilnosti vseevropskega železniškega omrežja za konvencionalne hitrosti, obe dopolnjeni z Direktivo 2004/50.

Namen te direktive je določiti pogoje, ki jih je na ozemlju EU treba izpolniti za uresničitev interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema. Gre za izboljšanje medsebojne povezanosti in interoperabilnosti nacionalnih železniških omrežij, ki so se doslej razvijala v okviru posameznih nacionalnih železnic ter za izboljšanje dostopa do teh omrežij, z ukrepi čim bolj poenotene tehnične standardizacije. Za komercialni promet vlakov v celotnem železniškem omrežju je nujna zadostna združljivost med značilnostmi železniške infrastrukture in železniškimi vozili in tudi učinkovito medsebojno povezovanje informacijskih in komunikacijskih sistemov različnih upravljavcev železniške infrastrukture in prevoznikov v železniškem prometu, v enotnem evropskem prostoru. Od te združljivosti in medsebojne povezanosti je odvisna raven izvedbe, varnost, kakovost storitev in stroški, zlasti pa interoperabilnost železniškega sistema.

Interoperabilnost namreč pomeni zmožnost železniškega sistema, da zagotovi varen in neprekinjen promet vlakov ob zahtevani stopnji izkoriščenosti zmogljivosti teh prog. Ta zmožnost je odvisna od celotnega sklopa pravnih, tehničnih in operativnih pogojev, ki morajo biti izpolnjeni za zadostitev bistvenim zahtevam, ki so navedene v direktivi. Dosežena optimalna raven tehnične usklajenosti bi omogočila krepitev, izboljšanje in razvoj mednarodnih prevozov v železniškem prometu na ozemlju EU in s tretjimi državami in postopno oblikovanje notranjega trga opreme in storitev za gradnjo, obratovanje, obnovo in izpopolnitev železniškega sistema.

Pogoji interoperabilnosti se nanašajo na zasnovo, gradnjo, zagon obratovanja, nadgradnjo, obnovo, obratovanje in vzdrževanje delov vseevropskega železniškega sistema pa tudi na ustrezno kvalificiranost, zdravstveno stanje in varnost osebja, ki sodeluje v železniškem prometu.

1.2.2.3 Direktiva 2004/51/ES o spremembi Direktive Sveta 91/440/ES o razvoju železnic EU

Direktiva 2004/51/ES je del izčrpnega niza ukrepov, ki jih je napovedala Bela knjiga o prevozu, in vključuje Direktivo 2004/49/ES o varnosti na železnicah EU (Direktiva o varnosti na železnici), Direktivo 2004/50/ES o spremembi direktiv o interoperabilnosti ter Uredbo (ES) št. 881/2004 o ustanovitvi Evropske agencije za železnice (Uredba o Agenciji).

Direktiva pomeni korak naprej v nadaljnjem razvoju regulativnega okvira EU na področju železnic, ki je določen zlasti v direktivah prvega železniškega paketa. V tem okviru je pomembna predvsem sprememba Direktive 91/440/EGS, ki s 1. januarjem 2006 razširja dostop vsem železniškim prevoznikom, ki izpolnjujejo določene pogoje, do celotnega železniškega omrežja za opravljanja storitev pri mednarodnem prevozu blaga. S 1. januarjem 2007 pa tudi dostop do infrastrukture držav članic za opravljanja vseh vrst storitev pri železniškem prevozu blaga, torej v mednarodnem in notranjem prometu. Prav tako je s to direktivo zagotovljen vsem prevoznikom v železniškem prometu dostop do terminalov in pristanišč povezanih z železniškimi dejavnostmi.

1.2.2.4 Uredba št. 881/2004 o ustanovitvi Evropske agencije za železnice

Namen Uredbe 881/2004 je bil ustanovitev Evropska agencije za železnice, ki naj bi na tehničnem področju prispevala k izvajanju zakonodaje EU. Cilj njene ustanovitve je izboljšanje konkurenčnega položaja železniškega sektorja s povečevanjem stopnje interoperabilnosti železniških sistemov in razvijanje skupnega pristopa k varnosti evropskega železniškega sistema, z namenom prispevanja k vzpostavitvi evropskega železniškega območja brez meja in k zagotovitvi visoke stopnje varnosti (1. člen Uredbe 881/2004).

Agencija mora biti pravna oseba. Imeti mora neodvisen proračun, ki se financira v glavnem na podlagi prispevka EU. Za zagotavljanje neodvisnosti agencije pri njenem vsakodnevnom vodenju in pri izdajanju mnenj in priporočil mora imeti njen izvršni direktor polno odgovornost, njeni zaposleni pa morajo biti popolnoma neodvisni (21. točka uvodnih ugotovitev Uredbe 881/2004).

Agencija je koordinator in tehnično podpira skupne varnostne metode in cilje na železnici, pripravlja usklajene formate varnostnih spričeval ter vlog za pridobitev varnostnega spričevala, vključno s seznamom bistvenih podatkov, katerega morajo predložiti prevozniki v železniškem prometu. Spremlja izvajanje varnosti preko mreže nacionalnih

organov, ki so odgovorni za varnost ter izvajanje preiskovalnih nacionalnih organov in opravlja tehnične preglede novih nacionalnih predpisov, vezanih na varnost v železniškem prometu in interoperabilnost železniškega sistema.

Agencija skrbi tudi za razvoj evropskega sistema za certificiranje vzdrževalnih delavnic za vozna sredstva in pripravlja priporočila v zvezi z določitvijo skupnih meril za poklicno usposobljenost in ocenjevanje osebja ter spodbuja izmenjavo strojevodij in inštruktorjev med železniškimi podjetji različnih držav članic.

1.2.3 Tretji železniški paket

Tretji železniški paket iz leta 2007 se nanaša na liberalizacijo železniškega potniškega prometa, na pravice in obveznosti potnikov v železniškem prometu in na izdajo spričeval vlakovnemu osebju. Sestavljajo ga Direktiva 2007/58/ES (Ur. l. EU, L 315/44, 2007) o spremembi Direktive 91/440/EGS o razvoju železnic EU in Direktive 2001/14/ES o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti in naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture, Direktiva o liberalizaciji trga potniških storitev, Direktiva 2007/59/ES o izdaji spričeval vlakovnemu osebju (Ur. l. EU, L 315/54, 2007) in Uredba 1371/2007/ES o pravicah in obveznosti potnikov v železniškem prometu (Ur. l. EU, L 315/14, 2007). Z implementacijo teh direktiv se je s 1. januarjem 2010 odprl tudi trg storitev v mednarodnem prevozu potnikov. S tem so prevozniki v železniškem potniškem prometu pridobili pravico do dostopa na ostala nacionalna omrežja.

1.2.3.1 Direktiva 2007/58/ES o liberalizaciji trga potniških železniških storitev

Direktiva 2007/58/ES pomeni nadaljnjo stopnjo odpiranja trga železniških storitev na področju potniškega prometa. Cilj te direktive je pripraviti odprtje trga mednarodnih železniških storitev v potniškem prometu v EU s 1. januarjem 2010 in ne zadeva železniških storitev med državami članicami in tretjimi državami (4. točka uvodnih ugotovitev 2007/58/ES). Odprtje trga mednarodnih storitev potniškega prometa ni mogoče brez podrobnih določb o načinu dostopa do infrastrukture, brez napredka na področju interoperabilnosti in brez strogih ukrepov za varnost železniškega prometa na nacionalni in evropski ravni (6. točka uvodnih ugotovitev 2007/58/ES). To obravnavajo direktive prvega in drugega železniškega paketa, zato jih obravnavana direktiva dopolnjuje. Odprtje mednarodnih storitev potniškega prometa za konkurenco, ki vključuje pravico pobiranja in odlaganja potnikov na kateri koli postaji na progi mednarodne storitve, vključno s postajami v isti državi članici, lahko vpliva na organiziranje in financiranje storitev potniškega železniškega prometa, ki se izvajajo na podlagi pogodbe za opravljanje javne gospodarske službe. Državam članicam je dana možnost, da omejijo pravico dostopa na trg, kadar bi ta pravica ogrozila ekonomsko ravnotežje pogodb za opravljanje javne

gospodarske službe in kadar to odobri ustrezni regulatorni organ (10. točka uvodnih ugotovitev Direktive 2007/58/ES). Nekatere države članice so že odprle trg mednarodnih storitev potniškega prometa na svojem ozemlju. Zato se te direktive ne sme razumeti na način, da zahteva, da te države članice pred 1. januarjem 2010 dodelijo pravico dostopa prevoznikom v železniškem prometu, ki imajo licenco v državi članici, v kateri podobne pravice niso dodeljene.

1.2.3.2 Direktiva 2007/59/ES o izdaji spričeval strojevodjem, ki upravljajo lokomotive in vlake na železniškem omrežju EU

Direktiva 2007/59/ES določa pogoje in postopke za izdajo spričeval strojevodjem, ki upravljajo lokomotive in vlake v železniškem sistemu EU. Opredeljuje naloge pristojnih organov v državah članicah, strojevodij in drugih interesnih skupin v tem sektorju, zlasti prevoznikov v železniškem prometu, upravljavcev železniške infrastrukture in izobraževalnih ustanov.

Sistemi varnega upravljanja prevoznikov med drugim predvidevajo programe in postopke za usposabljanje osebja, ki zagotavljajo ohranjanje usposobljenosti osebja in opravljanje nalog na ustrezen način (1. točka uvodnih ugotovitev Direktive 2007/59). Prevozniki so s 1. januarjem 2010 dobili tudi možnost izvajanja storitev v potniškem prometu. Takšna postopna razširitev pravic vodi v povečanje čezmejnega gibanja strojevodij. Posledica je večja potreba po strojevodjih, ki so usposobljeni in imajo spričevalo za delovanje v več kot eni državi članici (3. točka uvodnih ugotovitev Direktive 2007/59).

Študija, ki jo je izvedla Komisija Evropskih skupnosti za železniški promet leta 2002, je pokazala, da se zakonodaje držav članic na področju izdaje spričeval strojevodjem bistveno razlikujejo. Da bi odpravili te razlike in hkrati ohranili sedanjo visoko raven varnosti v železniškem sistemu EU, je bilo potrebno sprejeti pravila za izdajo spričeval strojevodjem na ravni EU (4. točka uvodnih ugotovitev Direktive 2007/59). Ta pravila prispevajo k uresničevanju strategij EU glede svobode gibanja delavcev, svobode ustanavljanja in svobode opravljanja storitev v okviru skupne prometne politike in hkrati izključujejo kakršno koli izkrivljanje konkurence (5. točka uvodnih ugotovitev Direktive 2007/59). Cilj skupnih določb je predvsem olajšati mobilnost strojevodij med državami članicami in različnimi prevozniki v železniškem prometu in na splošno poenostaviti priznavanje dovoljenj in usklajenih dopolnilnih spričeval s strani vseh udeležencev v železniškem sektorju. V ta namen so bile določene minimalne zahteve za pridobitev dovoljenja in usklajenega dopolnilnega spričevala, ki ga morajo prosilci izpolnjevati (6. točka uvodnih ugotovitev Direktive 2007/59).

1.2.3.3 Uredba 1371/2007/ES o pravicah in obveznostih potnikov v železniškem prometu

Namen Uredbe 1371/2007/ES je opredeliti, kako lahko pristojni organi ob upoštevanju zakonodaje EU ukrepajo na področju javnega potniškega prevoza, zagotavljajo opravljanje storitev v splošnem interesu, ki so pogostejše, varnejše, kakovostnejše in cenejše od tistih, ki bi jih zagotovil sam trg. Zato navedena uredba pristojnim službam določa pogoje, po katerih, kadar nalagajo obveznosti javnim službam ali sklepajo pogodbe o izvajanju javne službe, izvajalcem javnih služb nadomestijo nastale stroške, in/ali dodelijo izključne pravice v zameno za izvajanje obveznosti javnih služb.

Ugotovitve kažejo, da trenutno številnih storitev kopenskega prevoza potnikov, ki so nujne zaradi splošnega gospodarskega pomena, ni mogoče komercialno opravljati. Pristojni organi držav članic morajo imeti možnost ukrepanja za zagotovitev opravljanja takšnih storitev. Mehanizmi za zagotavljanje opravljanja storitev javnega potniškega prevoza vključujejo zlasti dodelitev izključnih pravic in finančnega nadomestila izvajalcem javne službe ter opredelitev splošnih pravil na področju opravljanja javnega prevoza, ki naj se uporabljajo za vse izvajalce. Če se države članice v skladu s to uredbo odločijo, da ne upoštevajo določenih splošnih pravil, morajo upoštevati splošna pravila za državno pomoč.

Uredba je v skladu s cilji Bele knjige, z naslovom »Evropska prometna politika za leto 2010: Čas za odločitve«, ki določa, da je treba zagotoviti varne, učinkovite in visoko kakovostne storitve potniškega prevoza s pomočjo regulirane konkurence, ki naj zagotavlja tudi preglednost in delovanje storitev javnega potniškega prevoza ob upoštevanju socialnih, okoljskih in regionalnih razvojnih dejavnikov in odpravi razlike med prevozniki iz različnih držav članic, ki lahko bistveno izkrivljajo zdravo konkurenco.

Uredba se uporablja za notranje in mednarodno opravljanje storitev javnega potniškega prevoza po železnici in za ostale vrste prevoza po tirih ter za prevoz po cesti, razen za storitve, ki se opravljajo predvsem zaradi zgodovinskega ali turističnega pomena.

1.3 Direktive prvega železniškega paketa

V skladu z namenom in cilji magistrske naloge, opredeljenimi v uvodnem poglavju naloge, se bom v nadaljevanju osredotočila predvsem na podrobnejšo analizo direktiv prvega železniškega paketa, ki pomeni temelj nove organiziranosti in delovanja slovenskih železnic in tudi osnovo moje raziskave.

Prvi železniški paket sestavljajo tri direktive: Direktiva 2001/12/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2001, ki je spremenila že Direktivo Sveta

91/440/EGS z dne 29. junija 1991 o razvoju železnic v EU; Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2001/13/ES z dne 26. februarja 2001, ki je spremenila že obstoječo Direktivo Sveta z dne 27. junija 1995 o izdaji licence prevoznikom v železniškem prometu ter Direktivo Evropskega parlamenta in Sveta 2001/14/ES z dne 26. februarja 2001 o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti, naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture in podeljevanju varnostnega spričevala.

1.3.1 Direktivi EU 91/440 in EU 2001/12 o razvoju železnic v EU

Cilj direktive EU 91/440 in njene dopolnitve EU 2001/12 je določiti temeljna načela organiziranosti in razvoja železnic z namenom povečanja njihove učinkovitosti in prilagoditve potrebam skupnega evropskega trga. Direktivi veljata za vsa železniška podjetja (prevoznike) in za upravljavce železniške infrastrukture, razen za tista, katerih dejavnost je omejena le na opravljanje mestnega, primestnega in regionalnega prometa (Zgonc, 2003, str. 197).

Cilje direktiv bo mogoče doseči, če se predhodno izvedejo temeljne zahteve, ki so navedene v nadaljevanju.

1.3.1.1 Neodvisnost poslovanja železniških podjetij

Direktivi zahtevata popolno neodvisnost vodstva železniških podjetij glede odgovornosti za svoje odločitve. Še posebej se to nanaša na svobodo odločanja pri poslovanju na trgu, na povezovanje z drugimi poslovnimi subjekti v mednarodna združenja, na določanje tarif, na razpolaganje s premoženjem, na način notranje organiziranosti, ipd.

Železniška podjetja morajo biti vodena po tržnih načelih, kar velja tudi za sklepanje pogodb z državo pri izvajanju obvez javne funkcije (potniški prevoz, kombinirani prevoz, vzdrževanje in modernizacija javne železniške infrastrukture) (Zgonc, 2003, str. 199).

1.3.1.2 Ločitev upravljanja infrastrukture od izvajanja prevoznih storitev

Ločitev je lahko samo računovodska z ločenimi internimi bilancami v sicer enotnem podjetju (minimalni pogoj) ali pa organizacijska oziroma institucionalna z dvema ločenima podjetjema. Z infrastrukturo upravlja upravljavec infrastrukture (angl: *infrastructure manager*), prevozne storitve pa izvaja eden ali več prevoznikov-operater (angl. *railway undertaking*).

Taka ločitev pomeni precejšnje spremembe v železniških podjetjih. Med tema dvema dejavnostima doslej v železniških podjetjih ni bilo jasne ločnice. Vodenje prometa, vozni red, varnost prometa vlakov je bila doslej v izključni pristojnosti prevozniskega oziroma prometnega dela železnice, po novem je za to odgovoren upravljavec infrastrukture.

1.3.1.3 Finančna sanacija železniških podjetij

Za uspešen konkurenčni boj v novih pogojih poslovanja na trgu prevoznih storitev je treba železniškim podjetjem zagotoviti tako imenovano zdravo finančno strukturo. To pomeni, da je treba železnico razbremeniti starih dolgov, ki so bili pogosto posledica neurejenih odnosov med državo in železnico (železnica je v preteklosti sama financirala železniško infrastrukturo, medtem ko je na primer cestno infrastrukturo financirala država). Prav tako je potrebno ustvariti jasna razmerja in jasno opredeliti obveznosti na področju izvajanja že omenjenih javnih funkcij, ki jih železniški prevoznik na zahtevo države mora opravljati v obsegu in po ceni, ki jo ta določa. V tem primeru je država dolžna prevozniku pokriti razliko v stroških, ki so mu s tem povzročeni (Zgonc, 2003, str. 199).

1.3.1.4 Prost dostop do železniške infrastrukture

Prost dostop do železniške infrastrukture (angl. *free access*) pomeni pravico prevoznikov iz držav članic EU, da vozijo po progah katere koli države članice ob enakih, nediskriminatornih pogojih, kot veljajo za prevoznika v lastni državi, če izpolnjujejo določene pogoje (imajo licenco in plačujejo uporabnino) (Zgonc, 2003, str. 199).

Temeljni pogoji, ki jih morajo izpolniti prevozniki za prost dostop so: da imajo licenco in varnostno spričevalo, s čimer dokažejo svojo usposobljenost za vožnjo po progah druge infrastrukture (poznavanje predpisov, organizacija, usposobljenost osebja, ustreznost voznih sredstev, ipd.), da sklenejo pogodbo z upravljavcem javne železniške infrastrukture (Zgonc, 2003, str. 200). Hkrati morajo prevozniki plačevati uporabnino za uporabo infrastrukture na nediskriminatoren način, torej na enak način in v enaki višini, kot to velja za nacionalnega prevoznika.

Sistem izračunavanja uporabnine v Evropi še ni poenoten, tako da v tem trenutku vsaka država zaračunava uporabnino na svoj način, ki pa mora biti v odnosu do različnih prevoznikov nediskriminatoren.

1.3.1.5 Ključni subjekti in njihove naloge v železniškem sistemu

Pri izvajanju železniškega prometa v skladu z direktivami EU nastopajo naslednji štirje ključni organi: prevozniki v železniškem prometu, upravljavci železniške infrastrukture, neodvisni organi in regulatorni organi.

Prevoznik (angl. *railway undertaking*) je vsako javno ali zasebno podjetje, ki je pridobilo licenco v skladu z merili EU. Njegova primarna dejavnost mora biti opravljanje prevoznih storitev v železniškem blagovnem in/ali potniškem prometu in zagotavljanje vleke. Prevoznik je lahko tudi podjetje, ki zagotavlja samo vleko (pod k 2. člena Direktive 2001/14/EU).

Upravljavec železniške infrastrukture (angl. *infrastructure manager*) je vsaka ustanova ali podjetje, ki je odgovorno za modernizacijo in vzdrževanje infrastrukture. V njegovo dejavnost je lahko vključena tudi odgovornost za upravljanje infrastrukturnih sistemov vodenja in varnosti prometa. Upravljanje infrastrukture je lahko dodeljeno enemu upravljavcu za celotno omrežje ali več upravljavcem za posamezne dele omrežja (pod h 2. člena Direktive 2001/14/EU).

Upravljanje železniške infrastrukture, katere lastnik je država, le-ta s pogodbo o upravljanju dodeli infrastrukturnemu upravljavcu, da jo vzdržuje in z njo gospodari. V primeru, če sta prevoznik in upravljavec organizacijsko povezana, kot je to primer v Sloveniji, mora upravljavec določene njemu pripadajoče funkcije, dodeljevanje in trženje vlakovnih poti in določanje uporabnine, prepustiti neodvisnemu organu **Javni agenciji za železniški promet RS**. Učinkovito trženje železniške infrastrukture v smislu oddajanja infrastrukturnih zmogljivosti na svojem železniškem omrežju v zameno za pravično in enotno določeno uporabnino, ki jo plačujejo prevozniki, je ena izmed pomembnih nalog Javne agencije za železniški promet v RS. Z uporabnino in s sredstvi državnega proračuna se namreč financira vzdrževanje in modernizacija železniške infrastrukture.

Upravljavec izdelava in objavi program omrežja, da bi seznanil prevoznike z železniško infrastrukturo na določenem železniškem omrežju, s pogoji pristopa do infrastrukture in načinom plačevanja uporabnine. S tem dokumentom upravljavec določi vse metodologije, pravila in kriterije, ki so potrebni pri postopku dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti prevoznikom in določanju uporabnine. Pri pripravi tega dokumenta upošteva določila Direktive 2001/14/EU Evropskega parlamenta in Sveta.

Gospodarjenje z železniško infrastrukturo zahteva od železniškega upravljavca redno izvajanje vzdrževalnih del, ki omogočajo normalno in varno odvijanje prometa na

železniški infrastrukturi, sodelovanje z državo pri pripravi osnutkov letnih in srednjeročnih načrtov modernizacije ter nacionalnega razvoja železniške infrastrukture. Ob finančni pomoči države je dolžan zagotoviti izvajanje teh načrtov.

V Sliki 4 so prikazane naloge infrastrukturnega upravljavca.

Slika 4: Naloge infrastrukturnega upravljavca



Vir: Povzeto iz besedila Direktive 2001/14EU, 2010.

Direktive opredeljujejo pravice dostopa do storitev železniškega prevoza blaga in potnikov ter nekatere zaščitne ukrepe v zvezi z upravljanjem prevoznikov v železniškem prometu, da se konkurentom zagotovi nediskriminatoren dostop do omrežja. Poleg tega direktive določajo tudi smernice za vzpostavitev neodvisnih nacionalnih **regulatornih organov (angl. *regulatory body*)** na področju železniškega prometa, da bi se zagotovila nediskriminatoren dostop in spremljanje konkurence na trgih storitev v železniškem prometu. Regulatorni organ mora biti neodvisen v smislu organizacije, finančnih odločitev, investiranja, pravnih struktur in v odločitvah od vseh infrastrukturnih upravljavcev, organov za zaračunavanje uporabnine, organov za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti in prevoznikov. Naloge v zvezi s pritožbami in organizacijske naloge lahko preda drugim organom.

V skladu z 2. točko 30. člena Direktive 2001/14/EU je regulatorni organ pritožbeno telo, na katerega se lahko pritoži prevoznik, če meni, da je bil nepošteno obravnavan, diskriminiran ali na drugačen način prizadet pri sprejemanju odločitev upravljavca pri programu omrežja, kriterijih v programu omrežja, v postopku dodeljevanja vlakovne poti, višini ali strukturi infrastrukturne uporabnine ali pri pridobivanju varnostnega spričevala.

Regulatorni organ zagotavlja, da so uporabnine, ki jih plačujejo prevozniki, dosledno v skladu z določili direktiv. Prisostvuje pri sporih med prevoznikom in upravljavcem v zvezi z višino uporabnine ter ukrepa v primeru neupoštevanja direktiv. V skladu s 5. točko 30. člena Direktive 2001/14/EU regulatorni organ izda odločbo najkasneje dva meseca po prejemu vseh informacij in je obvezujoča za vse stranke, ki jih odločitev zadeva.

1.3.2 Direktivi EU 95/18 in EU 2001/13 o izdaji licenc prevoznikom v železniškem prometu

Direktiva EU 95/18 in njena dopolnitev EU 2001/13 določata finančne, ekonomske in varnostne pogoje, ki jih morajo prevozniki izpolnjevati za pridobitev licence za opravljanje prevoznih storitev v železniškem prometu.

Direktivi ne veljata za prevoznike, katerih dejavnost je omejena le za izvajanje železniškega potniškega prometa na lokalni ali regionalni železniški infrastrukturi, za prevoznike, ki izvajajo železniški potniški promet samo v mestnem ali primestnem potniškem prometu in za prevoznike, ki izvajajo storitve železniškega tovornega regionalnega prometa ali prevozne storitve na privatni infrastrukturi (Zgonc, 2003, str. 200).

Dokaz za izpolnjevanje pogojev je pridobitev licence na način in ob pogojih, ki jih direktiva natančno določa (Zgonc, 2003, str. 200).

1.3.2.1 Licenca

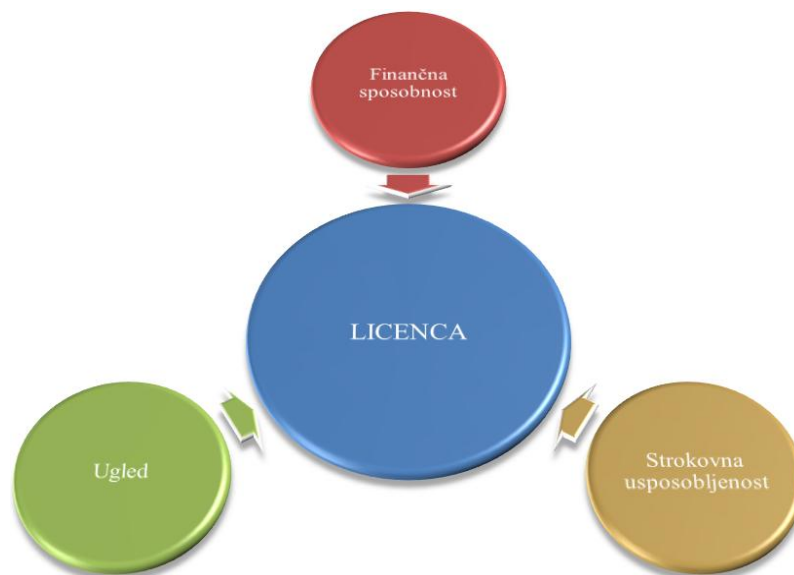
Licenca je dovoljenje (javna listina), ki ga izda prevozniku licenčni organ države članice. S tem mu prizna usposobljenost oziroma sposobnost, da opravlja vse ali posamezne vrste prevoznih storitev v železniškem prometu, vključno z zagotavljanjem vleke oziroma sposobnost samo za zagotavljanje vleke (Zakon o železniškem prometu, Ur. l. RS, št. 11/2011-UPB6, 2. člen, 3. točka, v nadaljevanju ZZelP).

Postopek pridobitve licence. Prevoznik mora za pridobitev licence licenčnemu organu države članice, v kateri je registrirana njegova dejavnost prevoza v železniškem prevozu, predložiti dokumente, s katerimi dokazuje:

- da ima ugled oziroma da ustreza zahtevam glede zanesljivosti,
- da izpolnjuje zahteve, ki se nanašajo na njegovo finančno sposobnost in je zmožen kriti morebitno odškodnino, ki izhaja iz odškodninske odgovornosti, ki je nastala pri opravljanju njegove dejavnosti (ZZelP, 16. člen),
- da ustreza zahtevam glede strokovne primernosti oziroma usposobljenosti.

S Slike 5 so razvidni kriteriji prevoznika, katere mora imeti za pridobitev licence za opravljanje prevoznih storitev v železniškem prometu.

Slika 5: Kriteriji za pridobitev licence za opravljanje železniških prevoznih storitev



Dober ugled prevoznik dokazuje s predložitvijo dokumentov, iz katerih je razvidno, da proti njegovim vodstvenim osebam ni bila izdana sodba za kaznivo dejanje, vključno s kaznivimi dejanji v gospodarstvu ali kaznivim dejanjem ogrožanja javnega prometa, ter da proti njim ni bil uveden stečajni postopek.

Prevoznik izpolnjuje zahteve v zvezi s finančnim stanjem, ko lahko dokaže, da je sposoben izkazati način in zmožnost kritja škodnih zahtevkov, ki bodo nastali kot posledica opravljanja dejavnosti v železniškem prometu za obdobje dvajsetih mesecev. K vlogi mora predložiti vsaj revidirano bilanco stanja za preteklo leto. Prevozniki, ki ne morejo predložiti letne bilance, predložijo začetno bilanco oziroma poročilo o premoženju,

kateremu mora biti priloženo poročilo o obremenitvah stvarnega in finančnega premoženja prevoznika, poslovni načrt za tekoče leto, po potrebi tudi za naslednje leto, in potrdilo, ki dokazuje poravnavo davčnih obveznosti.

Strokovno usposobljenost prevoznik dokazuje s tem, da predloži dokumente, s katerimi dokazuje, da ima oz. bo imel potrebna znanja in izkušnje za varno in zanesljivo vodenje prometa, da ima strokovno usposobljeno in zdravstveno zmožno osebje za opravljanje tovarne dejavnosti, da ima ustrezen vozni park, ki ustreza varnostnim standardom, da pozna in spoštuje predpise države, v kateri promet izvaja, da spoštuje pogoje glede zdravja in socialnih pravic zaposlenih ter da je podjetje primerno zavarovano.

Licenca, ki jo pridobi prevoznik od licenčnega organa za opravljanje določenih prevoznih storitev v železniškem prometu, velja dokler prevoznik izpolnjuje predpisane pogoje, ki jih določa Direktiva 2001/13/EU.

Če se licenčni organ prepriča, da prevoznik ne izpolnjuje pogojev in zahtev določenih v tej direktivi, začasno odpravi ali prekliče licenco. Licenčni organ v primeru utemeljenega suma, da imetnik licence druge države članice ne izpolnjuje pogojev in zahtev te direktive, obvesti licenčni organ države članice, ki je dano licenco izdal. Prevozniku, ki mu je bila licenca zaradi neizpolnjevanja pogojev v zvezi s finančnim stanjem preklicana, lahko država članica licenco podaljša za največ šest mesecev, če s tem ni ogrožena varnost železniškega prometa.

V primeru statusnih sprememb prevoznika – imetnika licence, še zlasti pri prevzemu ali združitvi, licenčni organ lahko odloči, da mora prevoznik ponovno zaprositi za licenco. Od vložitve zahtevka za licenco do odločitve licenčnega organa lahko prevoznik – imetnik licence opravlja železniške prevozne storitve v obsegu, kot mu dovoljuje predhodna veljavna licenca, razen če licenčni organ z utemeljenim sklepom odloči, da zaradi ogrožanja varnosti dosedanja licenca ne velja več. Obnovitev licence je potrebna tudi ob spremembah ali razširitvah prevoznikove dejavnosti ter v primeru, ko prevoznik preneha z delovanjem za šest mesecev ali ne začne z delovanjem šest mesecev po dodelitvi licence.

1.3.3 Direktiva EU 2001/14 o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti, naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture in podeljevanju varnostnega spričevala

Direktiva EU 2001/14 določa načela, pogoje in postopke za dodeljevanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti in zaračunavanje uporabnine. Pogoji in postopki za zaračunavanje uporabnin in dodeljevanje vlakovnih poti morajo biti zasnovani tako, da

omogočajo organu za dodeljevanje vlakovnih poti učinkovito trženje in optimalno uporabo razpoložljivih vlakovnih poti.

V tej direktivi imajo poseben pomen: vlakovna pot, program omrežja, uporabnina, varnostno spričevalo.

1.3.3.1 Vlakovna pot

Vlakovna pot je zmogljivost železniške infrastrukture, ki jo je treba zagotoviti za vožnjo vlaka med dvema krajema v določenem časovnem obdobju (Zgonc, 2003, str. 201).

Kriterije oziroma pravila za dodeljevanje vlakovnih poti, na katerih sloni postopek dodeljevanja, določa država v zakonu in odredbah, medtem ko samo dodeljevanje vlakovnih poti praviloma opravlja upravljavec, ki zagotavlja, da se postopek izvaja na pošten in nepristranski način. Pri nas upravljavec, zaradi svoje organizacijske oblike ni neodvisen od prevoznika, zato mora funkcijo dodeljevanja vlakovnih poti opravljati neodvisni organ, Javna agencija za železniški promet RS.

Prevoznik, ki želi opravljati prevozne storitve v železniškem prometu ter je lastnik licence, ustrezne za opravljanje tovrstnih storitev, zaprosi za pridobitev vlakovnih poti. Vlogo predloži najkasneje 12 mesecev pred uveljavitvijo voznega reda organu za dodeljevanje vlakovnih poti. V primeru zahteve po mednarodnih vlakovnih poteh prevoznik predloži vlogo le pri enem od organov, katerega prevoznikova zahteva zadeva. Po prejemu vloge mora organ pristojen za dodeljevanje vlakovnih poti čimbolj ustreči zahtevam prevoznika po vlakovnih poteh ter sodelovati z drugimi organi za pripravo ustreznih mednarodnih vlakovnih poti.

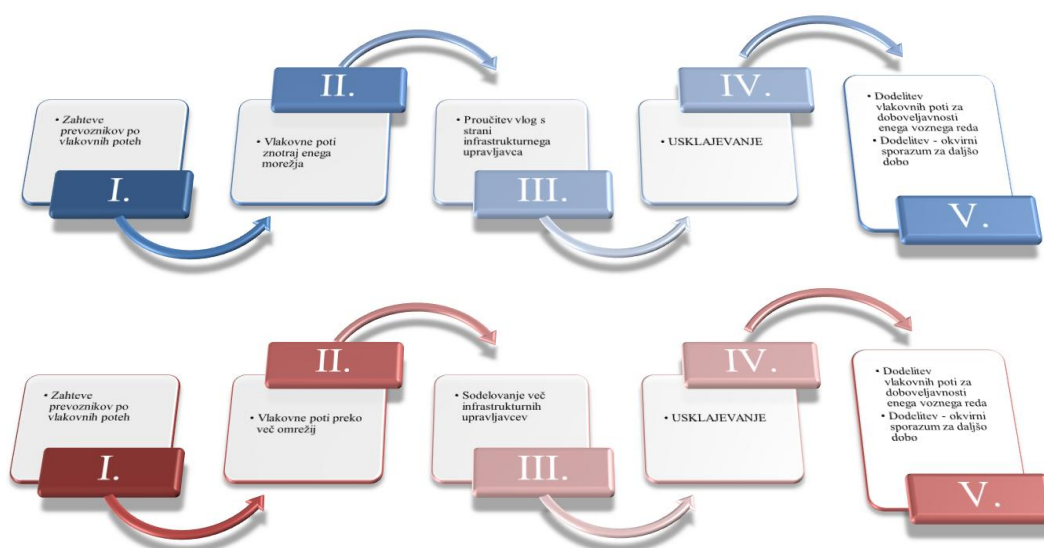
Pravica uporabe vlakovne poti je dodeljena prevozniku za obdobje veljavnosti voznega reda. Obveznosti in pravice v zvezi z dodeljeno vlakovno potjo določata upravljavec in prevoznik s posebnimi pogodbami (Direktiva EU 2001/14, 13. člen 2. in 3. točka).

Za doseganje ustreznega dobička in boljše izkoriščenosti vlakovne poti lahko organ za dodeljevanje vlakovne poti določi posebne pogoje, ki jih morajo prevozniki izpolniti za dodelitev vlakovne poti. Omenjeni pogoji lahko vključujejo le omejitve v zvezi s finančno garancijo, ki ne sme presegati določene stopnje, ki je proporcionalna pričakovani stopnji dejavnosti prosilca, in jamstvo za dobro opravljanje prevoznih storitev z zahtevano zmogljivostjo. Pri določitvi takšnih pogojev mora organ zagotoviti njihovo preglednost in nepristranskost (Grošelj, 2002, str. 16).

Prevoznik lahko z organom za dodeljevanje vlakovne poti sklene tudi okvirni sporazum. V tem primeru ima pravico uporabe vlakovne poti za čas daljši od enega obdobja veljave voznega reda. V okvirnem sporazumu opredelita potrebe po vlakovni poti za obdobje petih let. Sporazum ne določa natančnih vlakovnih poti, temveč le skuša zadostiti tržnim zahtevam prevoznika in ne sme ovirati uporabe železniške infrastrukture drugim prevoznikom.

V Slik 6 je prikazan postopek dodeljevanja vlakovnih poti od vložene zahteve prevoznika do dodelitve.

Slika 6: Postopek dodeljevanja vlakovnih poti od vložene zahteve prevoznika do dodelitve



V primeru, ko organ za dodeljevanje vlakovne poti prejme zahtevke oziroma vloge, v katerih različni prevozniki zahtevajo enako dodeljene vlakovne poti, katerih ni mogoče dodeliti na način, ki so ga zahtevali prevozniki, je potrebno usklajevanje. Poiskati je potrebno najugodnejšo rešitev. Prednost imajo mednarodne vlakovne poti. Če po opravljenem usklajevanju ni mogoče zadostiti potrebam po vlakovnih poteh, je potrebno tisti odsek železniške infrastrukture, na katerem se je omejena vlakovna pot pojavila, takoj razglasiti za omejeno vlakovno pot. Za tako označeno pot se lahko predlaga povišanje uporabnine. Povišana uporabnina je namenjena za financiranje analize vlakovne poti in načrta razširitve vlakovne poti ter financiranje ukrepov, ki jih upravljaavec določi v načrtu za odpravo posledic omejene vlakovne oziroma omejenih vlakovnih poti. Povišana uporabnina se lahko zaračunava le toliko časa, dokler je nek odsek označen kot vlakovna pot z omejitvijo (Grošelj, 2002, str. 17).

Najkasneje v šestih mesecih mora upravljavec v primeru omejenih vlakovnih poti opraviti analizo zmogljivosti. Cilj te analize je določiti omejitve vlakovnih poti, ki onemogočajo izpolnjevanje zahtev po dodelitvi vlakovne poti, in predlagati metode, ki bi omogočile zadovoljevanje zahtev. Analizo mora ugotoviti vzroke za nastanek omejene vlakovne poti in določiti kratkoročne in srednjeročne ukrepe za ublažitev posledic omejenih vlakovnih poti. Analiza mora upoštevati infrastrukturo, operativne postopke, naravo različnih storitev in učinek vseh treh dejavnikov na vlakovne poti (Grošelj, 2002, str. 17).

1.3.3.2 Program omrežja

Program omrežja je akt upravljavca železniške infrastrukture in pomeni podrobno obrazložitev splošnih pravil, rokov, postopkov in meril v zvezi z ureditvijo zaračunavanja in dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti. Vsebuje tudi dodatne informacije v zvezi z vlaganjem prošelj za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti, kot so na primer informacije o infrastrukturnih zmogljivostih javne železniške infrastrukture ter možnih dodatnih in pomožnih storitvah (ZZeLP, 2. člen 12. točka).

Program omrežja je razdeljen v šest temeljnih poglavij, in sicer: splošne informacije, pogoji za dostop do javne železniške infrastrukture, železniška infrastruktura, dodelitev vlakovnih poti, storitve ter uporaba in pristojbine.

Program omrežja vsebuje naslednja bistvena določila in podatke: o vrsti infrastrukture, ki je na razpolago zainteresiranim prevoznikom, pogoje za dostop do te infrastrukture, informacije o načelih in kriterijih zaračunavanja uporabnine in o višini pristojbin (priloga II Direktive EU 2001/14), ki se zaračunavajo prevoznikom v primerih, ko storitve nudi samo en ponudnik, informacije o načelih in kriterijih za dodeljevanje vlakovnih poti, ki morajo vključevati splošne podatke o tehničnih karakteristikah infrastrukture, ki je na razpolago in informacije o omejitvah, ki se nanašajo na uporabo vlakovnih poti. Prav tako so v programu omrežja navedeni vsi potrebni postopki in končni roki pri dodeljevanju vlakovnih poti.

Program omrežja velja za posamezno voznoredno obdobje, ki se prične vsako drugo soboto ob 24:00 v mesecu decembru. Program omrežja za naslednje voznoredno obdobje je objavljen 12 mesecev pred njegovo uveljavitvijo. Program omrežja mora biti v primerni obliki (na spletni strani upravljavca ali v tiskani obliki) na voljo vsem zainteresiranim strankam.

1.3.3.3 Uporabnina

Uporabnina je nadomestilo za uporabo železniške infrastrukture oz. vlakovne poti. Plačati jo morajo prevozniki za vsako vlakovno pot, ki jim jo je dodelil upravljavec železniške infrastrukture (Zgonc, 2003, str. 202).

Pri določitvi višine uporabnine se je treba držati pravil zaračunavanja uporabnine za infrastrukturo, ki jih določi država. Pravila lahko določa tudi infrastrukturni upravljavec, če ga je za to pooblastila država in je po organizacijski obliki in funkciji odločanja neodvisen od prevoznikov.

S pravili za zaračunavanje uporabnine mora država ali infrastrukturni upravljavec zagotoviti, da uporabnino zaračunava pošteno in enotno oziroma nediskriminatorno, da so uporabnine za primerljivo uporabo infrastrukture primerljive in so storitve v podobnem tržnem segmentu dostopne za približno enake uporabnike (Grošelj, 2002, str. 18).

Vsem prevoznikom, ki izpolnjujejo pogoje za pristop na železniško omrežje, mora upravljavec zagotoviti minimalni paket dostopa do omrežja in tirni dostop do servisnih objektov. Višina uporabnine, ki jo določi za uporabo teh minimalnih storitev, ne sme presegati stroškov, ki nastanejo kot posledica vožnje vlaka (Grošelj, 2002, str. 18).

S plačilom uporabnine pridobi prevoznik pravico koriščenja tako imenovanega minimalnega paketa storitev, ki zajema:

- pokritje administrativnih stroškov v zvezi z dodelitvijo vlakovne poti,
- pravico do uporabe tirov na dodeljeni vlakovni poti,
- uporabo kretnic in križišč na dodeljeni vlakovni poti,
- vodenje vlakov, skupaj s signaliziranjem, regulacijo, odpravo in komunikacijo z vlakom ter zagotavljanjem informacij o gibanju vlaka,
- zagotovitev vseh drugih informacij in aktivnosti, ki so potrebne za realizacijo prevozne storitve na dani vlakovni poti: (Zgonc, 2003, str. 202).

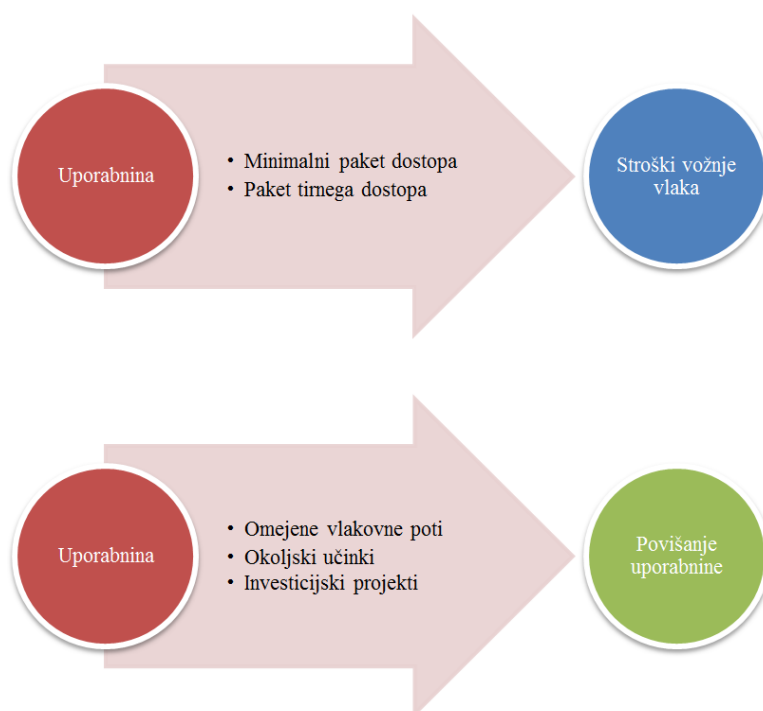
V minimalnem paketu storitev, ki je prevozniku zagotovljen s plačilom uporabnine, ni vključena pravica do **paketa tirnega dostopa do servisnih objektov, kamor sodijo:** uporaba naprav za napajanje z električno energijo, kjer je to možno, uporaba naprav za oskrbo z gorivom, potniških postaj in postajališč, tovornih terminalov, ranžirnih postaj; uporaba objektov za sestavo vlaka, objektov za popravilo in drugih tehničnih naprav in uporaba nakladalno razkladalnih tirov. Storitve, kot so električna energija za vleko, gorivo, predogrevanje potniških vlakov, ranžiranje vlakov, nadzor prevoza nevarnih snovi, pomoč

pri vožnji izrednih prevozov, upravljavec zagotovi le na zahtevo prevoznika, medtem ko dostopa na telekomunikacijsko omrežje, zagotavljanja dodatnih informacij ter tehničnega nadzora železniških vozil upravljavec ni dolžan nuditi (Grošelj, 2002, str. 19).

V ceno uporabnine se lahko vključi tudi strošek okoljskih učinkov, ki jih povzroča vožnja vlaka, vendar le, če je primerljivo zaračunavanje okoljskih stroškov tudi pri konkurenčnih vrstah prometa. Višina dodatka k uporabnini se določi glede na stopnjo vpliva vožnje vlaka na okolje. Pristojni organ lahko zaračunava višjo uporabnino tudi za investicijske projekte prihodnosti ali projekte, ki so bili zaključeni ne več kot petnajst let pred pričetkom veljave Direktive 2001/14/EU. Takšen dodatek k uporabnini se določi na osnovi dolgoročnih stroškov tovrstnih projektov, če le ti povečujejo celovitost in cenovno ugodnost in jih ne bi bilo mogoče drugače uresničiti (Grošelj, 2002, str. 19).

V Sliki 7 sta prikazana postopka določitve višine uporabnine.

Slika 7: Določitev višine uporabnine



Uporabnina je določena po sistemu, ki temelji na enakih kriterijih na področju celotnega železniškega omrežja in je določen v programu omrežja. Kriteriji za izračun uporabnine morajo biti določeni na tak način, da so pri normalnem poslovanju za določeno obdobje stroški in odhodki pokriti s prihodki od uporabnine in drugih komercialnih storitev ter s prihodki iz proračuna.

Sistem zaračunavanja infrastrukturne uporabnine spodbuja prevoznika in upravljavca železniške infrastrukture k minimiziranju motenj in izboljšanju delovanja na železniškem omrežju. To se lahko doseže z opredelitvijo kazni za dejanja, ki motijo delovanje omrežja in določitvijo nadomestila (bonusa) za prevoznika, ki ga pridobi za boljšo izvedbo od načrtovane (Grošelj, 2002, str. 20). Podobno lahko infrastrukturni upravljavec zaračunava uporabnino za zahtevane in dodeljene vlakovnih poti, ki jih prevoznik ne koristi in s tem spodbuja k učinkovitejši rabi infrastrukture.

Na izračunano uporabnino se lahko prevozniku določi popust, ki se nanaša na uporabnino na določenem odseku. S popusti upravljavec spodbuja razvoj novih železniških storitev ali uporabo relacij, ki so znatno manj obremenjene (Grošelj, 2002, str. 20).

1.3.3.4 Varnostno spričevalo

V interesu varnosti pri prevozi morajo prevozniki za opravljanje prevoznih storitev po železniškem omrežju posedovati varnostno spričevalo. Države članice morajo na lastnem ozemlju zagotavljati, da prevozniki izpolnjujejo varnostne zahteve v skladu z zahtevami varnostnega spričevala in s tem zagotavljati varnost na progah.

Za pridobitev varnostnega spričevala morajo prevozniki izpolnjevati predpise državnega prava, združljive z zakonodajo EU, ki se uporabljajo nediskriminatorno ter predpisujejo tehnične in obratovalne zahteve, ki so značilne za železniške storitve, in varnostne zahteve, ki se nanašajo na osebje, vozni park in notranjo organizacijo (Direktiva EU 2001/14, 32. člen).

Še posebej mora prevoznik dokazati, da je osebje, ki je pri njem zaposleno za upravljanje in spremljanje vlakov, opravilo vsa potrebna usposabljanja za izpopolnjevanje prometnih pravil, ki jih uporablja upravljavec infrastrukture. Prevozniki morajo tudi dokazati, da je njegov vozni park, ki ga sestavljajo vlaki, odobril oblastni organ ali upravljavec infrastrukture in da je bil vozni park pregledan skladno s pravili za obratovanje (Grošelj, 2002, str. 13).

Za pridobitev varnostnega spričevala zaprosi prevoznik neodvisni organ, Javno agencijo za železniški promet RS, ki sprejme odločitev v zvezi z izdajo varnostnega spričevala najkasneje v treh mesecih od prejema popolne vloge prevoznika. Varnostno spričevalo velja toliko časa, dokler prevoznik izpolnjuje pogoje za pridobitev varnostnega spričevala, ali največ pet let, ko se ponovno preveri izpolnjevanje pogojev in zahtev. Če izdajatelj varnostnih spričeval države članice res dvomi, ali imetnik varnostnega spričevala izpolnjuje pogoje in zahteve za pridobitev varnostnega spričevala, lahko kadarkoli preveri,

ali jih dejansko izpolnjuje. V primeru negativnega rezultata lahko organ brez odpovednega roka varnostno spričevalo razveljavi, s čimer je pristop do uporabe železniške infrastrukture prevozniku zavrjen (Grošelj, 2002, str. 13).

2 EVROPSKI ŽELEZNIŠKI SISTEM IN ORGANIZIRANOST ŽELEZNIC PO UVELJAVITVI DIREKTIV PRVEGA ŽELEZNIŠKEGA PAKETA

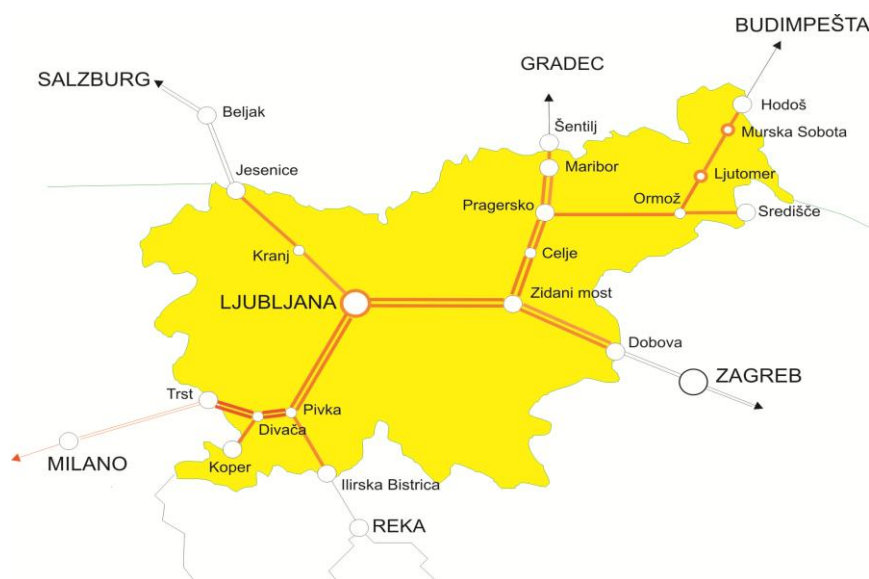
2.1 Splošno o železniškem sistemu

Z uveljavitvijo direktiv in z njihovim prenosom v našo zakonodajo se na železnici uvajajo popolnoma novi pojmi, ki pa so bistveni za razumevanje železnice v novih pogojih poslovanja.

V novi evropski zakonodaji (EU 2008/57, Zakon o varnosti železniškega prometa, Ur. l. RS, št. 61/2007) se namesto splošnega pojma železnica uporablja izraz železniški sistem in železniški podsistemi. Uveden je tudi nov pojem, vseevropsko železniško omrežje, ki zajema najpomembnejše evropske proge in tirna vozila v mednarodnem prometu. Na progah vseevropskega železniškega omrežja je treba upoštevati pogoje interoperabilnosti, ki so določeni v Direktivi EU 2008/57.

Železniški sistem pomeni celoto stabilnih objektov, naprav in tirnih vozil, ki služijo izvajanju železniškega prometa ter vključuje upravljanje železniškega sistema ter pravila in postopke izvajanja ter nadzora železniškega prometa. V vseevropski železniški sistem spadajo le glavne slovenske železniške proge in slovenska tirna vozila, ki se uporabljajo v mednarodnem prometu. Glavne proge slovenskega železniškega sistema so razvidne z naslednje slike.

Slika 8: Glavne proge slovenskega železniškega sistema



Vir: Zgonc, rokopis, 2012.

2.1.1 Železniški podsistemi

Železniški sistem se deli na podsisteme, na katere se nanašajo bistvene zahteve za interoperabilnost in tehnične specifikacije za interoperabilnost-TSI, ki so značilne za vsak podsistem.

V skladu z Zakonom o spremembah in dopolnitvah Zakona o varnosti v železniškem prometu (Ur. l. RS, št. 21/2010) imamo naslednje železniške podsisteme:

2.1.1.1 Strukturni podsistemi

Pod strukturne podsisteme spada:

Infrastruktura. Podsistem infrastruktura zajema objekte in naprave spodnjega in zgornjega ustroja prog, ki zagotavljajo varno vožnjo železniških vozil, potrebno nosilnost in potreben prostor za izvajanje prometa ter vključujejo tudi zaščitne naprave in objekte, ki so potrebni za vstop, izstop ali prestop potnikov na postajah.

Stabilni objekti in naprave zgornjega in spodnjega ustroja prog so tiri, kretnice, gradbeni objekti (mostovi, predori, ipd.) in pripadajoča infrastruktura na postajah (peroni, območja dostopa, naprave, ki zagotavljajo osebam z omejeno mobilnostjo dostop, vstop in uporabo železniških storitev brez komunikacijskih ovir, ipd.) ter potrebna varnostna in zaščitna oprema.

Energija. Podsystem energija zajema električne naprave, ki so potrebne za oskrbo vlakov z električno energijo iz visokonapetostnega (enofaznega ali trifaznega) omrežja. Električne naprave so električne napajalne postaje, stikala, vozno omrežje, povratni vodi in odjemniki toka.

Vodenje, upravljanje in signalizacija. Podsystem sestavljajo oprema in funkcije, ki omogočajo varen in predvidljiv promet vlakov z namenom izvajanja zelenih železniških prometnih storitev. Oprema tega podsystema obsega signalnovarnostne in telekomunikacijske naprave, ki so potrebne za varnost, nadzor in vodenje prometa vlakov.

Tirna vozila. Podsystem sestavljajo ogrodje vozila, sistem za upravljanje in zavarovanje vlaka s pripadajočo opremo, prenosni mehanizmi in naprave za pretvarjanje energije, zavorne naprave, naprave za spenjanje vagonov, tekalni mehanizem (podstavni vozički, osi, ipd.) in vzmetenje, vrata, vmesniki človek/stroj (vlakovno osebje in potniki), pasivne in aktivne varnostne naprave in pripomočki, ki so potrebni za zdravje potnikov in vlakovnega osebja, vključno z upoštevanjem potreb funkcionalno oviranih oseb.

2.1.1.2 Operativni podsystemi

Pod operativne podsysteme spadajo:

Vodenje in upravljanje prometa. Podsystem sestavljajo postopki in pripadajoča oprema, ki zagotavljajo usklajeno obratovanje različnih podsystemov v normalnih in izrednih pogojih. Nanašajo se predvsem na upravljanje in spremljanje vlakov, zdravstvene in strokovne kvalifikacije izvršilnega osebja, strokovno usposobljenost, ki se zahteva za opravljanje čezmejnih storitev v železniškem prometu ter na vodenje, upravljanje in načrtovanje prometa.

Vzdrževanje. V podsystem spadajo postopki in pripadajoča oprema, logistični centri za vzdrževanje in skladišča z rezervnimi deli, ki omogočajo obvezna popravila in preventivno vzdrževanje za zagotavljanje interoperabilnosti in učinkovitosti železniškega sistema. Sem sodijo predvsem aktivnosti, povezane z zunanjim in notranjim pranjem vozil, oskrba toaletnih prostorov in oskrba vozil z vodo in peskom.

Telematske aplikacije za potniški in tovorni promet. Med aplikacije za potniški promet spadajo aplikacije, ki potnikom dajejo informacije pred in med vožnjo, sistemi za rezervacije in prodajo vozovnic, sistemi za upravljanje prtljage in za povezavo med železniškim in drugimi načni prevoza.

Aplikacije za tovorni promet, vključno z informacijskimi sistemi, so aplikacije, ki omogočajo spremljanje tovora in vlakov v realnem času, aplikacije na ranžirnih postajah,

aplikacije za rezervacije, plačila in fakturiranje, upravljanje povezav z drugimi načini prevoza in aplikacije za izdelavo elektronskih spremnih dokumentov.

2.1.2 Železniška infrastruktura

Železniška infrastruktura je eden od že omenjenih podsistemov železniškega sistema. Pri nas jo delimo še na tako imenovano javno infrastrukturo, ki je v državni lasti in na infrastrukturo, ki je v lasti SŽ. Poseben pojem je tudi železniška proga, ki je sestavljena iz prvih treh železniških podsistemov. Ko govorimo o železniški infrastrukturi na splošno, imamo v mislih stabilne, umetno zgrajene objekte in naprave, ki so namenjeni učinkovitemu izvajanju železniškega prometa.

Med železniško infrastrukturo sodi:

Javna železniška infrastruktura. V Republiki Sloveniji je železniška infrastruktura v državni lasti, zato govorimo o javni železniški infrastrukturi. Javna železniška infrastruktura so objekti in naprave, potrebni za nemoteno odvijanje javnega železniškega prometa ter pripadajoča zemljišča, ki funkcionalno služijo njihovi namenski rabi (ZZelP, 9. člen 1. točka). Javna železniška infrastruktura je javno dobro in je ni mogoče prodati.

Sestavni deli javne železniške infrastrukture so zemljišča, na katerih je zgrajena javna železniška infrastruktura in zemljišča, ki so namenjena njeni funkcionalni rabi, grajeni objekti, tiri in progovno telo (nasipi, useki, obložni zidovi, nasadi za zaščito pobočij, itd.), zgornji ustroj (tirnice, pragovi, kretnice, križišča, obračalnice, itd.), potniški peroni, tovarne klančine, stavbe, namenjene vodenju železniškega prometa in ranžirne postaje, naprave za ogrevanje kretnic, nivojski prehodi, vključno z napravami za zagotavljanje varnosti v cestnem prometu, dostopne poti za potnike in dovoz blaga, signalno-varnostne in telekomunikacijske naprave, vključno z napravami za njihovo napajanje z električno energijo, in prostori za te naprave, električna razsvetljava, namenjena varnemu železniškemu prometu, naprave za pretvorbo in prenos električne energije kot pogonske energije za vleko vlakov (elektronapajalne postaje, energetske vodi elektronapajalnih postaj do vozne mreže, vozna mreža z nosilno konstrukcijo).

Železniška infrastruktura v lasti SŽ. Železniška infrastruktura v lasti SŽ je vsa druga infrastruktura z izjemo javne železniške infrastrukture. To so predvsem popravljalni tiri, tiri v lokomotivskih depojih in garažni tiri, zemljišča, ki ne sodijo v javno železniško infrastrukturo, kontejnerski terminali, ipd.

V večini držav članic Evropske unije se srečujemo tudi s posameznimi deli železniške infrastrukture, ki je v zasebni lasti.

Železniška proga. Železniško progo v bistvu sestavljajo naslednji železniški podsistemi: infrastruktura, energija ter vodenje, upravljanje in signalizacija.

Železniško progo sestavljajo: spodnji in zgornji ustroj proge, signalnovarnostne in telekomunikacijske naprave, vključno z napravami za napajanje z električno energijo in prostori za te naprave, stavbe in prostori za vodenje in urejanje prometa, naprave električne vleke in progovni pas.

2.2 Organiziranost železnic v državah EU

Organiziranost in razvoj železnic v EU sta okvirno določeni v Direktivi EU 91/440 in v njeni dopolnitvi Direktiva EU 2001/12. Temeljni cilj teh direktiv je uvesti tako imenovano interno konkurenco v železniškem prometu samem in s tem prispevati k učinkovitejšemu tržnemu obnašanju teh velikih sistemov. V skladu s tem morajo železnice v EU zagotoviti načelo prostega pristopa do infrastrukture vsem prevoznikom, ki izpolnjujejo predpisane pogoje tudi na svojem nacionalnem omrežju, na popolnoma nediskriminatoren način.

Za zagotovitev tega cilja je bilo treba železnico razdeliti na dejavnost upravljanja z infrastrukturo in na prevozno dejavnost. To pomeni, da je bilo treba zagotoviti najmanj ločeno računovodstvo za področje upravljanja infrastrukture in ločeno računovodstvo za področje prevozne dejavnosti v enoviti železniški družbi ali za navedene dejavnosti ustanoviti posamezne družbe, ki so lahko povezane v holding ali institucionalno ločene. S tem naj bi se zagotovila večja transparentnost poslovanja in preprečilo prelivanje finančnih sredstev s področja upravljanja z infrastrukturo, ki jo financira država, na prevozniški del, ki naj bi posloval izključno na komercialnih načelih.

Funkcije upravljalca infrastrukture se pri tem lahko razlikujejo pri železnicah, pri katerih je upravljavec organizacijsko povezan s prevoznikom (enovite in holdinško povezane družbe), od železnic, pri katerih je upravljavec infrastrukture institucionalno ločen in od prevoznika popolnoma neodvisna družba.

V primeru institucionalno ločenih družb upravljavec lahko opravlja vse temeljne funkcije prostega pristopa (dodeljevanje vlakovnih poti, določanje uporabnine in pobiranje uporabnine). V nasprotnem primeru lahko upravljavec samo pobira uporabnino, medtem ko mora druge funkcije prostega pristopa opravljati poseben neodvisen organ, ki ne sme biti organizacijsko povezan s prevoznikom.

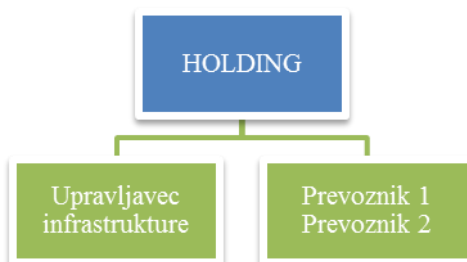
V Evropi poznamo štiri temeljne oblike organiziranja železnic. Te se med seboj razlikujejo, imajo pa tudi nekaj skupnih točk. V nadaljevanju sledi predstavitev vseh organizacijskih oblik.

2.2.1 Holdinško integrirane železnice

Železnica je organizirana v obliki holdinga z najmanj dvema odvisnima jedrnima družbama, družbo za upravljanje infrastrukture (upravljavec infrastrukture) in družbo za prevozno dejavnost (prevoznik) (Predlog Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o železniškem prometu, 2010, str. 11).

Organiziranost v tej obliki onemogoča prelivanje sredstev med odvisnimi družbami, ki jih financira država kot gospodarsko javno službo (upravljanje in vzdrževanje infrastrukture ter vodenje prometa) in tistimi, ki delujejo na trgu. Tako obliko organiziranosti železnic imajo v Italiji, Nemčiji, Avstriji, Belgiji in Poljski. Podrobnejši opis take organiziranosti na primeru nemških železnic-DB je opisan v Prilogi 1. Organigram holdinško integrirane železnice v EU je prikazan na Sliki 9.

Slika 9: Holdinško organizirane železnice



Vir: Predlog zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o železniškem prometu, 2010, str. 11.

2.2.2 Institucionalno ločene železnice

Bistvo institucionalno ločene železnice je v popolni ločitvi prevozniške dejavnosti prevoznika od upravljanja z infrastrukturo upravljavca. Železnica je v tem primeru organizirana v obliki institucionalno popolnoma ločenih, neodvisnih družb, brez kakršnekoli medsebojne povezave (Predlog Zakona o družbi Slovenske železnice, 2010, str. 5). To pomeni, da je upravljavec bodisi samostojna družba, javno podjetje ali celo posebna ustanova, prevozniki pa so organizirani kot neodvisne družbe. Takšno obliko organiziranosti poznajo na Danskem, Švedskem, Nizozemskem, Portugalskem, Norveškem, Slovaškem, Češkem in v Veliki Britaniji. Organizacijska struktura

institucionalno ločenih družb je prikazana na Sliki 10. Podrobnejši opis take organiziranosti v Švedski je opisan v Prilogi 2.

Slika 10: Institucionalno ločene železnice



Vir: Preoblikovanje slovenskih železnic, 2005, tabela 2.

2.2.3 Enovite oziroma integrirane železnice

V integrirani organizacijski obliki železnice sta prevoznik in upravljavec združena skupaj v enem podjetju, vendar obvezno z ločenim računovodstvom za področje upravljanja infrastrukture na eni ter za področje prevozne dejavnosti na drugi strani. Enovite železnice imajo predvsem manjše železnice, kot so Slovenija, Estonija, Švica in Luxemburg. Organizacijska oblika enovitih železnic je razvidna s Slike 11. Podrobnejši opis take organiziranosti na primeru švicarskih železnic je opisan v Prilogi 3.

Slika 11: Enovite železnice

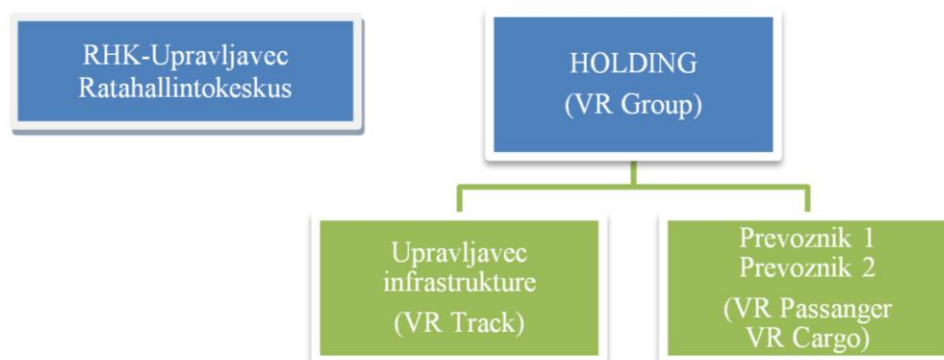


Vir: Preoblikovanje slovenskih železnic, 2005, tabela 3.

2.2.4 Delno integrirane železnice

Delno integrirane železnice so železnice, ki so po svoji organizacijski obliki nekje vmes med »standardnimi«
institucionalno ločenimi in enovitimi železnicami. Njihova značilnost je, da je upravljavec infrastrukture sicer institucionalno ločena družba, ki pa sama fizično ne izvaja del, za katera je formalno zadolžena, pač pa jih v večji ali manjši meri oddaja za to dejavnost specializiranim izvajalcem, praviloma zopet železnici (Predlog Zakona o družbi Slovenske železnice, 2010, str. 6). Ta oblika organiziranosti je razvidna s Slike 12. Delno integrirane železnice imata Finska in Francija. Podrobnejši opis take organiziranosti na primeru finskih železnic je opisan v Prilogi 4.

Slika 12: Delno integrirane železnice



Vir: Predlog Zakona o družbi Slovenske železnice, 2010, str. 6.

2.3 Analiza uresničevanja direktiv prvega železniškega paketa v EU

Razvoj železniškega sektorja v EU in njegovo sposobnost konkurirati z drugimi načini prevoza še vedno ovirajo resni problemi, povezani z neustreznim financiranjem infrastrukture, omejevanjem konkurenčnosti in pomanjkanjem ustreznega regulatornega nadzora.

Višina naložb v razvoj in vzdrževanje železniške infrastrukture je nezadostna. V številnih primerih se kakovost obstoječe infrastrukture še vedno znižuje. Premajhne naložbe so delno posledica nejasnih naložbenih planov in dolgoročnih strategij. Slabo vzdrževanje, prepočasno posodabljanje in vse več ozkih grl v omrežju neposredno vplivajo na prevoznike v železniškem prometu, saj s tem ne morejo slediti drugim načinom prevoza in privabljati naložb. V številnih državah članicah je neustrezno zaračunavanje višine kot tudi struktura uporabnin za dostop do infrastrukture (Komisija Evropskih skupnosti, str. 3).

Konkurenčnost med prevozniki v železniškem prometu omejujejo številni dejavniki. Nezadostna preglednost tržnih pogojev in slabo delujoč institucionalni okvir novim prevoznikom na trgu otežuje zagotavljanje konkurenčnih storitev v železniškem prometu. Drugi pomemben element je nenehna diskriminacija, s katero se soočajo novi prevozniki pri pridobivanju dostopa do storitev, povezanih z železnico, ki jih imajo v lasti in jih upravljajo nacionalni prevozniki v železniškem sistemu. Diskriminacija se pogosto kaže tudi pri dodeljevanju pogojev za dostop do infrastrukture (dodeljevanje vlakovnih poti in uporabnina zanje).

Zgoraj navedene probleme še povečujejo težave, s katerimi se srečujejo regulatorni organi pri izvajanju nadzornih nalog, zlasti pri zagotavljanju nediskriminacije med prevozniki v železniškem prometu in preverjanju, ali se načela zaračunavanja uporabnine ustrezno

uporabljajo in ali se v celoti upošteva ločevanje poslovnih računov. Te težave so pogosto posledica pomanjkanja ustrezno usposobljenega osebja in drugih virov (Komisija Evropskih skupnosti, str. 3).

Kršenje zakonodaje se kaže tudi v prenizki stopnji samostojnosti in neodvisnosti regulatornih organov od organa, ki izvaja pravice lastništva nad nacionalnim prevoznikom v železniškem prometu, njihovih omejenih pristojnostih in sredstvih, ki bi jih morali imeti regulatorni organi na razpolago za učinkovitejše opravljanje svojih nalog.

Pri uresničevanju direktiv prvega železniškega paketa so v mnogih državah vidne tudi pomanjkljivosti pri nezadostni neodvisnosti med upravljavcem železniške infrastrukture in nacionalnim prevoznikom v železniškem prometu ali državo, ki je lastnik nacionalnega prevoznika.

Ugotovitve kažejo, da bi dosledno izvajanje direktiv prvega železniškega paketa bistveno prispevalo k reševanju teh problemov. Da bi članice EU upoštevale navedene direktive, je Komisija Evropskih skupnosti za železniški promet začela s postopki za ugotavljanje kršitev proti članicam, ki tega paketa niso pravilno oziroma dosledno upoštevale. Ugotovila je, da v obstoječem regulatornem okviru obstajajo pomanjkljivosti, nejasnosti in vrzeli, ki jih je potrebno odstraniti za dosledno uresničitev ciljev direktiv prvega železniškega paketa. Eden od načinov za to je prenova prvega železniškega paketa. Predlog za prenovo prvega železniškega paketa obsega dopolnitev in okrepitev obstoječih ukrepov, ki so bili sprejeti v železniškem sektorju na ravni EU, s čimer bo olajšano povezovanje in razvoj evropskega trga storitev v železniškem prometu. Ukrepi so navedeni v nadaljevanju (Komisija Evropskih skupnosti, str. 4).

2.3.1 Poenostavitev, pojasnitev in posodobitev zakonodaje oziroma regulatornega okolja v EU

S prestrukturiranjem in združitvijo v en sam zakonodajni akt o dostopu do železniškega prometa je potrebno odpraviti obstoječe sklicevanje na tri direktive. Jasneje je potrebno razložiti nekatere določbe zakonodaje o dostopu do železniškega prometa, ki bi olajšale ustrezen prenos in učinkovito izvajanje zakonodaje EU v vseh državah članicah. Posodobiti je potrebno zakonodajo z odpravo zastarelih določb (ki izhajajo iz obdobja pred popolnim odprtjem trga in so povezane s tradicionalno povezanostjo prevoznikov in upravljavcev infrastrukture) in uvesti nove določbe, ki ustrezajo delovanju današnjega trga (na primer v zvezi z novimi prevozniki in popolnim ali delnim lastništvom države nad infrastrukturo).

2.3.2 Strategija razvoja železniške infrastrukture

Države članice bodo morale objaviti srednje ali dolgoročne strategije razvoja železniškega sektorja, s katerimi bodo v prihodnje zagotovile vse potrebe po mobilnosti in bodo temeljile na trdnem in trajnostnem financiranju železniškega sistema. To bo spodbujalo dolgoročne naložbe za celotno življenjsko obdobje, na katerih temelji železniška infrastruktura. Hkrati so dolgoročne zaveze potrebne za pritegnitev novih akterjev na trg ter za razvoj novih storitev.

2.3.3 Subsidiarnost

Problemi, s katerimi se sooča železniški sektor, vključujejo nadnacionalne vidike, ki zahtevajo ukrepanje na ravni EU. Tu je potrebna večja usklajenost v odnosih med državami članicami in drugimi akterji, ki bo povečala učinkovitost v mednarodnem železniškem prometu in s tem zmanjšala tveganje preusmeritve z železniškega na cestni prevoz, ki povzroča vedno večjo preobremenjenost in onesnaženost.

2.3.4 Objava programa omrežja

Nove določbe pojasnjujejo, kako in s katerimi sredstvi morajo upravljavci železniške infrastrukture objavljati programe omrežja. Objava programov omrežja v uradnih jezikih EU in v elektronski obliki na portalu Evropske agencije za železnice (angl. *ERA*) bi povečala dostopnost in izboljšala preglednost programov omrežja.

2.3.5 Informacije v zvezi s sistemi zaračunavanja

Za povečanje preglednosti pri uporabi državnih sredstev morajo države članice v programih omrežja objaviti okvire za zaračunavanje.

2.3.6 Neodvisnost bistvenih funkcij

Ta ukrep bo prispeval k lojalni konkurenci, saj bi nekaterim (nacionalnim) prevoznikom v železniškem prometu preprečil dostop do poslovno občutljivih informacij o specifikacijah vlakovne poti na račun konkurenčnih (novih) prevoznikov v železniškem prometu in zagotovil dodatno spodbudo za trdno in nediskriminatorno finančno upravljanje infrastrukture.

2.3.7 Ločevanje poslovnih računov

Uvajanje obveznosti, da se računi dejavnosti gospodarskih javnih služb vodijo ločeno od računov dejavnosti, ki temeljijo na tržnih načelih. Ukrep je potreben za preprečevanje izkrivljanja konkurence in preprečuje, da se bodo državna sredstva, ki so namenjena neprofitnim dejavnostim, porabila za podporo komercialnim dejavnostim.

2.3.8 Pristojnosti regulatornih organov

Posodobitev določb o neodvisnosti regulatornih organov pomeni, da morajo biti neodvisni od organa, ki izvaja pravice lastništva nad nacionalnim prevoznikom v železniškem prometu. Neodvisnost bo zmanjšala možnost nastanka navzkrižnih interesov ter tako okrepila sposobnost nadzora in verodostojnosti regulatornega organa.

Novi ukrepi razširjajo pristojnosti regulatornim organom, in sicer:

- v njihovi izrecni pristojnosti morajo biti odločitve v zvezi z dostopom do z železnico povezanih storitev in s tem povezanimi uporabniki, kar je bistveno za zagotavljanje delovanja trga in lojalne konkurence;
- pristojni morajo biti za preverjanje spoštovanja določb o ločevanju poslovnih računov, to je za izvajanje revizij ali za uvedbo postopka zunanjih revizij pri prevoznikih v železniškem prometu in upravljavcih infrastrukture;
- upravljavci infrastrukture bodo morali zagotoviti podatke stroškovnega računovodstva v zbirni in standardizirani obliki »finančnih izkazov za namen nadzora« za podrobnejšo analizo in učinkovitejši nadzor s strani regulatornega organa.

3 SLOVENSKI ŽELEZNIŠKI SISTEM, ORGANIZIRANOST IN POSLOVANJE SLOVENSKIH ŽELEZNIC PO UVELJAVITVI DIREKIV PRVEGA ŽELEZNIŠKEGA PAKETA

3.1 Splošno

Pristojnosti in medsebojna razmerja med subjekti v slovenskem železniškem sistemu določa ZZelP. Najpomembnejši dejavniki v tem sistemu so Ministrstvo za promet Republike Slovenije (Republike Slovenije, v nadaljevanju RS), regulatorni organ, Javna agencija za železniški promet RS, Slovenske železnice, d.o.o. ter drugi prevozniki.

Ministrstvo za promet RS skrbi za financiranje in nadzira izvajanje gospodarskih javnih služb upravljanja z železniško infrastrukturo, vodenja prometa in notranjega potniškega

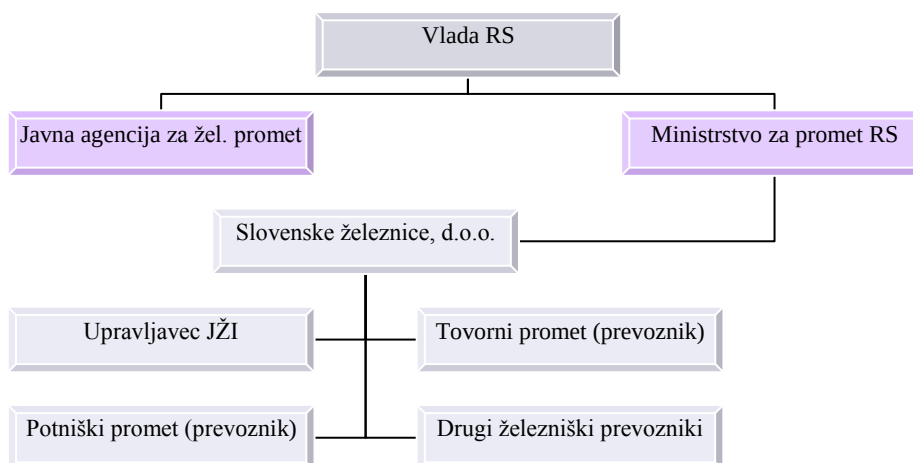
prometa, preiskuje nezgode in nesreče ter opravlja inšpekcijski nadzor. Obenem je ministrstvo tudi regulatorni organ, v skladu z Direktivo 2001/14. Direkcija za vodenje investicij v javno železniško infrastrukturo, kot organ v sestavi ministrstva s sedežem v Mariboru, opravlja naloge vodenja investicij v javno železniško infrastrukturo.

Javna agencija za železniški promet RS je neodvisen in varnostni organ, ki opravlja naloge v zvezi z zagotavljanjem nediskriminatornega dostopa prevoznikov do železniške infrastrukture in naloge na področju nadzora varnosti v železniškem prometu.

Slovenske železnice, d.o.o., so prevoznik v tovornem in potniškem prometu ter upravljavec javne železniške infrastrukture. Država je stoddostotni lastnik in ustanovitelj Slovenskih železnic, d.o.o.

Organigram železniškega sistema v RS je razviden z naslednje slike.

Slika 13: Organigram slovenskega železniškega sistema



3.2 Analiza delovanja slovenskega železniškega sistema v luči evropskih direktiv

3.2.1 Naloge in organiziranost posameznih subjektov v železniškem sistemu RS

V tem poglavju predstavljam podrobnejši opis funkcij in nalog subjektov v železniškem sistemu v RS.

3.2.1.1 Ministrstvo za promet RS

V okviru Ministrstva za promet RS so za delovanje železniškega sistema odgovorni Direktorat za železnice in žičnice, Prometni inšpektorat RS (PIRS), preiskovalni organ, regulatorni organ in Direkcija za vodenje investicij na javni železniški infrastrukturi.

3.2.1.1.1 Direktorat za železnice in žičnice

Direktorat za železnice in žičnice opravlja naslednje splošne funkcije na področju železniškega sektorja: sprejme Nacionalni program razvoja javne železniške infrastrukture, sodeluje pri pripravi predlogov zakonodaje EU za področja železnic in žičnic in prenos letih v pravni red RS, sodeluje pri pripravi mednarodnih sporazumov ter v mednarodnih državnih institucijah s področja železnic in žičnic, pri izvajanju postopkov črpanja sredstev EU za sofinanciranje projektov na železniškem področju in opravlja nadzor nad pravno urejenostjo javne železniške infrastrukture.

S področja organiziranosti in razvoja železnic, varnosti prometa ter prostega pristopa do javne železniške infrastrukture v skladu z direktivami EU Direktorat za železnice in žičnice opravlja funkcijo:

- predlagatelja Vladi RS za potrditev: voznih redov za potniški promet, nacionalnih programov razvoja javne železniške infrastrukture, letnih načrtov gradnje in vzdrževanja javne železniške infrastrukture ter predlogov financiranja gospodarskih javnih služb;
- sklepanja pogodb za izvajanje gospodarskih javnih služb;
- vrednotenja kriterijev za višino uporabnine v skladu s prometno politiko;
- skrbnika za razvoj in financiranje gradnje javne železniške infrastrukture;
- določitev notifikacijskega organa (angl. *notified body*) v skladu z ZZelP.

3.2.1.1.2 Prometni inšpektorat RS (PIRS)

Prometni inšpektorat RS izvaja inšpekcijski nadzor nad izvajanjem določb Zakona o varnosti v železniškem prometu in na njegovi podlagi izdanih predpisov in drugih predpisov s področja varnosti železniškega prometa, ki veljajo v Republiki Sloveniji.

Pri ugotovljenih kršitvah ima inšpektor pravico in dolžnost odrediti odpravo ugotovljenih nepravilnosti ali pomanjkljivosti v roku, ki ga določi (ZZelP, 25. člen), odrediti ukrepe za preprečevanje in odpravo pomanjkljivosti in nepravilnosti na vozilih in progovnih napravah, vključno z njihovo začasno izključitvijo iz prometa, če ogrožajo varnost prometa,

ustaviti dela v progovnem ali varovalnem pasu, ki se izvajajo na način, s katerim se ogroža varnost železniškega prometa in prepovedati prevozniku nadaljnje izvajanje prevoznih storitev, če zanje nima veljavne licence ali varnostnega spričevala ter prepovedati nadaljnje opravljanje nalog upravljavcu, če ne izpolnjuje pogojev, določenih v varnostnem pooblastilu (ZZelP, 25. člen).

3.2.1.1.3 Preiskovalni organ

Preiskovalni organ je organizacijska enota, zadolžena za preiskave nesreč in drugih izrednih dogodkov v železniškem prometu s ciljem izboljšanja varnosti železniškega prometa. Preiskovalni organ ima diskrecijsko pravico odločiti, katere izredne dogodke bo preiskoval. Poleg nesreč preiskovalni organ lahko razišče tudi izredne dogodke, ki bi v podobnih okoliščinah lahko nesreče povzročili. Lahko preišče tudi tehnične napake in motnje strukturnih podsistemov ali komponent interoperabilnosti železniškega sistema.

Prevozniki, upravljavec javne železniške infrastrukture in varnostni organ (agencija) so dolžni obveščati preiskovalni organ o nesrečah in večjih izrednih dogodkih v železniškem prometu (Direktiva EU 2004/49, 21. člen).

Preiskovalni organ mora biti organizacijsko, finančno, pravno in pri odločanju neodvisen od upravljavca javne železniške infrastrukture, prevoznika, organa za določanje uporabnine, organa za dodeljevanje vlakovnih poti in organa za izdajanje listin o skladnosti ter od subjektov, katerih interesi bi lahko bili v navzkrižju z nalogami, ki so mu zaupane. Preiskovalni organ mora biti tudi funkcionalno neodvisen od varnostnega organa (agencije) ali drugega organa s področja regulacije železniškega sistema (ZZelP, 26. člen). V zvezi s svojimi ugotovitvami daje priporočila varnostnemu organu s ciljem izboljšanja varnosti železniškega prometa (EU 2004/49, 24. člen).

3.2.1.1.4 Regulatorni organ

Regulatorni oziroma uravnavalni organ je neke vrste varuh konkurence na železniškem trgu. Funkcijo regulatornega organa opravlja posebna organizacijska enota Ministrstva za promet RS, ki kot drugostopenjski organ skrbi za uveljavljanje temeljnih načel prostega pristopa do javne železniške infrastrukture in nadzira konkurenco na trgu prometnih storitev (Direktiva EU 2001/12, 10. člen).

Regulatorni organ odloča o pritožbah, ki so povezane s programom omrežja, dodeljevanjem vlakovnih poti, določanjem in zaračunavanjem uporabnine, izdajanjem licenc prevoznikom v železniškem prometu in varnostnih spričeval ter odloča o drugih

vprašanih povezanih z nediskriminatornim dostopom do javne železniške infrastrukture (ZZelP, 18. d. člen).

Poleg izdajanja odločb, povezanih s pritožbami, je pomembna naloga regulatornega organa spremljanje trga. Če regulatorni organ sam ugotovi, da je bila kršena svobodna konkurenca na področju trga železniškega prometa, po uradni dolžnosti, z odločbo, odredi potrebne ukrepe za vzpostavitev svobodne konkurence ali prepove določena ravnanja, ki omejujejo svobodno konkurenco. Regulatorni organ zagotavlja, da so uporabnine za dostop do javne železniške infrastrukture, v skladu z nacionalno zakonodajo in direktivami EU, nediskriminatorne (ZZelP, 18. d. člen).

Pogajanja o višini uporabnine za uporabo železniške infrastrukture med prosilci in organom, ki določa uporabnino (agencija), so dovoljena le v primeru, če se izvajajo pod nadzorom regulatornega organa. Regulatorni organ ima pravico od agencije, upravljavca, prosilcev in vsake prizadete stranke zahtevati vse informacije, ki jih potrebuje za izvrševanje svojih nalog. Te informacije mu morajo biti predložene takoj oz. v roku, ki ga zahteva (ZZelP, 18. d. člen).

Regulatorni organ odloči o vsaki pritožbi in sprejme ukrepe za ureditev razmer najpozneje v dveh mesecih po prejemu vseh potrebnih informacij za odločitev. Odločitev regulatornega organa je dokončna in zavezujoča za vse stranke v postopku. Zoper odločbo regulatornega organa je dovoljena pritožba na Upravno sodišče.

3.2.1.1.5 Direkcija RS za investicije v javno železniško infrastrukturo

V pristojnosti direkcije so priprava, organizacija in vodenje investicij v javno železniško infrastrukturo v vseh fazah investicijskega procesa, organiziranje in izvajanje revizije projektne dokumentacije v skladu s predpisi, sklepanje in nadzor izvajanja pogodb o opravljanju gospodarskih javnih služb s področja železniškega prometa, pogodb o gospodarjenju z javno železniško infrastrukturo in postajnimi poslopji.

3.2.1.2 Javna agencija za železniški promet RS (JAŽP)

Javna agencija za železniški promet RS opravlja funkcijo neodvisnega organa in funkcijo varnostnega organa v skladu z direktivami EU s področja organiziranosti in razvoja, varnosti prometa ter prostega pristopa do javne železniške infrastrukture.

V vlogi neodvisnega organa, ki zagotavlja nediskriminatoren pristop do železniške infrastrukture, opravlja JAŽP funkciji dodeljevanja vlakovnih poti (angl. *allocation body*)

(Poglavje III Direktive EU 2001/14). V tej funkciji dodeljuje vlakovne poti, zagotavlja učinkovitost mednarodnih vlakovnih poti (Direktiva EU 2001/14, 25. člen 1. točka) in konkurenčnost mednarodnega tovornega prometa, določa uporabnine (angl. *charging body*) (Poglavje II Direktive EU 2001/14) in dodeljuje licence (angl. *licencing authority*).

V vlogi nacionalnega varnostnega organa (angl. *safety authority*) v skladu s 16. členom Direktive EU 2004/49 opravlja JAŽP naslednje temeljne funkcije za zagotovitev varnosti in urejenosti železniškega prometa: dodeljuje varnostna spričevala prevoznikom (angl. *safety certificat*) v skladu z 10. členom Direktive EU 2004/49 in varnostna pooblastila upravljavcu infrastrukture (angl. *safety authorisation*) v skladu z 11. členom Direktive EU 2004/49, izdaja dovoljenja za začetek delovanja strukturnih podsistemov v skladu s 16. členom Direktive EU 2001/16 in preverja, ali le-te upravljavci upravljajo in vzdržujejo v skladu z bistvenimi zahtevami.

Hkrati nadzoruje skladnost komponent interoperabilnosti z bistvenimi zahtevami Direktive EU 96/48 in 12. členom Direktive EU 2001/16, izdaja dovoljenja za začetek obratovanja bistveno spremenjenih tirnih vozil, ki še niso zajeta v TSI, nadzoruje ustreznost registracije tirnega vozila ter pravilnost in ažurnost varnostnih informacij v nacionalnem registru, vzpostavljenim v skladu s 14. členom Direktive EU 96/48 in Direktive EU 2001/16. V vlogi nacionalnega varnostnega organa agencija tudi pripravlja in pošilja letna poročila o delu Evropski agenciji za železniški promet, nadzira veljavnost licenc, varnostnih spričeval, odobrenih vlakovnih poti ter izvaja ukrepe v zvezi z uporabo tehniških specifikacij o interoperabilnosti (Direktiva EU 2004/49).

Varnostni organ mora biti organizacijsko, finančno, pravno kot tudi pri odločanju neodvisen od katerega koli prevoznika, upravljavca železniške infrastrukture, prosilca ali oskrbovalne službe.

Naloge varnostnega organa se ne smejo prenesti ali odstopiti upravljavcu železniške infrastrukture, prevozniku v železniškem prometu ali oskrbovalni službi. Naloge opravlja na odprt, nediskriminatoren in pregleden način. Pri opravljanju svojih nalog lahko zahteva tehnično pomoč upravljavca železniške infrastrukture, prevoznika ali drugih za to usposobljenih organov. Lahko opravi inšpekcijske preglede in preiskave, ki so potrebni za izpolnitev njegovih nalog. Agenciji je kot varnostnemu organu omogočen dostop do vseh dokumentov in prostorov, naprav, objektov in opreme upravljavcev železniške infrastrukture in prevoznikov v železniškem prometu (ZZelP, 23. člen).

3.2.1.3 Slovenske železnice, d.o.o., upravljavec javne železniške infrastrukture in prevoznik

Slovenske železnice so enovito podjetje v stoddstotni lasti države s šestimi odvisnimi družbami: SŽ-Centralne delavnice, SŽ-Železniško invalidsko podjetje, SŽ-Prometni inštitut, SŽ-Železniški zdravstveni dom, SŽ-Železniško gradbeno podjetje in SŽ-Železniška tiskarna, v katerih imajo slovenske železnice stoddstotni ali večinski delež. Ta podjetja, ki sestavljajo skupino slovenske železnice, zagotavljajo upravljanje javne železniške infrastrukture, vodenje železniškega prometa, prevoz potnikov in blaga po javni železniški infrastrukturi, vleko vlakov in tehnično vagonsko dejavnost kot temeljne dejavnosti (Slovenske železnice, d.o.o., 2010, str. 16).

Tabela 1: Splošni podatki

Št. zaposlenih v matični družbi:	7.728
Št. zaposlenih v odvisnih družbah	2.195
Št. prepeljanih potnikov:	16.35 mio. oz. 840,1 mio. pkm letno
Prepeljano blago:	14.60 mio. ton in opravljenih 2.98 mio. NTKM letno

Vir: Slovenske železnice, d.o.o., Letno poročilo 2009, 2010.

3.2.1.3.1 Upravljanje in vodenje Slovenskih železnic, d.o.o.

Slovenske železnice, d.o.o., je podjetje organizirano v obliki družbe z omejeno odgovornostjo, ustanovljeno s strani Republike Slovenije, ki je tudi edini družbenik in ustanovitelj družbe. Za podjetje je značilna matrična organiziranost s tržno logiko, skupno s štirimi ravnmi vodenja znotraj družbe in združevanje delovnih procesov.

Podjetje upravlja ustanovitelj družbe RS neposredno in preko organov družbe, ki sta nadzorni svet in poslovodstvo.

Pristojnosti ustanovitelja - lastnika Slovenskih železnic, d.o.o. Ustanovitelj samostojno odloča o: spremembah in dopolnitvah Akta o ustanovitvi družbe Slovenske železnice, d.o.o. (v nadaljevanju akt SŽ), sprejemu strateškega poslovnega načrta, ki ga pripravi generalni direktor Slovenskih železnic, d.o.o., sprejemu letnega poročila in konsolidiranega letnega poročila, uporabi bilančnega dobička in pokrivanju izgube, podelitvi razrešnice nadzornemu svetu in poslovodstvu oziroma posameznim članom teh dveh organov, imenovanju in razrešitvi članov nadzornega sveta, sejinah članov nadzornega sveta, imenovanju revizorja, spremembah osnovnega kapitala ter drugih zahtevah v skladu z veljavnimi predpisi.

Ustanovitelj daje soglasje k: dokumentom, ki se nanašajo na odločanje o strateških poslovnih investicijah Slovenskih železnic, d.o.o. ali njenih odvisnih družb, katerih ocenjena vrednost je večja od 21.000.000,00 EUR, podelitvi razrešnice nadzornemu svetu in poslovodstvu oziroma posameznim članom teh dveh organov, določitvi izhodišč za spremembo kolektivnih pogodb, določitvi usklajenega besedila sprememb kolektivne pogodbe, ustanovitvi novih gospodarskih družb (12. člen Akta o ustanovitvi Slovenskih železnic, d.o.o., 2009).

Sestava in pristojnosti nadzornega sveta Slovenskih železnic, d.o.o. Slovenske železnice (v nadaljevanju SŽ) imajo nadzorni svet, ki ga sestavlja devet članov. Šest članov, ki zastopajo interese ustanovitelja, imenuje in razrešuje ustanovitelj. Trije člani, ki zastopajo interese zaposlenih, so imenovani in razrešeni skladno z Zakonom o sodelovanju delavcev pri upravljanju (Ur. l. RS, št. 42/2007; akt SŽ, 13. člen).

Nadzorni svet ima naslednje pristojnosti in naloge: nadzoruje vodenje poslov SŽ, imenuje in odpokliče generalnega direktorja SŽ, imenuje in odpokliče delavskega direktorja na predlog sveta delavcev, odloča o sklenitvi pogodb o zaposlitvi s poslovodno osebo, predlaga ustanovitelju sprejem sklepov iz njegove pristojnosti, na predlog poslovodstva daje mnenje k predlogom sklepov, ki jih le ta predlaga ustanovitelju, sprejema poslovnik o svojem delu, opravlja druge naloge v skladu s predpisi (akt SŽ, 15. člen).

Poslovodstvo SŽ. Posle družbe vodita generalni direktor in delavski direktor. Slednji je pristojen za področje kadrovskih in socialnih zadev. O kadrovskih in socialnih zadevah generalni in delavski direktor odločata skupno (akt SŽ, 20. člen).

Generalni direktor na lastno odgovornost vodi posle SŽ in jih zastopa. Pri vodenju poslov mora ravnati s skrbnostjo vestnega in poštenega gospodarstvenika in varovati poslovno skrivnost družbe.

Poslovodstvo ima naslednje pristojnosti in odgovornosti: na zahtevo ustanovitelja pripravlja ukrepe iz pristojnosti le-tega, pogodbe in druge akte, za veljavnost katerih je potrebno soglasje ustanovitelja in izvršuje sklepe, ki jih sprejme ustanovitelj, poroča nadzornemu svetu o likvidnosti, solventnosti in donosnosti SŽ in vseh odvisnih družb, donosnosti kapitala, kapitalski ustreznosti, poslovanju in finančnem stanju SŽ in vseh odvisnih družb (akt SŽ, 24. člen), pripravi letno poročilo in ga predloži nadzornemu svetu skupaj z revizijskim poročilom ter predlogom za uporabo bilančnega dobička.

Vodstveni delavci. Vodstveni delavci so: direktorji poslovnih enot, direktorji področij, vodja centralne transportne operative, vodja sekretariata in vodje sekcij.

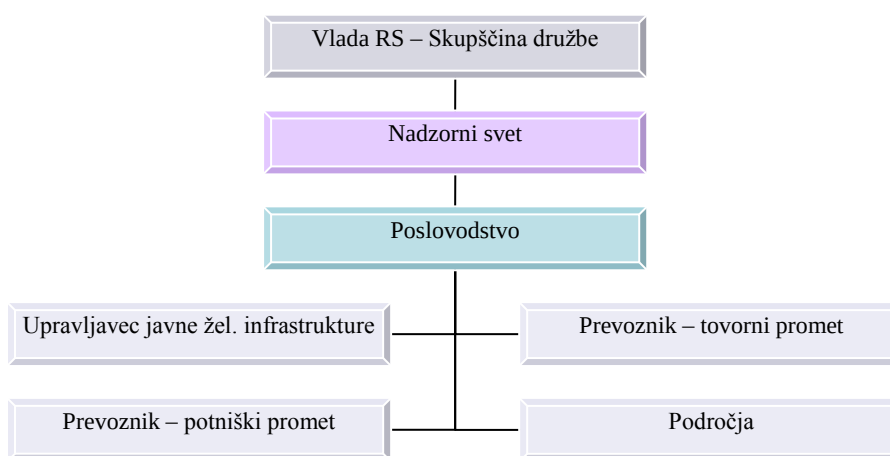
Vodstveni delavci so odgovorni za vodenje in poslovanje organizacijskih enot v skladu s poslovnim načrtom družbe, za koordinacijo dela z drugimi organizacijskimi enotami, državnimi organi in drugimi zunanjimi institucijami v povezavi z nalogami organizacijskih enot. Sklepajo pravne posle v zvezi z izvajanjem nalog organizacijskih enot ter zastopajo družbo in podpisujejo akte, pogodbe in poslovne listine na podlagi pisnega pooblastila posloводства.

Vodstveni delavci imajo posebna pooblastila in odgovornosti glede odločanja o pravicah in obveznostih iz delovnega razmerja. Direktorje poslovnih enot in področij imenuje posloводство. Ostale vodstvene delavce pa imenuje posloводство na predlog direktorjev poslovnih enot in področij oziroma izjemoma samostojno.

3.2.1.3.2 Trenutna organiziranost Slovenskih železnic, d.o.o.

Slovenske železnice opravljajo dve gospodarski javni službi: prevoz potnikov v notranjem in čezmejnem regionalnem prometu in upravljanje železniške infrastrukture, kot jih določata Zakon o železniškem prometu in Zakon o varnosti v železniškem prometu (Ur. l. RS, št. 61/2007). Prav tako SŽ opravlja tudi funkcijo prevoznika v tovornem prometu.

Slika 14: Organizacijska struktura Slovenske železnice, d.o.o.



Z notranjo organiziranostjo SŽ, ki je bila uveljavljena 1. januarja 2007, so zagotovljena ločena računovodstva za dejavnost gospodarske javne službe vzdrževanja in gospodarjenja z javno železniško infrastrukturo in vodenja prometa na njej, za dejavnost gospodarske javne službe prevoza potnikov v notranjem in čezmejnem regionalnem prometu in za dejavnost prevoza blaga (Slovenske železnice, d.o.o., 2010, str. 16).

Organizirane so kot enovito združeno podjetje, katerega vodi posloводство s sekretariatom s šestimi poslovnimi enotami (PE Vzdrževanje infrastrukture, PE Tovorni promet, PE

Potniški promet, PE Vodenje prometa, PE Vleka in PE Tehnično vagonska dejavnost), centralno operativno in s šestimi področji (ekonomike, nabave, organizacijsko-pravnih zadev in kadrov, nepremičnin, informatike, raziskav in razvoja).

Upravljavec infrastrukture. Upravljavec skrbi za sprotno in investicijsko vzdrževanje javne železniške infrastrukture (JŽI), za pripravo strokovnih podlag za razvojne projekte, pripravo letnih načrtov investicij in vzdrževanja JŽI in vodenje prometa.

V področje vzdrževanja sodijo naslednje dejavnosti:

- Gradbena dejavnost, katere glavne naloge so vezane na vzdrževanje zgornjega in spodnjega ustroja JŽI, postajnih objektov ter objektov ob progi, ki imajo status JŽI.
- Elektroenergetika skrbi za vzdrževanje stabilnih naprav elektroenergetske vleke (elektronapajalne postaje s priključnimi daljnovodi in kablovodi, vozno omrežje), ki omogočajo nemoten prenos električne energije iz javnega distribucijskega omrežja do električnih vlečnih vozil, ostalih energetske naprav, kot so: nizkonapetostne transformatorske postaje, zunanja razsvetljava, energetske naprave v zgradbah. V zadnjem času sodeluje tudi pri postavljanju sistema za daljinsko upravljanje naprav.
- Telekomunikacije skrbijo za telekomunikacijski sistem javne železniške infrastrukture.
- Signalna varnost skrbi za vzdrževanje signalnovarnostnih in telekomunikacijskih naprav in s tem omogoča hitro, racionalno in predvsem varno vodenje železniškega prometa.

Vodenja prometa obsega vodenje prometa vlakov, izdelavo, objavo in izvajanje voznega reda, pobiranje uporabnine, opravljanje tehnološkega procesa dela na prometnih mestih, nadzor nad delom prevoznikov ter obveščanje varnostnega organa o sumu kršitve prevoznikov in obveščanje Prometnega inšpektorata RS o kršitvah predpisov, ki urejajo varnost v železniškem prometu.

Prevoznik v potniškem prometu. Naloga prevoznika v potniškem notranjem in čezmejnem regionalnem prometu je prevoz potnikov in izvajanje storitev, ki so s tem neposredno povezane.

Prevoznik v tovarnem prometu. Naloga prevoznika v tovarnem notranjem in mednarodnem prometu je prevoz tovora in izvajanje storitev, ki so s tem neposredno povezane. S sodobnimi logističnimi centri v Ljubljani, Mariboru, Celju in Kopru povezuje blagovne tokove od severozahodne in srednje Evrope, v jugovzhodno Evropo in vse do Turčije. Njegove poti potekajo po V. in X. vseevropskem prometnem koridorju, ki se križata v Ljubljani.

3.2.2 Analiza dodeljevanja vlakovnih poti prevoznikom v tovrnem prometu

Regulatorni organ, v okviru svojih nalog in pristojnosti spremljanja trga storitev v železniškem prometu, mesečno izdeluje analizo realizacije dodeljenih vlakovnih poti v železniškem tovrnem in potniškem prometu. Analizo opravlja na podlagi mesečnih poročil upravljavca javne železniške infrastrukture.

3.2.2.1 Prevoznik Slovenske železnice, d.o.o. – Poslovna enota Tovorni promet

Prevozniku SŽ PE Tovorni promet je bilo v letu 2009 dodeljenih skupno 96.627 vlakovnih poti, od tega je bilo realiziranih 56.788 (59,01 %) vlakovnih poti in 39.439 (40,99 %) nerealiziranih oziroma odpovedanih vlakovnih poti.

Tabela 2: Realizacija dodeljenih vlakovnih poti prevozniku SŽ PE Tovorni promet v obdobju jan.–dec. 2009

Zap. št.	Status	Število vlakov													
		Jan.	Feb.	Marec	April	Maj	Junij	Julij	Avgust	Sept.	Okt.	Nov.	Dec.	Skupaj	Odstotek
1	10	1155	728	928	956	867	916	662	835	1034	919	875	829	10704	11,12
2	11	3168	3376	3734	3318	3444	3540	3396	2958	3502	3542	3442	3330	40750	42,35
3	12	212	186	224	208	204	215	210	215	226	222	206	226	2554	2,65
4	19	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0,00
5	20	8	11	7	5	8	6	14	14	21	15	11	9	129	0,13
6	21	126	85	131	102	94	110	116	99	117	130	122	143	1375	1,43
7	22	12	4	1	3	1	2	3	5	0	5	0	6	42	0,04
8	29	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,00
9	30	315	348	370	358	381	381	446	399	374	462	404	553	4791	4,98
10	31	689	811	935	818	1038	804	854	979	983	1230	1279	1007	11427	11,88
11	32	35	70	58	25	41	39	41	44	60	62	77	80	632	0,66
12	39	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0,00
13	40	3064	1955	2450	2412	1860	1883	2056	1932	1318	1572	1319	1994	23815	24,75
		8787	7579	8838	8205	7938	7896	7798	7480	7635	8159	7735	8177	96227	100,00

Realizirano		4245	4537	5083	4474	4822	4710	4620	4300	4888	5191	5126	4792	56788	59,01
Nerealizirano		1478	1087	1305	1319	1256	1303	1122	1248	1429	1396	1290	1391	15624	16,24
Odpovedano		3064	1955	2450	2412	1860	1883	2056	1932	1318	1572	1319	1994	23815	24,75
Skupaj		8787	7579	8838	8205	7938	7896	7798	7480	7635	8159	7735	8177	96227	100,00

Realizirano v celotnem obdobju:														56788	59,01%
Nerealizirano v celotnem obdobju:														39439	40,99%
														96227	100,00%

Vir: Ministrstvo za promet RS, Sektor za izvajanje regulatornega organa, 2010.

»se nadaljuje«

»nadaljevanje«

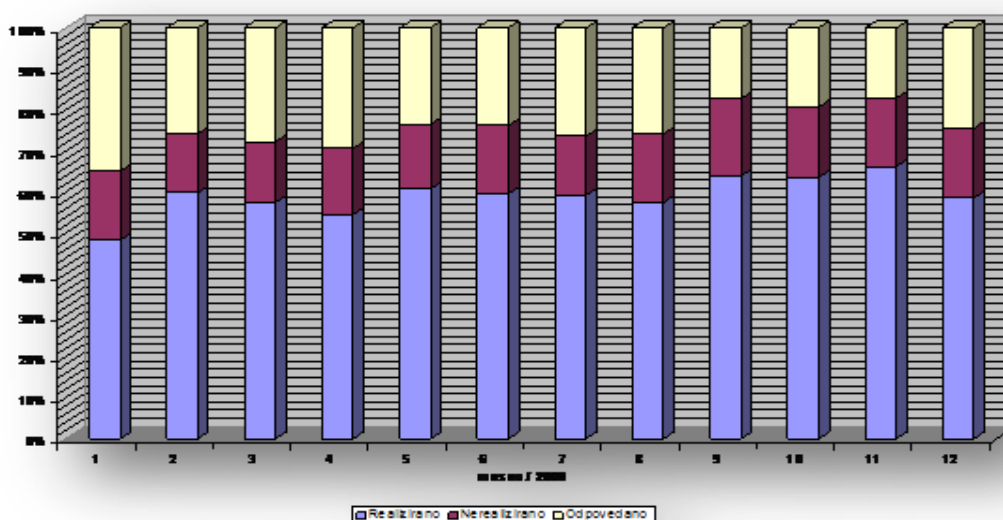
Pojasnilo statusov vlakov:

10	Vlakovna pot, dodeljena po rednem postopku, realizirana
11	Vlakovna pot, dodeljena po rednem postopku, ni realizirana
12	Vlakovna pot, dodeljena po rednem postopku, realizirana na spremenjeni trasi
19	Vlakovna pot, dodeljena po rednem postopku, vlak do zadnjega dne v mesecu do 24:00 še ni končal vožnje
20	Vlakovna pot, dodeljena po rednem postopku na spremenjeni trasi, ni realizirana
21, 22	Vlakovna pot, dodeljena po rednem postopku, realizirana na spremenjeni trasi
29	Vlakovna pot, dodeljena po rednem postopku na spremenjeni trasi, vlak do zadnjega dne v mesecu do 24:00 še ni končal vožnje
30	Vlakovna pot za določen namen (ad hoc), ni realizirana
31	Vlakovna pot za določen namen (ad hoc), je realizirana
40	Vlakovna pot odpovedana

Vir: Ministrstvo za promet RS, Sektor za izvajanje regulatornega organa, 2010.

Pri izdelavi analize eksploatacije dodeljenih vlakovnih poti je bilo ugotovljeno, da se pri prevozniku SŽ PE Tovorni promet pojavlja velik odstotek nerealiziranih in odpovedanih dodeljenih vlakovnih poti. Prevoznik SŽ PE Tovorni promet pojasnjuje, da je osnovni razlog za odpoved in nerealizacijo dodeljenih vlakovnih poti v zmanjšanem povpraševanju po prevoznih storitvah s strani njihovih kupcev, kar je posledica gospodarske krize.

Slika 15: Grafični prikaz realizacije dodeljenih vlakovnih poti prevoznika SŽ PE Tovorni promet v obdobju jan.–dec. 2009



Vir: Ministrstvo za promet RS, Sektor za izvajanje regulatornega organa, 2010.

3.2.2.2 Prevoznik Rail Cargo Austria, AG

Prevoznik Rail Cargo Austria, AG je vstopil na trg storitev v železniškem tovornem prometu v Republiki Sloveniji v marcu 2009. V letu 2009 mu je bilo dodeljenih skupno 1907 vlakovnih poti, od tega je bilo realiziranih 1279 (67,07%) vlakovnih poti in nerealiziranih oziroma odpovedanih 628 (32,93%) vlakovnih poti.

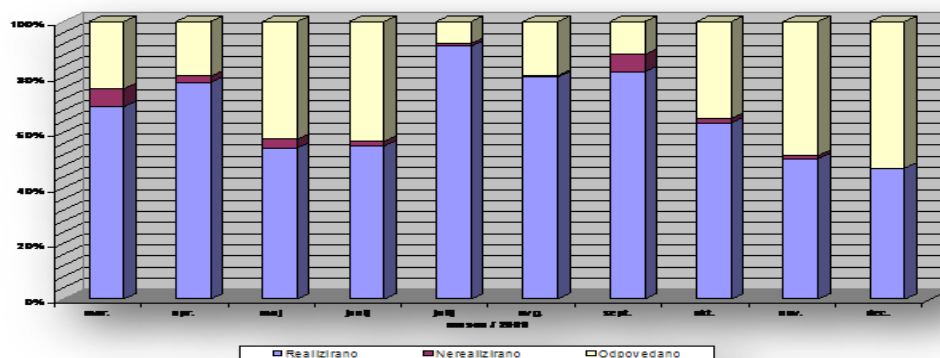
Tabela 3: Realizacija dodeljenih vlakovnih poti prevozniku Rail Cargo Austria, AG v obdobju mar.–dec. 2009

Zap.št.	Status	Število vlakov										Skupaj	Odstotek
		Marec	April	Maj	Junij	Julij	Avgust	Sept.	Okt.	Nov.	Dec.		
1	10	8	3	4	3	2		11	3	2		36	1,89
2	11	86	111	87	100	191	169	170	116	91	103	1224	64,18
3	12					1						1	0,05
4	19											0	0,00
5	20											0	0,00
6	21				1	2						3	0,16
7	22											0	0,00
8	29											0	0,00
9	30			3			1	2				6	0,31
10	31			34		1	7	2	6			50	2,62
11	32			1								1	0,05
12	39											0	0,00
13	40	30	28	95	79	17	43	25	67	87	115	586	30,73
		124	142	224	183	214	220	210	192	180	218	1907	100,00
Realizirano		86	111	122	101	195	176	172	122	91	103	1279	67,07
Nerealizirano		8	3	7	3	2	1	13	3	2	0	42	2,20
Odpovedano		30	28	95	79	17	43	25	67	87	115	586	30,73
Skupaj		124	142	224	183	214	220	210	192	180	218	1907	100,00
Realizirano v celotnem obdobju:												1279	67,07
Nerealizirano v celotnem obdobju:												628	32,93
												1907	100,00

Vir: Ministrstvo za promet RS, Sektor za izvajanje regulatornega organa, 2010.

Pri prevozniku Rail Cargo Austria je opaziti, da je odstotek realiziranih vlakovnih poti v II. polletju v primerjavi s I. polletjem boljši za dobrih 7 odstotnih točk. Kljub temu pa obstajajo velika nihanja pri odpovedi dodeljenih vlakovnih poti. Veliko število dodeljenih vlakovnih poti je prevoznik odpovedal v maju in juniju, v obdobju med julijem in septembrom se je stanje izboljšalo, v zadnjih treh mesecih pa se je število odpovedanih vlakovnih poti povečevalo in v decembru preseglo že polovico vseh dodeljenih vlakovnih poti. Tudi prevoznik Rail Cargo Austria, AG pojasnjuje, da je razlog za veliko število odpovedanih vlakovnih poti v odpovedih naročil kupcev, ki se nanašajo na trenutno gospodarsko stanje.

Slika 16: Grafični prikaz realizacije dodeljenih vlakovnih poti v obdobju mar.–dec. 2009
prevoznika Rail Cargo Austria, AG



Vir: Ministrstvo za promet RS, Sektor za izvajanje regulatornega organa, 2010

3.2.3 Analiza dodeljevanja vlakovnih poti v potniškem prometu

Za razliko od tovornega prometa, v katerem se pojavlja veliko število nerealiziranih in odpovedanih dodeljenih vlakovnih poti, mesečne analize realizacije dodeljenih vlakovnih poti izkazujejo majhno število nerealiziranih in odpovedanih vlakovnih poti v potniškem prometu.

3.2.3.1 Prevoznik Slovenske železnice, d.o.o. – Poslovna enota Potniški promet

V letu 2009 je bilo edinemu prevozniku v železniškem potniškem prometu, družbi Slovenske železnice, d.o.o., Poslovna enota Potniški promet dodeljenih 168.519 vlakovnih poti, od tega jih je bilo realiziranih 166.078 (98,55 %), 2441 (1,45 %) pa je bilo nerealiziranih ali odpovedanih.

Poglavitni razlog za učinkovito eksploatacijo železniške infrastrukture s strani potniškega prometa je v tem, da se storitve prevoza v potniškem prometu izvajajo ne glede na število potnikov, saj je prevoznik v železniškem potniškem prometu zavezan zagotavljati prevoz potnikov po pogodbi o izvajanju obvezne gospodarske javne službe.

*Tabela 4: Realizacija dodeljenih vlakovnih poti prevozniku SŽ
PE Potniški promet v obdobju jan.–dec. 2009*

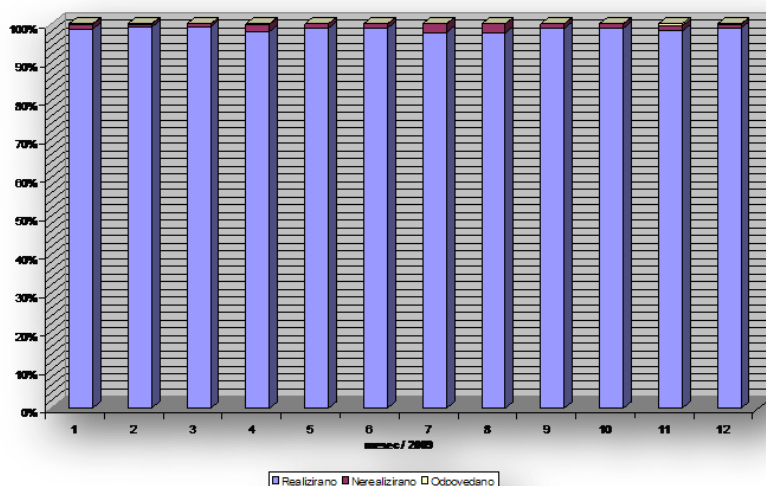
Zap.št.	Status	Število vlakov													
		Jan.	Feb.	Marec	April	Maj	Junij	Julij	Avg.	Sept.	Okt.	Nov.	Dec.	Skupaj	Odstotek
1	10	152	84	66	243	143	132	279	303	155	155	166	103	1981	1,18
2	11	13558	12757	14259	13021	13537	13638	13749	13111	14097	14063	13637	13935	163362	96,94
3	12	23	24	21	44	14	12	33	16	9	17	21	8	242	0,14
4	20	1	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	1	11	0,01
5	21	17	8	0	24	10	0	11	2	12	5	12	6	107	0,06
6	30	14	13	23	16	22	30	33	25	16	18	18	20	248	0,15
7	31	87	95	161	140	218	184	383	345	205	211	169	125	2323	1,38
8	32	3	3	3	2	6	2	5	4	3	3	4	6	44	0,03
9	40	25	18	12	17	0	3	10	4	5	1	74	32	201	0,12
		13880	13002	14554	13507	13950	14001	14503	13810	14502	14473	14101	14236	168519	100,00

Realizirano		13688	12887	14444	13231	13785	13836	14181	13478	14326	14299	13843	14080	166078	98,55
Nerealizirano		167	97	98	259	165	162	312	328	171	173	184	124	2240	1,33
Odpovedano		25	18	12	17	0	3	10	4	5	1	74	32	201	0,12
Skupaj		13880	13002	14554	13507	13950	14001	14503	13810	14502	14473	14101	14236	168519	100,00

Realizirano v celotnem obdobju:													166078	98,55
Nerealizirano v celotnem obdobju:													2441	1,45
													168519	100,00

Vir: Ministrstvo za promet RS, Sektor za izvajanje regulatornega organa, 2010.

Slika 17: Grafični prikaz realizacije dodeljenih vlakovnih poti prevoznika SŽ PE Potniški promet v obdobju jan.–dec. 2009



Vir: Ministrstvo za promet RS, Sektor za izvajanje regulatornega organa, 2010.

3.2.4 Pripombe Komisije Evropskih skupnosti na implementacijo direktiv prvega železniškega paketa v Sloveniji

Leta 2007 je Ministrstvo za promet RS Komisiji Evropskih skupnosti za promet in energetiko poslalo uradno obvestilo o zakonodaji, ki jo je sprejela za prenos direktiv v prvem železniškem paketu (Direktive EU 91/440, dopolnjena z Direktivo EU 2001/12, Direktivo EU 95/18, kakor je bila spremenjena z Direktivo EU 2001/13 in Direktivo EU 2001/14).

Komisija Evropskih skupnosti je pripravila oceno skladnosti izvajanja teh direktiv v Republiki Sloveniji oziroma kako je RS implementirala direktive prvega železniškega paketa v svojo zakonodajo. Komisija je menila, da realizacija direktiv prvega železniškega paketa v Sloveniji ni bila uveljavljena dosledno in je podala svoje mnenje s predlogi za korekcijo zatečenega stanja. Pripombe komisije so navedene v naslednjem podpoglavju.

3.2.4.1 Neodvisnost bistvenih funkcij upravljavca infrastrukture

Direktiva EU 91/440 (dopolnjena z direktivo EU 2001/12) določa, da države članice sprejmejo potrebne ukrepe za zagotovitev pravičnega in enakopravnega dostopa do železniške infrastrukture, da odločilne funkcije, navedene v Prilogi II, prenesejo na organe ali podjetja, ki sami(-a) ne zagotavljajo prevoznih storitev v železniškem prometu. Ne glede na organizacijske strukture je potrebno dokazati, da je bil ta cilj dosežen (Direktiva EU 2001/12, 6. člen). Splošni cilj teh določb je torej zagotovitev enakega in nediskriminatornega dostopa do železniške infrastrukture za vsa podjetja ter spodbujanje konkurenčnega, dinamičnega in preglednega evropskega železniškega trga.

V Prilogi II k Direktivi EU 91/440 so našteje naslednje bistvene funkcije upravljavca:

- priprava in odločanje o izdaji licence prevoznikom v železniškem prometu, vključno z dodeljevanjem posameznih licenc,
- odločanje o dodeljevanju vlakovnih poti, vključno z opredelitvijo in oceno razpoložljivosti ter dodeljevanje posameznih vlakovnih poti,
- odločanje o zaračunavanju uporabnin za uporabo infrastrukture in
- spremljanje izpolnjevanja obveznosti javne službe pri zagotavljanju nekaterih storitev.

Komisija Evropskih skupnosti ugotavlja, da so bile v Republiki Sloveniji s 1. avgustom 2007 funkcije dodeljevanja vlakovnih poti in določanja uporabnin prenesene na Javno agencijo za železniški promet RS in da nekatere funkcije dodeljevanja, kot je načrtovanje voznega reda in zaračunavanje uporabnin za posamezne izvajalce, še vedno opravlja

železniški operater Slovenske železnice, d.o.o., ki se še ni ločil na tri ločena podjetja za infrastrukturo, potniški promet in tovorni promet. Dokler Agencija ne opravlja vseh dejavnosti v zvezi z bistvenimi funkcijami iz Priloge II k Direktivi EU 91/440, morajo določbe glede neodvisnosti bistvenih funkcij upravljavca infrastrukture od prevoznikov v železniškem prometu in Direktive EU 2001/14 izvajati tudi drugi organi ali družbe, ki sodelujejo pri izvajanju bistvenih funkcij (Pisni opomin Komisije Evropskih skupnosti, 2008, str. 2).

Hkrati Komisija Evropskih skupnosti ugotavlja, da Slovenske železnice, d.o.o., ne upoštevajo določb direktive, v kateri je navedeno, da mora biti osebje, ki opravlja naloge bistvenih funkcij upravljavca železniške infrastrukture, ločeno od dela podjetja, ki se ukvarja z izvajanjem železniških storitev. To pomeni, da osebju, ki opravlja bistvene funkcije upravljavca infrastrukture, ne omogočajo, da deluje neodvisno od dela podjetja, ki se ukvarja z izvajanjem prevoza železniških storitev. V RS upravljavec infrastrukture pravno, organizacijsko in pri odločanju ni neodvisen od prevoznika v železniškem prometu, za kar RS ne izpolnjuje zahtev Direktive EU 91/440 in nalog iz Priloge II k navedeni direktivi in Direktive EU 2001/14.

3.2.4.2 Zaračunavanje uporabnin in dostop do železniške infrastrukture

Komisija Evropskih skupnosti meni, da v slovenski zakonodaji ni implementiranih določil druge, tretje, četrte in pete določbe 6. člena Direktive EU 2001/14, ki se nanašajo na spodbude, s katerimi bi upravljavci infrastrukture zniževali stroške zagotavljanja infrastrukture in višine uporabnine za dostop. Vlada RS je z upravljavcem infrastrukture sklenila enoletno pogodbo, kar ni v skladu s tretjo točko 6. člena pogodbe, ki določa sklenitev pogodbe vsaj za obdobje 3 let. Prav tako iz pogodbe ni razvidno, da bi država upravljavca vzpodbujala. Iz navedenega je razvidno, da RS krši zgoraj navedene določbe direktive.

V skladu s tretjo točko 7. člena Direktive EU 2001/14 so uporabnine za minimalni paket storitev dostopa do infrastrukture in za dostop po tirih do objektov, potrebnih za izvajanje železniških storitev, enake stroškom, ki nastanejo neposredno pri izvajanju storitve. Iz odgovora Slovenije na vprašalnik Komisije Evropskih skupnosti je razvidno, da uporabnina vsebuje tudi del, ki presega stroške, nastale neposredno pri izvajanju železniške storitve. V takšnem primeru določba v Direktivi EU 2001/14 zahteva, da se za posamezni del trga preveri, če trg prenese takšne uporabnine. Komisija Evropskih skupnosti ugotavlja, da v Sloveniji zakonodaja takšnega preverjanja ne predvideva in ga pristojni regulatorni organ v RS tudi ne izvaja.

Prav tako je Komisija Evropskih skupnosti ugotovila, da v slovenski zakonodaji regulatornemu organu ni potrebno zagotavljati preverjanja skladnosti določb o uporabninah (tretja točka 30. člena Direktive EU 2001/14) ter preverjanja stroškov štirih različnih železniških storitev, kot je določeno v sedmi in osmi točki 7. člena Direktive EU 2001/14.

3.2.4.3 Železniški regulatorni organ

V skladu s sedmo točko 10. člena Direktive EU 2001/12 regulatorni organ spremlja konkurenco na trgih železniških prevoznih storitev, vključno s trgom prevoza blaga po železnici in v čim krajšem času odloči o primernih ukrepih za odpravo neželenega razvoja dogodkov na trgih železniških prevoznih storitev. Regulatorni organ ukrepa na podlagi pritožbe in po potrebi na lastno pobudo. V slovenski zakonodaji, če pritožbe ni, odloča izključno minister, kar je v skladu s 30. členom Zakona o splošnem upravnem postopku (Ur. l. RS št. 24/2006). Minister ni pooblastil nikogar za začetek takšnega postopka. To pomeni, da regulatorni organ ne more izvajati spremljanja, kot je določeno v direktivi, ne sme preiskovati dogodke na lastno pobudo in sprejemati odločitev, če pritožba izvajalca železniškega prometa (na primer nepravilno obravnavan, diskriminiran ali kako drugače oškodovan) ne obstaja.

Komisija Evropskih skupnosti je tudi ugotovila, da regulatorni organ ne opravlja funkcije stalnega spremljanja konkurence, ne organizira dogodkov v zvezi z železniškim prometom in se ne srečuje z zainteresiranimi stranmi, kar pomeni, da v skladu s slovensko železniško zakonodajo regulatorni organ ne izvaja funkcije spremljanja konkurence, kot zahtevajo direktive prvega železniškega paketa (Komisija Evropskih skupnosti, 2008, str. 4).

Funkcijo regulatornega organa v skladu z direktivo v Sloveniji opravlja Ministrstvo za promet RS. 30. člen Direktive 2001/14/ES sicer določa, da je regulatorni organ lahko ministrstvo ali katerikoli drug organ, vendar tudi določa, da mora biti regulatorni organ »organizacijsko, finančno, pravno in pri odločanju neodvisen od upravljavca železniške infrastrukture, od organa za zaračunavanja uporabnine, od organa za dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti in od prosilcev«.

Po mnenju Komisije Evropskih skupnosti so uradniki ministrstva, ki opravljajo funkcije regulatornega organa, integrirani v hierarhijo ministrstva. Zato morajo upoštevati navodila nadrejenih na ministrstvu in ministra ter so glede kariere in ostalih pomembnih kadrovskega zadev odvisni od nadrejenih na ministrstvu. Ministrstvo za promet RS je pristojno za uveljavljanje pravic delničarjev državnih prevoznikov v železniškem prometu, torej ima interes, da je prevoznik gospodarsko uspešen. Zaradi tega nastaja navzkrižje interesov pri

uradnikov, ki opravljajo funkcije regulatornega organa, ki morajo zagotoviti, da ne prihaja do diskriminacije konkurentov prevoznika, Slovenskih železnic, d.o.o., in njenih strank, kadar prevoznik opravlja funkcije upravljavca železniške infrastrukture. Pri izvajanju svojih regulatornih funkcij morajo upoštevati poslovni interes prevoznika v železniškem prometu, ki ga to ministrstvo nadzira (Komisija Evropskih skupnosti, 2008, str. 4). Komisija Evropskih skupnosti meni, da zaradi navedenega regulatorni organ pri odločanju ni neodvisen od vseh prevoznikov v železniškem prometu, kot je določeno v direktivi, s čimer Slovenija le-to krši.

V skladu s 30. členom Direktive 2001/14/ES so regulatorni organi v vsaki državi članici odgovorni za zagotavljanje pravičnega in enakopravnega dostopa do železniške infrastrukture (železniškega omrežja in storitev). Biti morajo neodvisni. Imeti morajo ključno vlogo pri zagotavljanju dobro delujočega trga železniških prevoznih storitev. Da to nalogo lahko opravljajo, morajo imeti na voljo dovolj ustreznega kadra in zagotovljena zadostna finančna sredstva.

Direktive tudi določajo, da morajo imeti udeleženci na trgu dostop do regulatornega organa, možnost pritožbe pri regulatornem organu ter da mora regulatorni organ na trgu ustvariti transparentnost glede meril za svoje odločitve. V Sloveniji je po mnenju Komisije Evropskih skupnosti težko najti pristojne uradnike in informacije pri regulatornem organu, saj ta nima neodvisne spletne strani, podatki o pristojnih osebah za izvajanje dejavnosti regulatornega organa pa niso javno objavljeni. Tako ni jasno, kako naj prevozniki v železniškem prometu v primeru težav na trgu stopijo v stik z regulatornim organom. Slovenska zakonodaja regulatornega organa tudi ne zavezuje, da objavi svoje odločitve. Zato se zdi, da pri izvajanju funkcij regulatorja železniškega prometa ne obstaja zadostna dostopnost in transparentnost in zato regulatorni organ v tej točki ni skladen z direktivami.

V skladu s šesto točko 30. člena Direktive EU 2001/14 države članice sprejmejo potrebne ukrepe, da se za odločitve regulatornega organa zagotovi možnost sodnega nadzora. V nasprotju s tem ima odločitve regulatornega organa (ministrstva) takojšnji učinek, saj je proti odločitvi ministrstva možen samo ukrep sodnega varstva. 230. člen Zakona o splošnem upravnem postopku navaja: »Zoper odločbo, ki jo na prvi stopnji izda vlada, ni pritožbe. Zoper odločbo, ki jo izda na prvi stopnji ministrstvo, je dovoljena pritožba samo takrat, kadar je to zakonsko določeno. Zakon mora določiti tudi, kateri organ je pristojen za odločanje o pritožbi, sicer o pritožbi odloča vlada«. Glede na navedeno komisija ugotavlja, da odločitve regulatornega organa niso sodno nadzorovane oziroma so nadzorovane le v zelo omejenih primerih. Zato slovenska zakonodaja v tej točki ni skladna z direktivo.

Prav tako Komisija Evropskih skupnosti pripominja, da v slovenski zakonodaji ni določb, ki omogočajo uresničitev 31. člena Direktive EU 2001/14 glede sodelovanja regulatornih organov. Slovenski regulatorni organ namreč ne sodeluje v delovni skupini regulatornih organov, ki jo je ustanovila Evropska komisija.

4 KONČNE UGOTOVITVE IN PREDLOGI SPREMEMB TER IZBOLJŠAV

Glede na namen in cilj magistrske naloge moram ugotoviti, ali navedena strategija EU na področju železniškega prometa daje predvidene rezultate oziroma če jih ne, kateri so vzroki in kaj bi bilo potrebno narediti, da bi hipotezo uresničili. Prav tako je treba ugotoviti, ali je organiziranost železniškega sistema v Republiki Sloveniji skladna s določbami prvega infrastrukturnega paketa direktiv.

Na prvo vprašanje je težko utemeljeno odgovoriti. Prvič zato, ker je od uveljavitve prvega paketa poteklo še premalo časa, da bi podali nedvoumen odgovor. Ali se je zaradi uveljavitve nove zakonodaje povečala konkurenčnost železniškega sistema pri nas in v drugih državah EU? Podatki kažejo da ne, saj železniški promet v vsej Evropi še vedno zaostaja za rastjo konkurenčnega cestnega prometa. Zaostajanje se je zaradi finančne krize celo povečalo. Železnice so se soočale z močno konkurenco cestnega prometa že pred uveljavitvijo direktiv, saj je delno diskriminatorna zaradi neupoštevanja vseh eksternih stroškov cestnega prometa in zaradi nesorazmernih investicijskih vlaganj v prometno infrastrukturo. Železnica je v tem pogledu zlasti pri nas izredno »podhranjena« in s svojo 170 let staro infrastrukturo težko konkurira sodobnemu avtocestnemu omrežju.

Uvedba dodatne interne konkurence na železnici ob takih izhodiščnih pogojih zato ne more izboljšati konkurenčnosti in uspešnosti poslovanja železnice. Obratno, pogoji poslovanja SŽ so se zaradi tujih železniških prevoznikov celo poslabšali. V letu 2009 so tuji železniški prevozniki realizirali skoraj 1300 vlakovnih poti. V letih 2010 in 2011 pa naj bi si tuji prevozniki zagotovili že okrog 10% tržnega deleža v tovornem železniškem prometu. Pretežni del tega tovora gre na račun izgubljenih prevozov SŽ.

Problemi, na katere opozarja Komisija Evropskih skupnosti izhajajo deloma iz nedosledne implementacije te zakonodaje, deloma iz različnih tolmačenj posameznih zakonskih določil in specifičnih pogojev, v katerih posluje posamezna železnica. Dejstvo je, da določene rešitve ne ustrezajo v celoti duhu evropskih direktiv, kar ne velja le za Slovenijo. Podobni problemi se pojavljajo tudi v drugih evropskih državah, kar dokazuje, da je proces organizacijskega prestrukturiranja železnice zelo zahteven proces. Implementacija sprememb in izboljšav, na katere opozarja Komisija Evropskih skupnosti oziroma se

pojavlja potreba po njihovi uveljavitvi tudi v vsakodnevni praksi, zahteva organizacijske spremembe v Ministrstvu za promet RS, Javni agenciji za železniški promet RS in SŽ. Organizacijske spremembe teh določa poseben Zakon o družbi Slovenske železnice (Ur. l. RS, št. 106/2010).

4.1 Preoblikovanje enovitih Slovenskih železnic, d.o.o., v holdinško obliko organiziranosti

Slovenske železnice, d.o.o., so bile na podlagi Zakona o železniškem prometu organizirane kot enovita družba z računovodsko ločenimi dejavnostmi prevozniskega dela, ki opravlja gospodarsko javno službo potniškega prometa, prevozniskega dela na področju tovornega prometa, ki deluje na trgu, in dejavnost upravljanja z železniško infrastrukturo. S tega vidika je bila organiziranost slovenskih železnic formalno skladna z evropsko zakonodajo. Ne glede na navedeno se je že v letu 2010 pojavila težnja po bolj transparentni ločitvi prevozniskega in infrastrukturnega dela slovenskih železnic, za katero se je vedno zavzemala tudi Komisija Evropskih skupnosti. Predlagala je, da se za izvajanje osnovnih in dopolnilnih dejavnosti ustanovi holding s štirimi odvisnimi družbami: SŽ-Infrastruktura, d.o.o., SŽ- Tovorni promet, d.o.o., SŽ-Potniški promet, d.o.o., in družba SŽ-VIT, d.o.o., v kateri se bo združila nekdanja PE Vleka vlakov in družba za vzdrževanje železniških vozil Centralne delavnice, d.o.o. Predlog je uspešno preстал tudi zakonsko proceduro in je v fazi implementacije.

V danih razmerah in zaradi več desetletnega skupnega razvoja ter tehnično-tehnološke prepletenosti procesov in opreme zagotavlja holdinška oblika organiziranosti Slovenskih železnic, d.o.o., najbolj varen in finančno optimalen prehod v samostojno poslovanje jedernih družb (Predlog Zakona o družbi Slovenske železnice, 2010, str. 2). Zagotavlja tudi večjo neodvisnost infrastrukturnega upravljavca v skladu z določili direktiv prvega železniškega paketa in vzpostavitev organiziranosti, ki omogoča orientiranje posameznih jedernih družb na temeljne naloge, ki izhajajo iz pogodbe z državo ter na naloge, ki izhajajo iz tržne dejavnosti. S tem bo dosežena boljša učinkovitost teh družb ter večja transparentnost porabe javnih sredstev.

4.1.1 SŽ-Infrastruktura, d.o.o.

Družba SŽ-Infrastruktura, d.o.o., je upravljevec javne železniške infrastrukture in nadaljuje z izvajanjem nalog javnih gospodarskih služb vodenje prometa in vzdrževanja javne železniške infrastrukture.

Poleg tega kot upravljavec javne železniške infrastrukture gospodari z javno železniško infrastrukturo, izdaja soglasja za poseg v progovni in varovalni progovni pas ter upravlja z nepremičninami in z železniškimi postajnimi poslopi.

4.1.2 SŽ-Tovorni promet, d.o.o.

Ustanovitev družbe SŽ-Tovorni promet, d.o.o., je pomembno predvsem zaradi popolnega posvečanja tržni dejavnosti tovarnega prevoza in možnosti, da se podjetje v čim večji meri orientira v smeri izvajanj logističnih procesov ter se na ustrezen način poveže s strateškim partnerjem na področju transporta in logistike (Predlog Zakona o družbi Slovenske železnice, 2010, str. 3).

4.1.3 SŽ-Potniški promet, d.o.o.

Družba SŽ-Potniški promet, d.o.o., bo še naprej izvajala javno gospodarsko službo prevoza v notranjem in čezmejnem regijskem železniškem prometu. Poleg tega je oblikovanje potniškega prometa kot samostojne družbe na področju javnega potniškega prometa pomembno zaradi vključevanja v oblikovanje in ponudbo na področju integralnega javnega potniškega prometa v Sloveniji (Predlog Zakona o družbi Slovenske železnice, 2010, str. 3).

4.1.4 SŽ-VIT, d.o.o.

V družbi SŽ-VIT, d.o.o., se bo združila nekdanja PE Vleka vlakov in SŽ-Centralne delavnice, d.o.o., družba za vzdrževanje železniških vozil. Izvajala bo vleko, tehnično-vagonsko dejavnost in vzdrževanje železniškega voznega parka ter proizvajala in vzdrževala kolesne dvojice in komponente. Skrbela bo za celovito vzdrževanje, obnovo in preoblikovanje potniških in tovornih vagonov, lokomotiv in potniških motornih vlakov ter železniških vozil za posebne potrebe.

4.2 Prenos določenih funkcij na Javno agencijo za železniški promet RS

V skladu s pripombami Komisije Evroskih skupnosti se zdi smiselno določene funkcije, ki so jih doslej zaradi racionalnosti opravljale Slovenske železnice, d.o.o., prenesti na Javno agencijo za železniški promet RS. Gre za izdelavo voznega reda omrežja, ki je osnova za dodeljevanje vlakovnih poti ter za obračunavanje in pobiranje uporabnine od prevoznikov, ki vozijo po slovenski železniški infrastrukturi. Zaradi neodvisnega izvajanja funkcije priprave voznega reda omrežja javne železniške infrastrukture bo to nalogo od Slovenskih železnic prevzel oddelek za dodeljevanje tras Javne agencije za železniški promet RS.

Slovenske železnice, d.o.o. so doslej pripravljale vozni red omrežja za agencijo, ki ga je potrdila in sprejela kot svoj dokument. To zagotavlja še bolj transparentne, enakopravne in nediskriminatorne obravnave prevoznikov, ki zaprosijo za vlakovne poti po železniški infrastrukturi.

Zaradi funkcionalne zaokrožitve sistema zaračunavanja in pobiranja uporabnine za uporabo infrastrukture se tudi pobiranje uporabnin od Slovenskih železnic, d.o.o., prenaša na Javno agencijo za železniški promet RS. Pobrana sredstva se bodo prenašala na integralni proračun RS, od tam pa namensko nakazovala za vzdrževanje javne železniške infrastrukture na račun upravljavca infrastrukture v holdingu Slovenskih železnic.

4.3 Neodvisnost regulatornega organa

Komisija Evropskih skupnosti je imela največ pripomb na umestitev regulatornega organa na Ministrstvo za promet RS. Naloge regulatornega organa opravlja sektor v sestavi Ministrstva za promet RS, ki je pristojen za uveljavljanje pravic prevoznikov v železniškem prometu. Hkrati je imelo ministrstvo kot zastopnik lastnika SŽ, da je nacionalni prevoznik gospodarsko uspešen. Zaradi tega je pripomba Komisije Evropskih skupnosti, da lahko prihaja do navzkrižja interesov regulatornega organa, utemeljena.

Regulatorni organ v RS v skladu s slovensko zakonodajo lahko ukrepa le proti kršiteljem načel svobodne konkurence, ne pa tudi zoper kršitelje zaračunavanja uporabnin, kar je v nasprotju z direktivo. Zato je potrebno regulatorni organ izločiti iz Ministrstva za promet RS in prenesti pod okrilje Državnega zbora RS ali pripojiti Uradu varuha konkurence, skratka izven ingerenčne sfere vlade, ki kot lastnik nastopa kot skupščina SŽ. S tem bi mu bila zagotovljena organizacijska, pravna in finančna neodvisnost od Vlade RS, infrastrukturnega upravljavca ter prevoznika v železniškem prometu kot tudi neodvisnost pri odločanju. Ideja, ki se vzporedno pojavlja, da bi regulatorni organ le premestili pod okrilje Agencije za pošto in elektronske komunikacije RS (APEK), se mi ne zdi primerna niti skladna z duhom pripomb Komisije Evropskih skupnosti in evropskih direktiv.

SKLEP

V Republiki Sloveniji področje železniškega sistema urejata Zakon o železniškem prometu in Zakon o varnosti v železniškem prometu, ki upoštevata tudi vso evropsko zakonodajo. Po zakonu so za železniški sistem pristojni naslednji organi in organizacije.

Ministrstvo za promet RS, v okviru katerega deluje Direktorat za železnice in žičnice in regulatorni organ, ki je samostojni oddelek v sestavi Ministrstva za promet RS. Prometni

inšpektorat Republike Slovenije (PIRS) in Direkcija Republike Slovenije (DŽI) za izvajanje investicij v javno železniško infrastrukturo sta organa v sestavi Ministrstva za promet RS.

Javna agencija za železniški promet RS (JAŽP) je v železniški sistem vključena kot varnostni organ in je pristojna za določanje in zaračunavanje uporabnine, za dodeljevanje vlakovnih poti na JŽI, za izdajo licenc, varnostnih spričeval in varnostnih pooblastil. Slovenske železnice, d.o.o., kot enovito podjetje izvaja naloge upravljavca javne železniške infrastrukture in naloge prevoznika ter obveznih gospodarskih služb javnega potniškega prometa, vzdrževanja javne železniške infrastrukture in vodenja prometa.

Direktive Evropske unije, ki urejajo področje organiziranosti in razvoja železniškega sistema, so direktive prvega železniškega paketa, in sicer: Direktiva EU 2001/12, ki spreminja in dopolnjuje Direktivo EU 91/440 o razvoju železnic v EU, Direktiva EU 2001/13 o izdaji licenc prevoznikom v železniškem prometu, ki spreminja in dopolnjuje Direktivo 95/18 in Direktiva EU 2001/14 o dodeljevanju infrastrukturnih zmogljivosti, ki nadomešča v letu 1995 izdano Direktivo EU 95/19.

Bistvo direktiv prvega železniškega paketa so: postavitve okvira za razvoj in organiziranje železnic v EU, jasna opredelitev razmerij med državo in upravljavcem infrastrukture na eni in med upravljavcem in prevozniki na drugi strani oziroma zagotovitev ustrezne neodvisnosti med posameznimi subjekti na področju železniškega sistema, zagotovitev prostega dostopa do infrastrukture vsem prevoznikom, ki izpolnjujejo pogoje (licenca, varnostno spričevalo, uporabnina), določitev pogojev za dodeljevanje vlakovnih poti in plačevanje uporabnine.

Komisija Evropskih skupnosti je RS poslala uradni opomin oziroma mnenje v zvezi z implementacijo določil direktiv prvega železniškega paketa, ki so bila upoštevana v Zakonu o železniškem prometu, vendar po mnenju Komisije Evropskih skupnosti nepravilno. Komisija Evropskih skupnosti ne zahteva ustanovitve novih institucij v RS, ampak usklajenost nalog, katere izvajajo obstoječe institucije oziroma organi in organizacije na področju železniškega sistema z namenom, da bo zagotovljena zadostna neodvisnost infrastrukturnega upravljavca od prevoznika, pravičnost in enakopravnost dostopa vsem prevoznikom EU do infrastrukture, neodvisnost regulatornega organa (zagotavljanje nadzora konkurenčnosti trga železniških storitev) ter ustrezno zaračunavanje uporabnin.

Pripombe Komisije Evropskih skupnosti se nanašajo tudi na organizacijo slovenskega železniškega sistema in s tem na spremembe organiziranosti in opravljanja nalog

Ministrstva za promet RS, Javne agencije za železniški promet RS in Slovenskih železnic, d.o.o.

Na podlagi zgoraj navedenih pripomb Komisije Evropskih skupnosti in lastnih ugotovitev bi bile potrebne spremembe, dopolnitve in izboljšave zatečenega stanja, in sicer:

- Preoblikovanje Slovenskih železnic v holdinško obliko organiziranosti s tremi jedrnimi družbami: SŽ-Infrastruktura, d.o.o., SŽ-Tovorni promet, d.o.o., in SŽ-Potniški promet, d.o.o.. Reorganizacija zagotavlja večjo transparentnost in orientiranje posameznih jedrnih družb na temeljne naloge, ki izhajajo iz nalog povezanih z državo ter na naloge, ki izhajajo iz tržne dejavnosti. S tem bo dosežena boljša učinkovitost družb ter večja transparentnost porabe javnih sredstev.
- Prenos priprave voznega reda omrežja ter zaračunavanja uporabnine za uporabo infrastrukture na Javno agencijo za železniški promet RS. Glede na to, da mora navedene naloge izvajati od prevoznika in upravljavca neodvisni organ in ne sme prihajati do diskriminacije pri dodeljevanju vlakovnih poti ostalim prevoznikom v železniškem prometu, je bilo izvajanje teh nalog dodeljeno Javni agenciji za železniški promet RS.
- Izločitev regulatornega organa iz sestave Ministrstva za promet RS in njegova vključitev med organe Državnega zbora RS ali v Urad za varstvo konkurence. S tem bo zagotovljena njegova organizacijska, pravna, finančna neodvisnost od Vlade RS, infrastrukturnega upravljavca ter prevoznika v železniškem prometu. Tako mu bo omogočena tudi neodvisnost pri odločanju.

Menim, da je nova evropska železniška zakonodaja usmerjena predvsem v prid večjim železniškim prevoznikom, ki si lahko, zaradi boljšega ekonomskega položaja, boljše finančne strukture in boljših voznih sredstev, ne nazadnje tudi iz tega izhajajoče boljše tržne usposobljenosti, odrežejo večji tržni delež. Najbolj tržno usmerjene železnice, kot so železnice Združenih držav Amerike in Japonske o delitvi na infrastrukturni in prevozniški del železnice sploh ne razmišljajo. Ne glede na povedano je Slovenija kot članica EU v celoti sprejela evropsko zakonodajo na področju železniškega prometa in jo vključila v svoj pravni red. Posledice odprtja slovenskega železniškega omrežja tujim prevoznikom in s tem uvedba dodatne interne konkurence na železnici ni izboljšala konkurenčnosti in uspešnosti poslovanja Slovenskih železnic, d.o.o., celo obratno. Pogoji poslovanja Slovenskih železnic, d.o.o. so se zaradi tujih železniških prevoznikov celo poslabšali.

Tudi sama potreba po spremembi organiziranosti v holding, umestitev regulatornega organa izven Ministrstva za promet RS ter sprememba v načinu obračunavanja uporabnine, kar vse izhaja iz zahtev EU, ne bo izboljšala konkurenčnosti slovenskega železniškega

sistema. Potrebna bo sprememba na področju vlaganja v zastarelo železniško infrastrukturo in sprememba v prometni politiki oziroma v njenem praktičnem uresničevanju. Gre torej za ukrepe, ki so sistemske dolgoročne narave, za katere se bo kljub gospodarski krizi, ali ravno zaradi nje, treba odločiti.

LITERATURA IN VIRI

1. Banverket. (2010). *Banverket's Annual report 2009*. Sweden: Banverket, 2010.
2. Commission of the European Communities. (2006, 3. May). *Annexes to the Communication on the implementation of the railway infrastructure package Directives (»First Railway Package«)*. Brussels: Commission of the European Communities.
3. Community of European Railway and Infrastructure Companies – CER. (2005). *Reforming Europe's Railways – An assessment of progres*. Brussels: Community of European Railway and Infrastructure Companies.
4. Community of European Railway and Infrastructure Companies – CER. (2010, 19. March). *Market opening, financing, charging and railway performance*. Brussels: Community of European Railway and Infrastructure Companies.
5. Deutsche Bahn AG – *Vision, facts and figures*. Najdeno 20. novembra 2011 na spletnem naslovu http://www.deutschebahn.com/en/group/ataglance/facts_figures
6. DB ML Group – *Group profile, Interim Repor*. Najdeno 21. novembra 2011 na spletnem naslovu, <http://www.deutschebahn.com/en/group/dbmlag.html>
7. Dimovski, V., Penger, S., & Škerlavaj, M. (2008). *Poslovne raziskave Business Research, Person Education*. London: Edinburg Gate.
8. Direktiva Sveta 91/440/EGS o razvoju železnic Skupnosti. Najdeno 4. septembra 2010 na spletnem naslovu zakonodaje Evropske unije <http://eur-lex.europa.eu>
9. Direktiva Sveta 95/18/ES o izdaji licence prevoznikom v železniškem prometu Najdeno 9. oktobra 2010 na spletnem naslovu zakonodaje Evropske unije <http://eur-lex.europa.eu>
10. Direktiva Sveta 96/48/ES o interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti. Najdeno 5. oktobra 2010 na spletnem naslovu Javne agencije za železniški promet Republike Slovenije <http://www.azp.si/>
11. Direktiva 2001/12/ES Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive Sveta 91/440/ES o razvoju železnic v EU. Najdeno 9. oktobra 2010 na spletnem naslovu zakonodaje Evropske unije <http://eur-lex.europa.eu>
12. Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2001/13/ES o spremembi Direktive Sveta 95/18/ES o izdaji licence prevoznikom v železniškem prometu. Najdeno 9. oktobra 2010 na spletnem naslovu zakonodaje Evropske unije <http://eur-lex.europa.eu>
13. Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2001/14/ES o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti, naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture in podeljevanju varnostnega spričevala. Najdeno 5. oktobra 2010, na spletnem naslovu zakonodaje Evropske unije <http://eur-lex.europa.eu>

14. Direktiva 2001/16/ES Evropskega parlamenta in Sveta o interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti. Najdeno 4. septembra 2010 na spletnem naslovu zakonodaje Evropske unije <http://eur-lex.europa.eu>
15. Direktiva 2004/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta o varnosti na železnicah Skupnosti ter o spremembi Direktive Sveta 95/18/ES o izdaji licence prevoznikom v železniškem prometu in Direktive 2001/14/ES o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti, naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture in podeljevanju varnostnega spričevala (Direktiva o varnosti na železnici) (člen 14 je razveljavljen z Direktivo 2008/57/ES). Najdeno 12. septembra 2010 na spletnem naslovu Javne agencije za železniški promet Republike Slovenije <http://www.azp.si/>
16. Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2004/50/ES z dne 29. aprila 2004 o spremembi Direktive Sveta 96/48/ES o interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti in Direktive Evropskega parlamenta in Sveta 2001/16/ES o interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti. Najdeno 12. septembra 2010 na spletnem naslovu Javne agencije za železniški promet Republike Slovenije <http://www.azp.si/>
17. Direktiva 2004/51/ES Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive Sveta 91/440/EGS o razvoju železnic EU. Najdeno 4. septembra 2010 na spletnem naslovu zakonodaje Evropske unije <http://eur-lex.europa.eu>
18. Direktiva 2007/32/ES o spremembi Priloge VI k Direktivi Sveta 96/48/ES o interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti in Priloge VI k Direktivi 2001/16/ES Evropskega parlamenta. Najdeno 12. septembra 2010 na spletnem naslovu zakonodaje Evropske unije <http://eur-lex.europa.eu>
19. Direktiva 2007/58/ES Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive Sveta 91/440/EGS o razvoju železnic EU in Direktive 2001/14/ES o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti in naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture. Najdeno 12. septembra 2010 na spletnem naslovu zakonodaje Evropske unije <http://eur-lex.europa.eu>
20. Direktiva 2007/59/ES o izdaji spričeval strojevodjem, ki upravljajo lokomotive in vlake na železniškem omrežju EU, *Uradni list Evropske unije* L 315/54, 2007.
21. Direktiva 2008/57 o interoperabilnosti železniškega sistema v EU, *Uradni list Evropske unije* L 191/1, 2008.
22. European Commission, Directorate-General for Energy and Transport. (2005, November). *Railimplement – Implementation of EU Directives 2001/12/EC, 2001/13/EC and 2001/14/EC*. Brussels: European Commission.
23. European Commission, Directorate-General for Energy and Transport. (2005, November). *Railimplement – Implementation of EU Directives 2001/12/EC, 2001/13/EC and 2001/14/EC*. Brussels: European Commission.

24. European Commission, Directorate-General for Energy and Transport. (2006, 5. April). *The State of the European Railways and vision for the future*. Brussels: European Commission.
25. European Union Committee. (2009, 2. June). *Recast of the First Rail Freight Package, 10-th Report of Session 2008-09*. London: Authority of the House of Lords.
26. European Conference of Ministers of Transport – CEMT. (2005, 4. April). *Railway reform and charges for the use of infrastructure report*. Brussels: CEMT.
27. EU – Evropska unija. (2001). *WEISSBUCH, Die europäische Verkehrspolitik bis 2010*. Luxemburg: Europäische Gemeinschaften.
28. EU – Evropska unija. (2004). *Evropski parlament v akciji. Železnice na poti k svetlejši prihodnosti*. Najdeno 18. avgusta 2010 na spletnem naslovu <http://elections2004.eu.int/highlights/sl/807.html>
29. *Green Cargo – Organisation*. Najdeno 15. marca 2011 na spletnem naslovu <http://www.greencargo.com/en/About-us/Facts/Organisation>
30. Grošelj, S. (2002). *Slovenske železnice po vključitvi Slovenije v Evropsko unijo* (diplomsko delo). Ljubljana: Ekonomska fakulteta.
31. Inventors. (2005). *The History of Railroad Innovations. Outline of Railroad History*. Najdeno 27. avgusta 2010 na spletnem naslovu <http://inventors.about.com/library/inventors/blrailroad.html>
32. Komisija Evropskih skupnosti. (b.l). *Obrazložiteni memorandum* (interno gradivo). Bruselj: Komisija Evropskih skupnosti.
33. Ministrstvo za promet Republike Slovenije, Sektor za izvajanje nalog regulatornega organa. Najdeno 27. avgusta 2010 na spletnem naslovu www.mzp.gov.si
34. Pfund, C. (2005). *Separation Philosophy of the European Union-Blessing or Curse*. Bern: Litra.
35. *Program omrežja Republike Slovenije za voznoredno obdobje 2010/11*. Najdeno 12. avgusta 2010 na spletnem naslovu Slovenskih železnic, d.o.o. http://www.slo-zeleznice.si/sl/podjetje/vodenje_prometa/program_omrezja
36. RS Vlada Republike Slovenije. (2005). *Preoblikovanje Slovenskih železnic* (interno gradivo). Ljubljana: RS Vlada Republike Slovenije.
37. RS Vlada Republike Slovenije. (2010, 14. oktober). *Predlog Zakona o družbi Slovenske železnice*. Poročilo generalne sekretarke Vlade RS predsedniku državnega zbora. Ljubljana: RS Vlada Republike Slovenije.
38. RS Vlada Republike Slovenije. (2010, 14. oktober). *Predlog Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o železniškem prometu*. Poročilo generalne sekretarke Vlade RS predsedniku državnega zbora. Ljubljana: RS Vlada Republike Slovenije.
39. *SBB CFF FFS – fact*. Najdeno 3. oktobra 2011 na spletnem naslovu <http://www.sbb.ch/en/corporation/the-company.html>

40. *SBB CFF FFS – Organisation, One SBB four markets*. Najdeno 3. oktobra 2011 na spletnem naslovu <http://www.sbb.ch/en/corporation/the-company/organisation.html>
41. *SBB CFF FFS Real Estate – our organisation*. 3. oktober 2011, spletni naslov <http://www.sbb.ch/en/corporation/the-company/organisation/real-estate.html>
42. Sklep o ustanovitvi Agencije za železniški promet. *Uradni list RS* št. 30/2003, 59/2003 popr.
43. Sklep o spremembah in dopolnitvah Sklepa o ustanovitvi Javne agencije za železniški promet Republike Slovenije. *Uradni list RS* št. 54/2007, 76/2008, 37/2010 popr.
44. SŽ-Centralne delavnice Ljubljana, d.o.o. Najdeno 19. februarja 2012 na spletnem naslovu <http://www.sz-cd.si>
45. Slovenske železnice, d.o.o. (2010). *Akt o ustanovitvi družbe Slovenske železnice, d.o.o.* (interno gradivo). Ljubljana: Slovenske Železnice, d.o.o.
46. Stalno predstavništvo Republike Slovenije pri EU. (2008). *Pisni opomin Komisije Evropskih skupnosti – Kršitev št. 2008/2100 – prvi železniški paket* (interno gradivo). Bruselj: Komisija Evropskih skupnosti.
47. Slovenske železnice, d.o.o. (2010). *Letno poročilo 2009*. Ljubljana: Slovenske železnice, d.o.o.
48. *Tine – Prihod vlaka 415 v Dobovo*. Najdeno 19. februarja 2012 na spletnem naslovu <http://www.vlaki.info/forum/viewtopic.php?t=724>
49. Uredba (ES) št. 881/2004 Evropskega parlamenta in sveta o ustanovitvi Evropske železniške agencije (Uredba o agenciji). *Uradni list Evropske unije* L 164/2004. Najdeno 8. novembra 2010 na spletnem naslovu zakonodaje Evropske unije <http://eur-lex.europa.eu>
50. Uredba 1371/2007/ES o pravicah in obveznostih potnikov v železniškem prometu. *Uradni list Evropske unije* L 315/14, 2007. Najdeno 10. decembra 2011 na spletnem naslovu zakonodaje Evropske unije <http://eur-lex.europa.eu>
51. Uredba o dodeljevanju vlakovnih poti in uporabnini na javni železniški infrastrukturi. *Uradni list RS* št. 113/2009.
52. Uredba o postopku za ugotavljanje izpolnjevanja pogojev za izdajo licence za opravljanje prevoznih storitev v železniškem prometu, njen odvzem ali podaljšanje in postopek obveščanja tujih licenčnih organov. *Uradni list RS* št. 34/2001.
53. Uredba o spremembah in dopolnitvah Uredbe o postopku za ugotavljanje izpolnjevanja pogojev za izdajo licence za opravljanje prevoznih storitev v železniškem prometu, njen odvzem ali podaljšanje in postopek obveščanja tujih licenčnih organov. *Uradni list RS* št. 122/2007.
54. *VR Group – Group presentation*. Najdeno 12. decembra 2011 na spletnem naslovu <http://www.vrgroup.fi/en/index/VRGroup/Grouppresentation.html>
55. *VR Group – Business Areas*. Najdeno 15. decembra 2011 na spletnem naslovu <http://www.vrgroup.fi/en/index/VRGroup/Businessareas.html>

56. Wilmerhale (2008, 20. June). *Community Law Requirements For Vertically Integrated Railway Undertakings*. Wilmerhale's legal Opinion for Deutsche Bahn AG. Berlin: Wilmer Curler Pickering Hale and Dorr ELP.
57. Zakon o družbi Slovenske železnice. *Uradni list RS* št. 106/2010.
58. Zakon o varnosti v železniškem prometu. *Uradni list RS* št. 61/2007.
59. Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o varnosti v železniškem prometu (ZVZelP-A). *Uradni list RS* št. 21/2010.
60. Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o železniškem prometu. *Uradni list RS* št. 58/2009.
61. Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o železniškem prometu (ZZelP-H). *Uradni list RS* št. 106/2010.
62. Zakono splošnem upravnem postopku. *Uradni list RS* št. 24/2006.
63. Zakon o železniškem prometu. *Uradni list RS* št. 11/2011-ZZelP-UPB6.
64. Zelenika, R. (1988). *Metodologija i tehnologija izrada znanstvenog in stručnog djela*. Beograd: Savredeno pakovanje.
65. Zgonc, B. (2003). *Železniški promet*. Portorož: Fakulteta za pomorstvo in promet.
66. Zgonc, B. (2006). *Aktualna zakonodaja, organiziranost železniškega sistema v Sloveniji, interoperabilnost in njen vpliv na regulativo*. Gornja Radgona: Simpozij MEGRA, 2006.
67. Zgonc, B. (2010). *Železniška infrastruktura*. Portorož: Fakulteta za pomorstvo in promet.
68. Zgonc, B. (2011). *Glavne proge slovenskega železniškega sistema*. Rokopis.

PRILOGE

KAZALO PRILOG

Priloga 1: Države s holdinško integrirano obliko organiziranosti železnic. Primer nemških železnic.....	1
Priloga 2: Države z institucionalno ločeno obliko organiziranosti železnic. Primer švedskih železnic.....	7
Priloga 3: Države z enovito obliko organiziranosti železnic. Primer švicarskih železnic.....	10
Priloga 4: Države z delno integrirano obliko organiziranosti železnic. Primer finskih železnic.....	13

Priloga 1: Države s holdinško integrirano obliko organiziranosti železnic.
Primer nemških železnic

Tabela št. 1: Države s holdinško integrirano obliko organiziranosti železnic

ITALIJA	FS-Ferrovie dello Stato	
	RFI- Rete Ferroviaria Italiana	Trenitalia Italferr Ferservisi FS logistica FS sistemi urbani Fercredit Grand stazione Centro stazione Sogin Srl (Sita Spa) (+ 25 drugih prevoznikov 3% obsega dela)
NEMČIJA	DB AG-Deutsche Bahn	
	DB Netze AG (DB Netze Track, DB Netze Stations, DB Netze Energy)	DB Mobility Logistics AG DB Bahn Long Distance DB Bahn Regional DB Bahn Urban DB Schenker Logistics DB Schenker Rail DB Services (+ okrog 300 drugih prevoznikov cca 10 % obsega dela)
AVSTRIJA	ÖBB-Österreichische Bundesbahnen	
	ÖBB-Infrastruktur Betriebs AG	ÖBB Personenverkehr AG, ÖBB Cargo Austria AG, (ÖBB-Traktion GmbH) (ÖBB- Technische Services GmbH)
BELGIJA	SNCB- Societe nationale des chemins de fer belge	
	Infrabel	SNCB/SMBS
POLJSKA	PKP- Group Polskie Koleje Panstwowe	
	PKP Polish Railway Lines	PKP Intercity Ltd, PKP Regional Services Ltd PKP Warshow Commuter Rail Ltd, PKP Fast Regional Rail Ltd in Tri- City Ltd, PKP Cargo, PKP Broad Gauge Metalurgical Line Ltd.

Vir: Preoblikovanje Slovenskih železnic, 2005, str. 4.

PRIMER NEMŠKIH ŽELEZNIC

Nemške železnice Deutsche Bahn AG so bile ustanovljene leta 1994. Danes so ene izmed vodilnih svetovnih podjetij na področju prevoza potnikov, blaga ter logističnih storitev. Deluje v 150 državah. Podjetje ima 276.310 zaposlenih, od tega približno 190.000 v Nemčiji.

Strategija DB je, da poleg povečanja mednarodne dejavnosti, poveže vse oblike prevoza ter ponudi celovito intermodalno potovanje in logistično storitveno verigo.

Tabela 2: Splošni podatki za leto 2010

Št. potnikov (vlak):	1,950 mio. letno
Št. potnikov (avtobus):	784 mio. dnevno
Št. krajevnih in mednarodnih vlakov:	26,713 dnevno
Št. tovornih vlakov:	5,122 dnevno
Železniški tovorni promet:	415 mio. ton letno
Prevoz blaga z letali:	1,291 mio. ton letno
Št. potniških postaj	5,718
Dohodek	33,152 mio. EUR letno

* upoštevana ni DB Arriva

Vir: Deutsche Bahn AG – Vision, facts and figures, 2011.

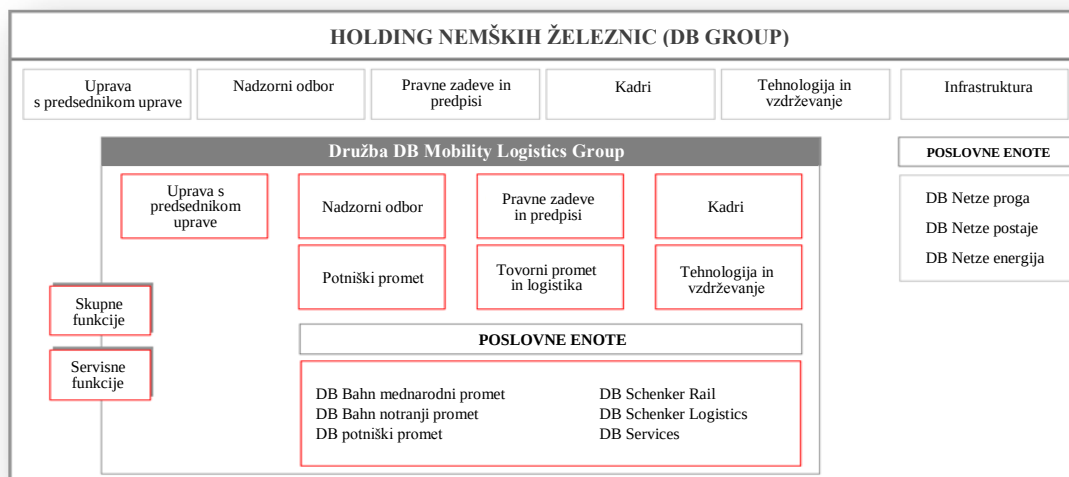
ORGANIZACIJSKA STRUKTURA

Nemške železnice Deutsche Bahn Group (DB Group) so povezane v holdinško integrirano podjetje, ki je organizirano v devet poslovnih enot. Po reorganizaciji, ki je potekala leta 2008, Deutsche Bahn AG (DB AG) neposredno upravlja tri poslovne enote infrastrukture DB Netze: DB Netze prog, DB Netze energijo in DB Netze postaje. DB Netze ponuja široko paleto železniških, energetskih omrežij in storitev.

Posredno upravlja s preostalimi šestimi poslovnimi enotami, ki so v lasti hčerinske družbe DB Mobility Logistics AG (DB ML AG). DB ML AG je bila ustanovljena v skladu z nemško zakonodajo, zato sta vodenje in nadzor ločena. V navedeni družbi, katere največji delež (24,9 %) je mogoče privatizirati, so DB AG združile mobilno in logistično dejavnost ter večina storitvenih dejavnosti.

Obe funkciji vodenja in nadzora znotraj struktur obeh družb ima še vedno holding. Zelo tesno sodelovanje med upravama DB AG in DB ML AG zagotavlja povezovalni odbor kakor tudi dejstvo, da imajo družbe istega predsednika uprav in finančnega direktorja, direktorja odgovornega za kadrovske zadeve, pravne zadeve in predpise kot tudi direktorja za infrastrukturo. To pripomore k nadaljnjemu uresničevanju sinergijskih učinkov med posameznimi družbami.

Organizacijska struktura nemških železnic



Vir: DB ML Group – Group profile, Interim Report, 2011.

DB NETZ AG – upravljavec železniške infrastrukture

Deutsche Bahn AG, s približno 35.000 zaposlenimi, je odgovoren za servisiranje in vzdrževanje približno 34.000 kilometrov dolgega železniško omrežja, vključno z vsemi storitvami, ki so vezane na delovanje infrastrukturnih naprav. Prav tako je odgovoren tudi za nadaljnji razvoj železniške infrastrukture z vlaganji v obstoječo železniško omrežje in za gradnjo novih prog. V letu 2009 je ustvaril 4,1 milijarde EUR prihodka in velja za najuspešnejšega infrastrukturnega upravljavca v Evropski uniji.

Poslovne enote DB NETZ AG

1. Poslovna enota DB Netz proga

Strokovno znanje s področja železniške infrastrukture nemških železnic sodi v poslovno enoto DB Netz Track, ki vključuje: DB Netz AG, DUSS GmbH, DB Fahrwegdienste GmbH in DB RegioNetz Infrastruktur GmbH. Navedne družbe so zadolžene za

upravljanje 24 terminalov za pretovarjanje, vzdrževanje tirov, za izobraževanje zaposlenih o varnosti v železniškem prometu, za logistiko, za upravljanje in vzdrževanje infrastrukturnega omrežja na območju regijskih infrastrukturnih postaj. V letu 2009 je ustvarila promet v višini 4,4 milijard € in je imela 40.354 zaposlenih.

2. Poslovna enota DB Netz postaje

Navedena poslovna enota skrbi za upravljanje, trženje in razvoj potniških in tovornih postaj. Postaje, s katerimi upravlja poslovna enota, niso namenjene le dostopu do železniškega prevoza, ampak opravljajo tudi komercialno funkcijo (trgovski centri s kinodvoranami, ipd.).

3. Poslovna enota DB Netze energija

Poslovna enota je odgovorna za dobavo vseh vrst energije nemškim železnicam, kakor tudi drugim podjetjem, ki delujejo na industrijskem, trgovinskem in storitvenem sektorju. Storitve te poslovne enote so: načrtovanje, vzdrževanje, trženje in upravljanje tehnično zahtevnih energetskega omrežij.

DB ML AG – prevoznik

Poslovne enote DB ML AG

1. Poslovna enota DB Bahn Long Distance

Ponuja nacionalne in čezmejne storitve medkrajevnega železniškega potniškega prevoza. Nudi hitre, cenovno ugodne, neposredne in udobne povezave med mesti. Poleg storitev v Nemčiji je postopno izoblikovala tudi mednarodne ponudbe. Sodeluje v »Railteamu« s francoskimi železnicami (SNCF) z linijo Eurostar in linijo NS Hispeed z avstrijskimi železnicami (ÖBB), švicarskimi železnicami (SBB) in belgijskimi železnicami (SNCB).

2. Poslovna enota DB Bahn Regional

Skrbi za mestni in primestni potniški promet na regionalnem prometnem omrežju. Želi se razviti v vodilno mednarodno podjetje v Evropi. Leta 2008 je uspešno vstopila na trg Velike Britanije, kjer je ustanovila podjetje DB Regio UK.

Prav tako je DB Regio Sverige prisotno na Švedskem, kjer opravlja prevoz potnikov v švedski pokrajini Östergötland. Od marca 2009 pa v sodelovanju s poljskimi železnicami opravlja storitve potniškega prometa med Dresdom in Breslavom.

3. Poslovna enota DB Bahn Urban

Odgovorna je za 22 avtobusnih podjetij v Nemčiji. Z avtobusnimi prevozi nudi prevozne storitve v javnem potniškem prometu samostojno ali v imenu mest in občin.

4. Poslovna enota DB Schenker Rail

Velja za največjega in najuspešnejšega evropskega ponudnika v železniškem tovornem prometu. Evropski trgi mu omogočajo potencialno rast tržnega deleža. Za dolge razdalje in velik pretok blaga je železniški prevoz najugodnejši. Zaradi tega je ustanovila svoje logistične družbe/podružnice zunaj Nemčije, ki sodelujejo s tujimi kooperanti. Opravlja prevoz posameznih vagonov ali blok vlakov od točke do točke in izvaja različne logistične storitve za svoje uporabnike.

5. Poslovna enota DB Schenker Logistics

S prisotnostjo na več kot 1500 lokacijah v več kot 130 državah je pomemben dejavnik na trgih z visoko stopnjo rasti, močno konkurenco in z rastočim tempom konsolidacije. Je vodilen v evropskem kopenskem prometu kot tudi v svetovnem zračnem in pomorskem prevozu.

6. Poslovna enota DB Services

Dostopnost zanesljivih in cenovno ugodnih storitev je osrednja zahteva pri izvajanju prevoznih in logističnih storitev in pogoj za konkurenčnost železniškega prometa.

Zato so DB AG znotraj poslovne enote DB Services razvile paket storitvenih dejavnosti, ki zajema šest različnih področij: DB Fahrzeuginstandhaltung (vzdrževanje vozil), DB Systel (IT in telekomunikacijske storitve), Services DB (vzdrževanje in upravljanje objektov), DB Fuhrpark (vozni park), DB Kommunikationstechnik (komunikacijska tehnologija) in DB Sicherheit (varovanje).

DB Vzdrževanje vozil je prisotno na 15 lokacijah v Nemčiji. Opravlja preglede vozil in vzdrževalna dela ter obnovo komponent, kot so kolesne dvojice, podstavni vozički, zavore, ipd.

DB Systel je ponudnik IT in telekomunikacijskih storitev nemških železnic. Razvija in deluje kot ponudnik IT in telekomunikacijskih rešitev za trženje in logistiko.

DB Services skrbi za vzdrževanje in upravljanje poslovnih objektov, infrastrukturnih objektov, transportnih in industrijskih objektov. Poleg tega opravlja tudi dejavnost čiščenja

osebnih vozil. Navedene dejavnosti opravlja tudi za ladijske družbe, letališča in letalske prevoznike.

DB Fleet Management je manager voznega parka DB Group in eden od vodilnih dobaviteljev s približno 26.000 vozili po vsej Nemčiji. Poleg navedenega izvaja tudi prevoze in storitve upravljanja flote drugih podjetij in nemških oboroženih sil. V sodelovanju z DB Carsharing ponuja obsežno prevozno omrežje v 120 mestih z okoli 2.800 vozili. Poleg navedenega opravlja tudi dejavnost izposoje koles, sistem »Call Bike«.

DB komunikacijska tehnologija se ukvarja s storitvami v tehničnem sektorju. Obseg storitev zajema vzdrževanje in popravilo IT in omrežnih tehnologij, varnostnih naprav, inženiringa in multimedijskih sistemov. Zaradi tesnega sodelovanja z različnimi vodilnimi partnerji na tem področju je DB komunikacijska tehnologija uspešen ponudnik storitev, tudi na trgu zunaj nemških železnic. DB Security je zadolžena za varovanje in opravljanje organizacijskih storitev za potnike in zaposlene, za varovanje posesti železniških podjetij in varovanje nepremičnin.

Priloga 2: Države z institucionalno ločeno obliko organiziranosti železnic.
Primer švedskih železnic

Tabela 3: Institucionalno ločene železnice

	UPRAVLJAVEC INFRASTRUKTURE	PREVOZNIK 1 PREVOZNIK 2
Danska	Banedanmark	DSB-Danske Statbaner pot. promet (tovorni promet je prodan Railion Group) (+ 6 drugih prevoznikov)
Švedska	Banverket	Green Cargo tovorni promet SJ-potniški promet (+16 drugih prevoznikov)
Nizozemska	Prorail	NS-Nederlandse Spoorwegen pot. promet (tovorni promet prodan Railion Group) (+15 drugih prevoznikov)
Portugalska	REFER-Rede Ferroviaria Nacional	CP-Caminhos de Ferro Portugueses EP Fertagus (lokalni promet)
Španija	ADIF	RENFE-Red Nacional de los Ferrocarriles Espanoles (+ 2 druga prevoznika na svojem omrežju)
Norveška	JBV-Jernbanverket	NSB-Norges Statsbaner NS BA potniški promet CargoNet AS tovorni promet 55 % v lasti NSB)
Slovaška	ŽSR-Železnice Slovenskej Republiky	Železnična spoločnosť Slovensko a.s. Cargo Slovakia a.s.
Velika Britanija	Network Rail (privatna neprofitna družba)	25 privatnih družb za potniški promet
Češka	SZDC-Sprava železnični dopravu cesty	Česke Drahý

Vir: Predlog zakona o družbi SŽ 2010, str. 6.

PRIMER ŠVEDSKIH ŽELEZNIC

ORGANIZIRANOST ŠVEDSKEGA ŽELEZNIŠKEGA SISTEMA

Leta 1988 je Švedska kot prva evropska država ločila infrastrukturo od prometa in jo skupaj z Anglijo obravnavamo kot pionirja železniške deregulacije.

Z ločitvijo infrastrukture od prometa postanejo švedske železnice Banverket-Swedish National Rail Administration: Urad za infrastrukturo in Agencija za železniški promet. Kasneje postane Banverket železniški urad s »celotno odgovornostjo« tudi za železniški transport. Leta 2009 je vključena v novo ustanovljeno švedsko agencijo za promet (Transportstyrelsen). Aprila 2010 je bila ustanovljena nova švedska transportna agencija (Trafikverket), ki se je združila s švedsko cestno upravo (Vägverket).

Poleg infrastrukturnega urada imajo švedske železnice tudi dva nacionalna prevoznika: SJ AB, opravlja storitve železniškega potniškega prometa in Green Cargo AG, ki opravlja storitve železniškega tovornega prometa.

Tabela 4: Splošni podatki za leto 2009

Dolžina prog	11, 866 km
Najnižje ležeča proga:	8 m pod morsko gladino
Št. mostov	3, 781
Št. tunelov	147
Prve železnice	1856
Prva elektrificirana proga	1895
Najvišja hitrost vlaka	vlak Regina 2008 303 km/uro

Vir: Banverket's Annual report, 2009, str. 1.

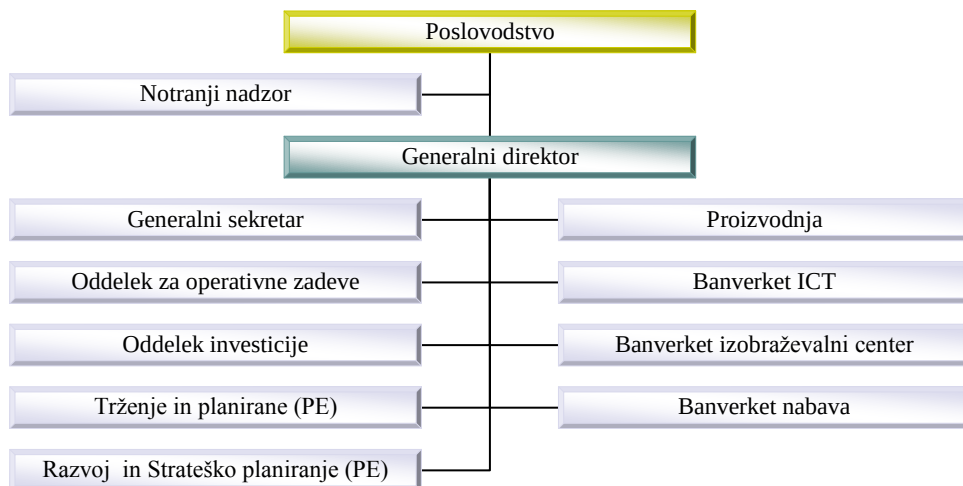
BANVERKET – upravljavec železniške infrastrukture

Banverket je zadolžen za upravljanje železnice z namenom, da potniki in tovor prispe hitro, varno in na okolju prijazen način. Odgovoren je tudi za dodeljevanje vlakovnih poti, za razvoj in vzdrževanje železniškega omrežja v državni lasti in za pomoč vladi in parlamentu v zvezi s celotnim železniškim prometnim sistemom.

Leta 2009 je bilo na Uradu za infrastrukturo približno 6.300 zaposlenih. Urad za infrastrukturo ima oddelek odgovoren za investicije in operativne zadeve, tri poslovne enote za trženje in planiranje, razvoj in strateško planiranje in naslednje profitne centre: Proizvodnja, ki skrbi za vzdrževanje in gradnjo prog in infrastrukturnih naprav; ICT, ki je

odgovoren za delovanje, upravljanje in naložbe v telekomunikacijske naprave oz. sisteme, kakor tudi za delovanje in upravljanje IT infrastrukture, IT aplikacij in IT delovnih mest; Izobraževalni center, ki je odgovoren za velik del usposabljanja v železniškem sektorju in Nabava.

Organizacijska struktura Banverket



Vir: Banverket's Annual report, 2009, str. 2.

SJ AB – prevoznik

SJ AB je sodobno prevozno podjetje s 4.400 zaposlenimi, ki opravlja storitve železniškega potniškega prometa. Je vodilni železniški prevoznik na Švedskem in je v lasti države.

Leta 2001 so bile Švedske državne železnice SJ namreč razdeljene na šest samostojnih podjetij, in sicer: SJ AB potniški promet, SJ GreenCargo AB, tovorni promet, Jernhusen AB nepremičnine, EuroMaint AB vzdrževanje, TrafficCare AB čiščenje ter Unigrid AB informacijska tehnologija.

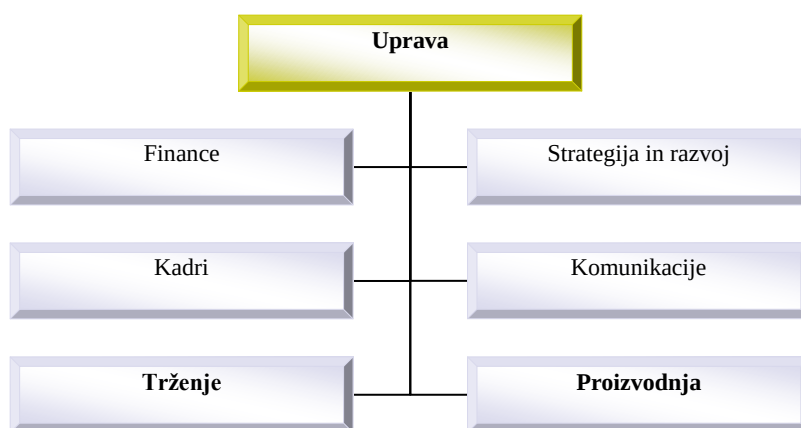
Podjetje SJ AB je bilo ustanovljeno z namenom opravljanja železniškega in letalskega prevoza potnikov. Deluje na podlagi tržnih zakonitosti in je dolžno ustvarjati dobiček.

GREEN CARGO AB – prevoznik

Green Cargo AB je nacionalno in mednarodno logistično podjetje in je v 100 % lasti države. Deluje na treh operativnih področjih: železniškem, cestnem in logistiki. 94 % blaga prepeljejo z električno vleko in so zato okolju zelo prijazno podjetje.

Green Cargo ima okoli 30 terminalov in logističnih centrov in skrbi za dostavo blaga od vrat do vrat. Njegove storitve vključujejo skladiščenje, sodobne logistične rešitve in distribucijo blaga od proizvajalca do končnega kupca. Ima 1.500 odjemalcev. 80 % prihodkov ustvarjajo z železniškim prometom, 13 % s cestnim prevozom in 7 % z logističnimi storitvami. V Green Cargo je 3.187 zaposlenih na več kot 100 lokacijah.

Organizacijska struktura Green Carga



Vir: Green Cargo, Organisation, 2010.

Green Cargo skupina je sestavljena iz štirih hčerinskih družb, Nordisk (NTR) AB, TGOJ Trafik AB, Hallsbergs Terminal AB in Green Cargo Road & Logistics A/S in iz treh povezanih družb: CargoNet AS, DB Schenker Rail Scandinavia A/S in OY SeaRail.

Priloga 3: Države z enovito obliko organiziranosti železnic. Primer švicarskih železnic

Tabela 5: Enovite železnice

	UPRAVLJAVEC	PREVOZNIK
Estonija	EVR-Eesti Randtee (tov. p. + 693 km infr.) 66% v lasti BRS-Baltic Rail Services, 34% v lasti države Edelrandtee (pot. p. dizel + 300 km infr.) Elektrirandtee (pot.p.el. + 132 km infr.)	
Švica	SBB-CFF- FFS Švicarske železnice (divizije z ločenim računovodstvom- pot.p,Cargo, infr., neprem.)	
Luxemburg	CFL- Societe National des Chemins de Fer Luxembourgais	

Vir: Predlog zakona o družbi Slovenske železnice, 2010, str. 6.

PRIMER ŠVICARSKIH ŽELEZNIC

ORGANIZIRANOST ŠVICARSKEGA ŽELEZNIŠKEGA SISTEMA

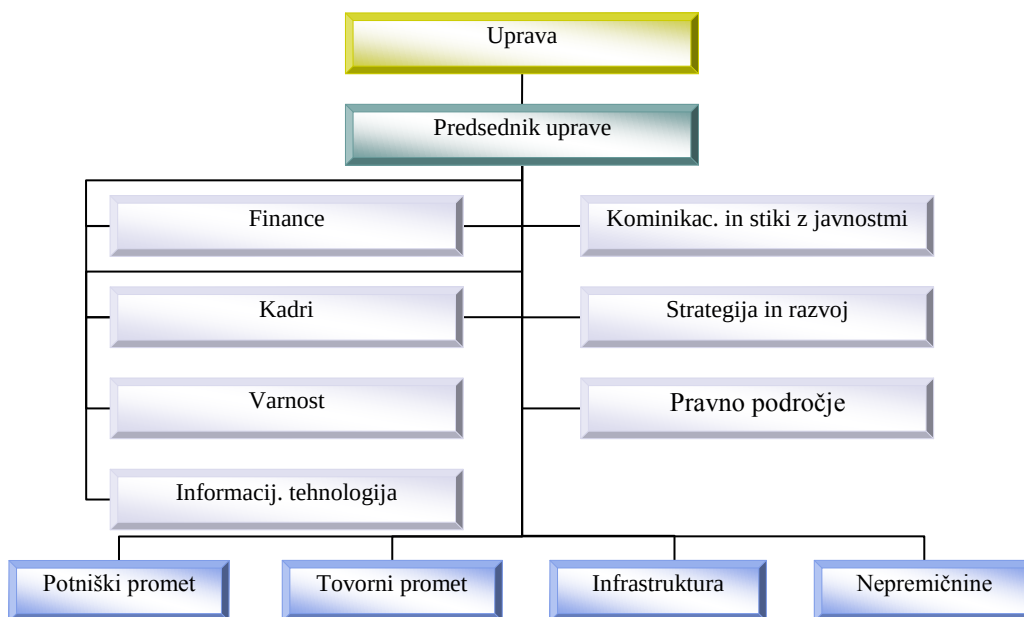
Švicarske železnice so organizirane kot enovito združeno podjetje s štirimi računovodsko ločenimi divizijami: Infrastruktura (upravljavec), Tovorni promet, Potniški promet in Nepremičnine.

Tabela 6: Splošni podatki za leto 2010

Obseg prometa:	16,7 mio. pkm, 11,7 mio. ntkm
Število potnikov:	347 mio letno oz. 900.000 dnevno
Število zaposlenih:	28.000
Dolžina prog:	24.500 km

Vir: SBB CFF FFS – fact, 2011.

Organigram švicarskih železnic



Vir: SBB CFF FFS – Organisation, One SBB-four markets, 2011.

Tovorni promet SBB Cargo – prevoznik

V Švici je SBB Cargo vodilni prevoznik blaga po železnici. SBB Cargo ima sedež v Baslu. Družba ima dve hčerinski družbi. ChemOil Logistics, specializirano za področje naftnih derivatov in kemikalij, in SBB Cargo International SBB Cargo International, specializirano za kombinirani prevoz in blok prevoz vlakov na koridorju sever-jug med Nemčijo in severno Italijo.

SBB Cargo je sestavljen iz treh poslovnih enot: PE Prodaja, ki zagotavlja strankam celotno storitev prevoza blaga v državi ter uvoz in izvoz blaga, PE Proizvodnja je odgovorna za varen in kakovosten prevoz blaga in PE Asset Management, ki je odgovorna za tehnično vzdrževanje voznega parka vagonov in lokomotiv in opravlja tudi storitve za druge divizije znotraj SBB (infrastruktura in potniški promet).

SBB Infrastruktura – upravljavec infrastrukture

Glavne naloge SBB Infrastrukture so upravljanje vlakovnih poti in učinkovit nadzor postopkov, kamor sodi načrtovanje, gradnja, upravljanje in vzdrževanje železniške infrastrukture (tirov in objektov ob progi, mostov, predorov, signalnovarnostnih naprav, postaj in ranžirnih postaj, električnih naprav, telekomunikacijskih naprav, itd.) in razvoj železniškega omrežja in oskrba omrežja z električno energijo.

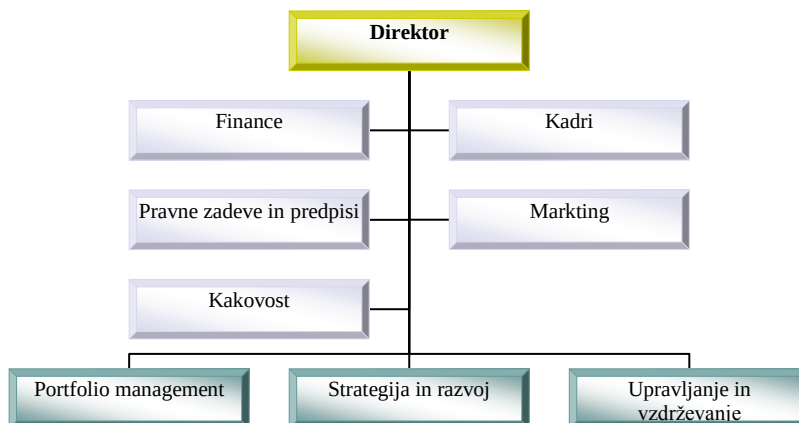
SBB infrastruktura je sestavljena iz 7 poslovnih enot: PE Načrtovanje omrežja, PE Naprave in tehnologija je zadolžena za upravljanje in nadzor nad stanjem infrastrukturnih naprav, obnovo le-teh, PE Projekti je zadolžena za načrtovanje, izvajanje in optimizacijo 3,000 plus projekte železniške infrastrukture, ki se trenutno izvajajo, PE Vzdrževanje opravlja servisiranje, popravila, obnove in razširitve na železniških napravah, PE Dejavnosti je odgovorna za upravljanje prometa, PE Nabava in PE Energetika, telekomunikacije in načrtovanje elektrifikacijskih sistemov, ki je zadolžena za gradnjo, upravljanje električnih sistemov in naprav telekomunikacijskega omrežja ter za oskrbo z električno energijo.

Nepremičnine

Divizija upravlja s približno 4.000 zemljišči in s 3.500 stavbami. Hkrati se ukvarja s prodajo in trženjem 23 železniških postaj in nakupovalnih centrov, ki se nahajajo na devetih največjih švicarskih železniških postajah v Bernu, Baslu, Ženevi, Zurichu ... SBB RailCity trgovski centri nudijo celotno paleto trgovin, restavracij in udobja. V centrih se

odvijajo tudi številni dogodki in promocije. Divizija Nepremičnine trži tudi oglasne površine na železniških postajah in v vlakih.

Organizacijska struktura divizije SBB Nepremičnine



Vir: SBB Real Estate – our organisation, 2011.

Priloga 4: Države z delno integrirano obliko organiziranosti železnic. Primer finskih železnic

Organizacijska struktura finskih in francoskih železnic

Finska	RHK-Upravljavec Ratahallintokes	<pre> graph TD VRGroup[VR Group] --- VRTrack[VR Track] VRGroup --- VRPassenger[VR Passenger VR Cargo] </pre>
Francija	RFF- Upravljavec Reseau Ferre de France	SNCF-Societe nationale des chemins de fer francais <pre> graph TD SNCFGroup[SNCF Group] --- Infrastruktura[Infrastruktura] SNCFGroup --- Potniki[Potniški promet daljinski Potniški promet lokalni Tovorni transport-logistika] </pre>

Vir: Preoblikovanje Slovenskih železnic, 2005, str. 5.

PRIMER FINSKIH ŽELEZNIC

ORGANIZIRANOST FINSKEGA ŽELEZNIŠKEGA SISTEMA

Finske železnice VR Group so holding s petimi odvisnimi družbami: VR Track (Infrastruktura), VR Transpoint (tovorni promet in logistika), VR Potniški prevozi z Oy Pohjoland Liikenne Ab (avtobusni operater), Corenet Oy (telekomunikacijske storitve) in Avekra Ltd (Catering in restavracije). Slednji sta v 60 % lasti holdinga. Poleg teh je še 21 manjših povezanih družb. Kot edini operater ima monopol na svojem omrežju.

Tabela 7: Splošni podatki za leto 2009

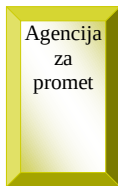
Obseg prometa:	3,8 mlrd pkm, 8,8 mlrd ntkm
Promet v mio. EUR:	1,399
Zaposleni:	12.500

Vir: VR Group – Group presentation, 2011.

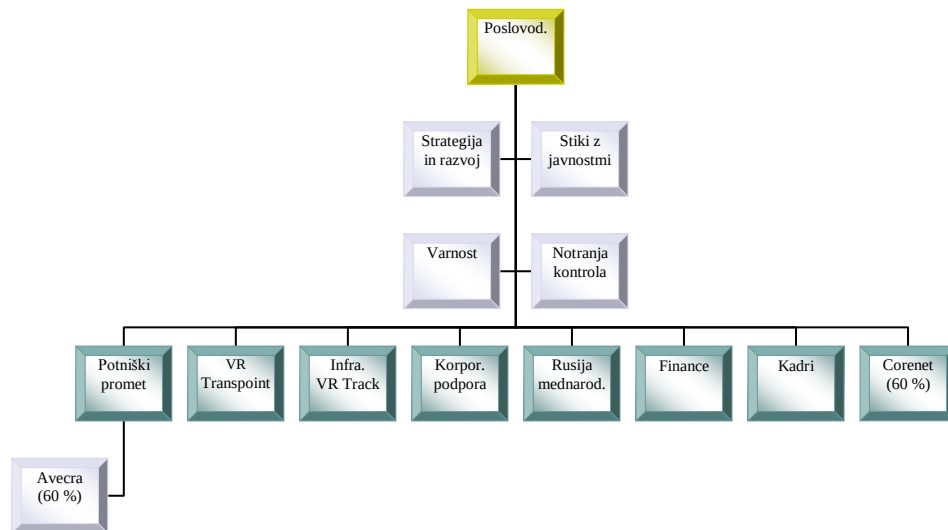
Za upravljanje infrastrukture je bila leta 1995 ustanovljena finska železniška uprava – direkcija (angl. *Finnish Rail Administration*). Od lanskega leta agencija za promet (angl. *Finnish Transport Agency*), ki je neposredno odgovorna finskemu ministrstvu za promet. Pojavlja se v vlogi upravljavca infrastrukture z nalogo načrtovanja in razvoja železniške infrastrukture, vodenja prometa, dodeljevanja vlakovnih poti ter zaračunavanja uporabnine. Del svojih nalog, kot so vodenje prometa, vzdrževanje in razvoj železniške infrastrukture, pogodbeno oddaja v glavnem družbi za infrastrukturo finskih železnic (VR-Track) ali njenim podizvajalcem.

Organizacijska struktura finskih železnic

Upravljavec:



Prevoznik z neodvisnimi družbami:



Vir: VR Group – Business Areas, 2011.