



B&B
VIŠJA STROKOVNA ŠOLA

Diplomsko delo višješolskega strokovnega študija

Program: Logistično inženirstvo
Modul: Železniški promet

**ANALIZA VPLIVOV NA
VIŠINO UPORABNINE JAVNE
ŽELEZNIŠKE INFRASTRUKTURE V RS**

Mentor: Jovan Kek, univ. dipl. inž.
Lektorica: Simona Nahtigal

Kandidatka: Simona Osolnik

Ljubljana, maj 2010

ZAHVALA

Zahvaljujem se mentorju Jovanu Keku, univ. dipl. inž., za vse napotke in pomoč pri izdelavi moje diplomske naloge.

Hvala sodelavcem podjetja Slovenske železnice, d.o.o., še posebej se zahvaljujem prijatelju Jožetu Pangercu, ki me je prvi navdušil za nadaljnje izobraževanje, mi nudil strokovno pomoč pri nastajanju diplomske naloge in mi omogočil izpolniti moje sanje.

Hvala moji družini, ki mi je v času šolanja stala ob strani.

Zahvala tudi ge. Simoni Nahtigal za lektoriranje diplomskega dela in Marku Keku za prevod povzetka v angleškem jeziku.

IZJAVA

»Študentka Simona Osolnik izjavljam, da sem avtorica tega diplomskega dela, ki sem ga napisala pod mentorstvom g. Jovana KEKA, univ. dipl. inž.«

»Skladno s 1. odstavkom 21. člena Zakona o avtorski in sorodnih pravicah dovoljujem objavo tega diplomskega dela na spletni strani šole.«

Dne _____

Podpis: _____

POVZETEK

Prevoznik lahko opravlja vožnjo na javni železniški infrastrukturi (JŽI) v Republiki Sloveniji (RS), če mu je dodeljena vlakovna pot. Vlakovna pot se lahko dodeli prevozniku, ki je registriran v državi članici Evropske unije (EU) in potrebuje vlakovno pot za prevoz potnikov ali blaga zaradi javnega ali komercialnega interesa.

Prevoznik v RS mora izpolnjevati naslednje pogoje:

- biti mora imetnik ustrezne licence, ki jo je izdala Javna agencija za železniški promet RS (AŽP) oziroma licenčni organ države članice EU;
- biti mora imetnik veljavnega varnostnega spričevala, ki ga je izdala AŽP;
- z upravljavcem JŽI mora imeti sklenjeno Pogodbo o pristopu in uporabi JŽI.

V RS vodi postopke pridobivanja vlakovnih poti in dodeljuje vlakovne poti AŽP. Funkcijo upravljavca JŽI v RS opravljajo Slovenske železnice, d.o.o. Celotni postopek pridobivanja vlakovnih poti mora temeljiti na načelu konkurenčne nevtralnosti, kar pomeni enako obravnavanje vlog vseh prosilcev. Upravljavec JŽI pripravi in objavi za vsako voznoredno obdobje posebej Program omrežja. Program omrežja vsebuje informacije, namenjene vsem, ki želijo opravljati prevozne storitve na slovenskem železniškem omrežju.

Vlogo za dodelitev vlakovne poti vloži prevoznik v predpisanih časovnih terminih preko spletne aplikacije Naročanje vlakovnih poti ali na posebni tiskovini. Na osnovi prejetih vlog za dodelitev AŽP naroči izdelavo konstrukcije vlakovne poti pri upravljavcu. Pri konstrukciji vlakovnih poti upravljavec, če je le mogoče, izpolni vse zahteve iz naročila.

Postopki pridobivanja vlakovnih poti se na osnovi izdanega naročila ter usklajene in potrjene konstrukcije zaključijo z izdajo odločbe o dodeljeni vlakovni poti. Odločbe o dodelitvi vlakovne poti na JŽI v Republiki Sloveniji izdaja Javna agencija za železniški promet Republike Slovenije.

Za uporabo JŽI je upravljavec upravičen do denarnega nadomestila, uporabnine. Pravna podlaga za določanje in zaračunavanje uporabnine za uporabo JŽI je Zakon o železniškem prometu (ZZelP) in Uredba o dodeljevanju vlakovnih poti in uporabnini na JŽI. Metodologija zaračunavanja temelji na določilih Programa omrežja in višini cene vlakovnega kilometra, ki jo določi AŽP. Višina uporabnine se izračuna po posebni formuli, objavljeni v Programu omrežja, in je odvisna od:

- števila vlakovnih kilometrov, opravljenih na regionalni progi;
- števila vlakovnih kilometrov, opravljenih na glavni progi;
- ponderja za regionalne in glavne proge. Ponder za regionalne proge je manjši od ponderja za glavne proge, s čimer se spodbuja uporaba stranskih prog;
- cene za vlakovni kilometer;
- koeficienta za obrabo proge, ki je večji za težke vlake;
- faktorja, ki odraža zahteve prevoznikov glede voznega reda. Faktor razlikuje ceno za vlakovno pot, naročeno v postopkih naročanja za letni vozni red oz. za naročila v postopkih medletnih sprememb voznega reda omrežja in vlakovne poti, naročene za določen namen v krajšem časovnem obdobju.

Poleg omenjenih parametrov zaračunavanja uporabnine je zelo pomembna nepravočasna odpoved vlakovne poti. Odpoved vlakovne poti pomeni odpoved ene vlakovne poti na določen dan oziroma v določenih dneh. Prevozniku ostane pravica do nadaljnje uporabe naročene vlakovne poti v dogovorjenem vozno rednem obdobju. Za nepravočasno odpoved vlakovne poti je prevoznik dolžan plačati penale. Program omrežja določa, da se za odpoved do začetka 5 dni pred nameravano vožnjo vlaka uporabnina ne zaračunava. Za odpoved 5 dni ali manj pred nameravano vožnjo vlaka se zaračunava uporabnina v višini 50%, za odpoved v manj kot šestih urah pa celo 100% uporabnina.

Takšna določila povzročajo prevozniku velike stroške, na katere nima neposrednega vpliva, upravljavec pa ne potrebne koristi. Obvezna uporaba takšnih določil ni zakonsko predpisana in na primer v sosednji Avstriji ni v uporabi. Zaradi trenutnega stanja na trgu prevoznih storitev prevoznik nima možnosti odpovedovati vožnje vlakov 5 dni pred nameravano vožnjo. Na nezmožnost odpovedovanja vlakovnih poti v predpisanih rokih prevoznik v RS ne more vplivati zaradi:

- ne pridobljenih informacij od sosednjih in udeleženi železniških uprav;
- zveze tovora iz mednarodnih vlakov na vlake notranjega prometa;
- odvisnosti od blagovnih tokov v Luki Koper;
- gradbenih del na JŽI ter s tem povezanimi zaporami prog;
- vremenskih razmer.

Višina uporabnine lahko pomembno vpliva na stroške prevoznih storitev, ki jih plačujejo lastniki blaga oz. končni uporabniki, ravno tako vpliva na konkurenčne prednosti železniškega prevoza v primerjavi s cestnim. Pomemben je tudi letni znesek uporabnine, ki je namenjen vzdrževanju infrastrukture ter tako pomeni manjši prispevek za državo.

Pri določanju sistema in višine uporabnine je torej potrebno najti ravnotežje in določiti tak sistem in višino uporabnine, ki jo trg prenese, ki ne poslabšuje položaja železniških prevoznikov v primerjavi z ostalimi vejami prevoza, ki ne povzroča izogibanja infrastrukturi (uporaba sosednjih železniških omrežij) ter hkrati pokriva optimalen odstotek stroškov obratovanja in vzdrževanja infrastrukture.

Zaradi večje konkurenčnosti železniškega prevoza in tržne učinkovitosti prevoznikov v železniškem prometu bi bilo nujno potrebno spremeniti nekatera določila, ki urejajo področje uporabnine za uporabo JŽI.

ABSTRACT

A railway undertaker can perform rides using a public railway infrastructure (PRI) in the Republic of Slovenia only if it is granted the train path. Train path can be assigned to the railway undertaker that is registered in a member country of the European Union (EU) and needs this train path to transport passengers or cargo for public or commercial interest.

A railway undertaker in the Republic of Slovenia needs to meet following demands:

- It is a holder of adequate licence, issued by Slovenian Rail Transport Public Agency (RTPA) or a licence agency of a EU member country;
- It is a holder of a valid safety certificate, issued by RTPA;
- It has a valid contract about the joining to and usage of PRI with the Manager of the Public Railway Infrastructure.

Rail transport public Agency (RTPA) is in charge of procedures of allocating train paths in the Republic of Slovenia. The whole procedure of obtaining a train path has to be based upon the principle of neutrality among competitors which results in equal examination of all applications. The Manager of the Public Railway Infrastructure prepares and publishes the Network Statement for each timetable period separately. Network Statement contains information meant for all who want to perform the transit on the Slovenian railway network.

Carrier is required to fill in an online application form or a special printed form – a permission to obtain the path order – which has to be submitted within prescribed dates. Based on received application forms, RTPA orders the Manager of PRI to construct a train path. When designing train paths, the manager satisfies all requests from the order, if possible.

Based on issued order and confirmed construction of train paths, procedures of obtaining train paths terminate with issuing a written allocation order. Allocation orders of train paths on PRI in Republic of Slovenia are issued by RTPA.

Manager of the PRI is entitled to a financial compensation, called usage fee. Legal bases to define usage fees are The Railway Transport Act and the Decree on train path allocation and the Public Railway Infrastructure usage charge. Calculation methodology is based on stipulations of Network statement and the price of a train kilometre, set by RTPA. Exact usage charge for the allocated train path is calculated by a special formula, published inside the Network statement. It depends upon many factors:

- Number of train kilometres, performed on a regional rail line;
- Number of train kilometres, performed on a main rail line;
- Weighting coefficients for regional and main rail lines. Weighting coefficient for regional rail lines is smaller than the weighting coefficient for main rail lines. This is a way to encourage the usage of regional rail lines;
- Train kilometre price;
- Track wear coefficient, which is bigger for heavy trains;

- Factor, expressing the carriers' demands regarding the timetable. The factor differentiates the price for a train path ordered in the procedures of ordering annual timetable (or orders in the procedures of intra-annual network timetable changes) to the price of train paths ordered for a particular purpose inside a shorter time span.

Another thing is important to calculate the usage fee besides the aforementioned parameters – that is the belated denouncement of a train path. Cancellation of a train path signifies a cancellation of one train path on a particular day(s). The carrier's right to use the designated train path inside the arranged timetable period remains intact. Carrier is obliged to pay an additional penalty fee for a belated cancellation of a train path. Network statement defines that if the cancellation is done 5 or more days prior to the first intended departure, no usage fee is charged. However, if a cancellation is done later, additional 50% of usage charge is charged for each train path. If the cancellation is done less than 6 hours prior to the first intended departure, additional payment reaches 100% of a usage charge for each train path.

Such stipulations cause high costs to the carrier, on which he does not have a direct influence, while the manager does not have many benefits from these stipulations. Law does not oblige to use such stipulations, for example in neighbouring Austria they are not even used. Due to current situations on the transport service market, the carrier does not have a possibility to cancel trains 5 days prior to the intended departure. In Republic of Slovenia, a carrier cannot influence denouncing a train path for various reasons:

- Information is not passed forward on time by other participating railway administrations;
- National transportation of goods is linked to national and international affluence;
- Freight, shipped to Luka Koper depends on their punctuality. In the case of tramp non-attendance, it is not possible to denounce the train timely;
- Construction works within PRI and barriers resulting from these works;
- Weather conditions.

Usage charge height can significantly influence the costs of transport service, paid by cargo owners or end customers. It also influences the competitive advantage of a railway transport in comparison to road transport. A part of annual usage charge, intended to maintain the infrastructure is important because it results in a smaller contribution from the state.

It is necessary to find a balance while selecting a system and the amount of usage charge. It needs to fit the conditions on the market; it must not deteriorate the position of railway carriers in comparison to other means of transport; it should not cause avoiding infrastructure (using neighbouring railway networks); it should cover an optimal percentage of operation and infrastructure maintenance costs

It is necessary to change some definitions which regulate the matters of usage charge inside the PRI, in order to achieve better competitive position of railway transport and better market efficiency of carriers in railway transport.

KLJUČNE BESEDE

»**Javna železniška infrastruktura (JŽI)**« je železniška infrastruktura, ki je v lasti Republike Slovenije (RS).

»**Prevoznik**« je gospodarska družba, katere glavna dejavnost je upravljanje oz. zagotavljanje prevoznih storitev v železniškem prometu in ima za zagotavljanje omenjenih storitev licenco ter zagotavlja vleko vlakov, ali gospodarska družba, ki opravlja vleko vlakov in ima za zagotavljanje te storitve licenco.

»**Upravljavec JŽI**« je pravna oseba, ki je odgovorna za gospodarjenje z infrastrukturo in njeno vzdrževanje ter vodenje prometa na njej.

»**Uporabnina**« je denarno nadomestilo, ki ga plača prevoznik za uporabo JŽI upravljavcu infrastrukture.

»**Vlakovna pot**« je zmogljivost transportne infrastrukture, potrebna za vožnjo vlaka med dvema krajema ob določenem času.

»**Program omrežja**« pomeni podrobno obrazložitev splošnih pravil, rokov, postopkov in meril v zvezi z ureditvijo zaračunavanja in dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti.

»**Vozni red omrežja**« je akt agencije, ki obsega podatke o vseh načrtovanih vožnjah vlakov in tirnih vozil na železniškem omrežju v času njegove veljavnosti.

»**Vozni red**« je tehnološki načrt prevoznika za določeno voznoredno obdobje, ki je izdelan na podlagi voznega reda omrežja.

KEYWORDS

»**Public Railway Infrastructure**« is the Railway Infrastructure owned by the Republic of Slovenia.

»**Railway Undertaking**« is a Company whose main activity is providing or ensuring rail transport services in the railway traffic and holds a licence for limited services, as well as ensuring train traction, or is a Company carrying out train traction holding a licence.

»**Manager of the Public Railway Infrastructure**« is the legal entity responsible for maintenance of the Public Railway Infrastructure and traffic management.

»**Usage Charge**« is the usage fee for the Manager of the Public Railway Infrastructure that carrier paid by the Railway undertaking.

»**Train path**« is the transport Infrastructure capacity required for a train movement between two places in a definite time period.

»**Network Statement**« is a detailed explanation of the general rules, terms, procedures and criteria in relation to the defined charging and allocation of the infrastructure's capacities.

»**Network Timetable**« is an Act of the agency, including data on all planned train movements and rail vehicles within the railway network at the time of its validity.

»**Timetable**« is a technological plan of the Undertaking for a definite timetable period, compiled on the basis of the network timetable.

KAZALO

1	UVOD	1
1.1	PREDSTAVITEV PROBLEMA	1
1.2	PREDSTAVITEV OKOLJA.....	2
1.3	PREDPOSTAVKE IN OMEJITVE.....	7
1.4	METODE DELA.....	7
2	ANALIZA EVROPSKIH IN NACIONALNIH PRAVNIH PODLAG, KI OBRAVNAVAJO UPORABNINO NA JŽI	8
2.1	EVROPSKE PRAVNE PODLAGE	8
2.2	NACIONALNE PRAVNE PODLAGE	9
3	JAVNA ŽELEZNIŠKA INFRASTRUKTURA V RS	12
3.1	RAZVOJNI PROJEKTI NA JŽI	14
4	POSTOPKI NAROČANJA VLAKOVNIH POTI	15
4.1	DOSTOP DO JŽI	15
4.2	NAROČILO, KONSTRUKCIJA IN DODELITEV VLAKOVNIH POTI	16
4.3	APLIKACIJA ZA NAROČILO VLAKOVNIH POTI	18
4.3.1	OPIS MENIJA V APLIKACIJI.....	18
5	UPORABNINA ZA UPORABO JŽI	27
5.1	POPUSTI PRI ZARAČUNAVANJU UPORABNINE ZA JŽI.....	28
5.2	METODOLOGIJA ZARAČUNAVANJA UPORABNINE V RS	29
5.2.1	FORMULA ZA IZRAČUN UPORABNINE.....	29
5.3	STORNIRANJE IN ODPOVED VLAKOVNE POTI	30
6	PREDLOG SPREMEMB ZARAČUNAVANJA UPORABNINE V RS	33
6.1	ZNIŽANJE CENE VLAKOVNEGA KILOMETRA ZARADI TEHNIČNIH KARAKTERISTIK JŽI	33
6.2	PREDLOG SPREMEMB VSEBIN PROGRAMA OMREŽJA, KI VPLIVAJO NA VIŠINO UPORABNINE	36
6.2.1	PONDERJI	36
6.2.2	KOEFICIENTI OBRABE PROG.....	37
6.2.3	FAKTOR ZAHTEV PREVOZNIKOV GLEDE VOZNEGA REDA	37
6.2.4	ODPOVED VLAKOVNE POTI	38
7	ZAKLJUČEK	41
	LITERATURA IN VIRI	42
	KAZALO SLIK	43
	KAZALO TABEL	43
	POJMOVNIK	44
	KRATICE IN AKRONIMI	44

1 UVOD

Prednostna naloga Republike Slovenije je prenovitev in posodobitev železniške infrastrukture, da bi prevoz po železnici postal konkurenčen in zanimiv.

Usmeritve evropske prometne politike predvidevajo, da imajo vse železniške družbe enake pogoje dostopa do železniškega omrežja, in sicer take, kot jih določijo infrastrukturni upravljavci, in da so načela določanja cen usklajena.

Javna železniška infrastruktura so objekti in naprave, potrebne za nemoteno odvijanje javnega železniškega prometa, ter pripadajoča zemljišča, ki funkcionalno služijo njihovi namenski rabi. Lastnik JŽI je Republika Slovenija. Slovenske železnice, d.o.o. (SŽ; d.o.o.) opravljajo naloge upravljavca železniške infrastrukture.

V skladu z Zakonom o železniškem prometu in uredbo vlade o dodeljevanju vlakovnih poti upravljavec JŽI objavlja program omrežja RS. Program omrežja obsega informacije o infrastrukturnih zmogljivosti JŽI v lasti RS, podrobno obrazložitev splošnih pravil, rokov, postopkov in meril v zvezi z ureditvijo zaračunavanja in dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti, dodatne informacije, potrebne za vložitev prošenj za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti, ter informacije o možnih dodatnih in drugih storitvah.

Program omrežja RS se pripravi in objavi za vsako voznoredno obdobje posebej. Vsebuje informacije, namenjene vsem, ki želijo opravljati prevozne storitve na slovenskem železniškem omrežju.

Za uporabo JŽI plača prevoznik upravljavcu JŽI denarno nadomestilo tako imenovano uporabnino. Namenjena je kritju dela ali celotih stroškov vzdrževanja JŽI in vodenja prometa.

1.1 PREDSTAVITEV PROBLEMA

Obstoječi sistem zaračunavanja višine uporabnine velja za vse prevoznike, ki v Republiki Sloveniji uporabljajo storitve JŽI.

V diplomskem delu je opravljena analiza uporabnine s strani prevoznika zaradi mnenja, da je uporabnina glede na splošno stanje JŽI in možnosti, ki jih ponuja, previsoka.

Pri izdelavi diplomskega dela je bila vseskozi prisotna dilema o vplivu višine uporabnine na prevoznika in upravljavca. Večja uporabnina pomeni več sredstev za vzdrževanje, manjša uporabnina uspešnejše poslovanje za prevoznika.

Prevoznik lahko opravlja vožnjo na JŽI, če je njemu ali drugemu prosilcu, za katerega opravlja prevoz, dodeljena vlakovna pot. Brez dodeljene vlakovne poti pristop na JŽI v Republiki Sloveniji ni dovoljen. Za vsako vlakovno pot je potrebno plačati uporabnino. V diplomskem delu so prikazani postopki pridobivanja vlakovnih poti.

Upravljavca JŽI lahko za določene prometne tokove prizna znižanje uporabnine z namenom spodbujanja razvoja novih in okolju prijaznih železniških storitev ali za spodbujanje uporabe premalo izkoriščene JŽI.

Namen diplomskega dela je, predstaviti predloge za znižanje višine uporabnine, predloge za popuste, s katerimi bi povečali promet na nekaterih stranskih progah pri določenih vrstah prevozov, ki pripomorejo k povečanju varstva narave, predlagati popuste za proge, po katerih se zaradi infrastrukturnih ovir ne more voziti z večjo osno obremenitvijo kot 20 ton na os ali z elektrovleko.

V diplomskem delu je opravljena analiza evropskih in slovenskih pravnih podlag ter v njih zapisanih določil glede uporabnine in dodeljevanja vlakovnih poti. Opisani so nameni in cilji uporabnine, načela in izjeme za zaračunavanje uporabnine. V nadaljevanju so predstavljene možnosti upoštevanja popustov na uporabnino. Sledi poglavje, namenjeno predstavitvi sistema zaračunavanja uporabnine v Republiki Sloveniji, in predlog ukrepov za znižanje višine uporabnine.

Namen diplomskega dela je tudi preveriti možnosti za znižanje uporabnine zaradi slabega stanja infrastrukture in predlagati sistemske ukrepe zaračunavanja uporabnine in priporočila za spremembe.

1.2 PREDSTAVITEV OKOLJA

Železnica je vrsta prometa, ki omogoča prevoz ljudi in blaga, zbližuje in povezuje različne kraje in pokrajine ter sodeluje pri njihovem družbenem in gospodarskem razvoju.

Naš železniški sistem je bil zgrajen v času avstro-ogrske monarhije, zato ima značilnosti tega sistema. Zgodovino naših železnic je zaznamovala tudi družba Južne železnice (Sudbahn Gesellschaft), ki je gospodarila z glavnimi progami do leta 1924, italijanske železnice na Primorskem ter jugoslovanske železnice po drugi svetovni vojni.

Izgradnja južne železnice med Dunajem in Trstom je bil največji projekt takratnega časa. Z izgradnjo priključne gorenjske proge, povezave Pivke s pristaniščem Reka, povezave preko Pragerskega in Središča do Ogrske, so že v 19. stoletju nastali obrisi slovenskega železniškega omrežja.

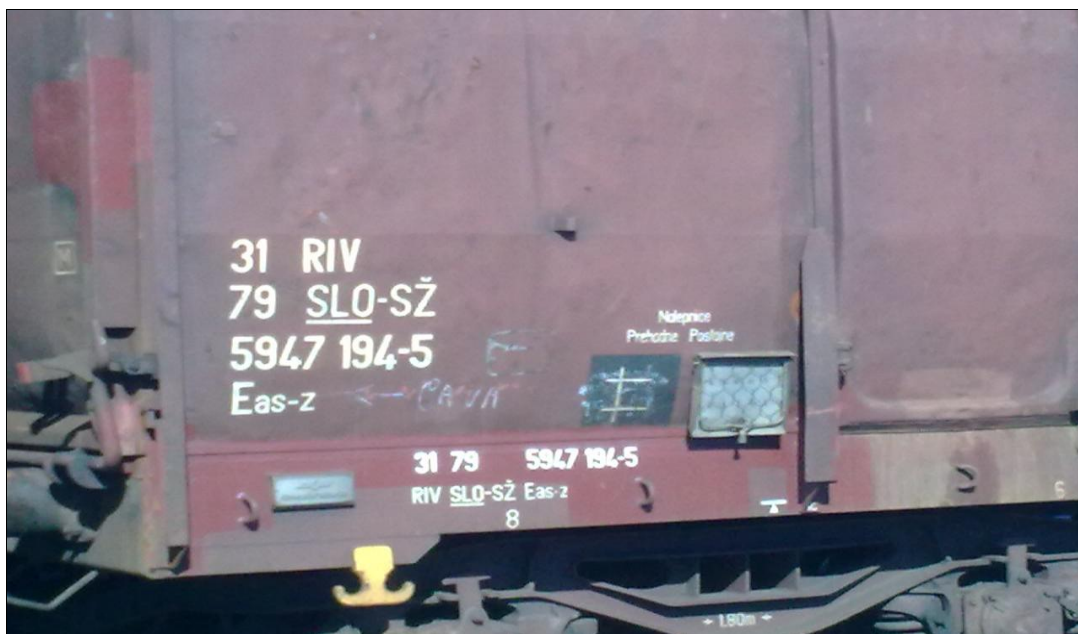
Velik vpliv na modernizacijo prog so imele italijanske železnice, ki so leta 1936 elektrificirale progo do Postojne in Reke. Slovenija je tako nadaljevala elektrifikacijo z enosmernim sistemom 3 kV. V Avstriji in na Hrvaškem obstajata drugačna električna sistema napajanja vozne mreže, kar je predstavljalo oviro v odvijanju železniškega prometa vse do uvrstitve večsistemskih lokomotiv v vozni park SŽ.

Od prve svetovne vojne do leta 1991 so na razvoj železnice v Sloveniji vplivale jugoslovanske železnice. V tem obdobju je bilo žal ukinjenih nekaj stranskih prog. Opravljena je bila elektrifikacija in posodobitev glavnih prog, namesto parne vleke sta bili vpeljani električna in dizelska vleka.

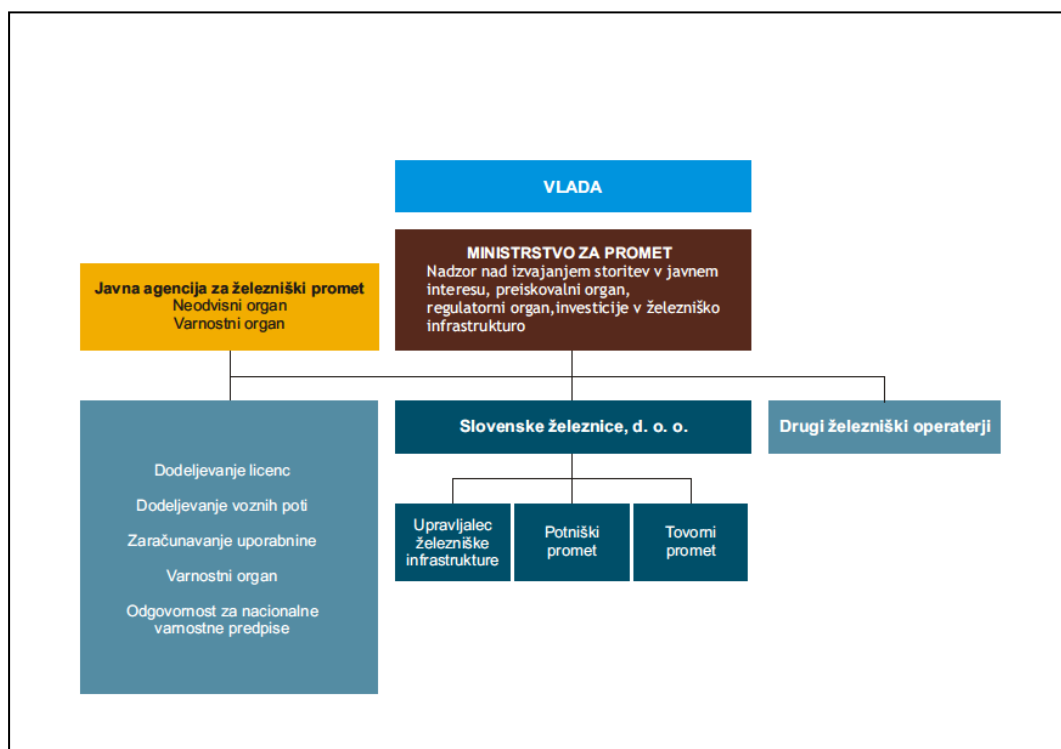


Slika 1: Številčna oznaka vagona – last jugoslovanskih železnic
Vir: Lasten, februar 2010

Po letu 1991 so Slovenske železnice postale samostojna železniška uprava v okviru Mednarodne železniške zveze UIC. Hkrati z novo številčno lastniško oznako 79, ki nadomesti jugoslovansko 72, se vozila konec leta 1992 označijo z novim znakom Slovenskih železnic.



Slika 2: Številčna oznaka vagona – last slovenskih železnic
Vir: Lasten, februar 2010



Slika 3: Železniški sistem v RS

Vir: Slovenske železnice, d.o.o., intranet, februar 2010

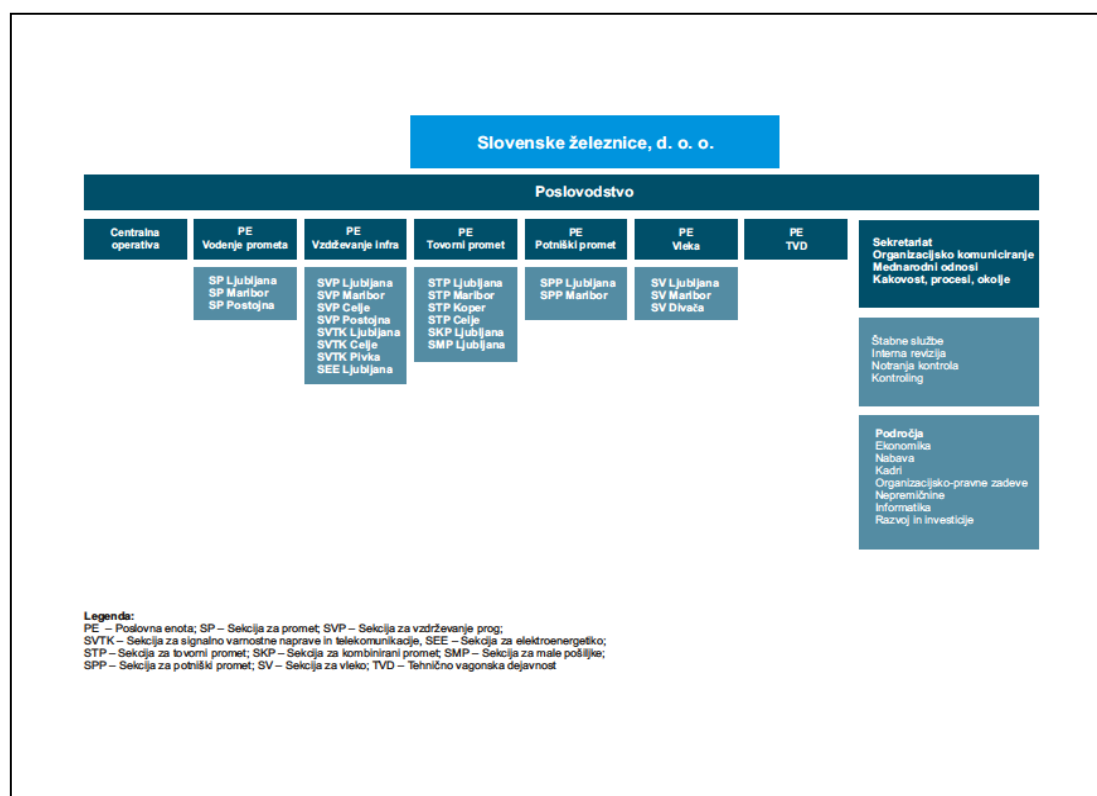
Po letu 2000 se prične z modernizacijo voznega parka z nakupom elektromotornikov z nagibno tehniko (Pendolino), elektromotornikov Siemens Desiro in večsistemskih elektrolokomotiv.

16. maja 2001 je bila uradno odprta železniška povezava med Slovenijo in Madžarsko.

Danes so Slovenske železnice družba z omejeno odgovornostjo. Pristojnosti in medsebojna razmerja v železniškem sistemu določa Zakon o železniškem prometu. Najpomembnejši dejavniki v tem sistemu so Ministrstvo za promet, Direkcija za vodenje investicij v JŽI, Javna agencija za železniški promet, Slovenske železnice ter drugi prevozniki. Lastnik in ustanovitelj Slovenskih železnic je država Republika Slovenija.

Slovenske železnice, d.o.o. nastopajo v vlogi upravljavca JŽI in prevoznika. Družbo poleg skupnih služb sestavljata dve poslovni enoti, ki opravljata prevoz potnikov in blaga (PE Potniški promet in PE Tovorni promet) ter dve poslovni enoti, ki zagotavljata vleko in tehnično–vozovno dejavnost (PE Vleka in PE TVD). Vse štiri enote skupaj pa opravljajo dejavnost prevoznika.

Družbo sestavljata še dve poslovni enoti, PE Vodenje prometa in PE Infrastruktura, ki sta v vlogi upravljavca JŽI.



Slika 4: Organigram Slovenskih železnic, d.o.o.

Vir: Slovenske železnice, d.o.o., intranet, februar 2010

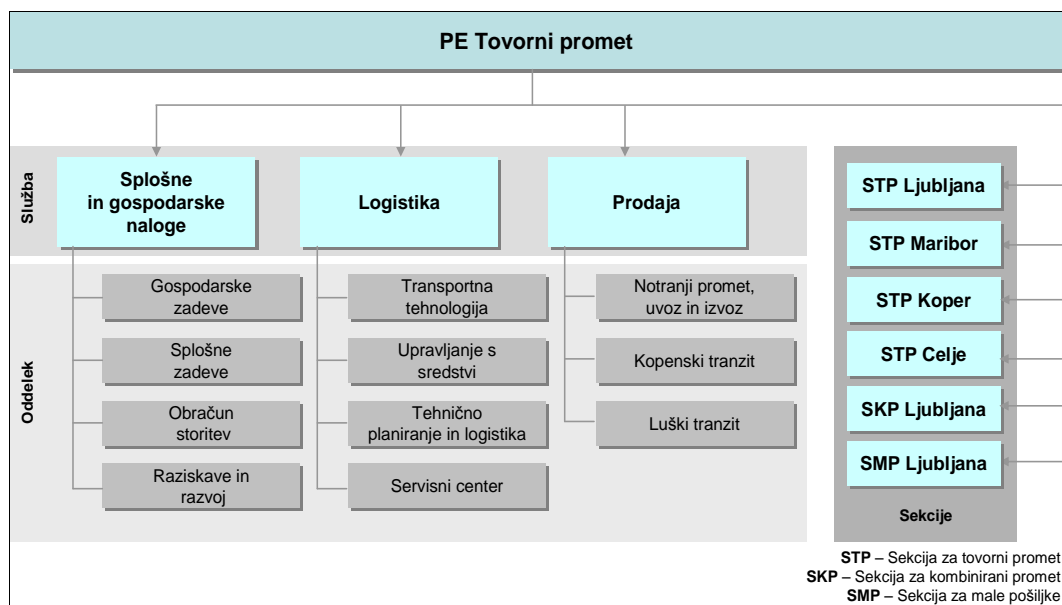
Potniški promet opravlja prevoz potnikov v notranjem in mednarodnem prometu ter ponuja veliko privlačnih možnosti za zasebna in službena potovanja z vlakom. Tovorni promet ponuja prevoz tovora doma in v tujini tudi v kombinaciji z drugimi vrstami transporta. Infrastruktura in vodenje prometa skrbita za sprotno in investicijsko vzdrževanje JŽI ter vodenje železniškega prometa na njej.

Poslovna enota Tovorni promet v okviru družbe Slovenske železnice, d.o.o. izvaja aktivnosti prevoza blaga v domačem in mednarodnem železniškem prometu. Poslovna enota Tovorni promet je tisti del poslovnega portfelja, ki je bil že do sedaj izrazito tržno usmerjen, saj vse prihodke realizira na trgu.

V bodoče pa bo moral svoje tržne aktivnosti še okrepiti in poglobiti, saj dobiva konkurenca na transportnem trgu stalno nove razsežnosti (drugi železniški prevozniki, cestni prevozniki, konkurenčne obvozne železniške in rečne poti, novi operaterji kot mednarodna logistična podjetja, zasebne/lokalne železnice, industrijske železnice), ki se jim je treba pravočasno in učinkovito prilagajati.

Prevladujoča prisotnost na mednarodnih trgih pogojuje veliko odvisnost od gospodarskih gibanj na teh trgih, zlasti v državah, ki so največje trgovske partnerice (Avstrija, Hrvaška, Madžarska, Češka, Slovaška, Italija) in hkrati za tovorni promet predstavljajo najpomembnejše trge. Manjše število prevozov, vendar po količinah in vrednostih pomembnih vrst blaga, je zelo občutljivo na sezonska in druga nihanja,

saj lahko že delni izpad teh prevozov pomembno vpliva na zmanjšanje obsega prevoza, na kar so še posebej občutljivi prevozi v kopenskem in luškem tranzitu.



Slika 5: Organizacijska struktura PE Tovorni promet
Vir: Slovenske železnice, d.o.o., intranet, februar 2010

Poslovna enota Tovorni promet je organizacijska enota, v kateri se izvaja temeljna dejavnost družbe. V njeni sestavi so sekcije in nižje organizacijske enote. Poslovno enoto Tovorni promet vodi direktor. V okviru vodstva PE delujejo še predstavniki v tujini ter nekateri drugi sodelavci, ki so neposredno podrejeni direktorju PE in opravljajo vsa dela in naloge po njegovem nalogu.

Poslovna enota Tovorni promet je nadrejena šestim organizacijskim enotam – sekcijam, kjer se izvajajo tehnično-tehnološke in operativne naloge za izvajanje temeljne dejavnosti. Poslovno enoto sestavljajo tudi tri organizacijske enote – službe, kjer se izvajajo strokovne naloge na določenem delovnem področju in kjer se izvaja koordinacija vseh organizacijskih enot v okviru te službe oziroma delovnega področja. To so naslednje tri službe:

- Služba za splošne in gospodarske naloge;
- Služba za logistiko;
- Služba za prodajo.

PE Tovorni promet ima sicer v svojih osnovnih sredstvih evidentirane tako lokomotive kot tudi vagoni, so pa za vzdrževanje po eni strani (lokomotive in vagoni) ter tudi za njihovo upravljanje na drugi strani (lokomotive) pristojne druge organizacijske enote (PE Vleka). V lasti PE Tovorni promet so tudi nekateri tiri (Ljubljana Moste) in zgradbe (skladišča). Sami pa upravljajo s cestnim voznim parkom.

Slovenske železnice danes svoje storitve prilagajajo sodobnemu uporabniku, ki zahteva več kot le prevoz od ene točke do druge. Problem na začrtani poti predstavljajo zastarele proge in drugi infrastrukturni objekti, ki niso bili primerno vzdrževani in posodobljeni. Vlada RS je že pripravila in sprejela ukrepe za razvoj železniške infrastrukture v naslednjih letih.

1.3 PREDPOSTAVKE IN OMEJITVE

V diplomskem delu je upoštevana organiziranost SŽ, d.o.o. kot enovitega podjetja v funkciji upravljavca in prevoznika. Upoštewane so določbe zakonskih in podzakonskih aktov, ki urejajo področje železniškega prometa v Republiki Sloveniji.

V diplomskem delu se ne analizirajo pristojnosti med različnimi subjekti, temveč se jemljejo kot dejstvo. Prav tako ni tema diplomske naloge priprava ali analiza variantnih modelov uporabnine za uporabo JŽI v Republiki Sloveniji.

Predlagane so izboljšave obstoječega sistema obračuna uporabnine na JŽI. V diplomskem delu je upoštevano, da računalniška aplikacija za naročilo vlakovnih poti, ki bistveno vplivajo na višino uporabnine, še ni dokončana. V diplomskem delu so podani predlogi za izdelavo aplikacije za naročilo vlakovnih poti.

Vsebina diplomskega dela je usmerjena predvsem na zaračunavanje višine uporabnine, postopkov, ki vplivajo na njeno višino, kot na primer naročanje vlakovnih poti, pogoji za dodelitev vlakovnih poti in pridobivanje vlakovnih poti. V diplomskem delu so predlagane spremembe vsebin Programa omrežja v določilih, ki urejajo področje določanja in zaračunavanja uporabnine.

1.4 METODE DELA

V diplomskem delu so uporabljene naslednje raziskovalne metode:

- metoda opisovanja;
- metoda analize in sinteze;
- metoda primerjanja;
- metoda kompilacije – navajanje že znanih dejstev;
- statistična metoda.

2 ANALIZA EVROPSKIH IN NACIONALNIH PRAVNIH PODLAG, KI OBRAVNAVAJO UPORABNINO NA JŽI

2.1 EVROPSKE PRAVNE PODLAGE

Ustanovna listina Evropske skupnosti ima kot osnovni cilj zapisano prosto konkurenco, prost pretok kapitala, delovne sile in blaga. Leta 1991 je bila sprejeta direktiva 91/440/EEC o razvoju železnic v skupnosti. Države članice EU morajo zagotoviti, da infrastrukturo lahko pod enakimi pogoji uporablja več prevoznikov. Nacionalna železniška podjetja se morajo razdeliti na infrastrukturni del in prevoznike oz. mora funkcije, ki se nanašajo na dostop do JŽI upravljati podjetje, ki ne nudi prevoznih storitev. Dostop do JŽI morajo imeti vsi prevozniki pod enakimi pogoji. Prevoznik mora imeti veljavno licenco v eni izmed držav članic in varnostno spričevalo, ki ga pridobi v državi, v kateri želi upravljati prevoze. Upravljavca infrastrukture za uporabo infrastrukture zaračunava uporabnino. Izračun uporabnine mora biti tak, da ne diskriminira prevoznikov.

Na osnovi te uredbe je bila leta 2001 sprejeta direktiva št. 2001/14/EC o dodeljevanju vlakovnih poti, zaračunavanju uporabnine ter podeljevanju varnostnih spričeval. Direktiva določa procese pri določanju in zaračunavanju uporabnine ter dodeljevanju vlakovnih poti. Za vlakovno pot lahko zaprosi prevoznik, ki ima licenco in varnostno spričevalo. Dodeljene vlakovne poti prevoznik ne sme prodati drugemu prevozniku. Vsi postopki in časovni termini, načela in merila so opredeljena v Programu omrežja.

Program omrežja je dokument, v katerem so opisane splošne značilnosti, zmogljivosti infrastrukture, ki je na voljo prevoznikom, kakor tudi morebitne omejitve pri njeni uporabi.

Direktiva št. 91/440/EEC je bila dopolnjena z direktivami, ki podrobneje opredeljujejo prost dostop in pogoje, ki jih morajo izpolnjevati članice EU:

- **Direktiva št. 2001/12/EC** o spremembi Direktive Sveta 91/440/EGS o razvoju železnic v Skupnosti z dne 26.2.2001;
- **Direktiva št. 2004/51/EC** o spremembi Direktive Sveta 91/440/EGS o razvoju železnic Skupnosti z dne 29.4.2004;
- **Direktiva št. 2006/103/EC** o prilagoditvi nekaterih direktiv na področju prometne politike zaradi pristopa Bolgarije in Romunije z dne 20.11.2006;
- **Direktiva št. 2007/58/EC** o spremembi Direktive Sveta 91/440/EGS o razvoju železnic Skupnosti in Direktive 2001/14/ES o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti in naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture z dne 23.10.2007;
- Akt o pogojih za pridružitve Češke, Estonije, Cipra, Latvije Litve, Madžarske, Malte, Poljske, Slovenije in Slovaške ter prilagoditvi ustanovnih listin EU.

Direktiva št. 2001/14/EC je bila dopolnjena z naslednjimi dokumenti:

- Odločba komisije št. 2002/844/EC o spremembi Direktive 2001/14/ES v zvezi z datumom za spremembo voznega reda v železniškem prometu z dne 23.10.2002;
- **Direktiva št. 2004/49/EC** 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 z dne 29.4.2004;
- **Direktiva št. 2007/58/EC** o spremembi Direktive Sveta 91/440/EGS o razvoju železnic Skupnosti in Direktive 2001/14/ES o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti in naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture z dne 23.10.2007.

2.2 NACIONALNE PRAVNE PODLAGE

Status JŽI in pogoje za pristop nanjo določa v RS Zakon o železniškem prometu (ZZeP). Marca 2007 so bile sprejete spremembe Zakona o železniškem prometu, ki določajo pogoje za izvajanje prevoznih storitev v železniškem prometu. Namen Zakona je tudi prenos Direktiv EU v slovenski pravni red. V Zakonu je opredeljen status JŽI, objekti in naprave, ki so potrebni za nemoteno odvijanje javnega železniškega prometa. V Zakonu je kot obvezna javna gospodarska služba opredeljeno vzdrževanje infrastrukture ter vodenje železniškega prometa na njej. JŽI je v lasti države, zato je le-ta dolžna zagotavljati sredstva za vzdrževanje JŽI in vodenje železniškega prometa na njej. Gospodarjenje z JŽI opravlja upravljavec na osnovi pogodbe, ki jo sklene z vlado Republike Slovenije. V Republiki Sloveniji so to Slovenske železnice, d.o.o.

Upravljavec med drugim izdela in objavi Program omrežja ter pobira uporabnino. Za dodeljevanje vlakovnih poti in določanje višine uporabnine je pristojna AŽP. Zakon opredeljuje tudi dodeljevanje vlakovnih poti. Prevozniki imajo dostop do JŽI in lahko opravljajo prevoze na njej, če je bila dodeljena vlakovna pot. Prav tako zakon določa, da je prevoznik, ki uporablja JŽI, dolžan upravljavcu za uporabo le-te plačati uporabnino. Na podlagi tega Zakona je vlada RS aprila 2008 sprejela Uredbo o dodeljevanju vlakovnih poti na JŽI (Ur. l. RS št. 38/2008), ki določa način uporabe kriterijev za dodeljevanje vlakovnih poti na JŽI in postopke za določanje višine uporabnine, način plačevanja, oprostitve plačevanja in nadzor nad plačevanjem uporabnine.

Decembra 2009 je vlada RS sprejela novo Uredbo o dodeljevanju vlakovnih poti in uporabnini na JŽI (Ur. l., št. 113/2009), s katero je prenehala veljati prejšnja Uredba (Ur. l., št. 38/2008). V novi Uredbi preide zaračunavanje uporabnine od upravljavca JŽI na AŽP. Postopek dodeljevanja vlakovnih poti je opredeljen v drugem poglavju Uredbe. AŽP mora pri dodeljevanju vlakovnih poti upoštevati zakon, ki ureja železniški promet, ter sledeče kriterije:

- zagotavljanje ustreznih vlakovnih poti za prevoz potnikov v notranjem in čezmejnem regijskem železniškem prometu;
- dodeljevanje vlakovnih poti brez razlikovanja;
- zagotavljanje konkurenčnosti pri izvajanju železniških storitev;
- vzdrževanje in izboljševanje zanesljivosti in kakovosti storitev.

Vlakovno pot za obdobje veljavnosti voznega reda omrežja prosilcu dodeljuje AŽP. Vozni red omrežja je akt AŽP, ki obsega podatke o vseh načrtovanih vožnjah vlakov in tirnih vozil na omrežju za obdobje njegove veljavnosti. AŽP in prevoznik, ki so mu bile dodeljene vlakovne poti, skleneta pred uveljavitvijo voznega reda omrežja pogodbo, s katero natančneje uredita medsebojna razmerja v zvezi z zaračunavanjem in plačevanjem uporabnine.

V Uredbi je opredeljen tudi Program omrežja, ki je akt upravljavca. Pri izdelavi in spremembah Programa omrežja upravljavec sodeluje z AŽP, se posvetuje s prevozniki, drugimi zainteresiranimi strankami in organi ministrstva. Upravljavec mora Program omrežja izdelati za vsako voznoredno obdobje. Uredba v nadaljevanju natančneje predpisuje roke za dodelitev vlakovnih poti, način konstrukcije vlakovnih poti, postopke usklajevanja ter postopke pri preobremenjeni infrastrukturi.

Določbe glede uporabnine so predpisane v tretjem poglavju Uredbe. Metodologijo zaračunavanja uporabnine določi agencija na podlagi Zakona o železniškem prometu in Uredbe. Metodologija je sestavni del Programa omrežja. AŽP mora zagotoviti, da je uporabnina enaka za vse prevoznike, ki opravljajo enakovredne storitve na infrastrukturi. V kolikor prevozniku podatki, ki jih vsebuje Program omrežja, ne zadostujejo, lahko od AŽP zahteva dodatne podatke o metodologiji in konkretnih izračunih uporabnine. Uredba opredeljuje najmanjši obseg storitev dostopa do infrastrukture, do katerega so upravičeni vsi, ki jim je bila dodeljena vlakovna pot:

- obravnavanje vlog za dodeljevanje vlakovnih poti;
- uporabo tirov na dodeljeni vlakovni poti;
- uporabo kretnic in križišč na dodeljeni vlakovni poti;
- vodenje vlakovnega prometa skupaj s signaliziranjem, urejanjem, odpravo in komunikacijo z vlakom ter zagotavljanjem informacij o vožnjah vlakov;
- druge informacije, potrebne za izpolnitev ali za izvajanje storitev, za katere je bila dodeljena vlakovna pot.

Prevozniku, ki mu je dodeljena vlakovna pot, je poleg najmanjšega obsega storitev omogočen dostop po tirih do objektov JŽI, ki zajema naslednje storitve:

- uporaba naprav za oskrbo z gorivom;
- poraba električnega napajalnega sistema, kjer je to možno;

- uporaba potniških postaj in postajališč;
- uporaba tovornih postaj in terminalov;
- uporaba ranžirnih postaj;
- uporaba objektov za sestavo vlaka;
- uporaba nakladalno–razkladalnih tirov;
- uporaba objektov za popravilo in drugih tehničnih naprav.

Prevoznik si mora te storitve zagotoviti s posebno pogodbo, ki jo sklene z upravljavcem. V pogodbi morata biti navedena cena in obseg storitve. Upravljavec lahko prevoznikom brez razlikovanja s posebno pogodbo, ki temelji na tržnih načelih, ponuja tudi dodatne storitve, kot so:

- električna energija za vleko;
- oskrba z gorivom;
- predogrevanje potniških vlakov ali vagonov;
- ranžiranje vlakov;
- nadzor prevoza nevarnega blaga;
- pomoč pri vožnji izrednih prevozov.

Prevoznik lahko od upravljavca zaprosi za pomožne storitve, kot so:

- pristop do telekomunikacijskega omrežja;
- zagotavljanje dodatnih informacij;
- tehnični nadzor železniških vozil;
- druge storitve, za katere se dogovorita pogodbeni stranki.

Predhodno navedenih storitev upravljavec ni dolžan nuditi. Pristojbina za tako storitev je odvisna od stroškov njene izvedbe in je določena v posebni pogodbi med upravljavcem JŽI in prevoznikom, ki temelji na tržnih načelih.

Uredba, sprejeta decembra 2009, določa, da AŽP zaračunava uporabnino za razliko od prejšnje Uredbe, po določilih katere je uporabnino zaračunaval upravljavec. Zato so v Uredbi opredeljeni odnosi med AŽP in upravljavcem pri posredovanju potrebnih podatkov o realizaciji dodeljenih vlakovnih poti po posameznih prevoznikih. AŽP in upravljavec skleneta posebno pogodbo s katero določita časovne termine, vsebino in obliko podatkov, ki jih je upravljavec dolžan posredovati in služijo AŽP kot podlaga za zaračunavanje uporabnine.

AŽP lahko za določene odseke infrastrukture uvede popuste za spodbujanje razvoja novih železniških storitev ali popuste za spodbujanje uporabe premalo izkoriščenih prog. Prav tako AŽP zaračuna ustrezno uporabnino za dodeljene vlakovne poti, ki jih prosilec ni uporabil. Način izračuna mora biti objavljen v Programu omrežja.

3 JAVNA ŽELEZNIŠKA INFRASTRUKTURA V RS

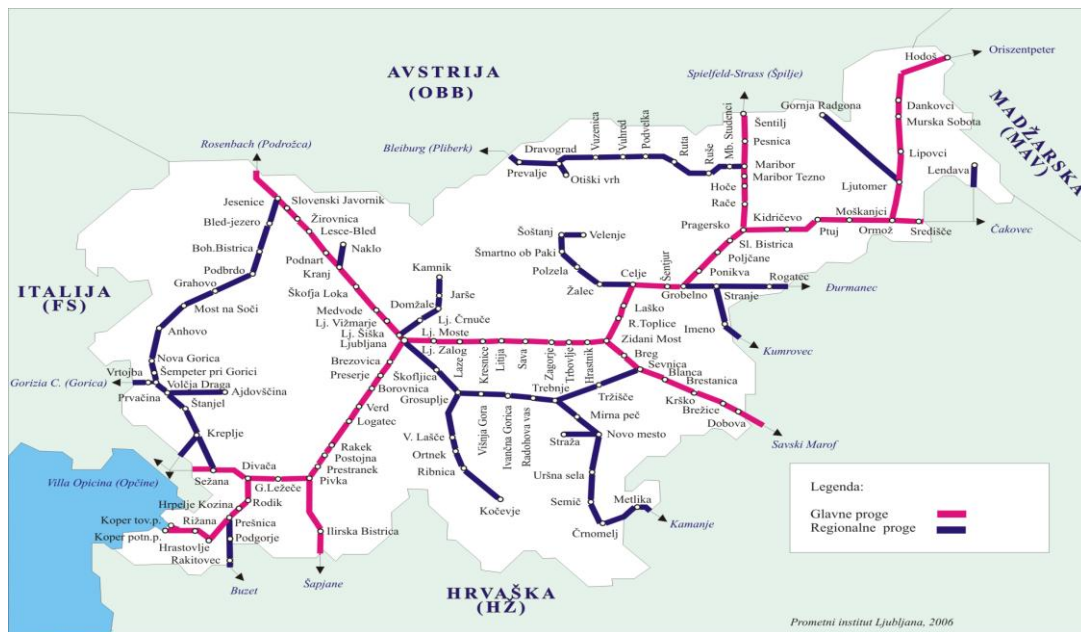
Glede na obseg prometa, gospodarski pomen in povezovalno vlogo v železniškem prometu, proge delimo na:

- glavne proge;
- regionalne proge.

Številka proge	Nacionalno poimenovanje proge	Nacionalna kategorija proge	Številka E-proge	Kategorija proge	Gradbena dolžina proge z glavnimi prevoznimi tiri			
					Celotna proga	Enotima proga	Dvotima proga	Dolžina tirov
10	d.m.-Dobova-Ljubljana	G	E70	D3	114,751		114,751	229,501
20	Ljubljana-Jesenice-d.m.	G	E65	D3	70,574	63,500	7,074	77,649
21	Ljubljana Šiška-Kamnik Graben	R		C4	23,010	23,010		23,010
22	Kranj-Naklo	R		C2	4,254	4,254		4,254
30	Zidani Most-Šentilj-d.m.	G	E67	C3	108,274	15,647	92,627	200,902
31	Celje-Velenje	R		C3	37,967	37,967		37,967
32	d.m.-Rogatec-Stranje-Grobelno	R		C3	36,775	36,745		36,745
33	d.m.-Imeno-Stranje	R		C4	14,236	14,236		14,236
34	Maribor-Prevalje-d.m.	R		B2	82,672	82,672		82,672
36	Dravograd-Otiški Vrh	R		C2	2,331	2,331		2,331
40	Pragersko-Središče-d.m.	G	E69	C3	51,894	51,894		51,894
41	Ormož-Murska Sobota-Hodoš-d.m.	G	T69	C3	69,215	69,215		69,215
42	Ljutomer-Gornja Radgona	R		C2	23,050	23,050		23,050
43	d.m.-Lendava	R		B2	5,216	5,216		5,216
50	Ljubljana-Sežana-d.m.	G	E70	D3	116,592		116,592	233,184
60	Divača-Koper potniška	G	E69	D3	48,164	48,164		48,164
61	Prešnica-Rakitovec-d.m.	R		C2	14,721	14,721		14,721
62	Cepišče Bivje-Koper tovorna	G	E69	D3	0,964	0,964		0,964
64	Pivka-Ilirska Bistrica-d.m.	G	E65	C2	24,405	24,405		24,405
70	Jesenice-Nova Gorica-Sežana	R		C2	129,185	129,185		129,185
71	cepišče Šempeter-Vrtojba-d.m.	R		C2	1,855	1,855		1,855
72	Prvačina-Ajdovščina	R		C2	14,833	14,833		14,833
73	cepišče Kreplje-Repentabor-d.m.	R		C2	2,501	2,501		2,501
80	d.m.-Metlika-Novo mesto-Ljubljana	R		C2	123,362	123,362		123,362
81	Sevnica-Trebnje	R		C2	31,345	31,345		31,345
82	Grosuplje-Kočevje	R		A	49,184	49,184		49,184
83	Novo mesto-Straža	R		A	8,216	8,216		8,216
10-30	Lok Zidani Most	G		C3	1,284	0,809	0,475	1,759
30-40	Lok Pragersko	G		C3	0,636		0,636	1,272
30-34	Lok Tezno-Maribor Studenci	R		C3	1,033	1,033		1,033
50-60	Lok Divača	G		D3	1,040	1,040		1,040
11	Zalog-Ljubljana; P3	R		D3	2,660	2,660		2,660
12	Zalog-Ljubljana; P4	R		D3	3,854	3,854		3,854
13	Zalog-Ljubljana; P5	R		C3	3,506	3,506		3,506
	SKUPAJ				1.223,557	891,402	332,155	1555,712

G - glavne proge
R - regionalne proge

*Tabela 1: Pregled glavnih in regionalnih prog JŽI
Vir: Slovenske železnice, d.o.o., intranet, februar 2010*



Slika 6: Pregledna karta slovenskega železniškega omrežja
(glavne in regionalne proge)

Vir: Prometni inštitut, februar 2010

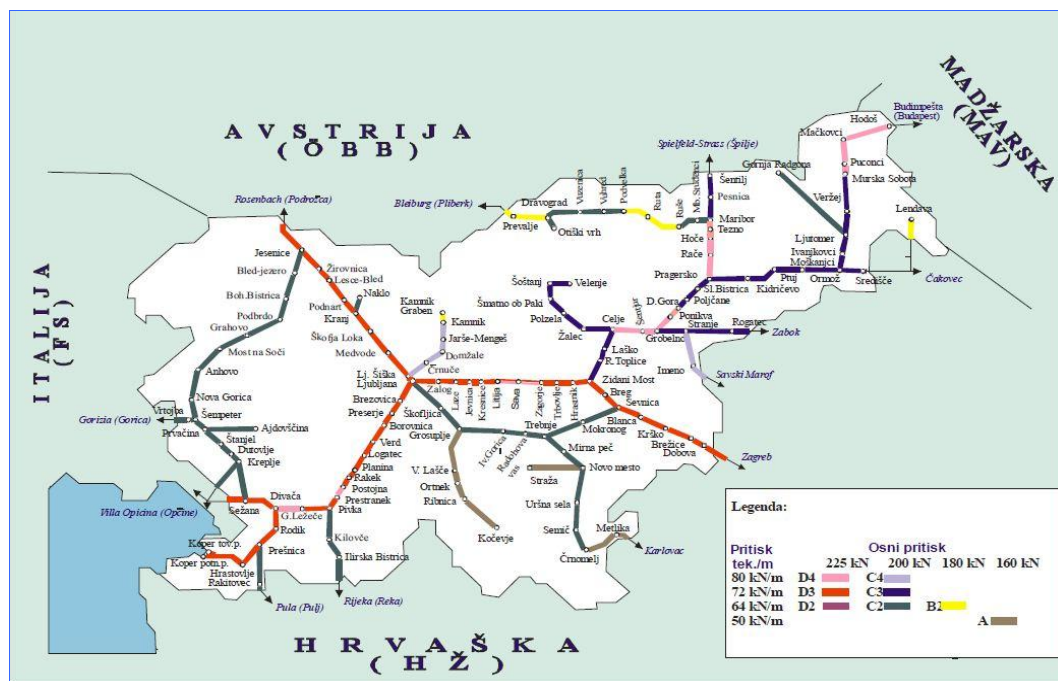
Glede na število tirov, delimo proge na enotirne in dvotirne. Dolžina prog na JŽI znaša skupaj 1226,1 km, od tega je dolžina enotirnih prog 895,7 km ali 73,1%.

Tirna širina na progah JŽI znaša 1435 mm. Proge na JŽI v RS so elektrificirane z enotnim enosmernim sistemom napetosti 3 kV. Na mejah s Hrvaško in Avstrijo so drugi sistemi, zaradi česar je potrebno lokomotivo zamenjati ali uporabiti večsistemsko električno lokomotivo. Na Hrvaškem se uporablja sistem 25 kV izmenične napetosti, frekvence 50 Hz, v Avstriji pa sistem 15 kV izmenične napetosti, frekvence 16 2/3 Hz. Dovoljena obremenitev na os je največja masa v tonah, ki lahko bremeni eno os železniškega vozila na določeni progi ali relaciji, ne glede na njegovo skupno število osi. Dovoljena obremenitev na tekoči meter je največja masa v tonah, ki lahko bremeni tekoči meter železniškega vozila na določeni progi ali relaciji. Glede na dovoljeno osno in dolžinsko obremenitev s tovornimi vagoni se proge ali odseki prog razvrščajo v kategorije:

- A – obremenitev na tekoči meter 5 t, osna obremenitev 16 t;
- B1 – obremenitev na tekoči meter 5 t, osna obremenitev 18 t;
- B2 – obremenitev na tekoči meter 6,4 t, osna obremenitev 18 t;
- C2 – obremenitev na tekoči meter 6,4 t, osna obremenitev 20 t;
- C3 – obremenitev na tekoči meter 7,2 t, osna obremenitev 20 t;
- C4 – obremenitev na tekoči meter 8,0 t, osna obremenitev 20 t;
- D2 – obremenitev na tekoči meter 6,4 t, osna obremenitev 22 t;
- D3 – obremenitev na tekoči meter 7,2 t, osna obremenitev 22 t;
- D4 – obremenitev na tekoči meter 8,0 t, osna obremenitev 22 t.

Za normalno kategorijo prog JŽI v Republiki Sloveniji je določena kategorija D3.

Glede na največje progovne hitrosti se proge delijo na proge za visoke hitrosti in na konvencionalne proge. Proge v RS sodijo v kategorijo konvencionalnih prog.



Slika 7: Pregledna karta slovenskega železniškega omrežja (osne obremenitve)
Vir: Prometni inštitut, februar 2010

3.1 RAZVOJNI PROJEKTI NA JŽI

Razvojni projekti na JŽI v Republiki Sloveniji so v Resoluciji o nacionalnem programu razvoja JŽI razdeljeni v 3 faze.

Cilj prve faze, ki je zajemal obdobje od 2006 do 2009, je bila odprava začasnih počasnih voženj in zagotovitev osnega pritiska 22,5 t na V. in X. koridorju.

Druga faza se nanaša na obdobje 2009 do 2023 in vključuje doseganje hitrosti do 160 km/h, odpravo trajnih počasnih voženj, elektrifikacijo vseh prog na V. koridorju, izboljšanje varnosti na nivojskih prehodih ceste z železnico, modernizacijo signalnovarnostnih naprav z namenom vodenja prometa iz treh centrov ter zgraditev dvotirnih prog na enotirnih odsekih V. in X. koridorja. Druga faza med drugim predvideva novogradnjo dvotirne proge Koper-Divača, novogradnjo drugega tira Maribor–Šentilj in elektrifikacijo proge Pragersko–Hodoš.

Tretja faza predvideva zgraditev prog za hitrosti 160 km/h po posameznih progovnih odsekih.

4 POSTOPKI NAROČANJA VLAKOVNIH POTI

4.1 DOSTOP DO JŽI

Dodeljevanje vlakovnih poti opravlja AŽP v skladu z veljavno zakonodajo. Vlakovno pot na JŽI se lahko dodeli prosilcem, ki so prevozniki ali druge pravne osebe, ki so registrirani v državi članici EU in potrebujejo vlakovno pot za prevoz potnikov ali blaga. Opravljanje ali zagotavljanje prevoznih storitev v železniškem prometu lahko izvaja samo prevoznik. Prosilec, ki ni prevoznik, mora imeti sklenjeno pogodbo s prevoznikom za opravljanje prevoznih storitev.

Prevoznik mora izpolnjevati naslednje pogoje:

- imeti mora veljavno licenco;
- imeti mora varnostno spričevalo;
- z upravljavcem JŽI mora imeti sklenjeno pogodbo o pristopu in uporabi JŽI.

V RS veljajo licence, ki jih izda AŽP, in licence ustreznih organov držav članic EU. Postopek za ugotavljanje izpolnjevanja pogojev za izdajo licence, podaljšanje, preklic veljavnosti, začasni odvzem je določen v Uredbi 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.

Prevoznik mora za pridobitev vlakovne poti imeti veljavno varnostno spričevalo. Z varnostnim spričevalom prevoznik dokazuje, da izpolnjuje predpisane zahteve za varnost prometa. Varnostno spričevalo izda AŽP. Prevoznik, ki je imetnik veljavne licence, mora za pridobitev varnostnega spričevala dokazati:

- da izpolnjuje predpisane tehnične in obratovalne pogoje za prevozne storitve v železniškem prometu ter varnostne zahteve, predpisane za osebje;
- da je njegovo osebje, ki je zaposleno za upravljanje in spremljanje vlakov, ustrezno usposobljeno za izpolnjevanje predpisov, ki zagotavljajo varnost v železniškem prometu;
- da vozni park ustreza pogojem in zahtevam Zakona o varnosti v železniškem prometu (ZVZelP) in na njegovi podlagi izdanim predpisom.

Varnostno spričevalo v RS je veljavno, če ga izda AŽP, in sicer toliko časa, dokler prevoznik izpolnjuje pogoje za njegovo pridobitev, vendar največ pet let od njegove izdaje. S pridobitvijo varnostnega spričevala prevoznik dokaže, da vozni park, ki bo vozil po progah JŽI, ustreza pogojem in zahtevam, ki jih določajo zakonski in podzakonski akti s področja varnosti v železniškem prometu.

Za uporabo JŽI mora prevoznik z upravljavcem skleniti Pogodbo o dostopu in uporabi JŽI. S pogodbo prevoznik in upravljavec natančneje uredita medsebojno razmerje v zvezi z zagotavljanjem tehničnih in drugih pogojev varnosti železniškega prometa in plačevanje uporabnine. Pogodba se sklene v pisni obliki in velja za obdobje veljavnosti voznega reda omrežja. Sestavni del pogodbe so Splošni poslovni pogoji za uporabo JŽI, v katerih so določene splošne pravice in obveznosti upravljavca in prevoznika. Prevoznik mora z upravljavcem skleniti tudi pogodbo s katero mu je omogočen dostop po tirih JŽI do drugih infrastrukturnih objektov. Za dodatne in pomožne storitve je prav tako potrebno skleniti pogodbo med upravljavcem in prevoznikom.

4.2 NAROČILO, KONSTRUKCIJA IN DODELITEV VLAKOVNIH POTI

Postopek za pridobitev vlakovne poti je razdeljen na štiri osnovna področja:

- naročilo vlakovne poti;
- konstrukcija vlakovne poti;
- dodelitev vlakovne poti;
- spremembe, odpovedi in storniranje vlakovnih poti.

Vloga za dodelitev vlakovne poti vloži prevoznik v predpisanih časovnih terminih na posebni tiskovini, ki je objavljena v Programu omrežja, ali preko spletne aplikacije »Naročanje vlakovnih poti«. V mednarodnem prometu je možno naročiti vlakovne poti tudi preko orodja »Pathfinder«. Vloga za dodelitev vlakovne poti mora biti popolna in pravilno izpolnjena z zahtevanimi podatki. V primeru nepopolno vložene vloge AŽP prevoznika pozove k dopolnitvi vloge, sicer takšna nepopolna vloga ni obravnavana v postopku dodeljevanja vlakovne poti.

Naročila vlakovnih poti delimo na naročila za novo voznoredno obdobje in naročila vlakovnih poti za določen namen, ki se imenujejo tudi ad hoc naročila.

Naročila za novo voznoredno obdobje se delijo na:

- redni postopek, v katerem so upoštevane vloge, sprejete v obdobju do osem mesecev pred uveljavitvijo voznega reda omrežja (sprejem vlog od X-12 do X-8);
- skrajšan postopek, v katerem so upoštevane vloge, sprejete v obdobju do pet mesecev pred uveljavitvijo voznega reda omrežja (naknaden sprejem vlog od X-8 do X-5).

Naročila vlakovnih poti za določen namen (»ad hoc« vlakovne poti) se delijo na:

- redni postopek, v katerem so upoštevane vloge, sprejete v obdobju od 30 do 5 dni pred naročeno vožnjo vlaka;

- skrajšan postopek, v katerem so upoštevane vloge, sprejete v obdobju od 5 dni do najkasneje 12 ur pred naročeno vožnjo vlaka oziroma za mednarodne vlakovne poti do najkasneje 6 ur pred naročeno vožnjo vlaka.

Podatki v vlogi za dodelitev vlakovne poti so poslovna skrivnost.

Prevoznik lahko naroči mednarodno vlakovno pot pri enem upravljavcu. V primeru, da je postopek začel v RS, se naročilo izvede pri AŽP. Upravljavec v sodelovanju s tujimi upravljavci pripravi konstrukcijo vlakovne poti za celoten potek. AŽP usklajeno ponudbo posreduje prevozniku in dodeli vlakovno pot za potek na področju JŽI RS.

Na osnovi prejetih vlog za dodelitev vlakovnih poti AŽP naroči izdelavo konstrukcije vlakovnih poti pri upravljavcu. Pri naročilu konstrukcije mora AŽP upoštevati vse podatke, ki so nujno potrebni za izdelavo vlakovne poti. AŽP posreduje naročilo konstrukcije praviloma v elektronski obliki. Upravljavec pri konstrukciji upošteva vse zahteve prevoznika, če je le mogoče. Vsaka konstrukcija v postopku pridobivanja vlakovne poti mora biti pred dodelitvijo usklajena in s strani prevoznika potrjena. V kolikor pride do naročil vlakovne poti v istem časovnem terminu od več prevoznikov, je potreben usklajevalni postopek med prevozniki samimi ter med prevozniki, upravljavcem in AŽP.

Če za isto vlakovno pot na JŽI vloži zahtevo več prosilcev ali pa se zahtevane vlakovne poti na delu prekrivajo, upošteva AŽP pri dodelitvi naslednje kriterije:

- obseg storitev;
- čim večja izkoriščenost JŽI;
- pokritje stroškov vzdrževanja JŽI in vodenja prometa na njej z uporabnino;
- obseg dodatnih storitev, ki jih bo potreboval prevoznik;
- ponujena jamstva za dobro izvedbo prevoznih storitev;
- druge elemente, ki vplivajo na gospodarno ravnanje z JŽI.

V okviru usklajevalnega postopka AŽP uskladi nasprotujoče si vloge. Postopki pridobivanja vlakovne poti se zaključijo z izdajo odločbe AŽP o dodeljeni vlakovni poti.

Sprememba vlakovne poti pomeni s strani prevoznika zahtevano spremembo obstoječe že konstruirane vlakovne poti in ima lahko za posledico storniranje obstoječe in naročilo nove vlakovne poti.

Storniranje vlakovne poti pomeni dokončno odpoved dodeljene vlakovne poti. S storniranjem prevoznik izgubi pravico do nadaljnje uporabe te vlakovne poti v celotnem voznorednem obdobju.

Odpoved vlakovne poti pomeni odpoved na določen dan oz. v določenih dnevih. V tem primeru prevozniku ostane pravica do nadaljnje uporabe vlakovne poti.

AŽP je upravičena, da infrastrukturne zmogljivosti, ki so bile dodeljene prevozniku in jih le-ta ni izkoristil, dodeli drugemu prevozniku.

4.3 APLIKACIJA ZA NAROČILO VLAKOVNIH POTI

Aplikacija naročanje vlakovnih poti (NVP) je namenjena postopku naročanja vlakovnih poti na JŽI. V procesu naročanja sodelujejo:

- prevoznik kot naročnik vlakovne poti;
- AŽP;
- Slovenske železnice kot upravljavec in konstruktor vlakovnih poti.

Aplikacija NVP je spletna aplikacija in za svoje delovanje potrebuje internetni brskalnik. Za zagon aplikacije NVP je potrebno vpisati internetni naslov aplikacije v za to predvideno mesto v internetnem brskalniku. Internetni naslov aplikacije posreduje organ za dodelitev vlakovnih poti skupaj s posredovanjem uporabniškega imena in gesla za dostop do aplikacije.

4.3.1 OPIS MENIJA V APLIKACIJI

Naročilo vlakovne poti

Z izbiro »novo naročilo« v osnovnem meniju aplikacije se odpre vnosni obrazec za oddajo novega naročila vlakovne poti.

Ob registraciji uporabnika se zavedejo vsi potrebni podatki uporabnika, ki so nato uporabljeni za identifikacijo pri oddajanju naročil.

1. PROSILEC	
Ime / Naziv	SZ d.o.o.; PE Tovorni promet

*Slika 8: Sklop podatkov Prosilec
Vir: Slovenske železnice, d.o.o., april 2009*

S klikom na polje »Ime/Naziv« se prikažejo podatki uporabnika, ki pa jih uporabnik ne more več spreminjati ob oddaji naročila.

1. PROSILEC	
Ime / Naziv	SZ d.o.o.; PE Tovorni promet
Naslov / sedež podjetja	Kolodvorska ulica 11
Pošta	1506 Ljubljana
Država	Slovenija
Matična številka	5142733
ID za DDV	SI18190995
Kontaktna oseba	Ferdinand železnik
E-pošta	ferdinand.zeleznik@slo-zeleznice.si
Telefon	003860 129 14153
Faks	003860 129 14539
Podatki o prevozniku	
Ime/naziv	
Št.oznaka	
Prevoznik, ki bo opravil storitev	
Št.oznaka	

Slika 9: Razširjen pogled na podatke o prosilcu
Vir: Slovenske železnice, d.o.o., april 2009

Z izbirnikom »Voznoredno obdobje« se izbere vozno redno obdobje, za katero se oddaja naročilo.

Voznoredno obdobje:	2008/2009	▼
---------------------	-----------	---

Slika 10: Izbirnik Voznoredno obdobje
Vir: Slovenske železnice, d.o.o., april 2009

Ob naročilu vlakovne poti je možna izbira med naročilom storitev:

- najmanjši obseg storitev;
- dostop po tirih do objektov;
- dodatne storitve;
- pomožne storitve.

Pri naročilu vlakovne poti lahko izbiramo med:

- naročilom za dodelitev;
- naročilom študije.

2. OBSEG NAROČENIH STORITEV			
Vlakovna pot - najmanjši obseg storitev	Dostop po tirih do objektov	Dodatne storitve	Pomožne storitve
<input checked="" type="radio"/> Naročilo za dodelitev	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<input type="radio"/> Naročilo študije			

Slika 11: Obseg naročenih storitev
Vir: Slovenske železnice, d.o.o., april 2009

»Naročilo za dodelitev« izberemo kadar želimo naročiti vlakovno pot, za katero so znani vsi potrebni parametri, vključno s koledarjem vožnje. Kadar nimamo na voljo vseh zahtevanih podatkov, potrebnih za dodelitev vlakovne poti, in želimo naročiti vlakovno pot, ki jo bomo izkoristili le ob naknadni napovedi, izberemo »Naročilo študije«. Glede na vrsto naročila, delimo naročila v dve skupini:

- novo naročilo storitev;
- spremembe.

3. VRSTA NAROČENIH STORITEV		
Novo naročilo storitev		Spremembe
Za novo voznoobdobje	Trenutne zahteve za določen namen	<input type="radio"/>
Do X - 8 <input checked="" type="radio"/>	Od 30 dni do 5 dni <input type="radio"/>	
Do X - 5 <input type="radio"/>	Od 5 dni do 12 ur <input type="radio"/>	

Slika 12: Vrsta naročenih storitev
Vir: Slovenske železnice, d.o.o., april 2009

Spremembo naročila izberemo, ko želimo spremeniti parametre že dodeljene vlakovne poti.

Nova naročila storitev delimo na:

- naročila za novo voznoobdobje;
- trenutne zahteve za določen namen.

V sklopu podatkov »Splošni podatki o naročeni vlakovni poti« vpišemo osnovne parametre naročila. Edini podatek, ki ga v nadaljnjih korakih ob morebitnih dopolnitvah oddanega naročila ne moremo spremeniti, je naročena številka vlaka. Razlog za to je, da naročena številka vlaka skupaj z izbranim voznoobdobjem in zaporedno številko naročila v voznoobdobju tvorijo sestavljeno identifikacijo naročila.

4. SPLOŠNI PODATKI O NAROČENI VLAKOVNI POTI						
Vrsta vlaka	Številka vlaka	Ime vlaka	Relacija na JŽI R5			Celotna relacija
			Od	Do	Via	
MDT <input type="text"/>	Naročena: 41911 Dodeljena: <input type="text"/>	<input type="text"/>	Hodoš <input type="text"/>	Koper <input type="text"/>	<input type="text"/>	Dunajska Sreda - Kp

Slika 13: Splošni podatki
Vir: Slovenske železnice, d.o.o., april 2009

Z izbirnikom »Vrsta vlaka« izberemo oznako vrste vlaka, za katero delamo naročilo.

Obvezen podatek vsakega naročila je naročena številka vlaka. V polje »Naročena številka vlaka« je dovoljen vpis minimalno dvomestnih in maksimalno petmestnih števil. Naročilo brez vpisa naročene številke vlaka ni možno.

V polje »Dodeljena številka vlaka« konstruktor vlakovne poti vpiše številko vlaka, ki bo uporabljena pri realizaciji vlakovne poti in pod katero številko se bo vlak beležil v vseh nadaljnjih procesih, povezanih z naročilom in izvedbo vlakovnih poti. Podatek o imenu vlaka je neobvezen.

Z izbirniki »Od«, »Do« in »Via« izberemo relacijo in prevozno pot vlaka na območju JŽI. Če se izpolnjuje naročilo za mednarodni vlak, ki bodisi vstopa ali izstopa iz Slovenije, se mora kot začetno/končno postajo izbrati mejno postajo z oznako »meja«.

V polje »Celotna relacija vlaka« se v primeru naročila za mednarodni vlak vpiše celotna relacija vlaka.

Pri izpolnjevanju novega naročila obstaja možnost predizpolnjevanja podatkov o naročilu z elementi že dodeljene trase. V izbirniku »Obstoječa vlakovna pot« se izbere primerna številka trase/naročila in vsi podatki v rubrikah »Splošni podatki o naročeni vlakovni poti« in »Dodatni podatki o naročeni vlakovni poti« se avtomatsko izpolnijo s podatki izbrane trase.

V sklop podatkov »Dodatni podatki o naročeni vlakovni poti« se vpisujejo podrobni podatki o želenem poteku vlakovne poti.

5. DODATNI PODATKI O NAROČENI VLAKOVNI POTI									
Službeno mesto	Prihod	Postanek	Odhod	Imen postanka	Obseg storitve	Koledar vožnje	Dodatni dnevi vožnje	Ite vozi ob dnevih	Teh. podatki
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

Slika 14: Dodatni podatki o naročeni vlakovni poti
Vir: Slovenske železnice, d.o.o., april 2009

V izbirniku izberemo službeno mesto (postajo), za katero želimo podati časovne oziroma tehnične podatke.

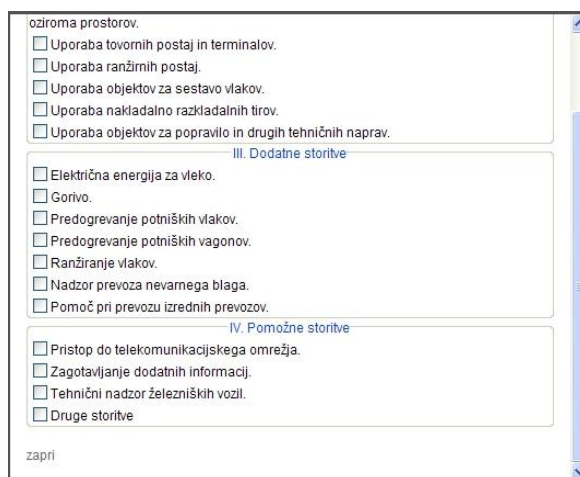
S klikom na ikono ob polju »Namen postanka« se odpre pogovorno okno, v katero se označi namen postanka na izbranem službenem mestu. Izberemo lahko enega ali več namenov postanka.

- 4. Menjava strojnega osebja
- 5. Menjava vlakospremnega osebja
- 6. Zamenjava vlakovnih lokomotiv
- 7. Vlakovne zveze
- 8. Dodajanje priprežne lokomotive
- 9. Dodajanje doprežne lokomotive
- 10. Oprema vlaka z vodo
- 11. Oprema vlaka z gorivom
- 12. Čiščenje vlaka
- 13. Tehnična popravila pri vlakih
- 14. Tehnični pregled vlaka
- 15. Dodajanje vagonov
- 16. Odstavitev vagonov
- 17. Dodajanje in odstavitev vagonov
- 18. Policijska kontrola
- 19. Carinska kontrola
- 20. Mejni inšpekcijski pregledi
- 21. Špediterska dela
- 22. Ostalo

zapri

Slika 15: Pogovorno okno za izbiro namena postanka
Vir: Slovenske železnice, d.o.o., april 2009

S klikom na ikono ob polju »Obseg storitve« se odpre pogovorno okno, kjer se označijo storitve, ki se morajo izvršiti na izbrani postaji. Izberemo lahko eno ali več storitev.



Slika 16: Obseg storitve

Vir: Slovenske železnice, d.o.o., april 2009

S klikom v vnosno polje »Koledar vožnje« se odpre koledar, v katerem s klikom na oznako dneva izberemo začetni in končni datum vožnje vlaka.



Slika 17: Izbira koledarja vožnje

Vir: Slovenske železnice, d.o.o., april 2009

V polju »Koledar vožnje« je možna tudi izbira dni v tednu, ob katerih vlak vozi. Primer: Izbira »ponedeljek« v pogovornem okno pomeni, da vlak vozi vsak ponedeljek v izbranem datumskem okviru.

<input type="checkbox"/>	ponedeljek
<input type="checkbox"/>	torek
<input type="checkbox"/>	sreda
<input type="checkbox"/>	četrtek
<input type="checkbox"/>	petek
<input type="checkbox"/>	sobota
<input type="checkbox"/>	nedelja
zapri	

Slika 18: Izbira dni vožnje
Vir: Slovenske železnice, d.o.o., april 2009

S klikom na ikono ob vnosnem polju »Dodatni dnevi vožnje« je možno izbrati dodatne dneve vožnje za izbrano vlakovno pot. Enak postopek je možen tudi za dneve, ko vlak ob določenih dnevih ne vozi.

April 2009						
M	T	W	T	F	S	S
30	31	1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	1	2	3
Zapri						

Slika 19: Izbira dodatnih dni voženj
Vir: Slovenske železnice, d.o.o., april 2009

S klikom na ikono »Tehnični podatki« se odpre pogovorno okno za vpis tehničnih podatkov.

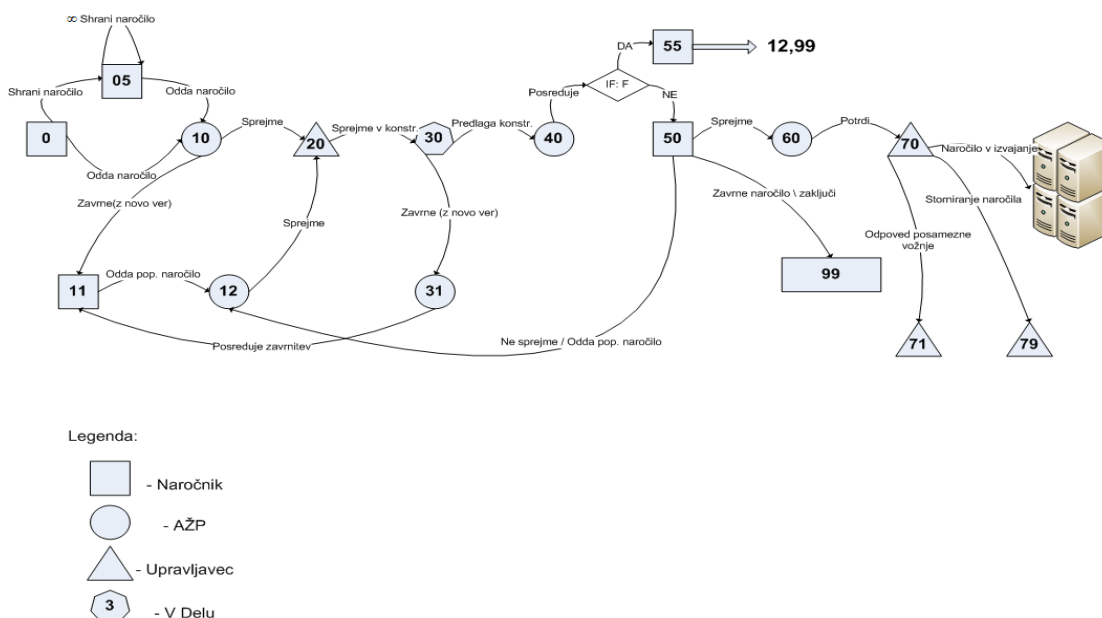
6. TEHNIČNI PODATKI O NAROČENI VLAKOVNI POTI	
Lok. vlakovna	<input type="text"/>
Lok. priprega	<input type="text"/>
Lok. doprega	<input type="text"/>
Masa vlaka	<input type="text"/>
Dolžina vlaka	<input type="text"/>
V max	<input type="text"/>
Število vagonov	<input type="text"/>
Osebjje	<input type="text"/>
Max obremenitve na os/meter	<input type="text"/>
Vrsta zavore/	<input type="text"/>
predvideni dejanski zavorni odstotek	<input type="text"/>
Posebno	<input type="text"/>

Slika 20: Okno za vpis tehničnih podatkov
Vir: Slovenske železnice, d.o.o., april 2009

Ko se izpolnijo vsi potrebni podatki za oddajo novega naročila, je možno oddati naročilo AŽP ali pa ga le shraniti za nadaljnjo obdelavo kot nepopolno naročilo.

Pregled naročil

Ko je naročilo oddano, se mu dodeli status oddanega naročila. Dokler naročilo ni dodeljeno ali zavrnjeno, se lahko nahaja v različnih statusih. Celoten postopek dodeljevanja naročila se spremlja preko »Pregleda naročil«. Ko se naročilo nahaja v statusu, ki zahteva od uporabnika določeno akcijo (to je lahko dopolnitev, potrditev ali zavrnitev), je potrebno naročilo pregledati in izvršiti ustrezne postopke.



Slika 21: Diagram prehajanja statusov naročila
Vir: Slovenske železnice, d.o.o., april 2009

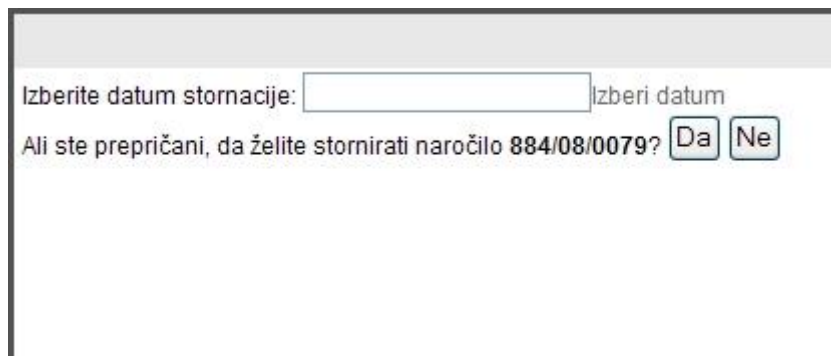
V »Pregledu naročil« je prikaz vseh naročil, ki so razvrščena glede na datum zadnje spremembe.

Vloga	VR obdobje	Naročnik	Datum oddaje	Št. - vrsta vlaka	Relacija vlaka	Obseg storitev	Vrsta naročila	Datum zadnje spremembe	Status	
	08	0079	01.04.2009 13:55	46230 - MV (46230)	42000 - 44551	Vlakovna pot - naročilo	Naročilo Od 30 dni do 5 dni	06.04.2009 15:03	Konstr. posredovana naročniku (50)	
	08	0079	01.04.2009 14:00	46231 - MV (46231)	44551 - 42000	Vlakovna pot - naročilo	Naročilo Od 30 dni do 5 dni	06.04.2009 15:03	Konstr. posredovana naročniku (50)	
	08	0079	01.04.2009 09:19	46894 - MV (46894)	42000 - 44551	Vlakovna pot - naročilo	Naročilo Od 30 dni do 5 dni	06.04.2009 15:03	Naročilo zavrnjeno (11)	
	08	0079	01.04.2009 09:15	46895 - MV (46895)	44551 - 42000	Vlakovna pot - naročilo	Naročilo Od 30 dni do 5 dni	06.04.2009 15:03	Konstr. posredovana naročniku (50)	
	08	0079	01.04.2009 09:42	42034 - KTP (42034)	44361 - 43778	Vlakovna pot - študija	Naročilo Od 30 dni do 5 dni	06.04.2009 15:00	Študija posredovana naročniku (55)	
	08	0079	01.04.2009 09:40	42035 - KTP (42035)	43778 - 44361	Vlakovna pot - študija	Naročilo Od 30 dni do 5 dni	06.04.2009 15:00	Naročilo zavrnjeno (11)	
	08	0079	01.04.2009 09:45	42003 - KTP (42003)	43778 - 44361	Vlakovna pot - študija	Naročilo Od 30 dni do 5 dni	06.04.2009 14:59	Naročilo zavrnjeno (11)	
			01.04.2009	48501 - MV	44361 -	Vlakovna pot	Naročilo Od 30 dni do 5 dni		Konstr. posredovana	

Slika 22: Pregled naročil
Vir: Slovenske železnice, d.o.o., april 2009

V »Pregledu naročil« je možna tako odpoved kot tudi stornacija vlakovne poti.

Slika 23: Odpoved vlakovne poti
Vir: Slovenske železnice, d.o.o., april 2009



Izberite datum stornacije: Izberi datum

Ali ste prepričani, da želite stornirati naročilo 884/08/0079?

Slika 24: Stornacija vlakovne poti
Vir: Slovenske železnice, d.o.o., april 2009

5 UPORABNINA ZA UPORABO JŽI

Po razdelitvi nacionalnih železniških podjetij na infrastrukturni in prevozni del ter s tem omogočanje dostopa večjega števila prevoznikov na JŽI v posamezni državi članici EU sta najpomembnejša namena uvedbe in zaračunavanja uporabnine:

- zagotovitev preglednega in enakopravnega dostopa do železniške infrastrukture vsem prevoznikom;
- plačevanje uporabe infrastrukture s strani prevoznikov in pokritje sorazmernega deleža stroškov obratovanja in vzdrževanja.

Cilji uvedbe uporabnine za uporabo JŽI so:

- vzpostavitev notranjega trga železniških prevozov v pogojih proste konkurence;
- vzpodbujanje večje uporabe železniškega omrežja in s tem pomembnejša vloga prevozov po železnici;
- optimalna uporaba železniškega omrežja;
- racionalnejše in kvalitetnejše vzdrževanje JŽI s strani upravljavca;
- pokrivanje dela stroškov obratovanja in vzdrževanja JŽI.

Glede na zahteve evropske unije zapisane v direktivah in ostalih dokumentih, mora sistem zaračunavanja uporabnin temeljiti na naslednjih načelih:

- nepristranskost – za enako storitev se vsem prevoznikom zaračuna enako uporabnino;
- transparentnost – sistem mora biti javen in oblikovan tako, da ga je mogoče preverjati;
- odvisnost od stroškov in razmer na trgu – skupna letna vrednost uporabnine mora pokrivati dogovorjeni oz. predvideni del stroškov infrastrukture. Izračun uporabnine za posameznega prevoznika pa upošteva dejansko obrabo infrastrukture (povzročene stroške) in konkretne tržne razmere;
- enostavnost izračuna.

Uporabnina se plačuje upravljavcu železniške infrastrukture za financiranje njegove dejavnosti. Država – lastnica infrastrukture lahko od upravljavca zahteva predložitve vseh podatkov o zaračunani in plačani uporabnini.

V okviru uporabnine se lahko zaračunavajo tudi eksterni stroški – stroški vplivov na okolje, ki jih povzroča železniški promet. Zaračunavanje teh stroškov je dovoljeno le, če se ti stroški v primerljivi višini zaračunavajo tudi konkurenčnim načinom prevoza.

Države lahko v primeru, ko razmere na trgu dovoljujejo skupno pokrivanje stroškov upravljanja, obratovanja in vzdrževanja železniške infrastrukture, zaračunavajo pribitke na uporabnino, pri čemer morajo biti pozorne na zagotavljanje optimalne konkurenčnosti, še posebej na mednarodnem trgu železniških prevozov.

5.1 POPUSTI PRI ZARAČUNAVANJU UPORABNINE ZA JŽI

Evropska zakonodaja in posledično tudi domača dopuščata upoštevanje popustov na uporabnino. V uredbi o dodeljevanju vlakovnih poti in uporabnini na JŽI (Ur. l. RS, št. 113/2009) so v 24. členu opredeljeni možni popusti, in sicer:

- popusti pri zaračunavanju uporabnine so omejeni na dejanski prihranek pravnih stroškov upravljavca infrastrukture. Pri določanju višine popusta se ne upoštevajo prihranki stroškov, ki so že zajeti v uporabnini;
- AŽP lahko za določene prometne tokove, ne glede na prejšnji odstavek, uvede takšne načine zaračunavanja uporabnine, ki so dostopni vsem uporabnikom infrastrukture in priznavajo časovno omejene popuste za spodbujanje razvoja novih železniških storitev ali popuste za spodbujanje uporabe premalo izkoriščenih prog;
- popusti se lahko nanašajo le na uporabnine, ki se zaračunajo za določen odsek infrastrukture. Podobni programi popustov se uporabljajo za podobne storitve. Sistem določanja popustov mora biti določen v metodologiji izračuna višine uporabnine, ki je predpisan v Uredbi,
- vlada lahko določi, da prevoznike, ki opravljajo obvezno gospodarsko službo prevoza potnikov v notranjem in čezmejnem regijskem železniškem prometu, ter upravljavca, ki opravlja obvezno gospodarsko službo vzdrževanja JŽI, oprosti plačila uporabnine v delu, ki se nanaša na upravljanje obvezne gospodarske službe.

Če na kratko povzamemo, so na podlagi zakonodaje in predpisov dovoljeni popusti, ki:

- so časovno omejeni;
- so namenjeni spodbujanju razvoja novih storitev v železniškem prometu;
- so namenjeni spodbujanju večje uporabe premalo izkoriščenih prog;
- veljajo samo na določenem odseku proge.

Sistem določanja popustov mora biti objavljen v Programu omrežja in mora veljati za vse prevoznike, ki uporabljajo JŽI.

5.2 METODOLOGIJA ZARAČUNAVANJA UPORABNINE V RS

Način zaračunavanja uporabnine je sestavni del Programa omrežja. Z osnovno uporabnino so pokriti stroški najmanjšega obsega storitev. Uporabnina se zaračunava za vsako dodeljeno vlakovno pot. Plačevanja uporabnine so oproščeni uporabniki JŽI, ki opravljajo vzdrževanje JŽI.

Uporabnino lahko v grobem razdelimo na:

- uporabnino za uporabljene vlakovne poti;
- uporabnino za dodatne in druge storitve;
- uporabnino za nepravočasno odpovedane vlakovne poti in spremenjene vlakovne poti.

Sistem izračunavanja uporabnin temelji na naslednjih načelih:

- enostavnost izračuna;
- preglednost;
- nepristranskost;
- odvisnost od stroškov;
- odvisnost od pristojbin za javno prometno infrastrukturo v cestnem prometu.

5.2.1 FORMULA ZA IZRAČUN UPORABNINE

Uporabnina za uporabo JŽI v RS se zaračunava po formuli:

$$U = (Q_{\text{vlkm}(\text{reg})} \times P_{(\text{reg})} + Q_{\text{vlkm}(\text{g})} \times P_{(\text{g})}) \times C_{\text{vlkm}} \times K \times F$$

U	uporabnina za dodeljeno vlakovno pot
$Q_{\text{vlkm}(\text{reg})}$	število vlakovnih kilometrov, opravljenih na regionalni progi
$Q_{\text{vlkm}(\text{g})}$	število vlakovnih kilometrov, opravljenih na glavni progi
$P_{(\text{reg})}$	ponder za regionalne proge
$P_{(\text{g})}$	ponder za glavne proge
C_{vlkm}	cena za vlakovni kilometer
K	koeficient za obrabo proge
F	faktor, ki odraža zahteve prevoznikov glede voznega reda

Ponderji – P

- glavne proge	1,00
- regionalne proge	0,70

Tabela 2: Ponderji za izračun uporabnine
Vir: Program omrežja RS 2010

Koeficienti obrabe proge – K

- tovorni vlaki (več kot 1500 ton bruto)	1,00
- tovorni vlaki (do 1500 ton bruto)	0,50
- tovorni vlaki (prazni, manj od 100 ton neto)	0,30
- tovorni vlaki (krožni, nabiralni, lokomotivski)	0,10
- potniški vlaki z nagibno tehniko	0,50
- motorni potniški vlaki in vagoni potniški vlaki	0,30
- lahki potniški vlaki	0,20
- prazni potniški vlaki	0,10
- lokomotivski vlaki za potrebe potniškega prometa	0,10

*Tabela 3: Koeficienti obrabe proge za izračun uporabnine
Vir: Program omrežja RS 2010*

Faktor zahtev prevoznikov glede voznega reda – F

Vlakovna pot, naročena v postopkih naročanja za vozni red omrežja ali v postopkih medletnih sprememb voznega reda omrežja	1,0
---	-----

Vlakovna pot, naročena za določen namen (ad hoc vlakovna pot):		
1.	uporabi se že skonstruirana vlakovna pot	1,1
2.	konstrukcija vlakovne poti se izdelava po meri naročila	1,2

*Tabela 4: Faktor zahtev prevoznikov za izračun uporabnine
Vir: Program omrežja RS 2010*

Cena za vlakovni kilometer (C_{vkm}) znaša 2,23 EUR (z vključenim DDV). V skladu z zakonodajo ceno vlakovnega kilometra določa AŽP. AŽP na podlagi 21. člena Zakona v železniškem prometu določi višino uporabnine za JŽI v RS za vsako leto posebej s posebno odločbo.

5.3 STORNIRANJE IN ODPOVED VLAKOVNE POTI

Storniranje vlakovne poti pomeni dokončno odpoved dodeljene vlakovne poti v vseh dneh obdobja od prvega dne uveljavitve storniranja do izteka voznorednega obdobja. S storniranjem vlakovne poti prevoznik izgubi pravico do nadaljnje uporabe te vlakovne poti v dogovorjenem voznorednem obdobju. Storniranje vlakovne poti upravljavec uveljavi z objavo sprememb voznega reda omrežja.

Roki za predlog sprememb voznega reda omrežja in s tem roki za sprejem stornacij so objavljeni v Določbah za uveljavitev voznega reda omrežja 2009/2010:

Zap. številka	Rok za sprejem vlog za spremembe	Datum uveljavitve sprememb voznega reda omrežja
1.	01. 01. 2010	01. 02. 2010
2.	12. 03. 2010	12. 04. 2010
3.	13. 05. 2010	13. 06. 2010
4.	06. 08. 2010	06. 09. 2010
5.	04. 09. 2010	04. 10. 2010

*Tabela 5: Roki za izdelavo sprememb voznega reda omrežja
Vir: Program omrežja RS 2010*

Storniranje vlakovne poti do obdobja pred dnem veljavnosti Sprememb voznega reda omrežja se obravnava kot odpoved.

Odpoved vlakovne poti pomeni odpoved ene vlakovne poti na določen dan oziroma v določenih dneh. Prevozniku ostane pravica do nadaljnje uporabe naročene vlakovne poti v dogovorjenem voznorednem obdobju.

Čas odpovedi	Plačilo uporabnine
Odpoved do začetka 5. dne pred nameravano vožnjo vlaka:	brez plačila uporabnine
Odpoved 5. dan ali kasneje do objave zadnjega rednega 6 urnega Obvestila o spremembah v vlakovnem prometu pred nameravano vožnjo vlaka:	50% uporabnina za vsako vlakovno pot
Vlakovna pot, odpovedana po objavi zadnjega rednega 6-urnega Obvestila o spremembah v vlakovnem prometu pred nameravano vožnjo vlaka:	100% uporabnina za vsako vlakovno pot
Odpoved ni izvršena in vlak ne vozi:	100% uporabnina za vsako vlakovno pot

*Tabela 6: Zaračunavanje uporabnine za odpovedane vlakovne poti
Vir: Program omrežja RS 2010*

Doplačila za odpovedi vlakovnih poti za določen namen (ad hoc vlakovnih poti):

Čas odpovedi	Plačilo uporabnine
Vsaka odpoved vlakovne poti:	30,00 EUR (z vključenim DDV)
Odpoved ni izvršena in vlak ne vozi:	100% uporabnina za vsako vlakovno pot

Tabela 7: Zaračunavanje uporabnine za odpovedane vlakovne poti za določen namen

Vir: Program omrežja RS 2010

Kljub odpovedi ali storniranju naročenih vlakovnih poti in storitev se prevozniku zaračunajo dejansko nastali stroški upravljavca, ki jih je zaradi sprejetega naročila in v postopku realizacije kljub preklicu utrpel upravljavec (zasedba nezasedenih službenih mest itd.).

6 PREDLOG SPREMEMB ZARAČUNAVANJA UPORABNINE V REPUBLIKI SLOVENIJI

6.1 ZNIŽANJE CENE VLAKOVNEGA KILOMETRA ZARADI TEHNIČNIH KARAKTERISTIK JŽI

JŽI, po kateri se odvija tovorni promet, se v letu 2009 v primerjavi s stanjem v prejšnjih letih ni izboljšala. Zaradi tega je prevozniku SŽ, d.o.o. oteženo doseganje zastavljenih ciljev, zagotavljanje konkurenčne in kakovostne prevozne storitve ter uporabnikom zagotoviti zanesljivost, varnost in točnost prevoza blaga.

Tehnične karakteristike JŽI v Sloveniji zaostajajo za karakteristikami te infrastrukture v tujini. Analiza Evropskega združenja železnic (CER), ki je obravnavala infrastrukturne značilnosti 6 najpomembnejših evropskih transportnih koridorjev (med njimi tudi 5. Panevropskega koridorja preko Slovenije) kaže, da se slovenska železniška infrastruktura po svojih značilnostih uvršča v zadnji razred. Tako v Evropi 90% železniških odsekov omogoča osne pritiske večje ali enake 22,5 ton/os, 80% odsekov pa vožnje vlakov z dolžino večjo od 600 m. JŽI v RS zaradi nekaterih nesaniranih odsekov ne dosega nobenega izmed navedenih evropskih standardov, saj je v Sloveniji le tretjina prog usposobljenih za osni pritisk 22,5 ton/os.

Za povečanje kapacitet ali izboljšanje produktivnosti železniškega tovornega prometa je potrebno ukrepanje na štirih področjih:

- odprava ozkih grl na železniški infrastrukturi;
- uvedba ali razširitev intermodalnih terminalov;
- uvedba ERTMS-sistema;
- nadgradnja obstoječih parametrov železniške infrastrukture na evropske standarde.

Ocenjujemo, da bi z odpravo ozkih grl in razširitvijo intermodalnih terminalov dosegli 55% povečanje obstoječih kapacitet, z izboljšanjem obstoječih parametrov železniške infrastrukture, kot so osni pritiski, elektrifikacija, dolžine vlakov, pa izboljšali produktivnost železniškega tovornega prometa v Sloveniji za 10–15 %, kar pomeni dodatnih 2 mio ton prepeljanega blaga.

Dodatne negativne učinke ima tudi omejitev dolžine vlakov na progi Koper-Divača, kjer je zaradi infrastrukturnih parametrov dolžina vlakov omejena na maksimalno 500 m in le izjemoma do 550m. Dolžina vlakov je namreč najbolj pomemben potencial povečanja produktivnosti železniškega tovornega prometa, bolj pomemben kot na primer dvig osnih obremenitev ali povečanje hitrosti tovornih vlakov. Ocenjujemo, da bi s povečanjem dolžine vlakov lahko dosegli 10-15% znižanje proizvodnih stroškov. Še posebej v segmentu kombiniranega prometa je tak ukrep kritičen, saj se s tem znižuje konkurenčnost slovenske transportne poti. Kontejnerski vlaki iz Hamburga za Madžarsko dosegajo dolžino 600 m in izkazujejo

večjo produktivnost. Fleksibilnost v organizaciji železniškega prometa in s tem omogočanje povečanja dolžine vlakov bo ključnega pomena za ohranjanje konkurenčnosti slovenske železniške infrastrukture.

Poleg osnovnih pogojev, ki jih omogoča JŽI, se v železniškem tovornem prometu srečujemo tudi s posledicami dolgoletnih premajhnih vlaganj v vzdrževanje obstoječe železniške infrastrukture. Tako je zaradi slabega stanja in zaradi ovir ob deloviščih dnevno vpeljanih okrog 80 počasnih voženj na celotnem slovenskem železniškem omrežju. To dejstvo deloma vpliva na zamude tovornih vlakov, ki še vedno dosegajo 38 min na 100 km, povprečna hitrost tovornih vlakov pa ne presega 30 km/h. Ker zaradi počasnih voženj prihaja do zamud, je za izvajanje železniškega tovornega prometa potrebno angažiranje dodatnih resursov, kar povzroča dodatne stroške in poslovno škodo, ki se kažejo kot:

- daljše zadrževanje tujih vagonov na območju Slovenskih železnic - povečanje stroškov RIV;
- večji stroški vzdrževanja vagonov in lokomotiv;
- povečanje stroškov dela;
- povečanje porabe energije;
- izguba naročil;
- stroški organizacije vlakovnega prometa v času investicijskih posegov na javni železniški infrastrukturi.

Daljše zadrževanje tujih vagonov na območju Slovenskih železnic - povečanje stroškov RIV

Zamude, ki so nastale kot posledica počasnih voženj in zapor tirov so se odrazile na daljšem zadrževanju tujih vagonov na območju Slovenskih železnic. Po določilih Pravilnika RIV je namreč železniški prevoznik, ki je zagotovil vagon za prevoz, upravičen do plačila tako imenovane RIV-najemnine (cca. 24 EUR/vagon in dan) s strani prevoznikov, vključenih v prevoz za čas zadrževanja vagonov na območju posameznega prevoznika. Obtek vagonov se je leta 2008 tako povečal za 5,8%.

Večji stroški vzdrževanja vagonov in lokomotiv

Zaradi zamud, ki so posledica stanja infrastrukture, je za enak obseg prepeljanih količin potrebno angažirati večje število vagonov in lokomotiv, ki jih je potrebno dodatno vzdrževati. Obtek vagonov in lokomotiv je zaradi zamud daljši, slabša je njihova izkoriščenost, občasno je potrebno aktivirati premikalne lokomotive ob sicer dela prostih dnevih.

Ocenjujemo, da je zaradi počasnejšega obteka vagonov za realizacijo enakega obsega prevoza tovora potrebnih najmanj 2 % več vagonov, kot bi jih potrebovali sicer, kar je povezano z dodatnimi stroški tekočega vzdrževanja vagonov.

Posledica počasnih voženj je slabši obtek vlečnih vozil in slabša izkoriščenost le-teh ter občasna uvedba dodatnih premikalnih lokomotiv ob nedelovnih dnevih. To pomeni, da ob enakem prevozu blaga potrebujemo več vlečnih sredstev.

Ocenjujemo, da se na letnem nivoju zaradi počasnih voženj potrebuje dodatno najmanj eno električno in eno dizelsko lokomotivo za progo ter eno dizelsko lokomotivo za premik.

Povečanje stroškov dela

Neizvajanje voznorednih časov zahteva poleg dodatnega angažiranja materialnih virov tudi povečanje števila zaposlenih ali povečanje števila nadur. Dopusti ostajajo neizkoriščeni, osebje je potrebno angažirati izven delovnega časa, uvesti je potrebno dodatne premikalne skupine.

Povečanje porabe energije

Vpliv počasnih voženj na stroške energije je izredno velik. Sicer je izredno težko popolnoma natančno ovrednotiti ta vpliv, vendar analize na podlagi vgrajenih števec na nekaterih vlečnih vozilih kažejo, da je razlika v porabljeni energiji za vleko vlaka na neki relaciji med relativno enakomerno vožnjo in vožnjo z več zmanjševanji hitrosti zaradi počasnih voženj na posameznih odsekih lahko večja tudi za 25 %.

Odškodninski zahtevki uporabnikov zaradi zamude pri dostavi

Zaradi nespoštovanja pogodbeno dogovorjenih pogojev prevoza in zaradi nastanka dodatnih stroškov mora prevoznik plačati tako imenovane penale. Pri sklepanju pogodb je vključitev tovrstnih določil v pogodbo zahtevalo več uporabnikov kot v predhodnih letih. Takšnim zahtevam se lahko parira le za ceno nekoliko slabših ostalih pogojev prevoza. Pričakovati je, da se bodo zahteve po vključitvi tovrstnih določil v pogodbo povečale, zaradi česar se znesek penalov zaradi nepravočasno izvršenih pogodbeno dogovorjenih obveznosti ob predpostavki takšnih zamud lahko znatno poveča.

Izguba naročil

Zaradi osnih obremenitev, ki ne zagotavljajo popolne izkoriščenosti nosilnosti vagonov, prevozniku ne uspeva konkurirati v segmentih kot so prevozi keramičnih ali kemičnih izdelkov. Uporabniki se zaradi višjih stroškov prevoza, ki so posledica slabše izkoriščenosti vagonov, preusmerjajo na obvozno progo preko Avstrije.

Stroški organizacije vlakovnega prometa v času investicijskih posegov na javni železniški infrastrukturi

Dodatne stroške in ovire pri prevozu pa ne povzročajo le stanje JŽI, temveč tudi projekti v okviru investicijskega vzdrževanja in novogradenj. Vsak tak poseg pa povzroča manjše ali večje ovire v prometu, kot so zamude vlakov, preusmeritev tovora na druge prevozne poti, dodatni postanki vlakov, formiranje nadomestnih vlakov in pa, kar je za prevoznike najbolj neugodno, izguba tovora, ki se namesto po tirih alternativno prepelje po cesti.

Ocenjujemo, da bi se na SŽ zaradi izvedbe investicijskih projektov, ki so v letu 2009 potekali na slovenski javni železniški infrastrukturi, povečali stroški oziroma zmanjšali prihodki v višini okrog 2,5 mio EUR.

Problem prevoznika pa ni le višina tako nastalih stroškov oziroma delež povračila tako nastale škode prevoznikom, ampak tudi veljavna metodologija obravnave tovrstnih projektnih stroškov. Direkcija za vodenje investicij v javno železniško infrastrukturo v okviru javnega razpisa za izvedbo projektov praviloma predvidi organizacijske ukrepe v času trajanja zapor in v okviru osnutka ponudbenega predračuna predvidi stroške prometa, med katere sodijo na primer: stroški v zvezi s počasnimi vožnjami v času zapor, stroški organizacije in koordinacije pri vodenju zapore, stroški nadomestnega prevoza potnikov, stroški preusmeritve oziroma zadržanja tovornega in mednarodnega potniškega prometa v času stalne ali daljše dnevne zapore ter drugi nepredvideni stroški. Pri tem pa se ne upošteva, da zaradi zapor in drugih ovir v prometu prihaja tudi do odpovedi že sklenjenih pogodb oziroma do izgube tovora, ker prevoza pod takimi pogoji ni mogoče izvesti v skladu s potrebami naročnikov. Zaradi tega menimo, da je tudi tovrstne stroške potrebno upoštevati v projektih in nadomestiti nastalo škodo.

Ker prevozniki nimajo možnosti spremljati poteka projektnih aktivnosti, se zdi smiselno, da usklajevanje odnosov z izvajalci prevzame upravljavec infrastrukture, predvsem pa je potrebno izboljšati metodologijo določanja vseh stroškov prometa za potrebe ponudbenih predračunov, vključujoč izgubo naročil, način posredovanja ponudbenih predračunov kandidatom za izvajalce del, določiti način spremljanja poteka projektnih aktivnosti ter obračunavanja odškodnine, da bi na transparenten način zagotovili pravično nadomestilo tistih stroškov, ki jih prevozniki na železniški infrastrukturi utrpijo v času investicijskih posegov in drugih ovir na javni železniški infrastrukturi. Zaradi navedenega ocenjujemo, da je določena cena uporabnine, ki znaša 2,23 EUR za posamezno dodeljeno in izvršeno vlakovno pot za vlakovni kilometer, občutno previsoka in bi po naši oceni lahko znašala največ 1,10 EUR.

6.2 PREDLOG SPREMEMB VSEBIN PROGRAMA OMREŽJA, KI VPLIVAJO NA VIŠINO UPORABNINE

S predlaganimi spremembami se pričakuje povečanje obsega prevozov na premalo izkoriščenih progah, stimulira se povečanje prevozov po JŽI tudi za lažje, obsežnejše in intermodalne tovore, kar v širšem pomenu zmanjšuje vplive prometa na okolje ter motivira prevoznike za uporabo tudi tistih delov JŽI, na katerih zaradi pričakovanih vzdrževalnih del upravljavec ne more v celotni meri zagotoviti pričakovanega izkoristka JŽI.

6.2.1 PONDERJI

Trenutna vrednost:

Predlog:

regionalne proge	0,70		0,30
------------------	------	--	------

*Tabela 8: Ponderji za izračun uporabnine
Vir: Program omrežja RS 2010*

Sprememba se predlaga zaradi stimuliranja prevozov po regionalnih in manj izkoriščenih progah. Na regionalnih progah je zaradi stanja infrastrukture, varnostnih naprav in uporabe dizelskih lokomotiv otežena konkurenčnost železniškega prevoza proti cestnemu.

6.2.2 KOEFICIENTI OBRABE PROG

	Trenutna vrednost	Predlog:
tovorni vlaki (prazni, manj od 100 ton neto)	0,30	0,20
tovorni vlaki (do 1500 ton bruto)	0,50	0,30

*Tabela 9: Koeficienti obrabe proge za izračun uporabnine
Vir: Program omrežja RS 2010*

S predlagano spremembo se stimulira in pričakuje povečanje obsega prevozov kontejnerskih vlakov.

6.2.3 FAKTOR ZAHTEV PREVOZNIKOV GLEDE VOZNEGA REDA

Trenutna vrednost:

Vlakovna pot, naročena v postopkih naročanja za vozni red omrežja ali v postopkih medletnih sprememb voznega reda omrežja	1,0
Vlakovna pot, naročena za določen namen (ad hoc vlakovna pot):	
1. uporabi se že skonstruirana vlakovna pot	1,1
2. konstrukcija vlakovne poti se izdelava po meri naročila	1,2

Predlog:

Vlakovna pot, naročena v postopkih naročanja za vozni red omrežja ali v postopkih medletnih sprememb voznega reda omrežja	1,0
Vlakovna pot, naročena za določen namen (ad hoc vlakovna pot):	
1. uporabi se že skonstruirana vlakovna pot	1,0
2. konstrukcija vlakovne poti se izdelava po meri naročila	1,0

*Tabela 10: Faktor zahtev prevoznikov za izračun uporabnine
Vir: Program omrežja RS 2010*

Predlagamo, da se tudi za vlakovno pot, naročeno za določen namen, upošteva faktor 1,0. Prevoznik namreč lahko naroči vlakovno pot za določen namen med roki, ki so določeni za spremembe voznega reda omrežja. Prevoznik mora glede na to

določilo plačevati višjo uporabnino za obdobje do uveljavitve sprememb voznega reda omrežja, čeprav upravljavcu niso bili povzročeni višji stroški izdelave konstrukcije vlakovne poti.

6.2.4 ODPOVED VLAKOVNE POTI

Določbe, ki jih predvideva Program omrežja, so za prevoznika nesprejemljive, saj ne more vplivati na predolge časovne okvire, ki jih določa Program omrežja v primeru nepravočasno odpovedane vlakovne poti.

Program omrežja določa, da se za odpoved do začetka 5 dni pred nameravano vožnjo vlaka uporabnina ne zaračunava. Za odpoved 5 dni ali manj pred nameravano vožnjo vlaka se zaračunava uporabnina v višini 50%, za odpoved v manj kot šestih urah pa celo 100% uporabnina.

Vzroki, zaradi katerih prevoznik ne more pravočasno odpovedati vlakovnih poti, so v trenutni situaciji na trgu transportnih storitev. Prevozniki se dnevno borijo za nove posle. Manjše število prevoza, vendar po količinah in vrednostih pomembnih vrst blaga je zelo občutljivo na sezonska in druga nihanja, saj lahko že delni izpad teh prevozov pomembno vpliva na zmanjšanje obsega prevoza. Odpoved vlakovnih poti 5 dni pred nameravano vožnjo vlaka je v dani situaciji nemogoča, ker prevoznik nima potrebnih informacij v tako obširnem časovnem obdobju. Pridobiti informacijo oziroma vedeti 5 dni prej, ali bo vlak prispel na mejno postajo iz Romunije, Nemčije ali katerekoli druge na prevoznih poti udeležene železniške uprave, je nemogoče. Redno se odpovedujejo vlakovne poti za vlake, ki glede na komercialne pogodbe v določenem obdobju ne bodo vozili.

Na nezmožnost odpovedovanja vlakovnih poti v predpisanih rokih prevoznik v RS ne more vplivati zaradi:

- informacije od sosednjih in udeleženi železniških uprav;
- zamud vlakov;
- vožnje vlaka na določen dan;
- zveze tovara iz mednarodnih vlakov na vlake notranjega prometa;
- odvisnosti od blagovnih tokov v Luki Koper;
- gradbenih del na JŽI ter s tem povezanimi zaporami prog;
- vremenskih razmer.

Zaradi dogovorjenih rokov za odpoved vlakovnih poti s sosednjimi železniškimi upravami je možno pridobiti informacijo o odpovedi vlakovne poti v realnem času 6 ur. Posledično ni možno pravočasno odpovedati vlakovne poti na področju JŽI v RS. Problem predstavljajo tudi vlaki v tranzitu, kadar sosednja železniška uprava ne more sprejeti vlaka zaradi nezmožnosti razkladanja tovara v namembni postaji.

Odprava vlaka iz odpravnih postaj na območju JŽI v RS je v soodvisnosti z dotokom tovara, ki prispe z vlaki v prihodu iz tujine, in posameznih pošiljk, ki se dostavijo na postaje formiranja vlakov. Zaradi takšne soodvisnosti ni možno predvidevanje, ali bo

tovor prispel ali ne na tako dolgi rok. Glede na tokove blaga prav tako ni moč predvideti, ali bodo uporabniki naših storitev na območju Slovenije imeli čez 5 dni dovolj tovora za odpravo ali ne. Potrebno se je zavedati, da uporabniki storitev sporočajo potrebe po prevozu dan ali dva vnaprej, kar pomeni, da 5 dni vnaprej ni moč odpovedovati vlakovnih poti nabiralnih vlakov. Zaradi trenutne gospodarske situacije uporabniki prevoznih storitev ne morejo predvideti prodaje, porabe proizvodov, zato v zadnjem trenutku odpovejo sprejem blaga zaradi zasedenosti kapacitet skladišč.

Vlaki, ki pričnejo vožnjo na postaji Koper tovorna so povsem odvisni od blagovnih tokov v Luki Koper. Planiranje dovoza/odvoza 5 dni pred prihodom/odpravo vlaka ni mogoče.

Zaradi že opisanega slabega stanja infrastrukture prihaja do zamud vlakov, vožnje vlakov po obvozni poti, kar posledično pomeni odpoved vlakovne poti in napoved ad hoc vlakovne poti. Primer praktično pomeni plačilo uporabnine za vlak, ki ne vozi in upravljavcu ne povzroča nobenih stroškov.

V Direktivi EU 2001/14/ES je v členu 12 določeno, da upravljavec lahko naloži primerno dajatev za zmogljivost, ki je bila zahtevana, vendar ne uporabljena. Takšna dajatev naj bi spodbujala učinkovito uporabo zmogljivosti.

Uredba o dodeljevanju vlakovnih poti in uporabnini na JŽI v 26. členu sicer predpisuje, da AŽP zaračuna ustrezno uporabnino tudi za dodeljene vlakovne poti, ki jih prosilec ni uporabil. Način izračuna uporabnine pa mora biti določen v Programu omrežja. Realno bi bilo pričakovati, da se uporabnina plača na osnovi dejanske uporabe JŽI. Določilo 26. člena Uredbe je možno razumeti kot nujno, zato predlagamo naslednje spremembe:

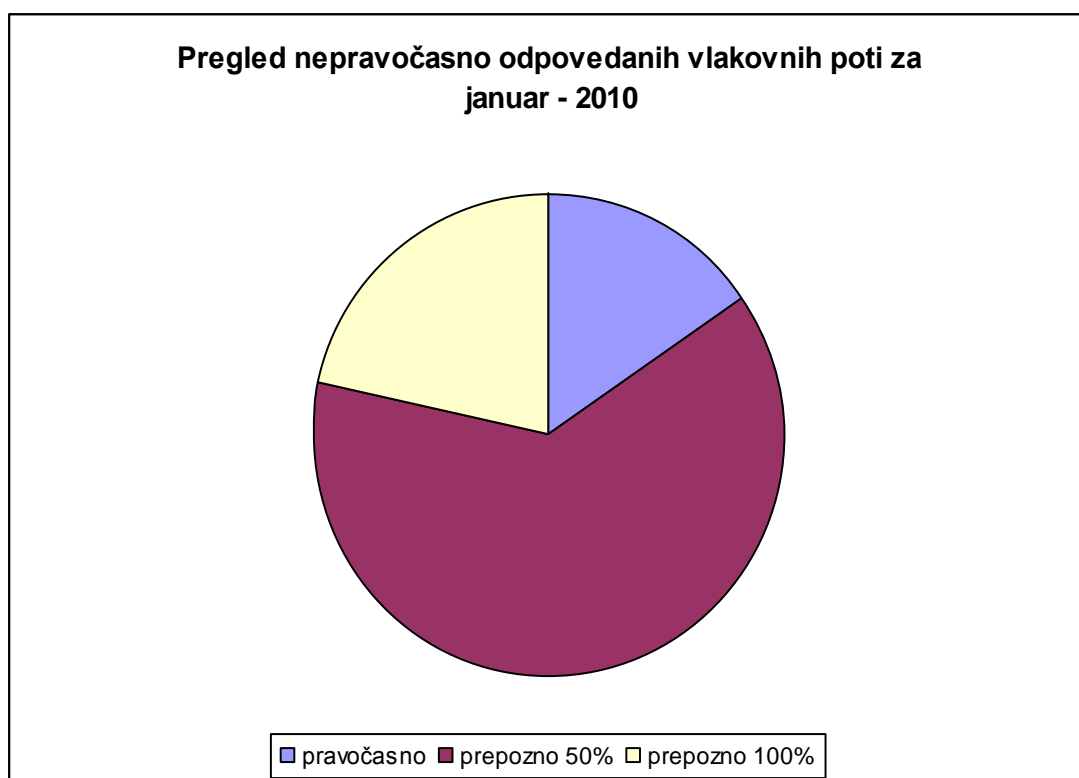
Čas odpovedi	Plačilo uporabnine
Odповed do začetka 6 ur pred nameravano vožnjo vlaka:	brez plačila uporabnine
Odповed do 6 ur pred nameravano vožnjo vlaka:	10 % uporabnine za vsako vlakovno pot
Odповed ni izvršena in vlak ne vozi:	10 % uporabnine za vsako vlakovno pot

*Tabela 11: Zaračunavanje uporabnine za odpovedane vlakovne poti
Vir: Program omrežja RS 2010*

Na podlagi analiz nepravočasnih odpovedi vlakovnih poti za mesec januar 2010 ugotavljamo, da so vsebine Programa omrežja v poglavju »Uporabnina« potrebne prenove, ker ne upoštevajo razmer na trgu transportnih storitev in prevozniku povzročajo velike nepotrebne stroške, na katere nima vpliva.

Pregled nepravočasne odpovedi vlakovnih poti po vrsti plačila			
Vrsta doplačila	Št. vlak. poti	Delež (%)	Znesek (EUR)
pravočasno	262	15,55	0,00
prepozno 50 %	1059	62,90	88.568,86
prepozno 100 %	363	21,55	47.006,29
Skupaj:	1684	100,00	135.575,15

*Tabela 12: Pregled nepravočasne odpovedi vlakovnih poti po vrsti plačila za januar 2010
Vir: Lasten, 2010*



*Slika 25: Pregled nepravočasne odpovedi vlakovnih poti po vrsti plačila za januar 2010
Vir: Lasten, 2010*

7 ZAKLJUČEK

Slabo stanje železniške infrastrukture, kjer se izvaja dejavnost tovornega prometa, ne omogoča optimalne izvedbe storitev zaradi:

- nezadostnih osnih pritiskov;
- omejitev v propustnosti zaradi zapor prog in počasnih voženj;
- izgube pri porabi električne energije, zlasti zaradi obstoječega sistema elektrovleke;
- omejitve pri dolžinah vlakov.

Prevoznik SŽ, d.o.o. je glede na stanje infrastrukture plačeval previsoko uporabnino, ki je v letu 2009 znašala 5,2 mio EUR, kar predstavlja kar 3,6 % vseh poslovnih odhodkov. Po naši oceni je znesek preveč plačane uporabnine zaradi slabega stanja infrastrukture znašal 2,6 mio EUR oziroma 50 %.

Poleg neupravičeno visoke uporabnine pa prihaja zaradi slabega stanja infrastrukture tudi do povečanih stroškov poslovanja, in sicer zaradi stroškov, ki jih ima prevoznik SŽ, d.o.o. pri organizaciji prevozov glede na vzdrževalne projekte na JŽI. Povečani stroški izhajajo tudi iz odškodninskih zahtevkov uporabnikov železniških storitev zaradi zamud pri dostavi, odpovedi naročil in izgube imena zanesljivega prevoznika. Ocenjujemo, da so se zaradi izvedbe investicijskih projektov, ki so v letu 2009 potekali na JŽI, znatno povečali stroški oziroma zmanjšali prihodki.

Veliko obremenitev za prevoznika predstavljajo dodatni stroški, ki jih upravljavec zaračunava zaradi zapoznelih odpovedi vlakovnih poti. V evropskih direktivah ni določeno, da mora upravljavec zaračunavati zapoznele odpovedi vlakovnih poti, mu je pa takšen način dovoljen. Predviden je predvsem za zelo obremenjeno infrastrukturo. V takšnih primerih lahko upravljavec vlakovno pot, ki ni bila uporabljena, dodeli drugemu prevozniku. Dokler ima upravljavec možnost zagotavljanja vlakovnih poti, pa takšen način ni smiseln in predstavlja nepotreben strošek za prevoznika.

Neopravljen prevoz za prevoznika že v osnovi pomeni izpad prihodka ter dodatne stroške zaradi planiranja osebja in lokomotiv. Dodatna kazen za nepravočasno odpovedane vlakovne poti je še dodaten strošek, na katerega v večini primerov ni možno vplivati. Nerazumljivo je plačevanje uporabe za vlakovne poti, ki niso bile uporabljene. Neuporaba vlakovnih poti se zaračuna po formuli, ki je v diplomskem delu podrobno razdelana in upošteva tudi koeficient obrabe proge.

V programu razvoja JŽI bi moral biti zasnovan tudi interesni vidik železniškega prevoznika, ki mora zagotavljati konkurenčne in kakovostne prevozne storitve ter uporabnikom zagotoviti zanesljivost, varnost in točnost prevoza blaga.

LITERATURA IN VIRI

Knjige:

Komisija evropskih skupnosti (2001). Bela knjiga. Evropska prometna politika za 2010.

Direktive in objave:

Direktiva št.: 91/440/EC o razvoju železnic v Evropski skupnosti.

Direktiva št.: 2001/14/EC o dodeljevanju vlakovnih poti, zaračunavanju uporabnine za uporabo železniške infrastrukture ter podeljevanju varnostnih spričeval.

Akt o ustanovitvi družbe Slovenske železnice, d.o.o., (137. redna seja vlade RS z dne 27.9.2007).

Uradni list RS:

Uredba o dodeljevanju vlakovnih poti in uporabnini na javni železniški infrastrukturi, (Ur.l. RS št. 38/08, 113/09).

Zakon o varnosti v železniškem prometu – ZVZelP (Ur.l. RS, št. 61/07).

Zakon o železniškem prometu – ZZelP (Ur.l. RS, št. 44/07 in 58/09).

Sklep o spremembah in dopolnitvah sklepa o ustanovitvi Javne agencije za železniške promet Republike Slovenije (Ur. l. RS, št.: 54/07).

Skripta

KEK, J. (2010). Organizacija železniškega prometa. Skripta. Kranj: B&B:

Interni dokumenti Slovenskih železnic, d.o.o.

Navodilo za uporabo aplikacije Naročilo vlakovnih poti, april 2009.

Priročnik za naročanje in konstrukcijo vlakovnih poti ter izdelavo operativnega voznega reda upravljavca, december 2008.

Priročnik za naročanje vlakovnih poti in napovedovanje prometa vlakov, marec 2003.

Program omrežja Republike Slovenije 2009, december 2007.

Pregledne karte slovenskega železniškega omrežja, Prometni inštitut 2006.

Spletne strani:

http://www.slozeleznice.si/sl/infrastruktura/program_omrezja/program_omrezja_republike_slovenije_za_let_2009/, marec 2010

<http://www.slo-zeleznice.si/sl/tovorni-promet>, marec 2010

<http://intranet.slo-zeleznice.si>, marec 2010

http://sl.wikipedia.org/wiki/Slovenske_%C5%BEEleznice, marec 2010

http://sl.wikipedia.org/wiki/Glavna_stran, marec 2010

KAZALO SLIK

Slika 1: Številčna oznaka vagona – last jugoslovanskih železnic.....	3
Slika 2: Številčna oznaka vagona – last slovenskih železnic	3
Slika 3: Železniški sistem v RS.....	4
Slika 4: Organigram Slovenskih železnic, d.o.o.	5
Slika 5: Organizacijska struktura PE tovorni promet.....	6
Slika 6: Pregledna karta slovenskega železniškega omrežja.....	13
Slika 7: Pregledna karta slovenskega železniškega omrežja (osne obremenitve) ..	14
Slika 8: Sklop podatkov Prosilec	18
Slika 9: Razširjen pogled na podatke o prosilcu	19
Slika 10: Izbirnik Voznoredno obdobje.....	19
Slika 11: Obseg naročenih storitev	19
Slika 12: Vrsta naročenih storitev	20
Slika 13: Splošni podatki	20
Slika 14: Dodatni podatki o naročeni vlakovni poti	21
Slika 15: Pogovorno okno za izbiro namena postanka	21
Slika 16: Obseg storitve	22
Slika 17: Izbira koledarja vožnje	22
Slika 18: Izbira dni vožnje	23
Slika 19: Izbira dodatnih dni voženj	23
Slika 20: Okno za vpis tehničnih podatkov	24
Slika 21: Diagram prehajanja statusov naročila	24
Slika 22: Pregled naročil	25
Slika 23: Odpoved vlakovne poti	25
Slika 24: Stornacija vlakovne poti	26
Slika 25: Pregled nepravočasne odpovedi vlakovnih poti po vrsti plačila	40

KAZALO TABEL

Tabela 1: Pregled glavnih in regionalnih prog JŽI	12
Tabela 2: Ponderji za izračun uporabnine.....	29
Tabela 3: Koeficienti obrabe proge za izračun uporabnine	30
Tabela 4: Faktor zahtev prevoznikov za izračun uporabnine	30
Tabela 5: Roki za izdelavo sprememb voznega reda omrežja.....	31
Tabela 6: Zračunavanje uporabnine za odpovedane vlakovne poti	31
Tabela 7: Zračunavanje uporabnine za odpovedane vlakovne	32
Tabela 8: Ponderji za izračun uporabnine.....	36
Tabela 9: Koeficienti obrabe proge za izračun uporabnine	37
Tabela 10: Faktor zahtev prevoznikov za izračun uporabnine	37
Tabela 11: Zračunavanje uporabnine za odpovedane vlakovne poti.....	39
Tabela 12: Pregled nepravočasne odpovedi vlakovnih poti po vrsti plačila	40

POJMOVNIK

ad hoc vlakovna pot: vlakovna pot, naročena za določen namen v postopkih naročanja vlakovnih poti

KRATICE

AŽP: Javna agencija za železniški promet Republike Slovenije
CER: Evropsko združenje železnic
EU: Evropska skupnost
JŽI: Javna železniška infrastruktura
NVP: Naročanje vlakovnih poti
PE TP: Poslovna enota Tovorni promet
PE TVD: Poslovna enota Tehnično vagonška dejavnost
RIV: Sporazum o izmenjavi in uporabi tovornih vagonov
RS: Republika Slovenija
UIC: Mednarodna železniška zveza s sedežem v Parizu
ZVZeIP: Zakon o varnosti v železniškem prometu
ZZeIP: Zakon o železniškem prometu