



P.Z.E. br. 107

HRVATSKI SABOR

KLASA: 022-03/17-01/38

URBROJ: 65-17-07

Zagreb, 29. lipnja 2017.

**ZASTUPNICAMA I ZASTUPNICIMA
HRVATSKOGA SABORA**

**PREDSJEDNICAMA I PREDSJEDNICIMA
RADNIH TIJELA**

Na temelju članaka 178. i 192. Poslovnika Hrvatskoga sabora u prilogu upućujem *Konačni prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o željeznici*, koji je predsjedniku Hrvatskoga sabora dostavila Vlada Republike Hrvatske, aktom od 29. lipnja 2017. godine.

Ovim zakonskim prijedlogom usklađuje se zakonodavstvo Republike Hrvatske sa zakonodavstvom Europske unije, te se u prilogu dostavlja i Izjava o njegovoj usklađenosti s pravnom stečevinom Europske unije.

Za svoje predstavnike, koji će u njezino ime sudjelovati u radu Hrvatskoga sabora i njegovih radnih tijela, Vlada je odredila Olega Butkovića, ministra mora, prometa i infrastrukture, dr. sc. Nikolinu Brnjac, Tomislava Mihotića i mr. sc. Maju Markovčić Kostelac, državne tajnike u Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture, te dr. sc. Alena Gospočića i Marija Madunića, pomoćnike ministra mora, prometa i infrastrukture.


PREDSJEDNIK
Gordan Jandroković



VLADA REPUBLIKE HRVATSKE

Klasa: 022-03/17-01/24

Urbroj: 50301-27/25-17-8

Zagreb, 29. lipnja 2017.

PREDSJEDNIKU HRVATSKOGA SABORA

Predmet: Konačni prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o željeznici

Na temelju članka 85. Ustava Republike Hrvatske (Narodne novine, br. 85/10 – pročišćeni tekst i 5/14 – Odluka Ustavnog suda Republike Hrvatske) i članka 172. u vezi s člankom 190. Poslovnika Hrvatskoga sabora (Narodne novine, br. 81/13 i 113/16), Vlada Republike Hrvatske podnosi Konačni prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o željeznici.

Ovim zakonskim prijedlogom usklađuje se zakonodavstvo Republike Hrvatske sa zakonodavstvom Europske unije, te se u prilogu dostavlja i Izjava o njegovoj usklađenosti s pravnom stečevinom Europske unije.

Za svoje predstavnike, koji će u njezino ime sudjelovati u radu Hrvatskoga sabora i njegovih radnih tijela, Vlada je odredila Olega Butkovića, ministra mora, prometa i infrastrukture, dr. sc. Nikolinu Brnjac, Tomislava Mihotića i mr. sc. Maju Markovčić Kostelac, državne tajnike u Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture, te dr. sc. Alena Gospočića i Marija Madunića, pomoćnike ministra mora, prometa i infrastrukture.



VLADA REPUBLIKE HRVATSKE

**KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA
ZAKONA O ŽELJEZNICI**

Zagreb, lipanj 2017.

KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O ŽELJEZNICI

Članak 1.

U Zakonu o željeznici (Narodne novine, br. 94/13 i 148/13), u članku 3. stavak 3. mijenja se i glasi:

„(3) Odredbe članka 8., 58. i 65. i Poglavlja III. ovoga Zakona ne primjenjuju se na željezničku infrastrukturu u privatnom vlasništvu koju isključivo koristi njezin vlasnik za vlastiti prijevoz tereta.“

Stavak 4. briše se.

Članak 2.

U članku 4. podstavak 8. mijenja se i glasi:

„– *industrijski kolosijek* je željeznički kolosijek koji služi za početne, završne i druge radnje (utovar, istovar, manevriranje i sl.) i na kojem se ne obavlja željeznički prijevoz,“.

Podstavci 13., 28. i 42. brišu se.

Dosadašnji podstavci 14. do 27. postaju podstavci 13. do 26, dosadašnji podstavci 29. do 41. postaju podstavci 27. do 39.

U dosadašnjem podstavku 43. koji postaje podstavak 40. riječ: „dijelovi“ zamjenjuje se riječima: „jedan ili više“.

Dosadašnji podstavci 44. i 45. postaju podstavci 41. i 42.

Članak 3.

U članku 7. stavku 2. riječi: „te odvojke ili industrijske kolosijeke“ zamjenjuju se riječima: „te odvojke ili kolosijeke za privatno korištenje“.

Iza stavka 3. dodaje se stavak 4. koji glasi:

„(4) Željezničku infrastrukturu iz ovoga članka uz jednake uvjete mogu koristiti svi zainteresirani željeznički prijevoznici na način propisan ovim Zakonom.“

Članak 4.

Članak 9. mijenja se i glasi:

„(1) Građenje, modernizacija, obnova i održavanje željezničke infrastrukture iz članka 9.a stavka 1. ovoga Zakona u interesu je Republike Hrvatske.“

(2) Ako ovim Zakonom nije drugačije određeno, na postupak izvlaštenja nekretnina radi građenja, modernizacije, obnove i održavanja željezničke infrastrukture iz članka 9.a stavka 1. ovoga Zakona primjenjuju se propisi o izvlaštenju.

(3) Prijedlog za izvlaštenje nekretnine radi građenja, modernizacije, obnove i održavanja željezničke infrastrukture iz članka 9.a stavka 1. ovoga Zakona podnosi upravitelj infrastrukture koji zaključuje ugovore o kupoprodaji u prethodnom postupku osiguranja dokaza u ime i za račun Republike Hrvatske.

(4) Nekretnine koje su potrebne za građenje, modernizaciju, obnovu i održavanje željezničke infrastrukture iz članka 9.a stavka 1. ovoga Zakona izvlašćuju se u korist Republike Hrvatske.

(5) Odredbe ovoga članka na odgovarajući se način primjenjuju i na građenje, modernizaciju, obnovu i održavanje objekata povezanih s građenjem željezničke infrastrukture iz članka 9.a stavka 1. ovoga Zakona.“.

Članak 5.

Iza članka 9. dodaje se članak 9.a koji glasi:

„Članak 9.a

(1) Željeznička infrastruktura, kojoj pripadaju željezničke pruge razvrstane na temelju odluke o razvrstavanju željezničkih pruga iz članka 14. ovoga Zakona s pripadajućim elementima, u vlasništvu je Republike Hrvatske i javno je dobro u općoj uporabi.

(2) Željeznička infrastruktura iz stavka 1. ovoga članka ne može se otuđiti iz vlasništva Republike Hrvatske niti se na njoj mogu stjecati stvarna prava, osim u slučajevima propisanim ovim Zakonom.“.

Članak 6.

U članku 16. stavak 1. mijenja se i glasi:

„(1) Upravitelj infrastrukture odgovoran je za vlastito upravljanje, rukovođenje i unutarnji nadzor pritom poštujući okvir za ubiranje naknada i dodjelu kapaciteta te posebna pravila određena ovim Zakonom.“.

Članak 7.

U članku 18. stavci 6. do 8. brišu se.

Članak 8.

Iza članka 18. dodaju se naslov iznad članka i članak 18.a koji glase:

„Poslovni plan i registar imovine upravitelja infrastrukture

Članak 18.a

(1) U skladu s Nacionalnim programom i uzimajući u obzir raspoloživost financijskih sredstava iz članka 21. i 21.a ovoga Zakona, upravitelj infrastrukture donosi poslovni plan koji uključuje planirana ulaganja i programe financiranja.

(2) Poslovni plan mora osiguravati optimalno i učinkovito korištenje, raspoloživost i razvoj željezničke infrastrukture uzimajući u obzir financijsku ravnotežu i osiguravajući sredstva za ostvarenje tih ciljeva.

(3) Upravitelj infrastrukture dužan je, najkasnije 30 dana prije donošenja poslovnog plana, osigurati da podnositelji zahtjeva i po upitu i potencijalni podnositelji zahtjeva imaju pristup potrebnim podacima i da mogu izraziti svoja mišljenja o poslovnom planu u odnosu na uvjete pristupa i korištenja kao i na izvedbu, raspoloživost i razvoj željezničke infrastrukture.

(4) Potrebni podaci iz stavka 3. ovoga članka se po upitu podnositelja zahtjeva ili potencijalnog podnositelja zahtjeva dostavljaju dostavom ili elektroničkom poštom.

(5) Poslovni plan s mišljenjima podnositelja zahtjeva i mišljenjima potencijalnih podnositelja zahtjeva dostavlja se na znanje Ministarstvu i regulatornom tijelu.

(6) Upravitelj infrastrukture razvija i održava registar svoje imovine i imovine za čije je upravljanje nadležan, a koji se koristi za procjenu potrebnih sredstava za održavanje ili zamjenu imovine i koji sadrži pojedinosti o troškovima obnove i modernizacije željezničke infrastrukture.“.

Članak 9.

U članku 21.a stavak 2. mijenja se i glasi:

„(2) Naknada iz stavka 1. ovoga članka uplaćuje se po litri naplaćene trošarine na energente, i to u iznosu od 0,20 kuna na račun upravitelja infrastrukture, a najviše do iznosa koji je za tu namjenu osiguran u državnom proračunu za pojedinu godinu.“.

Članak 10.

U članku 23. stavku 1. riječ: „ima“ zamjenjuje se riječju: „dobiva“.

Stavak 2. mijenja se i glasi:

„(2) Željeznički prijevoznik, uz pravedne, nediskriminirajuće i transparente uvjete, dobiva pravo pristupa željezničkoj infrastrukturi za obavljanje usluga međunarodnog prijevoza putnika, koje uključuje kabotažu i pristup uslužnim objektima iz članka 24. stavka 3. ovoga Zakona, uz uvjet da regulatorno tijelo, na temelju zahtjeva nadležnog tijela ili zainteresiranih željezničkih prijevoznika, određuje da li je osnovni cilj usluge prijevoz putnika između kolodvora smještenih u različitim državama članicama na temelju mjera koje donosi Europska komisija.“.

Članak 11.

U članku 24. stavku 3. podstavak 3. mijenja se i glasi:

„– ranžirni kolodvori i kolosijeci za formiranje vlakova, uključujući kolosijeke za manevriranje,“.

Podstavak 5. mijenja se i glasi:

„– objekti za održavanje, osim objekata posebno namijenjenih za vlakove velikih brzina ili druge vrste željezničkih vozila koja zahtijevaju posebne objekte, a koji služe za održavanje vozila koje se ne provodi rutinski kao dio svakodnevnih radnji održavanja i koje zahtijeva povlačenje željezničkog vozila iz prometa,“.

U stavku 5. podstavak 5. mijenja se i glasi:

„– usluge održavanja koje se pružaju u objektima za održavanje, posebno namijenjenim za vlakove velikih brzina ili za druge vrste željezničkih vozila koja zahtijevaju posebne objekte, a koji služe za održavanje vozila koje se ne provodi rutinski kao dio svakodnevnih radnji održavanja i koje zahtijeva povlačenje željezničkog vozila iz prometa.“.

Članak 12.

U članku 31. stavak 1. mijenja se i glasi:

„(1) Za usluge iz članka 24. ovoga Zakona podnositelj zahtjeva plaća naknadu. Metodologije načina izračuna i visinu naknada određuje i naplaćuje upravitelj infrastrukture, odnosno operator uslužnog objekta.“.

Stavak 4. briše se.

U dosadašnjem stavku 5. koji postaje stavak 4. riječ: „može“ zamjenjuje se riječima: „dužan je“ te se iza riječi: „osigurati učinkovito korištenje željezničkih mreža“ dodaju riječi: „te s tim ciljem uspostavlja odgovarajuće postupke u skladu s pravilima iz ovoga Zakona“.

Dosadašnji stavci 6. i 7. postaju stavci 5. i 6.

Članak 13.

U članku 33. iza stavka 4. dodaje se novi stavak 5. koji glasi:

„(5) Naknade iz stavka 1. ovoga članka mogu se izmijeniti kako bi se uzeo u obzir trošak onečišćenja okoliša uzrokovanog željezničkim prijevozom, prema veličini uzrokovanog onečišćenja.“.

Dosadašnji stavci 5. do 8. postaju stavci 6. do 9.

Članak 14.

Članak 45. mijenja se i glasi:

- „(1) Ad hoc zahtjevi su izvanredni zahtjevi podnositelja zahtjeva za dodjelom kapaciteta u vrijeme trajanja voznog reda, a koji nisu vezani uz redovne izmjene i dopune voznog reda.
- (2) Upravitelj infrastrukture može udovoljiti takvim zahtjevima, uz uvjet da raspolaže dovoljnim infrastrukturnim kapacitetom.
- (3) Dodijeljena trasa može se koristiti samo nakon zaključenja ugovora o pristupu.
- (4) Upravitelj infrastrukture dužan je odgovoriti na ad hoc zahtjeve za pojedinim trasama vlakova što je ranije moguće, a u svakom slučaju najkasnije u roku od pet radnih dana od dana primitka zahtjeva.
- (5) Informacije o preostalom raspoloživom kapacitetu daju se na uvid svim podnositeljima zahtjeva koji iskažu interes za njegovo korištenje.
- (6) Upravitelj infrastrukture prema potrebi, kao i u slučaju zakrčene infrastrukture, provodi procjenu potrebe za rezervnim kapacitetima koji će ostati na raspolaganju u okviru konačnog voznog reda, kako bi mogli na vrijeme odgovoriti na predvidljive ad hoc zahtjeve za dodjelom kapaciteta.“

Članak 15.

Ovaj Zakon stupa na snagu osmoga dana od dana objave u Narodnim novinama.

OBRAZLOŽENJE

I. RAZLOZI ZBOG KOJIH SE ZAKON DONOSI

Zakonom o željeznici (Narodne novine, br. 94/13 i 148/13) uređuju se način i uvjeti obavljanja željezničkog prijevoza, status željezničke infrastrukture, tržište željezničkih usluga, upravljanje željezničkom infrastrukturom i uvjeti pristupa na infrastrukturu, načela i postupci koji se primjenjuju na uvođenje i određivanje naknada za željezničke usluge te dodjelu kapaciteta željezničke infrastrukture, kriteriji za izdavanje i ukidanje dozvola željezničkim prijevoznicima te usluge željezničkog prijevoza od posebnog državnog interesa za koje Republika Hrvatska osigurava dio sredstava. U Zakon o željeznici prenesene su odgovarajuće odredbe Direktive 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 21. studenoga 2012. o uspostavi jedinstvenog Europskog željezničkog prostora (SL L 343, 14.12.2012.) (u daljnjem tekstu: Direktiva 2012/34/EU). Europska komisija je u okviru EU Pilota dostavila Republici Hrvatskoj određena pitanja u svezi s nesukladnosti nacionalnih mjera s Direktivom 2012/34/EU. Temeljem provedenog ispitivanja odgovarajućih odredbi utvrđeno je da je potrebno izmijeniti postojeći Zakon o željeznici s ciljem potpunog usklađivanja s odredbama Direktive 2012/34/EU.

Zakonom o željeznici propisano je da se sredstva za financiranje željezničke infrastrukture osiguravaju iz državnog proračuna Republike Hrvatske od naplaćene trošarine na energente. Iz razloga fiskalne konsolidacije i financiranja rashodne strane državnog proračuna Republike Hrvatske potrebno je ograničiti ta sredstva te je stoga potrebno izmijeniti postojeći Zakon o željeznici.

Izmjena postojećeg Zakona o željeznici neophodna je i iz razloga usklađivanja s odredbama Zakona o izvlaštenju i određivanju naknade (Narodne novine, broj 74/14) i Zakona o gradnji (Narodne novine, br. 153/13 i 20/17).

II. PITANJA KOJA SE ZAKONOM RJEŠAVAJU

U skladu s pravnom stečevinom Europske unije zakonskim prijedlogom određuje se izuzeće od primjene važećeg Zakona o željeznici u smislu da se propisuje da se odredbe vezane uz neovisnost osnovnih funkcija i financiranje upravitelja infrastrukture, uvjeti za pristup uslugama i ubiranje naknada za korištenje željezničke infrastrukture te dodjela željezničkog infrastrukturnog kapaciteta ne primjenjuju na infrastrukturu u privatnom vlasništvu koju isključivo koristi njezin vlasnik za vlastiti prijevoz tereta. U skladu s upitom iz EU Pilota briše se iz definicija pojam „željezničke infrastrukture“ (koji je određivao pravni status iste), te se pravni status određuje jednim člankom, a pojam i sastavni dijelovi željezničke infrastrukture ostaju određeni drugim člankom. Mijenja se i definicija pojma industrijskog kolosijeka, pri čemu se briše određivanje pravnog statusa istog. Istovremeno se određuje da industrijski kolosijeci nisu sastavni dijelovi željezničke infrastrukture. Dodaje se, u skladu s Direktivom 2012/34/EU, i odredba da željezničku infrastrukturu uz jednake uvjete mogu koristiti svi zainteresirani željeznički prijevoznici na način propisan Zakonom o željeznici. U skladu s upitom iz EU Pilota briše se pojam „redovno održavanje željezničkog vozila“ (neispravan pojam za „heavy maintenance“) te se na odgovarajuća mjesta u Zakonu navodi opisni tekst istog.

S ciljem uređivanja zemljišno-knjižnih odnosa i omogućavanja apliciranja projekata i povlačenje financijskih sredstava iz fondova Europske unije mijenjaju se odredbe o imovinskopравnim odnosima željezničke infrastrukture. Određuje se da je građenje, modernizacija, obnova i održavanje željezničke infrastrukture u interesu Republike Hrvatske te, s tim u vezi, i pitanje izvlaštenja nekretnina. Novim dodanim člankom definira se pravni status željezničke infrastrukture. Određuje se da je željeznička infrastruktura, kojoj pripadaju željezničke pruge razvrstane na temelju odluke o razvrstavanju željezničkih pruga, s pripadajućim elementima u vlasništvu Republike Hrvatske i javno dobro u općoj uporabi. Određuje se i nemogućnost otuđivanja i stjecanja stvarnih prava osim na propisani način.

U skladu s upitom iz EU Pilota u zakonski prijedlog dodaje se odredba o poštivanju okvira za ubiranje naknada i dodjelu kapaciteta i posebna propisana pravila kod odgovornosti upravitelja infrastrukture za vlastito upravljanje, rukovođenje i unutarnji nadzor. U skladu s Direktivom 2012/34/EU dodaju se odredbe o donošenju poslovnog plana upravitelja infrastrukture uz obvezno prethodno savjetovanje s korisnicima i odredbe o vođenju registra imovine upravitelja infrastrukture te odredbe o obvezi suradnje upravitelja infrastrukture s drugim upraviteljima infrastrukture glede sustava za određivanje naknada za obavljanje usluga željezničkog prijevoza koji prelazi više od jedne infrastrukturne mreže unutar Europske unije i obvezi uspostave odgovarajućih postupaka.

S ciljem financijske konsolidacije određuje se da se naknada za financiranje željezničke infrastrukture uplaćuje po litri naplaćene trošarine za energente u iznosu od 0,20 kuna na račun upravitelja infrastrukture, pri čemu se dodaje odredba da se taj iznos uplaćuje najviše do iznosa koji je za tu namjenu osiguran u državnom proračunu Republike Hrvatske za pojedinu godinu.

U skladu s odredbama Direktive 2012/34/EU određuje se da željeznički prijevoznik, uz pravedne, nediskriminirajuće i transparente uvjete, dobiva pravo pristupa željezničkoj infrastrukturi za obavljanje usluga međunarodnog prijevoza putnika, koje uključuje kabotažu i pristup uslužnim objektima, uz uvjet da regulatorno tijelo, na temelju zahtjeva nadležnog tijela ili zainteresiranih željezničkih prijevoznika, određuje da li je osnovni cilj usluge prijevoz putnika između kolodvora smještenih u različitim državama članicama na temelju mjera koje donosi Europska komisija. Određuje se i obveza upravitelja infrastrukture za odgovorom u određenom roku na ad hoc zahtjeve za pojedinim trasama vlakova i procjenu potrebe za rezervnim kapacitetima koji će ostati na raspolaganju u okviru konačnog voznog reda i u slučaju zakrčene infrastrukture.

U skladu s odredbama Direktive 2012/34/EU dodaje se odredba da upravitelj infrastrukture, odnosno operator uslužnog objekta, ne određuje samo visinu naknade za željezničke usluge već i metodologiju načina izračuna naknada. U skladu s odredbama Direktive 2012/34/EU dodaje se odredba da se naknade za minimalni pristupni paket i za pristup prugom uslužnim objektima mogu izmijeniti kako bi se uzeo u obzir trošak onečišćenja okoliša uzrokovanog željezničkim prijevozom, prema veličini uzrokovanog onečišćenja.

III. OBRAZLOŽENJE ODREDBI PREDLOŽENOG ZAKONA

Uz članak 1.

Ovim člankom se u potpunosti izvršava obveza prijenosa pravne stečevine Europske unije na način da se utvrđuje kako se odredbe članka 8. kojima se propisuje planiranje građenja, modernizacije, obnove i održavanja željezničke infrastrukture, odredbe članka 58. kojima se propisuje djelokrug rada regulatornog tijela, odredbe članka 65. kojima se propisuje prijelazno razdoblje za dozvole za obavljanje usluga željezničkog prijevoza izdane željezničkim prijevoznicima te upravljanje željezničkom infrastrukturom u vlasništvu Republike Hrvatske, odredbe Poglavlja III. kojima se propisuje upravljanje željezničkom infrastrukturom ne primjenjuju na infrastrukturu u privatnom vlasništvu koju isključivo njezin vlasnik koristi za vlastiti prijevoz tereta, a u skladu s člankom 2. Direktive 2012/34/EU. Stavak 4. navedenog članka, također se briše radi izvršavanja obveze prijenosa pravne stečevine Europske unije.

Uz članak 2.

U važećem Zakonu o željeznici u članku 4. podstavku 8. propisano je da je industrijski kolosijek željeznički kolosijek koji nije javno dobro u općoj uporabi, a koji je izravno ili neizravno povezan sa željezničkom infrastrukturom koja je javno dobro u općoj uporabi, a služi za početne, završne i druge radnje (utovar, istovar, manevriranje i sl.) u prijevozu ili za potrebe vlasnika i na kojem se ne obavlja željeznički prijevoz, podstavkom 13. propisano je da infrastrukturu čine željeznička infrastruktura i kolosijeci, uključujući industrijske kolosijeke u morskim lukama i lukama unutarnjih voda, podstavkom 28. propisano je da redovno održavanje vozila su radovi održavanja vozila koji se ne provode rutinski kao dio svakodnevnih radnji održavanja i koji zahtijevaju povlačenje željezničkog vozila iz prometa, podstavkom 42. propisano je da je željeznička infrastruktura javno dobro u općoj uporabi u vlasništvu Republike Hrvatske kojeg mogu koristiti svi zainteresirani željeznički prijevoznici, uz jednake uvjete i podstavkom 43. propisano je da je željeznička pruga sastavni dio željezničke infrastrukture koju u tehničkom smislu čine dijelovi željezničkih infrastrukturnih podsustava nužni za sigurno, uredno i nesmetano odvijanje željezničkoga prometa, kao i zemljište ispod željezničke pruge s pružnim pojansom i ostalim zemljištem koje služi uporabi i funkciji tih dijelova infrastrukturnih podsustava te zračni prostor iznad pruge u visini 12 m, odnosno 14 m kod dalekovoda napona većega od 220 kV, mjereno iznad gornjeg ruba tračnice, a u prometno-tehnološkom smislu cjelina koju čine kolodvori, kolodvorske zgrade i otvorena pruga s drugim službenim mjestima (stajališta, otpremništva i dr.). Navedene točke se brišu zbog neusklađenosti s definicijom željezničke infrastrukture utvrđene u članku 3. Direktive 2012/34/EU, koji propisuje da željezničku infrastrukturu čine elementi utvrđeni u Prilogu I. Direktive, a Prilog I. je u potpunosti prenesen u članak 7. Zakona o željeznici, te ista ne prepoznaje pojam industrijski kolosijek, već samo kolosijek za privatno korištenje ili željezničku infrastrukturu. Također, podstavak 28. u članku 4. Zakona o željeznici se briše zbog neusklađenosti s pojmom „heavy maintenance“, budući da je definicija iz članka 3. točke 30. hrvatske inačice Direktive 2012/34/EU objavljene u SL L 343 od 14.12.2012. za „redovno održavanje“ koje znači radove održavanja vozila koji se ne provode rutinski kao dio svakodnevnih operacija i zahtijevaju povlačenje vozila iz prometa prenesena u članak 4. Zakona o željeznici kojim se određuje da su „redovno održavanje željezničkog vozila“ radovi održavanja vozila koji se ne provode rutinski kao dio svakodnevnih radnji održavanja i koji zahtijevaju povlačenje željezničkog vozila iz prometa. U istom članku, radi boljeg razumijevanja definicije željezničke pruge izmijenjen je podstavak 43.

Uz članak 3.

Ovim člankom se u potpunosti izvršava obveza prijenosa pravne stečevine Europske unije na način da se utvrđuje kako se elementi iz članka 7. stavka 2. Zakona o željeznici smatraju elementima željezničke infrastrukture, do sada pojam „industrijskog kolosijeka“ nije bio određen kao element željezničke infrastrukture, a u skladu s Prilogom I. Direktive 2012/34/EU.

Uz članak 4.

Ovim člankom propisuje se da je građenje, modernizacija, obnova i održavanje željezničke infrastrukture u interesu Republike Hrvatske. Nadalje, propisano je da prijedlog za izvlaštenje u svrhu građenja, modernizacije, obnove i održavanja željezničke infrastrukture u interesu Republike Hrvatske podnosi upravitelj infrastrukture.

Uz članak 5.

Ovim člankom utvrđuje se pravni status željezničke infrastrukture na način da se određuje da je željeznička infrastruktura javno dobro u općoj uporabi u vlasništvu Republike Hrvatske. Određenjem pravnog statusa željezničke infrastrukture na opisani način provodi se usklađivanje sukladno Zakonu o zemljišnim knjigama (Narodne novine, br. 91/96, 68/98, 137/99, 114/01, 100/04, 107/07, 152/08, 126/10, 55/13 i 60/13) i sukladno Zakonu o vlasništvu i drugim stvarnim pravima (Narodne novine, br. 91/96, 68/98, 137/99, 22/00, 73/00, 129/00, 114/01, 79/06, 141/06, 146/08, 38/09, 153/09, 143/12 i 152/14).

Uz članak 6.

Ovim člankom se u potpunosti izvršava obveza prijenosa pravne stečevine Europske unije. U hrvatski pravni poredak se na ispravan način prenosi članak 4. stavak 2. Direktive 2012/34/EU, koji propisuje da je upravitelj infrastrukture odgovoran za vlastito upravljanje, rukovođenje i unutarnji nadzor pritom poštujući okvir za ubiranje naknada i dodjelu kapaciteta te posebna pravila koja su odredile države članice. U dosadašnjem određenju neovisnosti upravitelja infrastrukture nije bila utvrđena obveza poštovanja okvira za ubiranje naknada i dodjelu kapaciteta te posebna pravila koja su odredile države članice.

Uz članak 7.

Ovim člankom se u članku 18. stavci 6., 7. i 8. Zakona o željeznici brišu zbog neusklađenosti s člankom 8. stavkom 3. Direktive 2012/34/EU, koji propisuje da u okviru opće politike koju je odredila država članica i uzimajući u obzir indikativnu strategiju za razvoj željezničke infrastrukture i sredstva koja osiguravaju države članice, upravitelj infrastrukture donosi poslovni plan, uključujući programe ulaganja i financiranja.

Uz članak 8.

Ovim člankom dodaje se članak 18.a, kojim se u potpunosti izvršava obveza prijenosa pravne stečevine Europske unije. U hrvatski pravni poredak se na ispravan način prenose: članak 8. stavak 3. Direktive 2012/34/EU, koji propisuje da u okviru opće politike koju je odredila država članica i uzimajući u obzir indikativnu strategiju za razvoj željezničke infrastrukture i sredstva koja osiguravaju države članice, upravitelj infrastrukture donosi poslovni plan,

uključujući programe ulaganja i financiranja. Plan mora osiguravati optimalno i učinkovito korištenje, pružanje i razvoj infrastrukture pritom osiguravajući financijsku ravnotežu i sredstva za ostvarenje tih ciljeva. Upravitelj infrastrukture osigurava da poznati podnositelji zahtjeva te na njihov zahtjev potencijalni podnositelji zahtjeva, imaju pristup potrebnim podacima i da dobiju priliku izraziti svoja stajališta o sadržaju poslovnog plana u odnosu na uvjete pristupa i korištenja kao i na prirodu, pružanje i razvoj infrastrukture prije nego ga odobri upravitelj infrastrukture i članak 30. stavak 7. Direktive 2012/34/EU, koji propisuje obvezu razvoja i održavanja registra imovine upravitelja infrastrukture.

Uz članak 9.

Zakonom o željeznici propisano je da se sredstva za financiranje željezničke infrastrukture osiguravaju iz državnog proračuna Republike Hrvatske od naplaćene trošarine na energente. Iz razloga fiskalne konsolidacije i financiranja rashodne strane državnog proračuna Republike Hrvatske potrebno je ograničiti ta sredstva te je stoga potrebno dopuniti članak 21.a važećeg Zakona o željeznici s odredbom da se maksimalni iznos naknade za financiranje upravitelja infrastrukture uplaćuje najviše do iznosa koji je za tu namjenu osiguran u državnom proračunu Republike Hrvatske za pojedinu godinu.

Uz članak 10.

Ovim člankom se u potpunosti izvršava obveza prijenosa pravne stečevine Europske unije. U hrvatski pravni poredak se na ispravan način prenosi članak 10. Direktive 2012/34/EU na način da se utvrđuje kako željeznički prijevoznik, uz pravedne, nediskriminirajuće i transparente uvjete dobiva pravo pristupa željezničkoj infrastrukturi za obavljanje svih vrsta usluga željezničkog prijevoza tereta te za obavljanje usluga međunarodnog prijevoza putnika, dok je u postojećem Zakonu o željeznici utvrđeno kako željeznički prijevoznici imaju pravo. Također, na ispravan način se utvrđuje da regulatorno tijelo određuje na temelju zahtjeva nadležnog tijela ili zainteresiranih željezničkih prijevoznika je li glavna svrha usluge prevoziti putnike između kolodvora smještenih u različitim državama članicama temeljem mjera koje donosi Europska komisija, dok u postojećem Zakonu o željeznici nije bilo utvrđeno da regulatorno tijelo donosi odluku temeljem zahtjeva, nego samostalno. Također, dio u postojećem Zakonu o željeznici koji određuje da se uvođenje novog, otvorenog pristupa uslugama međunarodnog prijevoza putnika koji uključuje kabotažu ne smije koristiti za otvaranje tržišta za usluge domaćeg prijevoza putnika je ocijenjen kao diskriminatoran.

Uz članak 11.

Ovim člankom se u potpunosti izvršava obveza prijenosa pravne stečevine Europske unije. U hrvatski pravni poredak se na ispravan način prenosi definicija posebnog održavanja iz članka 3. stavka 30. Direktive 2012/34/EU, a znači radove održavanja vozila koji se ne provode rutinski kao dio svakodnevnih operacija i zahtijevaju povlačenje iz prometa.

Uz članak 12.

Ovim člankom se u potpunosti izvršava obveza prijenosa pravne stečevine Europske unije. Upravitelji infrastrukture trebali bi surađivati radi učinkovitog ubiranja naknada te se dogovarati o koordinaciji ubiranja naknada za željezničke usluge koje se pružaju u više od jedne infrastrukturne mreže u skladu s člankom 37. stavkom 1. Direktive 2012/34/EU, a člankom 31. stavkom 5. Zakona o željeznici samo je predviđena navedena mogućnost,

izmjenama Zakona o željeznici se utvrđuje obveza suradnje upravitelja infrastrukture. Upravitelji infrastrukture trebali bi nastojati osigurati optimalnu konkurentnost usluga međunarodnog željezničkog prijevoza te osigurati učinkovito korištenje željezničkim mrežama, također u skladu s člankom 37. stavkom 1. Direktive 2012/34/EU, a izmjenama Zakona o željeznici u potpunosti se preuzima navedena odredba.

Uz članak 13.

Ovim člankom se u potpunosti izvršava obveza prijenosa pravne stečevine Europske unije. U hrvatski pravni poredak se na ispravan način prenosi članak 31. stavak 3. Direktive 2012/34/EU na način da se dodaje stavak 5. koji određuje da se naknada za minimalni pristupni paket i za pristup prugom uslužnim objektima mogu izmijeniti kako bi se uzeo u obzir trošak onečišćenja okoliša uzrokovanog željezničkim prijevozom, prema veličini uzrokovanog onečišćenja, a u Zakonu o željeznici nije bila utvrđena mogućnost izmjene naknade, uzimajući u obzir trošak onečišćenja okoliša uzrokovanog željezničkim prijevozom.

Uz članak 14.

Ovim člankom se u potpunosti izvršava obveza prijenosa pravne stečevine Europske unije. U hrvatski pravni poredak se na ispravan način prenosi članak 48. Direktive 2012/34/EU, koji propisuje da upravitelj infrastrukture na ad hoc zahtjeve za pojedinačnim trasama vlakova odgovara što je ranije moguće, a u svakom slučaju u roku od pet radnih dana te da upravitelj infrastrukture prema potrebi provodi procjenu potrebe za rezerviranim kapacitetima koji će ostati na raspolaganju u okviru konačnog voznog reda, kako bi na vrijeme mogli odgovoriti na predvidljive ad hoc zahtjeve za dodjelom kapaciteta te da se navedeno također primjenjuje i u slučaju zakrčene infrastrukture.

Uz članak 15.

Ovim člankom propisuje se stupanje na snagu ovoga zakona.

IV. OCJENA SREDSTAVA POTREBNIH ZA PROVOĐENJE ZAKONA

Za provođenje ovoga zakona nije potrebno osigurati dodatna financijska sredstva u državnom proračunu Republike Hrvatske.

V. RAZLIKE IZMEĐU RJEŠENJA KOJA SE PREDLAŽU KONAČNIM PRIJEDLOGOM ZAKONA U ODNOSU NA RJEŠENJA IZ PRIJEDLOGA ZAKONA I RAZLOZI ZBOG KOJIH SU TE RAZLIKE NASTALE

U odnosu na tekst Prijedloga zakona koji je prošao prvo čitanje u Hrvatskome saboru, tekst Konačnog prijedloga zakona doraden je u pravnom i nomotehničkom smislu.

Prihvaćena je nomotehnička primjedba Odbora za zakonodavstvo Hrvatskoga sabora na članke 3. i 14. Prijedloga zakona na način da se u članku 3. doradio izričaj u prvoj rečenici te se u članku 14. brisala oznaka članka iznad teksta.

Prihvaćena je i primjedba Odbora za zakonodavstvo Hrvatskoga sabora na članak 4. Prijedloga zakona kojim se mijenja članak 9., a u vezi sa stavkom 5. te se isti briše s obzirom da se člankom 9.a propisuje pravni status željezničke infrastrukture kao javnog dobra u općoj uporabi u vlasništvu Republike Hrvatske te je navedena odredba suvišna.

Također je prihvaćena i primjedba istog Odbora o potrebi usklađivanja sa Zakonom o izmjenama i dopunama Zakona o gradnji (Narodne novine, broj 20/17). Brisana je odredba novog članka 9.a stavka 3. koja je određivala da se na željezničkoj infrastrukturi može osnovati pravo služnosti i pravo građenja radi izgradnje komunalnih, vodnih, energetskih građevina i građevina elektroničkih komunikacija i povezane opreme te iznimno i u druge svrhe uz suglasnost središnjeg tijela državne uprave nadležnog za upravljanje državnom imovinom, s obzirom da je člankom 109. stavkom 6. Zakona o gradnji (Narodne novine, br. 153/13 i 20/17) sada propisano da se dokazom pravnog interesa za izdavanje građevinske dozvole za građenje građevine čije je građenje u interesu Republike Hrvatske na javnoj cesti, nerazvrstanoj cesti, željezničkoj infrastrukturi i javnom vodnom dobru smatra suglasnost osobe, odnosno tijela koje upravlja tom cestom, infrastrukturom, odnosno javnim vodnim dobrom.

VI. PRIJEDLOZI I MIŠLJENJA DANI NA PRIJEDLOG ZAKONA KOJE PREDLAGATELJ NIJE PRIHVATIO, S OBRAZLOŽENJEM

U raspravi o Prijedlogu zakona iznijeta je primjedba da je izmjenom Zakona predviđeno ograničenje za financiranje željezničke infrastrukture koje se osigurava iz trošarina najviše do iznosa za tu namjenu osiguranu u državnom proračunu Republike Hrvatske za pojedinu godinu izmijeni s obzirom na velike potrebe za održavanjem željezničke infrastrukture.

Predlagatelj ne prihvaća primjedbu i upućuje da se sredstva za održavanje željezničke infrastrukture u državnom proračunu Republike Hrvatske na godišnjoj razini predviđaju sukladno donesenim planovima i predviđenim potrebama te je ograničavanje osiguravanja sredstva iz trošarina neophodno iz razloga financijske konsolidacije.

Na Odboru za pomorstvo, promet i infrastrukturu Hrvatskoga sabora kao i tijekom rasprave u Hrvatskome saboru iznijet je prijedlog o reguliranju statusa i pitanju izgradnje te održavanja novih priključnih kolosijeka koji bi povezivali željezničku infrastrukturu koja je javno dobro s industrijskim kolosijecima koji se nalaze u industrijskim zonama. Postavljeno pitanje je u vezi s izgradnjom novih priključnih kolosijeka na zemljištu koje nije u vlasništvu Republike Hrvatske već u vlasništvu lokalne samouprave. S obzirom da su moguća rješenja obuhvaćena postojećim zakonodavstvom to pitanje nije potrebno posebno regulirati izmjenom Zakona o željeznici. Izgradnju priključnih kolosijeka moguće je ostvariti ili od strane HŽ Infrastrukture d.o.o. pri čemu nakon izgradnje novi kolosijek (s pripadajućim zemljištem) postaje dio željezničke infrastrukture kao javnog dobra u općoj uporabi kojom upravlja HŽ Infrastruktura d.o.o. Druga mogućnost je da izgradnja i održavanje novih priključnih kolosijeka bude u nadležnosti lokalne samouprave ili privatnika koji kao vlasnici takvih industrijskih kolosijeka moraju ispunjavati uvjete za izgradnju i održavanje sukladno Zakonu o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava (Narodne novine, br. 82/13, 18/15 i 110/15) i pripadajućih podzakonskih propisa.

ODREDBE VAŽEĆEG ZAKONA KOJE SE MJENJAJU, ODNOSNO DOPUNJUJU

Članak 3.

(1) Odredbe članaka 5. i 8. i članka 16. stavka 1. te članaka 17., 22., 23., 26., 51., 57. i članka 65. stavka 6. ovoga Zakona ne primjenjuju se na željezničke prijevoznike koji obavljaju samo usluge gradskog, prigradskog ili regionalnog putničkog prijevoza na samostalnim lokalnim i regionalnim mrežama.

(2) Iznimno od stavka 1. ovoga članka, odredbe ovoga Zakona primjenjuju se kada je željeznički prijevoznik pod izravnim ili neizravnim nadzorom željezničkog prijevoznika ili drugog subjekta koji obavlja ili čija djelatnost uključuje obavljanje usluga željezničkog prijevoza koje nisu gradske, prigradske ili regionalne usluge.

(3) Odredbe ovoga Zakona kojima se uređuje izdavanje dozvola željezničkim prijevoznicima ne primjenjuju se na industrijske željeznice.

(4) Odredbe ovoga Zakona kojima se uređuju naknade za pružanje željezničkih usluga i dodjela kapaciteta ne primjenjuju se na industrijske kolosijeke koje ne može koristiti više željezničkih prijevoznika ili industrijskih željeznica.

Članak 4.

Pojedini izrazi u smislu ovog Zakona imaju sljedeće značenje:

- alternativni pravac je drugi pravac između istog polazišta i odredišta u slučaju kada su ta dva pravca zamjenjiva za obavljanje predmetne usluge prijevoza tereta ili putnika od strane željezničkog prijevoznika,
- dodjela infrastrukturnog kapaciteta je dodjela trasa vlakova koju obavlja upravitelj infrastrukture,
- dopuštena infrastrukturna brzina je najveća brzina kojom vlakovi smiju voziti na željezničkoj pruzi, odnosno dijelu željezničke pruge ovisno o projektiranoj građevinskoj brzini i stvarnoj tehničkoj uporabnoj sposobnosti željezničkih infrastrukturnih podsustava,
- dozvola za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu je upravni akt kojim željeznički prijevoznik stječe pravo obavljanja svih ili pojedinih vrsta usluga željezničkog prijevoza,
- garažni kolosijeci su kolosijeci koji su posebno namijenjeni za privremeno garažiranje željezničkih vozila,
- gradske i prigradske usluge su usluge prijevoza čija je glavna svrha udovoljiti prijevoznim potrebama gradskog područja ili konurbacije, uključujući i prekograničnu konurbaciju te prijevoznim potrebama između gradskog područja ili konurbacije i okolnih područja,
- industrijska željeznica je pravna osoba koja se bavi teretnim prijevozom na industrijskom kolosijeku u njezinu vlasništvu,
- industrijski kolosijek je željeznički kolosijek koji nije javno dobro u općoj uporabi, a koji je izravno ili neizravno povezan sa željezničkom infrastrukturom koja je javno dobro u općoj uporabi, a služi za početne, završne i druge radnje (utovar, istovar, manevriranje i sl.) u prijevozu ili za potrebe vlasnika i na kojem se ne obavlja željeznički prijevoz,
- infrastrukturna mreža je cjelokupna željeznička infrastruktura kojom upravlja upravitelj infrastrukture,
- infrastrukturne naknade su naknade koje podnositelj zahtjeva plaća za minimalni

pristupni paket i pristup prugom do uslužnih objekata,

- infrastrukturni kapacitet je mogući broj trasa vlakova na pojedinom dijelu infrastrukture u određenom vremenskom razdoblju,

- infrastrukturni pojas je područje unutar granica zemljišta koje funkcionalno služi za uporabu, održavanje te tehnološka unapređenja i razvoj željezničke infrastrukture,

- infrastrukturu čine željeznička infrastruktura i industrijski kolosijeci, uključujući industrijske kolosijeke u morskim lukama i lukama unutarnjih voda,

- izdavatelj dozvola je tijelo nadležno za izdavanje dozvola za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu,

- izvediva alternativa je alternativni uslužni objekt koji je željezničkom prijevozniku ekonomski prihvatljiv i koji mu omogućuje obavljanje predmetne usluge prijevoza tereta ili putnika,

- izvješće o mreži je izvješće u kojemu su sadržana opća pravila, rokovi, postupci i kriteriji za određivanje naknada i dodjelu kapaciteta, uključujući sve druge informacije koje su potrebne kako bi se omogućilo podnošenje zahtjeva za infrastrukturnim kapacitetom,

- kabotaža je svaki prijevoz putnika ili tereta između pojedinih mjesta u Republici Hrvatskoj, koji obavlja željeznički prijevoznik koji nema sjedište u Republici Hrvatskoj,

- međunarodna grupacija je svaka organizacija koju čine najmanje dva željeznička prijevoznika osnovana u različitim državama članicama radi obavljanja usluga u međunarodnom željezničkom prijevozu između država članica,

- modernizacija željezničke infrastrukture je izvođenje radova na postojećem podsustavu ili dijelu podsustava kojom se mijenja cjelokupna izvedba podsustava; u smislu propisa o gradnji odnosi se na radove kojima se mijenjaju bitni zahtjevi za građevinu i/ili usklađenost građevine s lokacijskim uvjetima u skladu s kojima je izgrađena (rekonstrukcija),

- obnova su veliki radovi zamjene na podsustavu ili dijelu podsustava kojima se ne mijenja cjelokupna izvedba podsustava; u smislu propisa o gradnji, ovisno o tome utječe li se radovima obnove na način ispunjavanja bitnih zahtjeva za građevinu i/ili lokacijske uvjete u skladu s kojima je izgrađena, ista može predstavljati održavanje ili rekonstrukciju,

- održavanje je izvedba građevinskih i drugih radova radi očuvanja bitnih zahtjeva željezničke infrastrukture tijekom njezina trajanja, kojima se ne mijenja usklađenost željezničke infrastrukture s lokacijskim uvjetima u skladu s kojima je izgrađena,

- okvirni ugovor je pravno obvezujući ugovor između podnositelja zahtjeva za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta i upravitelja infrastrukture kojim se utvrđuju prava i obveze glede infrastrukturnog kapaciteta koji treba dodijeliti i naknada koje će se ubirati, a koji se sklapa za razdoblje dulje od razdoblja jednog voznog reda,

- operator uslužnog objekta je pravna osoba odgovorna za upravljanje jednim ili više uslužnih objekata (upravitelj uslužnog objekta) ili za pružanje željezničkim prijevoznicima jedne ili više usluga navedenih u članku 24. stavcima 3. do 5. ovoga Zakona (pružatelj usluga),

- plan povećanja kapaciteta je mjera ili niz mjera, zajedno s vremenskim planom za njihovu provedbu, kojima je cilj ublažiti ograničenja kapaciteta koja su dovela do proglašenja pojedinog dijela željezničke infrastrukture »zакrčenom«,

- podnositelj zahtjeva za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta je željeznički prijevoznik ili međunarodna grupacija ili druga fizička ili pravna osoba, kao što su nadležna tijela propisana Uredbom (EZ) br. 1370/2007 i svim njezinim naknadnim izmjenama i dopunama te brodari, špediteri i operatori kombiniranog prijevoza, koji imaju interes za obavljanje javne usluge ili poslovni interes za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta,

- prekogranični sporazum je svaki sporazum između dviju ili više država članica ili između država članica i trećih zemalja čiji je cilj olakšati obavljanje prekograničnog željezničkog prometa,

- razumna dobit je stopa prinosa na vlastita sredstva koja uzima u obzir rizik, kao i rizik za prihod, ili odsutnost takvog rizika, koji je nastao, i u skladu je s prosječnom stopom za dotični sektor u prethodnim godinama,
- redovno održavanje željezničkog vozila su radovi održavanja vozila koji se ne provode rutinski kao dio svakodnevnih radnji održavanja i koji zahtijevaju povlačenje željezničkog vozila iz prometa,
- regionalne usluge su usluge prijevoza čija je glavna svrha udovoljiti prijevoznim potrebama regije, kao i prekogranične regije,
- robni terminal je uređen i organiziran prostor na kojem se obavlja prihvat, skladištenje, priprema, pretovar i otprema raznih vrsta tereta,
- trasa vlaka je infrastrukturni kapacitet potreban za vožnju vlaka između dva službena mjesta u određenom vremenu,
- tržište željezničkih usluga, u smislu ovoga Zakona, je tržište na kojem upravitelj infrastrukture ili operator uslužnog objekta pružaju željezničke usluge iz članka 24. ovoga Zakona podnositeljima zahtjeva,
- ugovor o pristupu je ugovor kojim se uređuju međusobna prava i obveze između željezničkog prijevoznika i upravitelja infrastrukture glede minimalnog pristupnog paketa i pristupa prugom do uslužnih objekata,
- ugovor o upravljanju željezničkom infrastrukturom (ugovorni sporazum) je ugovor o međusobnim pravima i obvezama između vlasnika željezničke infrastrukture i upravitelja infrastrukture,
- upravitelj infrastrukture je pravna osoba odgovorna za građenje, upravljanje, obnovu i održavanje željezničke infrastrukture, uključujući i organiziranje i reguliranje prometa, funkcije upravitelja infrastrukture na mreži ili dijelu mreže mogu se dodijeliti različitim pravnim osobama,
- usluga međunarodnog prijevoza putnika na unutarnjem prijevoznom tržištu Europske unije je usluga prijevoza putnika pri kojoj vlak prelazi najmanje jednu granicu države članice i pri čemu je osnovni cilj te usluge prijevoz putnika između kolodvora smještenih u različitim državama članicama; vlak se može spojiti i/ili razdvojiti, i različiti dijelovi vlaka mogu imati različita polazišta i odredišta, uz uvjet da svi vagoni prelaze barem jednu granicu,
- usluga međunarodnog prijevoza tereta na unutarnjem prijevoznom tržištu Europske unije je usluga prijevoza tereta pri kojoj vlak prelazi najmanje jednu granicu države članice; vlak se može spojiti i/ili razdvojiti, i različiti dijelovi vlaka mogu imati različita polazišta i odredišta, uz uvjet da svi vagoni prelaze barem jednu granicu,
- uslužni objekt je postrojenje, uključujući zemljište, zgrade i opremu, koje je u cijelosti ili dijelom posebno uređeno kako bi omogućilo obavljanje jedne ili više usluga iz članka 24. stavaka 3. do 5. ovoga Zakona,
- usuglašavanje je postupak kojim će upravitelj infrastrukture i podnositelji zahtjeva za dodjelom infrastrukturnog kapaciteta pokušati razriješiti situacije u kojima postoje suprotstavljeni zahtjevi za infrastrukturnim kapacitetom,
- vozni red je skup podataka koji određuju sva planirana kretanja vlakova na određenoj infrastrukturi tijekom razdoblja za koji isti vrijedi,
- zakrčena željeznička infrastruktura je dio željezničke infrastrukture na kojemu potražnja za infrastrukturnim kapacitetom ne može biti u potpunosti zadovoljena tijekom određenih razdoblja čak ni nakon usuglašavanja različitih zahtjeva za kapacitetom,
- željeznička infrastruktura je javno dobro u općoj uporabi u vlasništvu Republike Hrvatske kojeg mogu koristiti svi zainteresirani željeznički prijevoznici, uz jednake uvjete, na način propisan ovim Zakonom,
- željeznička pruga je sastavni dio željezničke infrastrukture koju u tehničkom smislu čine dijelovi željezničkih infrastrukturnih podsustava nužni za sigurno, uredno i nesmetano

odvijanje željezničkoga prometa, kao i zemljište ispod željezničke pruge s pružnim pojasom i ostalim zemljištem koje služi uporabi i funkciji tih dijelova infrastrukturnih podsustava te zračni prostor iznad pruge u visini 12 m, odnosno 14 m kod dalekovoda napona većega od 220 kV, mjereno iznad gornjeg ruba tračnice, a u prometno-tehnološkom smislu cjelina koju čine kolodvori, kolodvorske zgrade i otvorena pruga s drugim službenim mjestima (stajališta, otpremništva i dr.),

– željeznički prijevoz je gospodarska djelatnost koja obuhvaća prijevoz putnika i/ili tereta,

– željeznički prijevoznik je svaka pravna osoba koja ima dozvolu za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu izdanu od nadležnog tijela, a čija je glavna djelatnost obavljanje usluga željezničkog prijevoza tereta i/ili putnika uz uvjet da ta pravna osoba osigura vuču vlakova; to također uključuje pravne osobe koje obavljaju samo vuču vlakova.

Članak 7.

(1) Željezničku infrastrukturu u smislu ovoga Zakona čine sljedeći elementi:

- zemljište,
- željeznička pruga i pružno tijelo, posebice nasipi, usjeci, odvodni kanali i jarci, zidani jarci, propusti, obložni zidovi, zaštitni biljni pojasi; peroni i utovarno-istovarne rampe (u putničkim kolodvorima i teretnim kolodvorima ili robnim terminalima); pješačke staze; pregradni zidovi, živice, ograde; pojasi zaštite od požara; sklopovi za grijanje skretnica; snjegobrani,
- konstruktorske građevine: željeznički mostovi, željeznički propusti i željeznički podvožnjaci, tuneli, natkriveni usjeci i ostali prolazi; potporni zidovi, i konstrukcije za zaštitu od lavina, odrona kamenja, i drugo,
- željezničko-cestovni prijelazi i pješački prijelazi preko pruge u istoj razini, uključujući uređaje za osiguravanje prijelaza i cestovnu signalizaciju,
- pružni gornji ustroj, posebice: vozne tračnice, tračnice vodilice i zaštitne tračnice; pragovi i uzdužni nosači, kolosiječni pričvrtni i spojni pribor, kolosiječni zastor uključujući tucanik i pijesak; skretnice, križišta, i drugo; okretnice i prijenosnice (osim onih koje su isključivo namijenjene za lokomotive),
- pristupni putovi za putnike i robu, uključujući pristupne ceste i pristup za putnike koji dolaze ili odlaze pješice,
- signalno-sigurnosni i telekomunikacijski uređaji na otvorenoj pruži, u kolodvorima i u ranžirnim kolodvorima, uključujući postrojenje za proizvodnju, pretvorbu i distribuciju električne energije za signalno-sigurnosne i telekomunikacijske uređaje; objekti za takve uređaje ili postrojenje; kolosiječne kočnice,
- prometna i sigurnosna rasvjeta,
- postrojenje za pretvorbu i prijenos električne energije za vuču vlakova: podstanice, napojni vodovi i dalekovodi između elektrovučnih podstanica i kontaktne mreže, kontaktni vod i stupovi; treća šina s nosačima,
- zgrade, dijelovi zgrada, prostorije, prostori, površine, komunikacije i ograde koji služe za uporabu, smještaj postrojenja, upravljanje, održavanje, kontrolu stanja i zaštitu željezničke infrastrukture i koji se rabe pri reguliranju i organizaciji željezničkoga prometa, uključujući dio uređaja za naplatu prijevoznih pristojbi koje koristi upravitelj infrastrukture.

(2) Elementi iz stavka 1. ovoga članka smatraju se elementima željezničke infrastrukture uz uvjet da čine otvorenu prugu, glavne ili sporedne kolosijeke. Željeznička infrastruktura isključuje kolosijeke smještene unutar radionica za popravak željezničkih vozila, depoa ili spremišta za lokomotive te odvojke ili industrijske kolosijeke.

(3) Detaljnije određivanje sastavnih elemenata željezničke infrastrukture uređuje se pravilnikom kojeg donosi ministar nadležan za željeznički promet.

Članak 9.

(1) Građenje, modernizacija, obnova i održavanje željezničke infrastrukture u interesu je Republike Hrvatske.

(2) Ako ovim Zakonom nije drugo određeno, na postupak izvlaštenja nekretnina radi građenja, modernizacije, obnove i održavanja željezničke infrastrukture primjenjuju se propisi o izvlaštenju.

(3) Izvlaštenjem izvlaštena nekretnina postaje vlasništvo Republike Hrvatske.

(4) Kad se izvlaštenje provodi radi građenja, modernizacije, obnove i održavanja željezničke infrastrukture u ime i za račun Republike Hrvatske, prijedlog za izvlaštenje nekretnine radi građenja, modernizacije, obnove i održavanja željezničke infrastrukture podnosi upravitelj infrastrukture.

(5) Prijedlog za izvlaštenje u ime i za račun Republike Hrvatske može podnijeti i korisnik koncesije ako je na to posebno ovlašten ugovorom o koncesiji sklopljenim po odredbama ovoga Zakona.

(6) Odredbe ovoga članka na odgovarajući se način primjenjuju i na građenje objekata povezanih s građenjem, modernizacijom, obnovom i održavanjem željezničke pruge.

Članak 16.

(1) Upravitelj infrastrukture odgovoran je za vlastito upravljanje, rukovođenje i unutarnji nadzor.

(2) Upravitelj infrastrukture za područje željezničke infrastrukture kojom upravlja, obvezan je voditi odvojeno računovodstvo koje omogućava zasebnu evidenciju ostvarenih troškova u realizaciji ugovornih obveza u upravljanju željezničkom infrastrukturom.

(3) Ako su upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik povezana društva, član upravljačkog tijela vladajućeg društva i član upravljačkog tijela povezanih društava ne mogu biti i članovi upravljačkog tijela upravitelja infrastrukture. Ako su upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik povezana društva, član upravljačkog tijela željezničkog prijevoznika ne može biti i član upravljačkog tijela vladajućeg društva.

(4) Ako su upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik povezana društva, na imenovanje i razrješenje članova upravljačkog tijela upravitelja infrastrukture i vladajućeg društva prethodnu suglasnost daje tijelo nadležno za regulaciju tržišta željezničkih usluga.

(5) Ako su upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik povezana društva, članovi upravljačkog tijela upravitelja infrastrukture, kao i zaposlenici najviše razine koji obnašaju upravljačke funkcije u području djelatnosti osnovnih funkcija, nakon prestanka obnašanja tih poslova, a koje su obavljali najmanje dvije godine, ne smiju, u razdoblju od dvije godine, biti zaposleni kao članovi upravljačkog tijela vladajućeg društva niti kao članovi upravljačkog

tijela društva koje je pod nadzorom vladajućeg društva.

(6) Ako su upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik povezana društva, upravitelj infrastrukture u području djelatnosti osnovnih funkcija iz članka 17. stavka 1. ovoga Zakona mora imati vlastito osoblje i vlastite prostorije. Pristup informatičkom sustavu upravitelja infrastrukture treba biti zaštićen kako bi se osigurala neovisnost osnovnih funkcija upravitelja infrastrukture.

Članak 18.

(1) Međusobna prava i obveze upravitelja infrastrukture i vlasnika željezničke infrastrukture uređuju se ugovorom o upravljanju željezničkom infrastrukturom koji se sklapa na razdoblje od najmanje pet godina.

(2) Ugovor iz stavka 1. ovoga članka sadrži sljedeće:

–područje primjene ugovora glede željezničke infrastrukture i uslužnih objekata, strukturiranih u skladu sa člankom 24. ovoga Zakona, a koje obuhvaća sve oblike upravljanja željezničkom infrastrukturom, uključujući izgradnju nove željezničke infrastrukture, modernizaciju, obnovu i održavanje postojeće željezničke infrastrukture,

–iznos financijskih sredstava za modernizaciju, obnovu i održavanje postojeće željezničke infrastrukture, za zaostatke u modernizaciji, obnovi i održavanju postojeće infrastrukture te za izgradnju nove željezničke infrastrukture,

–pokazatelje i kriterije kvalitete pružanja usluga koji obuhvaćaju elemente poput:

1. infrastrukturne brzine i pouzdanosti pruga
2. kapaciteta mreže
3. upravljanja imovinom koja čini javno dobro u općoj uporabi
4. opsega aktivnosti (iskazanog u vlak kilometrima)
5. stupnja sigurnosti
6. zaštite okoliša,

–iznos financijskih sredstava namijenjenih za zaostatke u održavanju i amortizaciju imovine, sukladno početnom stanju određenim Nacionalnim programom i ciljanom stanju željezničke infrastrukture koje se želi postići,

–iznos financijskih sredstava iz članka 32. ovoga Zakona,

–minimalne obveze upravitelja infrastrukture glede izvješćivanja u smislu sadržaja i učestalosti izvješćivanja, uključujući informacije koje se moraju objavljivati na godišnjoj osnovi,

–rok trajanja ugovora, koji se po potrebi usklađuje s trajanjem poslovnog plana, koncesije ili dozvole upravitelja infrastrukture te okvir i pravila za određivanje naknade upravitelju infrastrukture koje određuje vlasnik željezničke infrastrukture,

–pravila postupanja u slučaju većih poremećaja u prometu i u hitnim slučajevima, uključujući planove za nepredviđene situacije i prijevremeni raskid ugovora te pravodobno informiranje željezničkih prijevoznika,

–mjere koje se poduzimaju u slučaju kršenja ugovornih obveza ili u iznimnim situacijama koje utječu na raspoloživost sredstava iz državnog proračuna, uključujući uvjete i postupke za ponovno pregovaranje i prijevremeni raskid,

–poticaje za upravitelja infrastrukture u smislu smanjenja troškova poslovanja.

(3) Sredstva namijenjena za financiranje upravitelja infrastrukture uređuju se ugovorom o upravljanju željezničkom infrastrukturom iz stavka 1. ovoga članka i dogovaraju se unaprijed za cijelo ugovorno razdoblje.

(4) Ugovorne stranke moraju prije potpisivanja ugovora o upravljanju željezničkom infrastrukturom upoznati podnositelje zahtjeva za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta sa sadržajem predmetnog ugovora te im omogućiti da iznesu svoje stajalište. Na njihov zahtjev ugovorne stranke će sa sadržajem ugovora upoznati i sve potencijalne podnositelje zahtjeva. Ugovor o upravljanju željezničkom infrastrukturom objavljuje se u roku od mjesec dana od njegova sklapanja na mrežnim stranicama ugovornih stranaka i u službenom glasilu Republike Hrvatske.

(5) Prije sklapanja ugovora o upravljanju željezničkom infrastrukturom sa sadržajem ugovora upoznat će se regulatorno tijelo radi davanja neobvezujućeg mišljenja.

(6) Poslovni plan upravitelja infrastrukture mora biti usklađen s ugovorom o upravljanju željezničkom infrastrukturom.

(7) Upravitelj infrastrukture je u skladu s propisom kojim se uređuje sigurnost i interoperabilnost željezničkog sustava dužan uspostaviti registar infrastrukture.

(8) Upravitelj infrastrukture određuje način utvrđivanja troškova različitih željezničkih usluga koje nudi željezničkim prijevoznicima.

Članak 21.a

(1) Naknada za financiranje željezničke infrastrukture iz članka 21. stavka 1. podstavka 2. ovoga Zakona uplaćuje se iz državnog proračuna na energente:

1. Motorne benzine koji se koriste kao pogonska goriva:

1.1. Olovni benzin iz tarifnih oznaka KN 2710 11 31, 2710 11 51, 2710 11 59,

1.2. Bezolovni benzin iz tarifnih oznaka KN 2710 11 31, 2710 11 41, 2710 11 45, 2710 11 49.

2. Plinska ulja iz tarifnih oznaka KN 2710 19 41 do 2710 19 49 koja se koriste kao pogonska goriva.

(2) Naknada iz stavka 1. ovoga članka uplaćuje se po litri naplaćene trošarine na energente, i to:

– u iznosu od 0,20 kuna na račun HŽ Infrastrukture d.o.o.

Članak 23.

(1) Željeznički prijevoznik, uz pravedne nediskriminirajuće i transparentne uvjete, ima pravo pristupa željezničkoj infrastrukturi za obavljanje svih vrsta usluga željezničkog prijevoza tereta. Pravo pristupa uključuje i pristup infrastrukturi koja povezuje morske i luke unutarnjih voda i ostale uslužne objekte iz članka 24. stavka 3. ovoga Zakona sa željezničkom infrastrukturom i pravo pristupa industrijskim kolosijecima koji služe ili mogu služiti za potrebe više krajnjih korisnika.

(2) Željeznički prijevoznik, uz pravedne, nediskriminirajuće i transparentne uvjete, ima pravo pristupa željezničkoj infrastrukturi za obavljanje usluga međunarodnog prijevoza putnika. Pravo pristupa uključuje kabotažu i pristup uslužnim objektima iz članka 24. stavka 3. ovoga Zakona. Uvođenje novog, otvorenog pristupa uslugama međunarodnog prijevoza putnika koji uključuje kabotažu ne smije se koristiti za otvaranje tržišta za usluge domaćeg prijevoza putnika. Osnovna svrha usluge međunarodnog prijevoza putnika mora biti pružanje

usluga prijevoza putnika između kolodvora smještenih u različitim državama članicama, što utvrđuje regulatorno tijelo na temelju mjera koje donosi Komisija Europske unije.

(3) Na temelju ocjene regulatornog tijela o ugrožavanju ekonomske ravnoteže ugovora o obavljanju javne usluge Ministarstvo može odlukom naložiti upravitelju infrastrukture da ograniči pravo pristupa iz stavka 2. ovoga članka na uslugama željezničkog prijevoza između polazišta i odredišta obuhvaćenim jednim ili više ugovora o obavljanju javnih usluga koji su u skladu s pravom Europske unije. Takvo ograničenje ne smije za posljedicu imati ograničenje prava ukrcaja putnika na bilo kojem kolodvoru smještenom na pravcu međunarodne usluge i njihova iskrcanja na drugom, što uključuje kolodvore smještene u istoj državi članici, osim ako bi korištenje tog prava ugrozilo ekonomsku ravnotežu ugovora o obavljanju javnih usluga. Na temelju objektivne ekonomske analize i na temelju unaprijed određenih kriterija od strane Komisije Europske unije regulatorno tijelo utvrđuje mogućnost ugrožavanja ekonomske ravnoteže ugovora o obavljanju javne usluge.

(4) Protiv odluke Ministarstva iz stavka 3. ovoga članka žalba nije dopuštena, ali može se pokrenuti upravni spor.

(5) Željeznički prijevoznik koji ima sjedište u Republici Hrvatskoj, uz pravedne, nediskriminirajuće i transparentne uvjete ima pravo pristupa željezničkoj infrastrukturi za obavljanje usluga domaćeg prijevoza putnika, odnosno prijevoza putnika između pojedinih mjesta u Republici Hrvatskoj.

(6) Željeznički prijevoznik koji ima dozvolu i potvrdu o sigurnosti, može obavljati usluge prijevoza na željezničkoj infrastrukturi, uz uvjet da je s upraviteljem infrastrukture sklopio ugovor o pristupu željezničkoj infrastrukturi.

(7) Ugovor o pristupu na željezničku infrastrukturu sklapa se u pisanom obliku i mora biti nediskriminirajući te u skladu s odredbama ovoga Zakona i Izvješća o mreži.

(8) Ugovorom o pristupu na željezničku infrastrukturu uređuju se međusobna prava i obveze između željezničkog prijevoznika i upravitelja infrastrukture glede minimalnog pristupnog paketa i pristupa prugom do uslužnih objekata, određuje dodijeljeni infrastrukturni kapacitet, infrastrukturne naknade te ostala pitanja u vezi sigurnosti prijevoza i zaštite okoliša.

Članak 24.

(1) Usluge koje se pružaju željezničkim prijevoznicima (željezničke usluge) su:

- minimalni pristupni paket,
- pristup uslužnim objektima i uslugama koje se pružaju u tim objektima, uključujući pristup prugom do uslužnih objekata,
- dodatne usluge,
- prateće usluge.

(2) Minimalni pristupni paket sastoji se od:

- obrade zahtjeva za infrastrukturnim kapacitetom,
- prava korištenja dodijeljenog infrastrukturnog kapaciteta,
- korištenja infrastrukture, uključujući skretnice i čvorišta,
- upravljanja prometom vlakova, uključujući signalizaciju, regulaciju, prijam i otpremu vlakova te sporazumijevanje i pružanje informacija o kretanju vlakova,

–korištenja opreme za opskrbu električnom energijom potrebnom za vuču vlaka, gdje je na raspolaganju,

–svih ostalih informacija potrebnih za realizaciju ili obavljanje usluge za koju je kapacitet dodijeljen.

(3) Uslužni objekti su:

–putnički kolodvori, kolodvorske zgrade i ostali objekti, uključujući displeje za prikaz informacija o vlakovima i odgovarajući prostor za uslugu prodaje karata,

–robni terminali,

–ranžirni kolodvori i objekti za formiranje vlakova, uključujući objekte za manevriranje,

–garažni kolosijeci,

–objekti za održavanje, osim objekata za redovno održavanje posebno namijenjenih za vlakove velikih brzina ili druge vrste željezničkih vozila koja zahtijevaju posebne objekte,

–ostali tehnički objekti, uključujući objekte za čišćenje i pranje,

–morske i luke unutarnjih voda koje su povezane sa željezničkom mrežom,

–pomoćni objekti,

–objekti za opskrbu gorivom i opskrba gorivom u tim objektima, za što se naknade prikazuju zasebno na računima.

(4) Dodatne usluge mogu biti:

–električna energija potrebna za vuču vlakova, za koju se naknade na računima iskazuju zasebno od naknada za korištenje opreme za opskrbu električnom energijom,

–predgrijavanje i prethlađivanje putničkih vlakova,

–posebni ugovori za:

1. nadzor pri prijevozu opasnih tvari

2. pomoć pri vožnji vlakova s izvanrednim pošiljkama.

(5) Prateće usluge mogu biti:

–pristup telekomunikacijskoj mreži,

–pružanje dodatnih informacija,

–tehnički pregled željezničkih vozila,

–usluga prodaje karata na putničkim kolodvorima,

–usluge redovnog održavanja koje se pružaju u objektima za održavanje posebno namijenjenima za vlakove velikih brzina ili za druge vrste željezničkih vozila koja zahtijevaju posebne objekte.

Članak 31.

(1) Za usluge iz članka 24. ovoga Zakona podnositelj zahtjeva plaća naknadu. Visinu naknade određuje i naplaćuje upravitelj infrastrukture, odnosno operator uslužnog objekta.

(2) Sredstva ostvarena naplatom naknada prihod su upravitelja infrastrukture, odnosno operatora uslužnog objekta i koriste se za financiranje njihova poslovanja.

(3) Upravitelj infrastrukture dužan je pri određivanju naknade na cijeloj infrastrukturnoj mreži kojom upravlja koristiti sustav koji se temelji na istim načelima. Iznimno, kod investicija iz članka 34. stavka 1. ovoga Zakona upravitelj infrastrukture ovlašten je naplatiti višu naknadu, a na temelju dugoročnih troškova takvih projekata.

(4) Vlada Republike Hrvatske može, za željeznički prijevoz putnika odnosno za željeznički prijevoz tereta, svojom odlukom, poštujući načelo jednakih i nediskriminirajućih naknada, uz prethodno pribavljeno mišljenje regulatornog tijela u okviru njegovih nadležnosti, odrediti manju visinu naknade za željezničke usluge iz članka 24. stavka 2. ovoga Zakona od visine naknade koju je odredio upravitelj infrastrukture, pri čemu je dužna upravitelju infrastrukture nadoknaditi razliku do visine troška koji izravno nastane kao posljedica obavljanja željezničke usluge.

(5) Upravitelj infrastrukture može surađivati s drugim upraviteljima infrastrukture glede sustava za određivanje naknada za obavljanje usluga željezničkog prijevoza koji prelazi više od jedne infrastrukturne mreže unutar Europske unije, pri čemu moraju nastojati osigurati optimalnu konkurentnost usluga međunarodnog željezničkog prijevoza te osigurati učinkovito korištenje željezničkih mreža.

(6) Upravitelj infrastrukture obvezan je prigodom određivanja naknada za korištenje infrastrukture primijeniti takav izračun naknada kojim se različitim željezničkim prijevoznicima, a koji obavljaju usluge iste vrste, osiguravaju jednake i nediskriminirajuće naknade.

(7) Upravitelj infrastrukture poštivat će tajnost informacija koje za podnositelja zahtjeva predstavljaju poslovnu tajnu.

Članak 33.

(1) Naknade za minimalni pristupni paket i za pristup prugom uslužnim objektima utvrđuju se najviše u visini troška koji izravno nastane kao posljedica obavljanja željezničke usluge.

(2) Način izračuna troška koji je izravno nastao kao posljedica obavljanja željezničke usluge iz stavka 1. ovoga članka utvrđuje se sukladno mjerama koje donosi Europska komisija, s tim da upravitelj infrastrukture ima pravo postupno se prilagođavati tim mjerama tijekom razdoblja od četiri godine od stupanja na snagu tih mjera.

(3) Naknade iz stavka 1. ovoga članka mogu uključivati posebnu naknadu koja odražava nedostatnost kapaciteta na određenim dijelovima željezničke infrastrukture tijekom razdoblja zakrčenosti.

(4) Naknade iz stavaka 1. i 3. ovoga članka mogu se odrediti kao prosjek troškova za obavljanje određenih željezničkih usluga u određenom vremenu, s tim da relativna visina naknade odgovara troškovima koji su rezultat pružanja tih željezničkih usluga.

(5) Prilikom određivanja infrastrukturnih naknada mogu se uzeti u obzir dopuštena infrastrukturna brzina, nagib pruge, osovinsko opterećenje, elektrificiranost, vrsta i rang vlaka, masa vlaka, vrsta pruge, kolosiječnost pruge i kilometri vlaka te ostali kriteriji koji mogu utjecati na određivanje naknade.

(6) Naknada za pristup prugom unutar uslužnih objekata iz članka 24. stavka 3. ovoga Zakona i za pružanje usluga u tim objektima ne smije biti viša od troškova pružanja tih usluga uvećanih za razumnu dobit.

(7) Naknada za dodatne ili prateće usluge, kada ih pruža samo jedan pružatelj usluga, ne smije biti viša od troškova pružanja te usluge uvećanih za razumnu dobit.

(8) Upravitelj infrastrukture može naplaćivati naknadu za korištenje infrastrukturnog kapaciteta koji se koristi za održavanje željezničke infrastrukture. Ova naknada ne smije biti viša od neto gubitka upravitelja infrastrukture koji je prouzročen održavanjem.

Članak 45.

(1) U slučaju izvanrednih zahtjeva podnositelja zahtjeva za dodjelom kapaciteta u vrijeme trajanja voznog reda (ad hoc) upravitelj infrastrukture može udovoljiti takvim zahtjevima, uz uvjet da raspolaže dovoljnim infrastrukturnim kapacitetom.

(2) Podnositelj zahtjeva može podnijeti ad hoc zahtjev za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta za vrijeme trajanja voznog reda. Dodijeljena trasa može se koristiti samo nakon zaključenja ugovora o pristupu.

(3) Upravitelj infrastrukture dužan je odgovoriti na ad hoc zahtjeve za pojedinim trasama vlakova najkasnije u roku od pet radnih dana. Ovaj rok se ne odnosi na redovne izmjene i dopune voznog reda. Informacije o preostalom raspoloživom kapacitetu daju se na uvid svim podnositeljima zahtjeva koji iskažu interes za njegovo korištenje.

Prilog:

- Izjava o usklađenosti prijedloga propisa s pravnom stečevinom Europske unije, s tablicom usporednog prikaza