



REPUBLIKA SLOVENIJA
DRŽAVNI SVET

Komisija za lokalno samoupravo in regionalni razvoj

Številka: 326 – 03/13-4/ EPA 1198 - VI
Ljubljana, 18. 6. 2013

Komisija Državnega sveta za lokalno samoupravo in regionalni razvoj je na podlagi drugega odstavka 56. člena Zakona o Državnem svetu (Uradni list RS, št. 100/05-uradno prečiščeno besedilo, 95/09 - odl. US in 21/13 - ZFDO-F) in 20. člena Poslovnika Državnega sveta (Uradni list RS, št. 70/08, 73/09 in 101/10) sprejela naslednje

M N E N J E

k Predlogu zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o železniškem prometu, (ZZeP-I) – skrajšani postopek

Komisija Državnega sveta za lokalno samoupravo in regionalni razvoj je na 8. seji 17. junija 2013 obravnavala Predlog zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o železniškem prometu, ki ga je Državnemu zboru v obravnavo predložila Vlada.

Komisija **podpira** Predlog zakona.

Predstavnik Ministrstva za infrastrukturo in prostor je člane komisije uvodoma seznanil, da je Predlog zakona pripravljen zaradi dveh sodnih postopkov Evropske komisije zoper Slovenijo. Evropska komisija v uradnem opominu ugotavlja, da Slovenija ni ustrezno prenesla Direktivo 91/440/EGS o razvoju železnic in njene spremembe v Direktivi 2001/12/ES, saj ni zagotovila prepovedi prenosa finančnih sredstev med prevozniki v železniškem prometu in upravljavcem javne železniške infrastrukture. Na podlagi tega se z novim 22. a členom jasno določa prepoved prenosa finančnih sredstev, pri čemer predlagatelj pričakuje, da bo Evropska komisija ugotovila, da predlagano zakonsko določilo zagotavlja ustrezno urejenost finančnih tokov znotraj Holdinga Slovenske železnice, d.o.o.

V drugi tožbi proti Sloveniji Evropska komisija ugotavlja, da Slovenija leta 2010, ko je naloge regulatornega organa na področju železniškega prometa s takratnega Ministrstva za promet prenesla na Agencijo za pošto in elektronske komunikacije, ki se je kasneje preimenovala v Agencijo za komunikacijska omrežja in storitve (v nadaljevanju: agencija), ni ustrezno uredila financiranja regulatornega organa. Medtem ko se agencija za izvajanje regulatornih nalog na drugih področjih (elektronske komunikacije, poštne storitve, radijske in televizijske dejavnosti) financira s stran subjektov, ki jih nadzira, se za izvajanje nalog na področju železniškega prometa financira neposredno iz državnega proračuna, kar po mnenju Evropske komisije ni ustrezna rešitev. Zato se s Predlogom zakona predlaga, da je delovanje regulatornega organa na področju železniškega prometa financirano s

sredstvi subjektov, ki jih regulira in nadzira na področju železniškega prometa – subjekti, ki opravljajo prevozne storitve (prevozniki zagotovijo 70% sredstev) in ki upravljajo javno železniško infrastrukturo (upravljavec zagotovi 30% sredstev). Poleg tega se s Predlogom zakona spreminja definicija prevoznika, ki je rezultat mnenja Evropske komisije iz Pilotnega projekta (2570/11/MOVE).

Predstavniki predlagatelja zakona je z odgovori na vprašanja in izpostavljene dileme v razpravi dodatno pojasnil predlagane rešitve, pri čemer je izpostavil, da so dodeljene vlakovne poti ene od objektivnih meril za izračun obveznosti za financiranje regulatornega organa, ki bremenijo prevoznike. Pri pripravi napovedanih amandmajev bo predlagatelj preučil predstavljena opozorila družbe Slovenske železnice – Infrastruktura, d.o.o.

Članom komisije je **predstavniki družbe Slovenske železnice – Infrastruktura, d.o.o.**, pojasnil, da so že pred več kot letom dni dali pobudo za ureditev vseh odprtih vprašanj, ki pa jih Predlog zakona ne rešuje. V družbi Slovenske železnice – Infrastruktura, d.o.o., ki pri pripravi te novele zakona ni sodelovala, se ne strinjajo s predlagano metodologijo izračuna prihodkov za delovanje regulatornega organa v 4. členu novele zakona (novem 18. e členu), saj število dodeljenih vlakovnih poti ni ustrezno merilo obsega dela. Glede na to, da imamo pet prevoznikov, tudi predlagano razmerje kritja stroškov med prevozniki in upravljavcem javne železniške infrastrukture (70%:30%) ni ustrezno. Po predlogu zakona bi namreč največji delež stroškov med prevozniki odpadlo na Slovenske železnice – Potniški promet, d.o.o., ki pa ima večino vlakovnih poti v potniškem prometu, ki so del obvezne gospodarske javne službe, in hkrati nima konkurence ter najmanj uporablja storitve regulatornega organa (do sedaj verjetno sploh ni uporabil njihovih storitev). Njihov pomislek izhaja tudi iz dejstva, da imamo enega prevoznika (Luka Koper), ki nima nobene vlakovne poti, a uporablja storitve regulatornega organa, ki pa jih na podlagi predlaganih rešitev ne bi plačeval. Njihov predlog je, da se 70% celotnih stroškov, ki jih ima regulatorni organ, enakomerno porazdeli med prevoznike. Prav tako nasprotujejo predlogu, da se novemu prevozniku obveznost plačila v prvem koledarskem letu ne odmeri, saj lahko ta rešitev »spodbudi« nove prevoznike, da začnejo z dejavnostjo prevozov v začetku leta in bi bili zato eno leto oproščeni plačila obveznosti po novem 18. a členu. Določitev števila dodeljenih vlakovnih poti kot merila za izračun obveznosti je vprašljiva tudi s strokovnega vidika, saj so lahko vlakovne poti dodeljene z letnim voznim redom dva meseca pred veljavnostjo ali ad hoc – razdeljene šest ur pred vožnjo vlaka. Njihov predlog je, da se poišče bolj sprejemljivo in nediskriminatorno rešitev za vse prevoznike v železniškem prometu.

Predstavniki Javne agencije za železniški promet Republike Slovenije je pojasnil, da agencija ni sodelovala pri pripravi Predloga zakona in nanj nima pripomb oziroma se strinja z vsebino 5. člena novele zakona, ki jasno ločuje opravljanje nalog med varnostnim in dodeljevalnim organom znotraj Javne agencije za železniški promet.

Komisija podpira Predlog zakona, s katerim z zamudo prenašamo v slovenski pravni red zahteve evropskih direktiv s področja železniškega prometa. Komisija ocenjuje, da bo Evropska komisija po sprejetju tega zakona ustavila sodne postopke zoper Slovenijo.

Komisija je bila seznanjena, da predlagatelj zakona na podlagi mnenja Zakonodajno-pravne službe Državnega zbora v zvezi s predlaganim načinom financiranja regulatornega organa išče boljše rešitev in bo pripravil predlog amandmajev, pri čemer bo skušal razrešiti tudi vprašanje financiranja regulatornega organa s strani prevoznika, ki nima dodeljenih vlakovnih poti, ter preučil opozorilo v zvezi z morebitno preveliko finančno preobremenjenostjo družbe Slovenske železnice – Potniški promet, d.o.o., ki ima dodeljenih največ vlakovnih poti. Komisija tudi ugotavlja, da je predlagano rešitev v 4. členu novele zakona podal regulatorni organ, ki je število dodeljenih vlakovnih poti ocenil kot jasno in vnaprej preverljivo merilo in najbolj ustrezno rešitev. Po besedah predstavnika predlagatelja zakona je predlog Slovenskih železnic – Infrastruktura, da se stroški za delovanje regulatornega organa enakomerno porazdelijo med vsemi prevozniki, sicer logičen, vendar neustrezen, saj odpira nove dileme, npr. ali naj večji in manjši prevozniki nosijo enake obveznosti.

Glede na predstavljene pomisleke predstavnika družbe Slovenske železnice – Infrastruktura, d.o.o., in pojasnila predstavnika Ministrstva za infrastrukturo in prostor komisija pričakuje, da bo predlagatelj pripombe Slovenskih železnic – Infrastruktura preučil in jih upošteval pri pripravi napovedanih amandmajev za sejo matičnega Odbora Državnega zbora.

V zvezi s finančnimi posledicami novele zakona za državni proračun v letu 2013 v višini 226.087,30 evrov (171.348 evrov planiranih sredstev za pokrivanje neposrednih in posrednih stroškov v letu 2013 ter zapadli dolg v višini 54.739,30 evrov za obdobje od 1.5. 2012 do 31. 12. 2012) in v povezavi z rebalansom državnega proračuna za leto 2013 komisija ugotavlja, da sredstva v navedeni višini za delovanje regulatornega organa ne pomenijo dodatnih sredstev, saj so zagotovljena v okviru Ministrstva za infrastrukturo in prostor, ki pa niso bila ustrezno opredeljena v Zakonu o izvrševanju proračuna Republike Slovenije kot posebna proračunska postavka. Zaradi navedenega Ministrstvo za infrastrukturo in prostor na podlagi tolmačenja Ministrstva za finance ni moglo skleniti aneksa k pogodbi z regulatornim organom, ki od 1. 5. 2012 zato nima zagotovljenih sredstev za pokrivanje stroškov za urejanje in nadziranje trga storitev železniškega prometa.

Komisija v zvezi s predlaganim črtanjem četrtega odstavka 13. a člena, ki določa, da je sedež družbe, pooblaščen za vodenje investicij v javno železniško infrastrukturo (DRI), v Mariboru, ugotavlja, da predlagatelj ocenjuje, da določitev sedeža družbe ni stvar zakona, ampak akta o ustanovitvi družbe, pri čemer je bilo članom komisije zagotovljeno, da se ne načrtuje prenos sedeža te družbe iz Maribora v kakšen drug kraj.

* * *

Za poročevalca je bil določen predsednik komisije Jernej Verbič.

Sekretarka
Meta Štembal, l.r.

Predsednik
Jernej Verbič, l.r.