

Kori treset 1. + 15

PRIJEDLOG ZAKONA O ŽELJEZNICI

11/16

I. USTAVNA OSNOVA DONOŠENJA ZAKONA

Ustavna osnova za donošenje ovoga Zakona sadržana je u odredbi članka 2. stavka 4. podstavka 1. Ustava Republike Hrvatske (Narodne novine, broj 85/2010 - pročišćeni tekst).

II. OCJENA STANJA I OSNOVNA PITANJA KOJA SE TREBAJU UREDITI ZAKONOM TE POSLJEDICE KOJE ĆE DONOŠENJEM ZAKONA PROISTEĆI

Republika Hrvatska prometno čini integralni dio Europe i kao takva ima značajnu ulogu u funkcioniranju europskih i svjetskih prometnih tokova što na izvjestan način određuje i razvojne potrebe Republike Hrvatske u području prometa, prije svega željezničkog prometa, kao jedne od okosnica ukupnog gospodarskog i društvenog napretka države, a čiji je strateški cilj povezivanje s europskim okruženjem i cjelovito uključivanje u Europske integracije.

U Europskoj uniji, a čiji je punopravni član i Republika Hrvatska, najveće ograničenje željeznica predstavlja nedostatak harmonizacije mreža i sustava, a što utječe na povećanje troškova, veću potrošnju vremena i smanjenje konkurentnosti. Iz tih razloga nužna je cjelokupna revitalizacija željezničkog prometa, s ciljem smanjenja zagušenja i zakrčenosti, stvaranje sigurne, integrirane i konkurentne željeznice, te stvaranje pravno i tehnički integriranog europskog željezničkog sustava.

Usmjerenost na tržište i konkurentske odnose, na profitabilnost, te na modernizaciju i razvoj kao preduvjete za konkurentnost željezničkog prijevoza, polazne su osnove za kreiranje poslovne politike svih željeznica u zemljama članicama Europske unije, a time i poslovne politike željezničkog sustava u Republici Hrvatskoj.

Europske željeznice zajednički se neprestano razvijaju, a granice zemalja više nisu granice željeznica. Nacionalne željezničke mreže otvaraju se i za druge korisnike, te postaju pristupačne svim subjektima koji zadovoljavaju propisane zahtjeve. Europska komisija je definirala smjernice za cijelu Europu, a jedan od ključnih ciljeva je usklađivanje tehničkih i operativnih aktivnosti željezničkih sustava.

Politika Europske unije je usmjeriti što veću količinu prometnih potreba prema željeznici, kako bi se rasteretio cestovni promet i postigli što veći učinci vezani uz uštedu energije i zaštitu okoliša. Uz komparativne prednosti (veliki kapacitet, niski utrošak energije, zaštita okoliša i veći stupanj sigurnosti), željeznica ima i nedostataka (slaba prilagodljivost promjenama prometnih potreba, zatvorenost i tehnološka složenost sustava, neujednačenost i tehnička neusklađenost željezničke infrastrukture u različitim zemljama, veliki troškovi transformacije i izgradnje jedinstvene koridorske željezničke mreže). Transeuropska mreža i paneuropski koridori postavljeni su tako da postoji više usporednih prometnih pravaca koji mogu udovoljiti istim prometnim zahtjevima. Prema tome, željeznički prometni pravci u Republici Hrvatskoj, uz cestovni i druge vrste prometa, imaju konkurenciju u željezničkim koridorima susjednih zemalja, pa i šire. Zbog

toga je od velike važnosti pravodobno ulaganje u izgradnju, dogradnju i osuvremenjivanje željezničkih pruga na teritoriju Republike Hrvatske, i to usklađeno sa susjednim zemljama koje se nalaze na istom koridoru uz istodobnu modernizaciju i povećanje kapaciteta hrvatskih luka, kako ne bi došlo do usmjeravanja prometnih tijekova na alternativne pravce.

Razvitak željezničke infrastrukture i cjelokupnog željezničkog sustava u Republici Hrvatskoj mora biti u funkciji održivog i uravnoteženog razvoja zemlje te njezinog djelotvornog uključivanja u zajedničko tržište Europske unije.

S obzirom da željeznička infrastruktura Republike Hrvatske ulazi u novo razdoblje opterećena dotrajalošću i skromnom funkcionalnom sposobnošću infrastrukturnih podsustava te potrebom što brže prilagodbe propisanim tehničko - tehnološkim uvjetima transeuropskoga željezničkoga sustava naredno razdoblje nameće potrebu pokretanja ciklus ulaganja, koji će omogućiti ostvarivanje strateških ciljeva razvitka željezničke infrastrukture.

Planirani ciljevi poboljšanja, odnosno održavanja funkcionalnosti željezničke infrastrukture, mogu se postići ulaganjima u obnovu i osuvremenjivanje dotrajale željezničke infrastrukture, rekonstrukciju postojeće željezničke infrastrukture, izgradnju nove željezničke infrastrukture, te održavanje funkcionalnosti i propisanih uvjeta za siguran tijek prometa.

Ravnopravno i konkurentno uključenje hrvatskih željeznica u mrežu željeznica Europske unije moguće je ostvariti kroz dva osnovna područja: normativnom, stvaranjem zakonskih i normativnih preduvjeta ujednačenih s poslovanjem željeznica Europe na istim zakonskim osnovama, te na tehničkom području, koje uključuje infrastrukturu, prijevozna sredstva i organizaciju prometa, ujednačavajući tehničke parametre pruga i vozila i njihovu uporabu u cijeloj Europi neovisno o državnim granicama.

U cilju uspješne integracije Republike Hrvatske u Europu do sada su učinjene značajne promjene u svim aspektima gospodarskog i političkog života, te u tom svjetlu i u području željezničkog prometa. Proces modernizacije i restrukturiranja hrvatskih željeznica, te provedba značajnih strukturnih promjena u cilju njihovog osposobljavanja za konkurentnost na prometnom tržištu započeta je već 2001. godine, potpisivanjem Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju između Republike Hrvatske i Europske unije, a kojim i formalno započinju aktivnosti na usklađivanju domaćeg zakonodavstva s pravnom stečevinom Europske unije u skladu s obvezama preuzetim tim Sporazumom.

Prvi korak u tom procesu bilo je donošenje Zakona o željeznici (Narodne novine, br. 123/2003, 30/2004, 153/2005, 79/2007, 120/2008 i 75/2009), a čija je primjena započela 2006. godine i kojim su implementacijom 1. paketa Direktiva EU stvorene osnove za daljnji proces usklađivanja domaćeg zakonodavstva i stvaranje institucionalnog okvira u području željeznica, odnosno, restrukturiranja željezničkog sustava u Republici Hrvatskoj.

Temeljno načelo toga Zakona je bilo ustrojavanje željezničkog sustava na principu razdvajanja željezničke infrastrukture i željezničkog prijevoza, te stvaranje preduvjeta za obavljanje željezničkog prometa u Republici Hrvatskoj na tržišnim osnovama kao konkurentnog partnera na željezničkom transportnom tržištu Europe.

U cilju uspješne funkcionalne primjene odredbi Zakona o željeznici u praksi, a sukladno obvezi koja proizlazi iz njegovih odredbi, daljnji korak u procesu liberalizacije tržišta željezničkih usluga učinjen je donošenjem Zakona o podjeli trgovačkog društva HŽ - Hrvatske željeznice d.o.o. (Narodne novine, broj 153/2005), kojim je uspostavljena nova organizacija željezničkog sustava prilagođenog uvjetima liberaliziranog transportnog tržišta Europske unije kroz transformaciju Hrvatskih željeznica d.o.o. u komercijalno orijentirano i uspješno društvo.

Navedenim Zakonom, u skladu s pravnom stečevinom Europske unije, tadašnje HŽ - Hrvatske željeznice d.o.o. razdvojene su na manja, pravno, financijski i računovodstveno, neovisna trgovačka društva, prema poslovnim područjima, te time stvoreni pravni subjekti sposobni za prihvaćanje konkurentnih tržišnih uvjeta, a koje nameće otvaranje i liberalizacija pristupa drugih operatera željezničkom transportnom tržištu. Daljnji proces nastavljen je donošenjem Zakona o dopuni Zakona o podjeli trgovačkog društva HŽ - Hrvatske željeznice d.o.o. čime su stvorene zakonske pretpostavke za fleksibilniju organizacijsku strukturu unutar sustava, čime je omogućeno provođenje statusnih promjena društava uz suglasnost Vlade Republike Hrvatske, kao i njihovo dijeljenje, spajanje i pripajanje sukladno Zakonu o trgovačkim društvima, a čime su se osigurali preduvjeti za strukturno prilagođavanje prijevozničkih poduzeća u Republici Hrvatskoj kao bitnog segmenta daljnjeg programa procesa restrukturiranja.

S obzirom na strukturne i organizacijske promjene na željeznici, te intenciju hrvatskih željeznica za ravnopravno uključivanje na europsku željezničku mrežu, kao i namjeru Republike Hrvatske da postane atraktivnim prometnim pravcem operaterima u željezničkom prometu, nužna je i brza prilagodba zakonodavstva u području željezničkog prometa, te prihvaćanje propisanih standarda kojima mora udovoljiti svaka država na europskoj mreži koridora kako bi se ostvario interes Europske unije za otvaranjem prometnih pravaca.

Dosadašnji važeći Zakon o željeznici temelji se na sekundarnim izvorima prava Europske unije, a koji su postupno transponirani u domaće zakonodavstvo i to implementacijom :

- Direktiva Vijeća 91/440/EEZ od 29. srpnja 1991. o razvoju željeznica Zajednice;
- Direktiva Vijeća 95/18/EZ od 19. lipnja 1995. o izdavanju dozvola željezničkim prijevoznicima;
- Direktiva 2001/14/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2001. o raspodjeli kapaciteta željezničke infrastrukture i ubiranju pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture.

Navedene Direktive u međuvremenu su značajno izmijenjene te je zbog potrebe daljnjih izmjena i jasnoće istih bilo potrebno spojiti u jedinstven akt što je učinjeno donošenjem Direktive Europskog parlamenta i Vijeća 2012/34/EU od 21. studenoga 2012. o osnivanju jedinstvenog europskog željezničkog područja (Recast) o osnivanju jedinstvenog željezničkog područja, a kojom se na jedinstven način uređuje područje željezničkog prometa Europske unije. Veća integracija prometnog sektora Europske unije bitan je element završetka ustrojavanja unutarnjeg tržišta, a željeznice su vitalni dio prometnog sektora Europske unije. Stoga učinkovitost željezničkog sustava Republike Hrvatske treba poboljšati kako bi se uklopio u konkurentno tržište Europske unije, pri tom uzimajući u obzir posebne značajke željeznica.

Sve navedeno pretpostavlja nužnost donošenja novog Zakona o željeznici, kao značajnim korakom prema potpunoj liberalizaciji željezničkog prometa Republike Hrvatske.

Zakonom se uređuju sljedeća pitanja:

- načela funkcioniranja tržišta željezničkih usluga;
- željeznička infrastruktura, planiranje gradnje, modernizacije, obnove i održavanja željezničke infrastrukture, upravljanje željezničkom infrastrukturom, financiranje i ulaganja u novu željezničku infrastrukturu, pristup na infrastrukturu;
- željezničke usluge i pristup željezničkim uslugama i pristup industrijskim kolosijecima;
- izvješće o mreži i sadržaj izvješća;
- određivanje naknada za korištenje infrastrukture i načela određivanja naknada;
- sustav pokazatelja kvalitete;
- dodjela infrastrukturnog kapaciteta i postupak dodjele;
- dozvole za obavljanje usluga prijevoza u željezničkom prijevozu;
- usluge javnog prijevoza putnika;
- prava i obaveze putnika u željezničkom prijevozu.

Donošenjem ovoga Zakona nastoji se sustavno i cjelovito urediti područje željezničkog sustava u Republici Hrvatskoj usklađenog s izričajem europskog zakonodavstva i uvjetima koji vladaju na konkurentnom tržištu željezničkih usluga Europske unije i to kroz postizanje sljedećih ciljeva:

- na željezničkim prugama od značaja za međunarodni promet, unaprijediti željezničku infrastrukturu i uskladiti je u tehničko - tehnološkom smislu sa zahtjevima koji se postavljaju za transeuropsku konvencionalnu željezničku mrežu, kako bi se povećao opseg tranzitnoga željezničkog prometa,
- uskladiti razvoj željezničke infrastrukture, pomorskih i riječnih luka te kombiniranog prijevoza i osigurati harmonizirani ustroj cjelokupnoga prometnog sektora u Republici Hrvatskoj,
- izgradnjom, dogradnjom, osuvremenjivanjem i obnovom željezničke infrastrukture stvoriti potrebne kapacitete za povećanje opsega i učinkovitosti željezničkog prijevoza,
- stvoriti održiv i stabilan sustav financiranja izgradnje, osuvremenjivanja, obnove i održavanja željezničke infrastrukture.

Donošenjem ovoga Zakona stvorit će se zakonodavne, institucionalne i funkcionalne pretpostavke za usklađivanje i harmonizaciju organizacijske i tehničke strukture željezničkog prometa i željezničkog sustava u cjelini u Republici Hrvatskoj sa sekundarnim pravnim propisima Europske unije, a kojima se regulira područje željezničkog prometa, te ostvariti lakši pristup Republike Hrvatske, tržištu uslugama željezničkog prijevoza Europske unije i to:

- omogućavanjem posebnih operativnih pravila kojima se usklađuje upravitelje infrastrukture s onima u trećim zemljama i poštena konkurencija između željezničkih prijevoznika;
- omogućavanjem prijevoznicima statusa neovisnih operatera koji se ponašaju poslovno i prilagođavaju potrebama tržišta što će učiniti željeznički prijevoz konkurentnim u usporedbi s drugim vrstama prijevoza;

- razdvajanjem obavljanja usluga prijevoza od upravljanja infrastrukturom kroz zasebno upravljanje i odvojene poslovne knjige;
- primjenom načela slobode pružanja usluga;
- nakon savjetovanja s upraviteljem infrastrukture, utvrđivanjem pravila naplate naknada za korištenje željezničke infrastrukture od strane prijevoznika, na nediskriminirajući način;
- omogućavanjem podnositeljima zahtjeva da iskažu stajalište u pogledu poslovnog plana u vezi s korištenjem i razvojem infrastrukture;
- stvaranjem pretpostavki da upravitelji infrastrukture na industrijskim kolosijecima i sporednim kolosijecima a koji nisu dio željezničke infrastrukture ne trebaju podlijevati obvezama upravitelja infrastrukture, ali im je potrebno zajamčiti nediskriminirajući pristup, bez obzira na vlasništvo, sporednim kolosijecima, kada je to potrebno za ostvarenje pristupa uslužnim objektima i u slučaju kad je to potrebno za obavljanje usluga prijevoza ili kad oni služe ili bi mogli služiti više od jednom korisniku;
- omogućavanjem pokrića troškova za infrastrukturu i na druge načine, osim izravnog državnog financiranja;
- odvajanjem usluga prijevoza od upravljanja uslužnim objektima radi tržišnog natjecanja i nediskriminirajućeg pristupa uslugama;
- olakšavanjem putem prekograničnih sporazuma uzajamnog pristupa željezničkom tržištu.

III. OCJENA I IZVORI SREDSTAVA POTREBNIH ZA PROVOĐENJE ZAKONA

Za provedbu ovog Zakona nije potrebno osigurati dodatna sredstva u državnom proračunu Republike Hrvatske.

IV. PRIJEDLOG ZA DONOŠENJE ZAKONA PO HITNOM POSTUPKU

Na temelju članka 161. Poslovnika Hrvatskoga sabora po hitnom postupku donose se zakoni koji se usklađuju s propisima Europske unije, ako to zatraži predlagatelj.

Predlaže se donošenje ovoga Zakona po hitnom postupku obzirom da se istim nastavlja daljnje usklađivanje hrvatskog zakonodavstva sa pravnom stečevinom Europske unije, a obzirom na prirodu i gospodarsko značenje željeznice i potrebu osiguranja uvjeta domaćem željezničkom sustavu za ravnopravno i konkurentno uključivanje i sudjelovanje na tržištu željezničkih usluga u Europskoj uniji. Zbog navedenog predlaže se da Zakon stupi na snagu prvoga dana od dana objave u Narodnim novinama.

KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O ŽELJEZNICI

I. OPĆE ODREDBE

Članak 1.

Ovim se Zakonom uređuje 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, kriterije za izdavanje i ukidanje dozvola željezničkim prijevoznicima, te usluge željezničkog prijevoza od posebnog državnog interesa za koje Republika Hrvatska osigurava dio sredstava.

Uskladenost s pravnim aktima Europske unije

Članak 2.

(1) Ovim se Zakonom u pravni poredak Republike Hrvatske prenosi Direktiva Europskog parlamenta i Vijeća 2012/34/EU od 21. studenoga 2012. o osnivanju jedinstvenog europskog željezničkog područja (SL L 343, 14. 12. 2012.).

(2) Ovim se Zakonom utvrđuju uvjeti i načini za provedbu Uredbe (EZ) br. 1370/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2007. o uslugama javnog prijevoza putnika željeznicom i cestom, kojom se stavljaju izvan snage Uredba Vijeća (EEZ) br. 1191/69 i (EEZ) br. 1107/70, (SL L 315, 3.12.2007.), (u daljnjem tekstu: Uredba (EZ) br. 1370/2007).

Izuzeća od primjene Zakona

Članak 3.

(1) Odredbe članka 5. i 8. i članka 16. stavka 1. te članka 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 se primjenjuju 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.

Pojmovi

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 njenom vlasništvu;
- industrijski kolosijek je željeznički kolosijek koji nije javno dobro u općoj uporabi, a koji je izravno ili neizravno povezana s 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 njenog 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 u pogledu 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 “zakrčenom“;
- 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 njenim 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 dvije 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 odsustvo 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 vrši 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 u pogledu minimalnog pristupnog paketa i pristupa prugom do uslužnih objekata;
- ugovor o upravljanju željezničkom infrastrukturom (ugovorni sporazum) je ugovor o međusobnim pravima i obavezama 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, pod uvjetom 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, pod uvjetom 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, pod jednakim uvjetima, 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 gornjega 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 pod uvjetom da ta pravna osoba osigura vuču vlakova; to također uključuje pravne osobe koje obavljaju samo vuču vlakova.

Načelo razdvajanja

Članak 5.

(1) Obavljanje usluga željezničkog prijevoza i upravljanje željezničkom infrastrukturom temelji se na načelu razdvajanja.

(2) Računi dobiti i gubitka i bilance stanja koji se odnose na poslovanje u vezi s obavljanjem usluga željezničkog prijevoza i oni koji se odnose na poslovanje u vezi s upravljanjem željezničkom infrastrukturom moraju se voditi zasebno i javno su dostupni. Naknada doznačena za jedno od ova dva područja ne smije se transferirati na drugo područje.

(3) Računi dobiti i gubitka i bilance stanja koji se odnose na poslovanje u vezi s obavljanjem usluga željezničkog prijevoza tereta, s jedne strane, i oni koji se odnose na poslovanje vezano za pružanje usluga željezničkog prijevoza putnika, s druge strane, moraju se voditi zasebno i javno su dostupni.

(4) Naknada za aktivnosti vezane za obavljanje usluga željezničkog prijevoza, kao uplate za obavljene javne usluge, prikazuju se zasebno u poslovnim knjigama, u skladu s Uredbom (EZ) br. 1370/2007, i ne smiju se transferirati na aktivnosti vezane za obavljanje drugih usluga željezničkog prijevoza ili bilo kakvo drugo poslovanje.

(5) Poslovne knjige za područja poslovanja iz stavaka 2. i 4. ovoga članka vode se na način koji omogućava nadziranje zabrane transferiranja sredstava doznačenih za jedno područje poslovanja na drugo i nadziranje korištenja prihoda od infrastrukturnih naknada i upotrebe dobiti od ostalih poslovnih aktivnosti.

Načela funkcioniranja tržišta željezničkih usluga

Članak 6.

U postupku dodjele infrastrukturnog kapaciteta i pružanja željezničkih usluga, izrade i primjene Izvješća o mreži, izrade i primjene voznog reda, postupka sklapanja ugovora o pristupu primjenjivat će se načela transparentnosti, jednakopravnosti i nediskriminacije.

II. ŽELJEZNIČKA INFRASTRUKTURA

Željeznička infrastruktura

Članak 7.

(1) Željeznička infrastruktura u smislu ovoga Zakona sastoji se od sljedećih elemenata:

- zemljište;
- željeznička pruga i pružno tijelo, posebice nasipi, usjeci, odvodni kanali i jarci, zidani jarci, propusti, obložni zidovi, zaštitni biljni pojasevi; peroni i utovarno-istovarne rampe (u putničkim kolodvorima i teretnim kolodvorima ili robnim terminalima); pješačke staze; pregradni zidovi, živice, ograde; pojasevi 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 pričvrсни i spojni pribor, kolosiječni zastor uključujući tucanik i pijesak; skretnice, križišta, i drugo; okretnice i prijenosnice (osim onih koje su isključivo namijenjene za lokomotive);
- pristupne putove 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 elektrovočnih podstanica i kontaktne mreže, kontakti vod i stupovi; treća šina s nosačima;
- zgrade, dijelovi zgrada, prostorije, prostori, površine, komunikacije i ograde, koje služe za uporabu, smještaj postrojenja, upravljanje, održavanje, kontrolu stanja i zaštitu željezničke infrastrukture i koji se rabe pri reguliranju i organizaciji željeznčkoga prometa, uključujući dio uređaja za naplatu prijevoznih pristojbi koje koristi upravitelj infrastrukture.

(2) Elementi iz stavka 1. ovoga članka smatraju se elementima željezničke infrastrukture pod uvjetom 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.

Planiranje građenja, modernizacije, obnove i održavanja željezničke infrastrukture

Članak 8.

(1) Planovi građenja nove te modernizacije, obnove i održavanja postojeće željezničke infrastrukture, utvrđuju se Nacionalnim programom željezničke infrastrukture (u daljnjem tekstu: Nacionalni program) u skladu sa ciljevima i smjernicama strategije kojom se uređuje prometni razvitak Republike Hrvatske.

(2) Nacionalni program, na prijedlog ministarstva nadležnog za željeznički promet, donosi Vlada Republike Hrvatske, za razdoblje od pet godina i na godišnjoj razini prati njegovu provedbu.

(3) Nacionalnim programom određuju se srednjoročni ciljevi u građenju, modernizaciji, obnovi i održavanju željezničke infrastrukture, njihov opseg, dinamika realizacije i prioriteta, te visina i izvori financijskih sredstava potrebnih za ostvarenje ciljeva.

(4) Na temelju usvojenog Nacionalnog programa, upravitelj infrastrukture, uz suglasnost Ministarstva nadležnog za željeznički promet (u daljnjem tekstu: Ministarstvo) i Ministarstva nadležnog za financije, donosi srednjoročni plan građenja, modernizacije, obnove i održavanja željezničke infrastrukture.

(5) O ostvarivanju Srednjoročnog plana građenja, modernizacije, obnove i održavanja, Ministarstvo, na temelju izvješća upravitelja infrastrukture, podnosi godišnje izvješće Vladi Republike Hrvatske.

(6) Na temelju Srednjoročnog plana, upravitelj infrastrukture donosi Godišnji plan građenja, modernizacije, obnove i održavanja, uz suglasnost Ministarstva.

(7) Donošenjem Srednjoročnog i Godišnjeg plana građenja, modernizacije, obnove i održavanja željezničke infrastrukture sukladno odredbama ovoga članka, smatra se da su dane potrebne suglasnosti i osigurani izvori financiranja prema posebnim propisima kojima se uređuje sklapanje ugovora kojima nastaje obveza plaćanja u više godina.

Imovinskopravni odnosi

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 sa građenjem, modernizacijom, obnovom i održavanjem željezničke pruge.

Članak 10.

- (1) Ako korisnik izvlaštenja želi stupiti u posjed nekretnina prije pravomoćnosti rješenja o izvlaštenju, podnosi zahtjev za stupanjem u posjed mjesno nadležnom uredu državne uprave u županiji, odnosno nadležnom uredu Grada Zagreba.
- (2) Zahtjev iz stavka 1. ovoga članka odobrit će se ako korisnik izvlaštenja obrazloži razloge za potrebu hitnog stupanja u posjed nekretnine, odnosno obrazloži razloge da bi stupanjem u posjed po pravomoćnosti rješenja o izvlaštenju mogla nastupiti znatnija imovinska šteta i podnese dokaz da je prijašnjem vlasniku isplaćena naknada sukladno posebnim propisima o izvlaštenju, odnosno da mu je navedena naknada stavljena na raspolaganje, ali je odbio primiti naknadu.
- (3) O stupanju u posjed izvlaštenih nekretnina iz stavka 2. ovoga članka rješenje donosi mjesno nadležni ured državne uprave u županiji, odnosno nadležni ured Grada Zagreba, u roku 15 dana od dana uredno predanog zahtjeva.
- (4) Žalba protiv rješenja iz stavka 3. ovoga članka ne odgađa izvršenje rješenja.

Upis željezničke infrastrukture u zemljišne knjige

Članak 11.

(1) Željeznička infrastruktura izgrađena do stupanja na snagu ovoga Zakona, za koju je izrađena snimka izvedenog stanja i koja je evidentirana u katastru i odgovara granicama željezničke infrastrukture određene po upravitelju infrastrukture, upisat će se u zemljišne knjige kao javno dobro u općoj uporabi u vlasništvu Republike Hrvatske, uz upis pravne osobe koja upravlja željezničkom infrastrukturom, bez obzira na postojeće upise u zemljišnim knjigama.

(2) Upis iz stavka 1. ovoga članka provest će nadležni sud po službenoj dužnosti, na temelju potvrde upravitelja infrastrukture i prijavnog lista sa snimkom izvedenog stanja koje nadležnom sudu dostavlja nadležno katastarsko tijelo.

Članak 12.

(1) Željeznička infrastruktura izgrađena do stupanja na snagu ovoga Zakona, a koja nije evidentirana u katastru ili za koju nije evidentirano stvarno stanje, evidentira se u katastru na temelju potvrde upravitelja infrastrukture i geodetskog elaborata kojim je snimljeno izvedeno stanje, a koji pribavlja i tijelu nadležnom za katastar dostavlja upravitelj infrastrukture.

(2) Upis iz stavka 1. ovoga članka provest će nadležni sud po službenoj dužnosti, na temelju potvrde upravitelja željezničke infrastrukture i geodetskog elaborata koje nadležnom sudu dostavlja nadležno katastarsko tijelo.

(3) Na evidentiranje u katastru i upis u zemljišne knjige željezničke infrastrukture iz članaka 11., 12. i 13. ovoga Zakona ne primjenjuju se odredbe zakona kojim se uređuje prostorno uređenje i gradnja, a kojima je propisana parcelacija građevinskog zemljišta i evidentiranje građevina u katastru, niti odredbe zakona kojim se uređuju katastar nekretnina te odredbe drugih zakona i propisa koje su protivne člancima 9. do 13. ovoga Zakona.

Oduzimanje statusa javnog dobra u općoj uporabi željezničkoj infrastrukturi

Članak 13.

(1) Dijelu željezničke infrastrukture za koji ne postoji javni interes i interes korisnika usluga željezničkog prijevoza ili na kojem je trajno obustavljen željeznički prijevoz, može biti oduzet status javnog dobra u općoj uporabi.

(2) Odluku o trajnoj obustavi željezničkog prijevoza i oduzimanju statusa javnog dobra u općoj uporabi željezničkoj infrastrukturi iz stavka 1. ovoga članka, na prijedlog tijela nadležnog za upravljanje državnom imovinom, uz suglasnost Ministarstva, donosi Vlada Republike Hrvatske.

(3) Vlada Republike Hrvatske može, dio željezničke infrastrukture kojem je, u smislu stavaka 1. i 2. ovoga članka, oduzet status javnog dobra u općoj uporabi, prenijeti na drugog korisnika, pravnu ili fizičku osobu, ili ovlastiti upravitelja infrastrukture na poduzimanje pravnih poslova u svezi s njegovim daljnjim statusom i namjenom.

(4) Za potrebe građenja ili unapređenja drugog infrastrukturnog sustava na dijelu željezničke infrastrukture, a kada se ne gubi funkcionalnost željezničke infrastrukture, upravitelj infrastrukture osnovat će pravo služnosti, odnosno pravo građenja.

Razvrstavanje željezničkih pruga

Članak 14.

(1) Prema namjeni, gospodarskom značenju, značenju kojega imaju u međunarodnom i unutarnjem željezničkom prometu, načinu upravljanja i gospodarenja željezničkom infrastrukturom te planiranju njezinoga razvoja, željezničke pruge razvrstavaju se na:

- pruge za međunarodni promet,
- pruge za regionalni promet,
- pruge za lokalni promet.

(2) Željezničke pruge za međunarodni promet dijele se na:

- glavne (koridorske) pruge, koje se nalaze na međunarodnim željezničkim koridorima na području Republike Hrvatske,
- ostale pruge za međunarodni promet, koje unutar željezničkih čvorišta i izvan njih funkcionalno povezuju glavne (koridorske) pruge ili koje međunarodne morske i riječne luke te terminale povezuju s glavnim (koridorskim) prugama.

(3) Odluku o razvrstavanju željezničkih pruga, u smislu stavka 1. ovoga članka, donosi Vlada Republike Hrvatske na prijedlog Ministarstva.

III. UPRAVLJANJE ŽELJEZNIČKOM INFRASTRUKTUROM

Upravljanje željezničkom infrastrukturom

Članak 15.

(1) Upravljanje željezničkom infrastrukturom djelatnost je od javnog interesa.

(2) Upravitelj infrastrukture je dužan voditi računa da svojim postupanjem ne sprečava, ograničava ili narušava tržišno natjecanje, dužan je u skladu sa svojim mogućnostima pružati željezničke usluge na način koji najbolje zadovoljava potrebe korisnika tih usluga.

(3) Djelatnost iz stavka 1. ovoga članka obavlja upravitelj infrastrukture, pravna osoba koju odlukom odredi vlasnik željezničke infrastrukture ili kojoj vlasnik dodjeli koncesiju u skladu sa člankom 59. ovoga Zakona.

(4) Upravitelj uslužnog objekta morske luke i luke unutarnjih voda je nadležna lučka uprava ili druga pravna osoba kojoj je u skladu s posebnim propisima dana ovlast za upravljanje, te se na njega na odgovarajući način primjenjuju odredbe ovoga Zakona koje se odnose na upravitelja infrastrukture i propisa kojim se uređuje sigurnost i interoperabilnost željezničkog sustava.

Neovisnost upravitelja infrastrukture

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) Ukoliko 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. Ukoliko su upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik povezana društva, član upravljačkog tijela željezničkog prijevoznika ne može biti i član upravljačkog tijela vladajućeg društva.

(4) Ukoliko 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) Ukoliko 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) Ukoliko 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.

Neovisnost osnovnih funkcija upravitelja infrastrukture

Članak 17.

(1) Osnovne funkcije upravitelja infrastrukture su:

- dodjela trasa vlakova, uključujući i određivanje i ocjenu raspoloživosti infrastrukturnih kapaciteta; i
- određivanje visine infrastrukturnih naknada, uključujući i naplatu tih naknada.

(2) Osnovne funkcije iz stavka 1. ovoga članka obavljaju pravne osobe koje same ne pružaju bilo kakve usluge željezničkog prijevoza.

(3) Kada upravitelj infrastrukture, po svom pravnom obliku, organizaciji ili odlučivanju nije neovisan o bilo kojem željezničkom prijevozniku određivanje visine infrastrukturnih naknada i dodjelu infrastrukturnog kapaciteta obavlja posebno tijelo za određivanje naknada, odnosno tijelo za dodjelu kapaciteta, koji su u svom pravnom obliku, organizaciji i odlučivanju neovisni o bilo kojem željezničkom prijevozniku.

(4) Na tijela iz stavka 3. ovoga članka, na odgovarajući se način primjenjuju odredbe o određivanju infrastrukturnih naknada i dodjeli infrastrukturnih kapaciteta.

(5) Pored osnovnih funkcija upravitelj infrastrukture obavlja i ostale funkcije određene ugovorom o upravljanju željezničkom infrastrukturom i posebnim propisima.

Ugovor o upravljanju željezničkom infrastrukturom

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 5 (pet) godina.

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

- područje primjene ugovora u pogledu 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 pravovremeno informiranje željezničkih prijevoznika;
 - mjere koje se poduzimaju u slučaju kršenja ugovornih obaveza 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 strane će sa sadržajem ugovora upoznati i sve potencijalne podnositelje zahtjeva. Ugovor o upravljanju željezničkom infrastrukturom objavljuje se u roku mjesec dana od njegovog sklapanja na web stranici 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) Upravitelji infrastrukture određuje način utvrđivanja troškova različitih željezničkih usluga koje nudi željezničkim prijevoznicima.

Uvjerenje o sigurnosti

Članak 19.

Na izdavanje uvjerenja o sigurnosti za upravitelja infrastrukture primjenjuju se propisi kojima se regulira sigurnost i interoperabilnost željezničkog sustava.

Upravljanje željezničkom infrastrukturom u izvanrednim okolnostima

Članak 20.

(1) Izvanrednim okolnostima, u smislu odredbi ovoga Zakona, smatraju se:

- velike prirodne nepogode,
- izvanredni događaji osobite ugroženosti okoliša,
- smetnje i zastoji u funkcioniranju gospodarstva značajnijih razmjera,
- drugi događaji koji bitno utječu na odvijanje željezničkog prometa.

(2) U slučaju nastanka izvanrednih okolnosti, Ministarstvo može odrediti mjere koje je dužan poduzeti upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznici, a kojima se osigurava odvijanje prometa na željezničkoj infrastrukturi u nastalim okolnostima.

Financiranje željezničke infrastrukture

Članak 21.

(1) Izvori sredstava za financiranje željezničke infrastrukture su:

- sredstva ostvarena naplatom naknada za korištenje željezničke infrastrukture,
- sredstva državnog proračuna za održavanje željezničke infrastrukture i upravljanje željezničkim prometom,
- sredstva državnog proračuna za građenje, modernizaciju obnovu i održavanje,
- sredstva iz proračuna jedinica lokalne i područne (regionalne) samouprave,
- sredstva od ulaganja domaćih i stranih pravnih osoba,
- sredstva iz drugih izvora.

(2) Sredstva iz stavka 1. alineje 2, 3 i 4 ovoga članka kojima Republika Hrvatska financira održavanje željezničke infrastrukture i reguliranje željezničkog prijevoza vode se izdvojeno u poslovnim knjigama upravitelja infrastrukture.

(3) Sredstva osigurana u državnom proračunu, proračunima jedinica lokalne i područne (regionalne) samouprave i ostalih izvora, a koja su namijenjena financiranju željezničke infrastrukture, ne mogu se koristiti za potrebe financiranja željezničkog prijevoza.

(4) Nedostatak sredstava iz stavka 1. alineje 1, 2, 3 i 4 ovoga članka Republika Hrvatska može osigurati i iz drugih izvora, temeljem ciljeva Nacionalnog programa i Srednjoročnog plana upravitelja infrastrukture.

(5) Vlasnik željezničke infrastrukture osigurat će uzimajući u obzir normalne poslovne uvjete u razdoblju do pet godina da u računu dobiti i gubitka upravitelja infrastrukture budu uravnoteženi prihodi i rashodi za željezničku infrastrukturu.

Financiranje ulaganja u novu željezničku infrastrukturu

Članak 22.

(1) Vlasnik željezničke infrastrukture osigurat će upravitelju infrastrukture financijska sredstva radi ulaganja u novu željezničku infrastrukturu razmjerno veličini željezničke infrastrukture kojom upravlja i financijskim potrebama, a sukladno Nacionalnom programu i Srednjoročnom planu upravitelja infrastrukture.

(2) Izvori financiranja ulaganja iz stavka 1. ovoga članka mogu biti i neizravna državna sredstva.

Pristup na infrastrukturu

Članak 23.

(1) Željeznički prijevoznik, pod pravičnim, nediskriminirajućim i transparentnim uvjetima, 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, pod pravičnim, nediskriminirajućim i transparentnim uvjetima, 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 njihovog iskrcaja 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 može se pokrenuti upravni spor.

(5) Željeznički prijevoznik koji ima sjedište u Republici Hrvatskoj, pod pravičnim, nediskriminirajućim i transparentnim uvjetima 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, pod uvjetom da je sa 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 u pogledu 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.

Željezničke usluge

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, prijem 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 u 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.

Električna energija za vuču vlakova

Članak 25.

(1) Djelatnost upravitelja infrastrukture vezana uz isporuku i naplatu električne energije za vuču vlakova ne smatra se energetsom djelatnošću u smislu propisa kojim se uređuje energija i tržište električne energije.

(2) Upravitelj infrastrukture je kupac električne energije u smislu propisa kojim se uređuje energija i tržište električne energije. Upravitelj infrastrukture prodaje željezničkim prijevoznicima, kao krajnjim kupcima, električnu energiju potrebnu za vuču vlakova. Upravitelj infrastrukture željezničkim prijevoznicima, kao krajnjim kupcima, obračunava naknadu za isporuku električne energije potrebne za vuču vlakova. Naknada sadrži troškove isporuke električne energije koje upravitelj infrastrukture ima kao kupac električne energije (troškovi nabave električne energije, naknada korištenja prijenosne i distribucijske mreže), a iznos naknade može se uvećati za razumnu dobit. Upravitelj infrastrukture izradit će model naplate električne energije za vuču vlakova koji najbolje odgovara postojećem stanju tržišta s obavezom da se model prilagodi stanjima i potrebama tržišta. Upravitelj infrastrukture se obvezuje pratiti troškove električne energije za vuču vlakova i ostvareni rad željezničkih prijevoznika te shodno pribavljenim podacima prema potrebi revidirati ili mijenjati model obračuna naknade za korištenje električne energije za vuču vlakova.

(3) Uvažavajući postojeće stanje na elektroenergetskom tržištu, stanje voznog parka željezničkih prijevoznika i tehničke mogućnosti kontaktne mreže za prihvrat proizvedene električne energije na vučnim vozilima, upravitelj infrastrukture pratit će, razvijati i unaprjeđivati elektroenergetski sustav za prihvrat električne energije proizvedene na vučnim vozilima rekuperativnim kočenjem. Kada se ispune gore navedeni preduvjeti za prihvrat proizvedene električne energije na vučnim vozilima, upravitelj infrastrukture izraditi će metodologiju koja uvažava proizvedenu električnu energiju rekuperativnim kočenjem.

Pristup željezničkim uslugama

Članak 26.

(1) Upravitelj infrastrukture, na nediskriminirajući način, pruža svim željezničkim prijevoznicima minimalni pristupni paket iz članka 24. stavka 2. ovoga Zakona i pristup prugom do uslužnih objekata iz članka 24. stavaka 3. do 5. ovoga Zakona.

(2) Operatori uslužnih objekata, na nediskriminirajući način, daju svim željezničkim prijevoznicima pristup uslužnim objektima iz članka 24. stavka 3. ovoga Zakona, uključujući pristup prugom do uslužnih objekata, kao i pristup uslugama koje se pružaju u tim objektima.

(3) Operatori uslužnih objekata iz članka 24. stavka 3. alineje 1, 2, 3, 4, 7 i 9 ovoga Zakona koji su pod izravnim ili neizravnim nadzorom pravne osobe koja djeluje na tržištu usluga željezničkog prijevoza ili ima vladajući položaj na tržištu usluga u domaćem željezničkom prijevozu moraju biti organizirani na takav način da, u organizacijskom pogledu i u pogledu odlučivanja, budu neovisni o toj pravnoj osobi. Za dokazivanje neovisnosti ne traži se osnivanje posebne pravne osobe za upravljanje uslužnim objektima već je dovoljno organizirati posebnu organizacijsku jedinicu unutar iste pravne osobe.

(4) Operatori uslužnih objekata iz članka 24. stavka 3. ovoga Zakona, moraju voditi odvojene račune, uključujući zasebne bilance stanja i račune dobiti i gubitka za sve uslužne objekte kojima upravljaju.

(5) Iznimno od stavka 4. ovoga članka, kada uslužnim objektima upravlja upravitelj infrastrukture ili je operator uslužnog objekta pod izravnim ili neizravnim nadzorom upravitelja infrastrukture smatra se da su uvjeti iz stavaka 3. i 4. ovoga članka ispunjeni ako je upravitelj infrastrukture neovisan u obavljanju osnovnih funkcija sukladno članku 17. stavku 1. ovoga Zakona.

(6) Operatori uslužnih objekata iz članka 24. stavka 3. ovoga Zakona dužni su u razumnom vremenskom roku odgovoriti na zahtjev željezničkog prijevoznika za pristup uslužnom objektu i za pružanje usluga u uslužnom objektu. Razuman vremenski rok određuje regulatorno tijelo. Operatori uslužnih objekata mogu odbiti zahtjev željezničkog prijevoznika samo ako postoji izvediva alternativa koja željezničkom prijevozniku omogućuje obavljanje dotične usluge prijevoza tereta ili putnika na istim ili alternativnim pravcima po ekonomski prihvatljivim uvjetima. Operatori uslužnih objekata nemaju obavezu ulagati sredstva u uslužne objekte kako bi udovoljili svim zahtjevima željezničkih prijevoznika.

(7) Kada operator uslužnog objekata iz stavka 3. ovoga članka odbije zahtjev željezničkog prijevoznika za pristup uslužnom objektu i za pružanje usluga u tom objektu, operator uslužnog objekta mora u pisanom obliku obrazložiti svoju odluku te ukazati na izvedive alternative u drugim objektima.

(8) U slučaju kolidirajućih zahtjeva, operator uslužnog objekta iz članka 24. stavka 3. ovoga Zakona će, u onoj mjeri u kojoj je to moguće, nastojati udovoljiti svim zahtjevima. Ako ne postoji izvediva alternativa ili nije moguće udovoljiti svih zahtjevima za kapacitetom uslužnog objekta, podnositelj zahtjeva može pokrenuti postupak pravne zaštite pred regulatornim tijelom.

(9) Ako se uslužni objekt iz članka 24. stavka 3. ovoga Zakona nije koristio najmanje dvije uzastopne godine, a željeznički prijevoznici su operatoru uslužnog objekta izrazili interes za korištenjem uslužnog objekta, vlasnik uslužnog objekta će ga u cijelosti ili dijelom dati u zakup osim ako operator uslužnog objekta dokaže da je u tijeku postupak prenamjene uslužnog objekta zbog kojeg ga ne može koristiti niti jedan željeznički prijevoznik.

(10) Kada operator uslužnog objekta pruža dodatne usluge iz članka 24. stavka 4. ovoga Zakona dužan ih je pružiti na zahtjev željezničkog prijevoznika na nediskriminirajući način.

(11) Željeznički prijevoznici mogu od upravitelja infrastrukture ili drugih operatora uslužnih objekata zatražiti pružanje pratećih usluga iz članka 24. stavka 5. ovoga Zakona. Operator uslužnog objekta nije dužan pružiti ove usluge, ali u slučaju kada ih odluči dati jednom željezničkom prijevozniku, dužan ih je dati i ostalim željezničkim prijevoznicima na njihov zahtjev i na nediskriminirajući način.

(12) Europska komisija može usvojiti mjere kojima se određuju pojedinosti postupka i kriteriji za pristup željezničkim uslugama koje se pružaju u uslužnim objektima iz članka 24. stavaka 3. do 5. ovoga Zakona.

Pristup industrijskim kolosijecima

Članak 27.

Vlasnik industrijskog kolosijeka je dužan omogućiti pristup svom kolosijeku ako je to potrebno za ostvarenje pristupa pod jednakim, transparentnim i nediskriminirajućim uvjetima uslužnim objektima nužnim za obavljanje usluga prijevoza i u slučaju kada industrijski kolosijeci služe ili bi mogli služiti za potrebe više od jednog krajnjeg korisnika.

Izvješće o mreži

Članak 28.

(1) Upravitelj infrastrukture izrađuje i objavljuje Izvješće o mreži.

(2) Upravitelj infrastrukture Nacrt izvješća o mreži objavljuje na službenoj web stranici upravitelja infrastrukture do 31. listopada godine u kojoj se izrađuje Izvješće o mreži. Zainteresirane strane mogu upravitelju infrastrukture u pisanom obliku dostaviti primjedbe do 15. studenoga godine u kojoj se izrađuje izvješće o mreži. Navedene primjedbe dostavljaju se na znanje regulatornom tijelu. Upravitelj infrastrukture dužan je po dostavljenim primjedbama održati zajednički sastanak sa podnositeljima primjedbi i regulatornim tijelom. O predmetnom sastanku sastavit će se zapisnik koji će se dostaviti svim sudionicima sastanka. Upravitelj infrastrukture je dužan razmotriti utemeljenost dostavljenih primjedbi te o njihovoj osnovanosti obavijestiti pisanim putem podnositelja primjedbe i regulatorno tijelo.

(3) Izvješće o mreži, nakon provedenog postupka konzultacija iz stavka 2. ovoga članka, javno se objavljuje najkasnije godinu dana prije stupanja na snagu voznog reda za koje se Izvješće o mreži izrađuje. Izvješće o mreži objavljuje se besplatno, u elektroničkom obliku, na najmanje dva službena jezika Europske unije na službenoj web stranici upravitelja infrastrukture uz navođenje datuma objave. Izvješće o mreži stupa na snagu danom objave na službenoj web stranici upravitelja infrastrukture. Pristup web stranici upravitelja infrastrukture treba biti moguć i preko zajedničkog web portala međunarodne udruge upravitelja infrastrukture u okviru njihove međusobne suradnje. Izvješće o mreži može se objaviti i u tiskanom obliku i dostupno je podnositeljima zahtjeva, na njihov zahtjev i uz plaćanje naknade koja ne smije biti veća od troškova tiskanja Izvješća o mreži.

(4) Izvješće o mreži mora se redovito ažurirati i po potrebi se mijenjati, te se njegove izmjene i dopune objavljuju na službenoj web stranici upravitelja infrastrukture, a stupaju na snagu danom objave.

(5) Podnositelj zahtjeva može u vezi Izvješća o mreži i u skladu sa zakonom kojim se uređuje djelokrug i nadležnost regulatornog tijela pokrenuti postupak pravne zaštite pred regulatornim tijelom.

(6) Pokretanje postupka iz stavka 5. ovoga članka ne odgađa stupanje na snagu Izvješća o mreži.

Sadržaj Izvješća o mreži

Članak 29.

(1) Izvješće o mreži je informativno tehničke prirode i obavezno sadrži:

- podatke o željezničkoj infrastrukturi koja je dostupna željezničkim prijevoznicima i uvjete pristupa željezničkoj infrastrukturi,
- načela određivanja naknada i formule izračuna cijena usluga,
- načela i kriterije za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta,
- informacije o postupku podnošenja zahtjeva za izdavanje dozvole za obavljanje usluga željezničkog prijevoza i za podnošenje zahtjeva za izdavanje potvrde o sigurnosti,
- informacije o postupku za rješavanje sporova i podnošenje prigovora vezanih uz pitanja pristupa željezničkoj infrastrukturi, pristupa uslugama i sustav pokazatelja kvalitete prijevoza,
- informacije o uvjetima za pristup uslužnim objektima koji su povezani sa infrastrukturnom mrežom upravitelja infrastrukture i informacije o pružanju usluga u tim uslužnim objektima te njihovoj cijeni,
- obrazac okvirnog ugovora.

(2) Upravitelj infrastrukture vezan je podacima iz Izvješća o mreži koji se tiču uvjeta za pristup željezničkoj infrastrukturi, načela određivanja naknada i formula izračuna cijena usluga, načela i kriterija za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta. Podaci o uvjetima za pristup uslužnim objektima i o pružanju usluga u uslužnim objektima obvezuju upravitelja infrastrukture ukoliko njima upravlja ili u njima pruža željezničke usluge.

(3) U dijelu Izvješća o mreži u kojem su sadržane informacije o željezničkoj infrastrukturi koja je dostupna željezničkim prijevoznicima i informacije o uvjetima za pristup predmetnoj željezničkoj infrastrukturi, iste moraju na godišnjoj razini biti usklađene sa registrom željezničke infrastrukture ili Izvješće o mreži može upućivati na registar željezničke infrastrukture.

(4) U dijelu Izvješća o mreži u kojem su sadržana načela određivanja naknada i cijene usluge treba navesti odgovarajuće pojedinosti o sustavu za određivanje naknada i dovoljno informacija o naknadama kao i ostale relevantne informacije o pristupu koje se odnose na željezničke usluge iz članka 24. ovoga Zakona koje pruža samo jedan pružatelj usluga. Ovaj dio sadrži i pojedinosti o metodologiji, pravilima i visini naknada vezano uz primjenu članka 31. stavka 2. do 4. te članka 33. do 37. ovoga Zakona. Ovaj dio sadrži i informacije o izmjenama naknada o kojima je već donesena odluka ili su predviđene u sljedećih pet godine, ako takvih ima.

(5) U dijelu Izvješća o mreži u kojem su sadržana načela i kriteriji za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta navode se opće karakteristike infrastrukturnog kapaciteta koji je dostupan željezničkim prijevoznicima, kao i sva ograničenja vezana za njegovo korištenje, uključujući

vjerojatne zahtjeve za održavanjem infrastrukturnog kapaciteta. Ovaj dio sadrži detaljan opis mjera koje se poduzimaju kako bi se osigurao odgovarajući tretman teretnog prijevoza, međunarodnog prijevoza i ad hoc zahtjeva za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta te predložak obrasca za podnošenje zahtjeva za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta. Upravitelj infrastrukture objavljuje detaljne informacije o postupku dodjele infrastrukturnog kapaciteta za međunarodne trase vlakova. Također se navode postupci i rokovi koji se odnose na postupak dodjele kapaciteta. Treba navesti i posebne kriterije koji se primjenjuju tijekom postupka dodjele kapaciteta, a naročito:

- postupke u skladu s kojima podnositelji zahtjeva mogu zatražiti kapacitet od upravitelja infrastrukture;
- uvjete kojima moraju udovoljiti podnositelji zahtjeva;
- rokove za podnošenje zahtjeva za dodjelu kapaciteta i dodjelu kapaciteta te postupke koje treba slijediti prilikom podnošenja zahtjeva, kao i postupke za uvrštavanje u vozni red planiranih i nepredviđenih radova na održavanju;
- načela koja uređuju postupak usuglašavanja i sustav rješavanja sporova koji se stavlja na raspolaganje kao dio tog postupka;
- postupke koje treba slijediti i kriterije koje treba primjenjivati u slučaju zakrčenosti željezničke infrastrukture;
- pojedinosti o ograničenjima korištenja infrastrukture;
- uvjete pod kojima se prethodni stupanj iskorištenosti infrastrukturnog kapaciteta uzima u obzir prilikom određivanja prioriteta u postupku dodjele kapaciteta.

(6) U dijelu Izvješća o mreži u kojem su sadržane informacije o pristupu uslužnim objektima iz članka 24. ovoga Zakona i naplati usluga u tim uslužnim objektima, a za potrebe izrade Izvješća o mreži, operatori uslužnih objekata koji nisu pod nadzorom upravitelja infrastrukture dužni su upravitelju infrastrukture dostaviti informacije o naknadama za pristup uslužnim objektima i pružanje usluga u uslužnim objektima te tehničkim uvjetima za pristup uslužnim objektima ili uputiti na web stranicu na kojoj su te informacije dostupne besplatno u elektroničkom obliku.

(7) Kada operator uslužnog objekta iz stavka 5. ovoga članka upravitelju infrastrukture ne dostavi tražene informacije do roka predviđenog za objavu Nacrta izvješća o mreži, upravitelj infrastrukture objaviti će Nacrt izvješća o mreži bez tih informacija i o tome obavijestiti regulatorno tijelo.

(8) U pogledu informacija o uvjetima za pristup uslužnim objektima koji su povezani sa infrastrukturnom mrežom upravitelja infrastrukture i informacija o pružanju usluga u tim uslužnim objektima, kao i u pogledu informacija o podnošenju zahtjeva za izdavanje dozvole za obavljanje usluga željezničkog prijevoza i potvrde o sigurnosti za željezničkog prijevoznika dovoljno je da Izvješće o mreži upravitelja infrastrukture upućuje na web stranicu na kojoj su ove informacije besplatno dostupne u elektroničkom obliku.

Izvješće o mreži operatora uslužnog objekta

Članak 30.

- (1) Operator uslužnog objekta morske i luke unutarnjih voda povezane sa željezničkom infrastrukturom te operator robnog terminala donosi i objavljuje Izvješće o mreži.
- (2) Ako su upravitelj uslužnog objekta i pružatelj usluga različite pravne osobe, dužni su donijeti i objaviti zajedničko Izvješće o mreži.
- (3) Na sadržaj Izvješća o mreži operatora uslužnog objekta iz stavka 1. ovoga članka na odgovarajući se način primjenjuju odredbe članaka 28. i 29. ovoga Zakona.

Određivanje naknada za korištenje infrastrukture

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 njihovog poslovanja.
- (3) Upravitelj infrastrukture je dužan kod određivanja 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 je ovlašten 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 sa drugim upraviteljima infrastrukture u pogledu 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 obavezan 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 će poštivati tajnost informacija koje za podnositelja zahtjeva predstavljaju poslovnu tajnu.

Članak 32.

Radi održavanja i poboljšanja kvalitete i sigurnosti usluga koje pruža upravitelj infrastrukture osigurat će se financijska sredstva iz državnog proračuna kako bi se smanjili troškovi željezničke infrastrukture i visina infrastrukturnih naknada koja se naplaćuje od željezničkih prijevoznika.

Načela određivanja naknada

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 time 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 time 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.

Iznimke od načela za određivanje naknada

članak 34.

(1) Za posebne buduće investicijske projekte, ili posebne investicijske projekte koji su završeni nakon 1988. godine, upravitelj infrastrukture može odrediti ili nastaviti određivati više naknade na temelju dugoročnih troškova takvih projekata ukoliko oni povećavaju učinkovitost i/ili isplativost, a inače ih ne bi bilo moguće ili nije bilo moguće provesti. Takav režim određivanja naknada može uključivati i dogovore o podjeli rizika povezanih s novim ulaganjima.

(2) Infrastrukturne naknade za korištenje željezničkih koridora iz Odluke Komisije 2009/561/EZ moraju se razlikovati na način da se potiče opremanje vlakova ETCS-om, sukladno Odluci Komisije 2008/386/EZ i svim izmjenama i dopunama iste, s time da to ne smije imati za posljedicu bilo kakvu promjenu prihoda upravitelja infrastrukture. Mjere kojima se utvrđuju načini za razlikovanje ove naknade određuje Komisija.

(3) Radi sprečavanja diskriminacije, potrebno je osigurati da prosječne i marginalne naknade bilo kojeg upravitelja infrastrukture za jednako korištenje željezničke infrastrukture budu usporedive kao i da usporedive usluge na istom tržišnom segmentu podliježu istim naknadama.

Popusti

Članak 35.

(1) Upravitelj infrastrukture može odobriti popust za naknade za željezničke usluge iz članka 24. ovoga Zakona koje naplaćuje od željezničkog prijevoznika samo na način kako je to određeno ovim člankom.

(2) Upravitelj infrastrukture, uz iznimku iz stavka 3. ovoga članka, može odobriti popust u iznosu koji odgovara stvarnoj uštedi upravitelja infrastrukture u administrativnim troškovima. U određivanju visine popusta u obzir se ne mogu uzimati one uštede koje su već ugrađene u obračunatu naknadu.

(3) Upravitelj infrastrukture može odobriti vremenski ograničen popust, koji mora biti dostupan svim korisnicima željezničke infrastrukture, za poticanje razvoja novih usluga željezničkog prijevoza ili za poticanje prijevoza na dijelu željezničke infrastrukture koji se nedovoljno koristi.

(4) Popust koji odobrava upravitelj infrastrukture može se odnositi samo na određeni dio željezničke infrastrukture.

(5) Slični sustavi popusta primjenjuju se na slične usluge. Sustavi popusta primjenjuju se na nediskriminirajući način na sve željezničke prijevoznike.

Sustav pokazatelja kvalitete

Članak 36.

(1) Sustavi za određivanje naknada za korištenje željezničke infrastrukture moraju poticati željezničke prijevoznike i upravitelja infrastrukture da na najmanju moguću mjeru svedu poremećaje te da putem sustava pokazatelja kvalitete poboljšaju učinkovitost željezničke mreže. To može uključivati kazne za postupke koje remete rad mreže, naknadu prijevoznicima koji trpe zbog poremećaja te nagrade za postizanje boljih rezultata od planiranih.

(2) Osnovna načela sustava pokazatelja kvalitete primjenjuju se na čitavoj mreži upravitelja infrastrukture i to:

- sustav pokazatelja kvalitete primjenjuje se za sve vlakove za prijevoz putnika i vlakove za prijevoz tereta izuzev vlakova koji koriste vozni red nekog redovnog ili vlaka po potrebi (podijeljeni vlak) i vlakova koji se uvode u promet po posebnom kontingentu brojeva (kontingentni vlak);
- kako bi se postigla dogovorena razina učinkovitosti i kako se ne bi ugrozila ekonomska održivost usluge, upravitelj infrastrukture dogovara s podnositeljima zahtjeva osnovne parametre sustava pokazatelja kvalitete prijevoza, posebice trajanje kašnjenja, maksimalni iznos plaćanja sukladno sustavu pokazatelja kvalitete prijevoza, kako za pojedine vožnje vlaka, tako i za sve vožnje vlaka željezničkog prijevoznika u određenom vremenskom razdoblju;
- upravitelj infrastrukture dostavlja željezničkim prijevoznicima vozni red na temelju kojega će se izračunavati kašnjenja i to najkasnije pet dana prije vožnje vlaka. U slučaju više sile ili kasnijih izmjena voznog reda upravitelj infrastrukture može primijeniti i kraći rok za dostavu;
- sva kašnjenja mora biti moguće svrstati u jednu od sljedećih kategorija ili potkategorija kašnjenja:
 1. upravljanje željezničkim prometom, odnosno planiranjem koje se odnosi na upravitelja infrastrukture;
 - izrada voznog reda,
 - formiranje vlaka,
 - pogreške u upravljanju željezničkim prometom,
 - pogrešna primjena pravila prednosti,
 - osoblje,
 - ostali uzroci.
 2. Elementi željezničke infrastrukture koji se odnose na upravitelja infrastrukture;
 - signalni-sigurnosni uređaji,
 - signalni-sigurnosni uređaji na željezničko-cestovnim prijelazima,
 - telekomunikacijski uređaji,

- elektroenergetski uređaji,
 - kolosijek,
 - građevinski objekti,
 - osoblje,
 - ostali uzroci.
3. Uzroci u području građenja koji se odnose na upravitelja infrastrukture;
- planirani građevinski radovi,
 - nepravilnosti u izvedbi građevinskih radova,
 - ograničenja brzine zbog oštećenja pruge,
 - ostali uzroci.
4. Uzroci koji se odnose na druge upravitelje infrastrukture;
- kašnjenja koja je prouzročio prethodni upravitelj infrastrukture,
 - kašnjenja koja je prouzročio sljedeći upravitelj infrastrukture.
5. Poslovni uzroci koji se odnose na željezničkog prijevoznika;
- prekoračenje vremena stajanja,
 - zahtjev željezničkog prijevoznika,
 - utovarne i istovarne radnje,
 - nepravilnosti pri utovaru i istovaru,
 - priprema vlaka,
 - osoblje,
 - ostali uzroci.
6. Uzroci vezani uz željeznička vozila koji se odnose na željezničkog prijevoznika;
- plan obrta željezničkih vozila i izmjene plana obrta,
 - formiranje vlaka od strane željezničkog prijevoznika,
 - problemi s putničkim vagonima (prijevoz putnika),
 - problemi s teretnim vagonima (prijevoz tereta),
 - problemi s vozilima, lokomotivama i motornim vlakovima,
 - osoblje,
 - ostali uzroci.
7. Uzroci koji se odnose na druge željezničke prijevoznike;
- koje je prouzročio sljedeći željeznički prijevoznik,
 - koje je prouzročio prethodni željeznički prijevoznik.
8. Vanjski uzroci koji se ne odnose ni na upravitelja infrastrukture ni na željezničkog prijevoznika;
- štrajkovi,
 - administrativne formalnosti,
 - vanjski utjecaji,
 - vremenske prilike i prirodni uzroci,
 - kašnjenja zbog vanjskih uzroka na sljedećoj mreži,

–ostali uzroci.

9. Sekundarni uzroci koji se ne odnose ni na upravitelja infrastrukture ni na željezničkog prijevoznika;

–opasni incidenti, nesreće i hazardi,

–zauzetost pruge izazvana kašnjenjem istog vlaka,

–zauzetost pruge izazvana kašnjenjem drugog vlaka,

–obrt,

–veza vlaka,

–potrebna daljnja istraga.

- kad god je to moguće, kašnjenja se pripisuju jednoj pravnoj osobi koja je prouzročila kašnjenje, uzimajući u obzir i odgovornost za uzrokovanje poremećaja i sposobnost ponovne uspostave normalnih prometnih uvjeta;
- pri izračunu plaćanja uzima se u obzir prosječno kašnjenje vlakova za koje vrijede slični zahtjevi u pogledu točnosti;
- što je prije moguće, upravitelj infrastrukture dostavlja željezničkim prijevoznicima izračun plaćanja prema sustavu pokazatelja kvalitete prijevoza. Tim se izračunom obuhvaćaju sva kašnjenja u vožnji vlakova u razdoblju od najviše mjesec dana;
- bez obzira na postojeće žalbene postupke i nadležnost regulatornog tijela, u slučaju spora u vezi sa sustavom pokazatelja kvalitete prijevoza, upravitelj infrastrukture treba predvidjeti poseban sustav rješavanja sporova kako bi se ta pitanja rješavala bez odgode. Ovaj sustav rješavanja sporova mora biti nepristran prema strankama u sporu. Kada se primjenjuje ovaj sustav, odluka se donosi u roku od 10 radnih dana;
- na temelju osnovnih parametara dogovorenih u sklopu sustava pokazatelja kvaliteta prijevoza upravitelj infrastrukture jednom godišnje objavljuje prosječnu godišnju razinu učinkovitosti koju su postigli željeznički prijevoznici.

(3) Odredbe stavka 2. ovoga članka podložne su promjenama u skladu sa aktima Europske komisije.

Članak 37.

Naknade za rezervaciju kapaciteta

(1) Radi poticanja korištenja infrastrukturnog kapaciteta, upravitelj infrastrukture može naplatiti naknadu za dodijeljen, ali neiskorišten kapacitet.

(2) Upravitelj infrastrukture je dužan naplatiti ovu naknadu kada podnositelj zahtjeva učestalo ne koristi dodijeljenu trasu ili njen dio. Upravitelj infrastrukture u Izvješću o mreži objavljuje kriterije prema kojima utvrđuje stupanj iskorištenosti trasa.

(3) Nadzor nad kriterijima iz Izvješća o mreži obavlja regulatorno tijelo. Naknadu za dodijeljen, a neiskorišten kapacitet plaća podnositelj zahtjeva ili željeznički prijevoznik ukoliko podnositelj zahtjeva nije željeznički prijevoznik.

(4) Informacije o infrastrukturnom kapacitetu dodijeljenom željezničkim prijevoznicima moraju biti dostupne svim zainteresiranim stranama.

Dodjela infrastrukturnog kapaciteta

Članak 38.

(1) Zahtjev za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta podnosi podnositelj zahtjeva.

(2) Ako podnositelj zahtjeva nije željeznički prijevoznik u smislu članka 4. ovoga Zakona dužan je, u zahtjevu za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta, imenovati željezničkog prijevoznika koji će sklopiti ugovor o pristupu sa upraviteljem infrastrukture. Podnositelj zahtjeva koji nije željeznički prijevoznik sa upraviteljem infrastrukture sklapa ugovor kojim se uređuje korištenje željezničke infrastrukture. Podnositelj zahtjeva, uz prethodnu suglasnost upravitelja infrastrukture, može angažirati drugog željezničkog prijevoznika.

(3) Upravitelj infrastrukture može u Izvješću o mreži propisati uvjete koje mora ispunjavati podnositelj zahtjeva u pogledu osiguranja tražbina upravitelja infrastrukture čija visina mora biti razmjerna predviđenom opsegu aktivnosti podnositelja zahtjeva. Ti uvjeti moraju biti primjereni, transparentni i nediskriminirajući.

(4) Dodjelu infrastrukturnog kapaciteta, obavlja upravitelj infrastrukture. Dodjela infrastrukturnog kapaciteta mora biti pravedna i nediskriminirajuća.

(5) Svaka trgovina infrastrukturnim kapacitetom nedopuštena je i ima za posljedicu isključenje podnositelja zahtjeva iz daljnje dodjele kapaciteta. Trgovinom infrastrukturnim kapacitetom ne smatra se korištenje kapaciteta od strane željezničkog prijevoznika angažiranog od podnositelja zahtjeva koji nije željeznički prijevoznik.

(6) Pravo na korištenje infrastrukturnog kapaciteta u obliku trase vlaka, odobrava se podnositeljima zahtjeva, u pravilu jednom godišnje i to za razdoblje trajanja jednog voznog reda.

(7) Kada podnositelj zahtjeva namjerava zatražiti infrastrukturni kapacitet s ciljem obavljanja usluge međunarodnog prijevoza putnika dužan je o tome obavijestiti nadležne upravitelje infrastrukture i regulatorna tijela.

Suradnja upravitelja infrastrukture u dodjeli infrastrukturnog kapaciteta

Članak 39.

(1) Upravitelji infrastrukture su dužni međusobno surađivati kako bi se omogućilo učinkovito formiranje i dodjela infrastrukturnog kapaciteta koji prelazi više od jedne mreže upravitelja infrastrukture unutar Europske unije.

(2) Upravitelji infrastrukture, u pogledu suradnje iz stavka 1. ovoga članka, moraju osigurati javnu dostupnost podataka o: članstvu u organizaciji putem koje se odvija suradnja, način rada organizacije kao i kriteriji koji se koriste za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta.

(3) U okviru suradnje iz stavka 1. ovoga članka, upravitelji infrastrukture ocjenjuju potrebu za međunarodnim trasama vlakova te mogu predložiti i organizirati prethodno konstruirane trase vlakova u međunarodnom teretnom prometu kako bi se olakšala dodjela trasa po ad hoc zahtjevu. Ovakve prethodno konstruirane trase vlakova u međunarodnom teretnom prometu može podnositeljima zahtjeva na raspolaganje staviti bilo koji od upravitelja infrastrukture na koji se predmetna trasa odnosi. Prethodno konstruirana trasa dodijelit će se onom željezničkom prijevozniku koji ju je prvi zatražio.

Okvirni ugovor

Članak 40.

(1) Upravitelj infrastrukture i podnositelj zahtjeva mogu sklopiti okvirni ugovor za korištenje infrastrukturnog kapaciteta na odgovarajućoj željezničkoj infrastrukturi i na rok dulji od razdoblja jednog voznog reda, pod uvjetom da takav ugovor ne isključuje unaprijed korištenje predmetne infrastrukture od strane ostalih podnositelja zahtjeva i za pružanje drugih usluga.

(2) Okvirnim ugovorom se navode karakteristike infrastrukturnog kapaciteta koji je podnositelj zahtjeva zatražio i koji mu se nudi u razdoblju duljem od trajanja jednog voznog reda. Trasa vlaka se ne određuje detaljno, ali ista mora biti takva da zadovolji opravdane poslovne potrebe podnositelja zahtjeva.

(3) Uvjeti okvirnog ugovora podložni su naknadnim izmjenama ili ograničenjima u cilju omogućavanja boljeg korištenja željezničke infrastrukture.

(4) Okvirni ugovor u pravilu se sklapa na razdoblje od 5 godina i može se produljiti. Svako produljenje okvirnog ugovora mora biti opravdano postojanjem poslovnih ugovora, specijaliziranih ulaganja ili rizika.

(5) Iznimno od stavka 4. ovoga članka, okvirni ugovor može se sklopiti na razdoblje od 15 godina za obavljanje željezničkih usluga koje se koriste specijaliziranom željezničkom infrastrukturom za koju su potrebna velika i dugoročna ulaganja, a što podnositelj zahtjeva

mora valjano obrazložiti. Sklapanje okvirnog ugovora na razdoblje dulje od 15 godina dopušteno je samo iznimno, posebno u slučajevima kada se radi o iznimno velikom i dugoročnom ulaganju ili kada je ovakvo ulaganje povezano sa ugovornim obvezama uključujući višegodišnji plan amortizacije.

(6) U iznimnim slučajevima iz stavka 5. ovoga članka, okvirnim ugovorom se mogu utvrditi detaljne karakteristike infrastrukturnog kapaciteta koji će se osigurati podnositelju zahtjeva tijekom trajanja okvirnog ugovora. Ove karakteristike mogu uključivati učestalost korištenja, broj i kvalitetu trasa vlakova. Upravitelj infrastrukture može smanjiti rezervirani kapacitet koji je u razdoblju od najmanje jednog mjeseca bio korišten manje od stupnja iskorištenosti predviđenog u članku 47. ovoga Zakona.

(7) Na zahtjev zainteresirane strane, upravitelj infrastrukture će omogućiti uvid u sklopljene okvirne ugovore uz obavezu poštivanja tajnosti podataka.

Postupak dodjele infrastrukturnog kapaciteta

Članak 41.

(1) Vozni red donosi se jednom godišnje. Vozni red se, u pravilu, mijenja u ponoć druge subote u mjesecu prosincu.

(2) Podnositelji zahtjeva dužni su dostaviti zahtjev za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta koji će se uvrstiti u godišnji vozni red najkasnije 8 mjeseci prije stupanja na snagu voznog reda.

(3) Najkasnije 11 mjeseci prije stupanja na snagu voznog reda, upravitelji infrastrukture, u suradnji s drugim nadležnim upraviteljima infrastrukture, osiguravaju uspostavu okvirnih međunarodnih trasa vlakova. Upravitelji infrastrukture osiguravaju, u mjeri u kojoj je to moguće, pridržavanje istih tijekom kasnijih postupaka.

(4) Najkasnije četiri mjeseca prije stupanja na snagu voznog reda, upravitelj infrastrukture dužan je izraditi nacrt voznog reda.

(5) Prije započinjanja postupka usuglašavanja o nacrtu voznog reda, upravitelji infrastrukture dogovaraju se s drugim nadležnim upraviteljima infrastrukture o tome koje je međunarodne trase vlakova potrebno uključiti u vozni red. Prilagodbe se rade samo ukoliko su neophodne.

(6) Način izrade i objavljivanja voznog reda detaljnije se uređuje pravilnikom kojeg donosi ministar.

Zahtjev za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta

Članak 42.

- (1) Zahtjevi za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta koji se odnose na godišnji vozni red podnose se u roku određenom u članku 41. ovoga Zakona.
- (2) Stranka okvirnog ugovora zahtjev za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta podnosi na način određen okvirnim ugovorom.
- (3) Podnositelji zahtjeva mogu podnijeti zahtjev za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta koji prolazi preko više željezničkih mreža.
- (4) Zahtjev iz stavka 3. ovoga članka, podnosi se putem "one-stop shopa" koji čini zajedničko tijelo koje su uspostavili upravitelji infrastrukture ili jedan upravitelj infrastrukture nadležan za tu trasu vlaka. Upravitelj infrastrukture kojem je zahtjev podnesen ovlašten je postupati u ime podnositelja zahtjeva i zatražiti infrastrukturni kapacitet od ostalih upravitelja infrastrukture na koje se zahtjev odnosi.

Postupak usuglašavanja dodjele infrastrukturnog kapaciteta

Članak 43.

- (1) Prigodom dodjele infrastrukturnog kapaciteta, upravitelj infrastrukture obvezan je, u onoj mjeri u kojoj je to moguće, udovoljiti svim zahtjevima za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta, uključujući i zahtjeve za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta koji prolaze preko više željezničkih mreža, pri čemu treba uzeti u obzir, u onoj mjeri u kojoj je to moguće, sva ograničenja za podnositelje zahtjeva.
- (2) U slučajevima zakrčenosti željezničke infrastrukture, upravitelj infrastrukture može u postupku izrade godišnjeg voznog reda, na temelju analize kapaciteta odrediti prioritete, vodeći računa o značaju određene usluge za društvo, a posebno u odnosu na one usluge koje će zbog toga biti isključene. Kod određivanja prioriteta, upravitelj infrastrukture može posebice dati prednost onim uslugama kojima se promiče razvoj domaćeg i međunarodnog željezničkog prijevoza tereta i obavljanje javnih usluga prijevoza.
- (3) U slučaju postojanja specijalizirane željezničke infrastrukture, upravitelj infrastrukture može u postupku izrade godišnjeg voznog reda dati prednost obavljanju usluga za koje je željeznička infrastruktura specijalizirana.
- (4) Upravitelj infrastrukture obvezan je s nacrtom voznog reda upoznati sve zainteresirane stranke i tražiti njihovo pisano očitovanje. Zainteresirane stranke su podnositelji zahtjeva za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta i druge stranke koje žele iznijeti primjedbe o mogućem utjecaju voznog reda na njihovu mogućnost korištenja usluga željezničkog prijevoza tijekom razdoblja važenja voznog reda. Upravitelj infrastrukture će podnositeljima zahtjeva dostaviti

nacrt voznog reda, a ostale zainteresirane stranke će putem službene web stranice pozvati da obave uvid u nacrt voznog reda.

(5) Rok za dostavu očitovanja na nacrt voznog reda je mjesec dana od dana objave poziva na davanje očitovanja na web stranici upravitelja infrastrukture.

(6) Upravitelj infrastrukture poduzima odgovarajuće mjere za rješavanje svih iznesenih primjedbi iz stavka 4. ovoga članka.

(7) Upravitelj infrastrukture dužan je poduzeti mjere za rješavanje kolidirajućih zahtjeva za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta te nastojati da se u postupku usuglašavanja udovolji svim zahtjevima na najbolji mogući način.

(8) Prigodom usuglašavanja nacrta voznog reda sa zahtjevima zainteresiranih stranaka, upravitelj infrastrukture ima pravo predložiti drugi infrastrukturni kapacitet različit od zatraženog.

(9) Rješavanje kolidirajućih zahtjeva iz stavka 7. ovoga članka temelji se na dostavi informacija, od strane upravitelja infrastrukture, u pisanom ili elektroničkom obliku i u prihvatljivom roku, bez naknade, a koje se odnose na:

- trase vlakova koje su zatražili svi ostali podnositelji zahtjevi na istim pravicima;
- trase vlakova koje su unaprijed dodijeljene svim drugim podnositeljima zahtjeva na istim pravicima;
- alternativne trase vlakova koji se predlažu na relevantnim pravicima u skladu sa stavkom 8. ovoga članka;
- sve pojedinosti o kriterijima koji se koriste u postupku dodjele kapaciteta.

(10) Informacije iz stavka 9. ovoga članka daju se bez otkrivanja identiteta ostalih podnositelja zahtjeva, osim ako je podnositelj zahtjeva pristao na takvo otkrivanje.

(11) Načela kojima se uređuje postupak usuglašavanja navode se u Izvješću o mreži.

(12) U slučaju nepostizanja suglasnosti u vezi sa dodjelom infrastrukturnog kapaciteta, upravitelj infrastrukture će u Izvješću o mreži utvrditi postupak za rješavanje tih nesuglasica. Rok za rješavanje ovih nesuglasica je 10 radnih dana.

(13) Ukoliko se ne postigne suglasnost ni u postupku određenom u stavku 12. ovoga članka, o dodjeli infrastrukturnog kapaciteta odlučuje upravitelj infrastrukture. Nezadovoljan podnositelj zahtjeva može pokrenuti postupak pred regulatornim tijelom.

Zakrčena željeznička infrastruktura

Članak 44.

(1) U slučaju kada nakon usuglašavanja zatraženih trasa vlakova i savjetovanja s podnositeljima zahtjeva nije moguće udovoljiti zahtjevima za infrastrukturnim kapacitetom, upravitelj infrastrukture je obvezan bez odgađanja proglasiti taj dio željezničke infrastrukture zakrčenim. Na isti je način dužan postupiti i za dio željezničke infrastrukture za koju se može očekivati da će u bližoj budućnosti imati nedostatan kapacitet.

(2) U slučaju kad se željeznička infrastruktura proglasi zakrčenom, upravitelj infrastrukture provodi analizu kapaciteta čiji je cilj utvrditi ograničenja infrastrukturnog kapaciteta koja sprečavaju da se primjereno udovolji zahtjevima za dodjelom infrastrukturnog kapaciteta te predložiti načine na koje se omogućava udovoljenje dodatnim zahtjevima. U analizi kapaciteta utvrđuju se razlozi zakrčenosti te kratkoročne i dugoročne mjere koje bi se trebale poduzeti kako bi se zakrčenost smanjila.

(3) U analizi kapaciteta uzima se u obzir željeznička infrastruktura, operativni postupci, priroda različitih prijevoznih usluga koje se obavljaju te učinak svih tih čimbenika na infrastrukturni kapacitet. Mjere koje se trebaju uzeti u obzir uključuju, posebice, preusmjeravanje vlakova, promjenu voznog reda, promjenu brzina vlakova i poboljšanje željezničke infrastrukture.

(4) Analiza kapaciteta treba biti dovršena u roku od šest mjeseci od utvrđivanja zakrčenosti željezničke infrastrukture.

(5) Analiza kapaciteta ne provodi se ako se već provodi plan povećanja kapaciteta.

(6) U roku od šest mjeseci od završetka analize kapaciteta, upravitelj infrastrukture dužan je izraditi plan povećanja kapaciteta.

(7) Plan povećanja kapaciteta izrađuje se nakon savjetovanja s korisnicima zakrčene željezničke infrastrukture i sadrži:

- razloge zakrčenosti;
- očekivan budući razvoj prometa;
- ograničenja za razvoj željezničke infrastrukture;
- mogućnosti i troškove povećanja kapaciteta, uključujući moguće promjene infrastrukturnih naknada.

(8) Na temelju analize troškova i koristi mogućih utvrđenih mjera, u Planu povećanja kapaciteta se određuju i mjere koje će se poduzeti za povećanje infrastrukturnog kapaciteta, uključujući i vremenski plan za provedbu tih mjera.

(9) Upravitelj infrastrukture ne smije naplatiti dodatak za zakrčenost željezničke infrastrukture ako:

- ne izradi plan povećanja kapaciteta; ili
- ne postigne napredak s mjerama utvrđenim u planu povećanja kapaciteta.

(10) Iznimno od stavka 9. ovoga članka, upravitelj infrastrukture može nastaviti naplaćivati dodatak za zakrčenost pod uvjetom da to odobri regulatorno tijelo i to:

- ako se plan povećanja kapaciteta ne može ostvariti iz razloga koji su izvan kontrole upravitelja infrastrukture; ili
- ako raspoložive opcije nisu ekonomski ili financijski moguće.

(11) Ako upravitelj infrastrukture nije naplaćivao dodatak za zakrčenost željezničke infrastrukture ili ako naplata ovog dodatka nije postigla zadovoljavajući rezultat, upravitelj infrastrukture može dodatno primijeniti kriterije prednosti u dodjeli infrastrukturnog kapaciteta koji uzimaju u obzir važnost usluge prijevoza za opći društveni interes u odnosu na sve druge usluge koje će radi toga biti isključene.

(12) Vlasnik željezničke infrastrukture može, kada je to primjereno, odobriti upravitelju infrastrukture naknadu u visini gubitka prihoda povezanog s davanjem prednosti u dodjeli infrastrukturnog kapaciteta onim uslugama kojima se promiče razvoj domaćeg i međunarodnog željezničkog prijevoza tereta i obavljanje javnih usluga prijevoza. Prigodom odobravanja naknade upravitelju infrastrukture u obzir se uzima učinak davanja prednosti odnosno isključenja određenih usluga u ostalim državama članicama.

(13) Postupci i kriteriji koje treba koristiti u slučajevima zakrčenosti željezničke infrastrukture utvrđuju se u Izvješću o mreži.

Ad hoc zahtjevi

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, pod uvjetom 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 po zaključenju ugovora o pristupu.

(3) Upravitelj infrastrukture dužan je odgovoriti na ad hoc zahtjeve za pojedinim trasama vlakova najkasnije u roku od 5 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 iskazuju interes za njegovo korištenje.

Specijalizirana željeznička infrastruktura

Članak 46.

(1) Kada postoje odgovarajući alternativni pravci, upravitelj infrastrukture može, nakon savjetovanja sa zainteresiranim stranama, odrediti željezničku infrastrukturu koja će se koristiti za određene vrste prometa (specijalizirana željeznička infrastruktura). U slučaju određivanja specijalizirane željezničke infrastrukture, upravitelj infrastrukture može prilikom dodjele infrastrukturnog kapaciteta dati prednost onoj vrsti prijevoza za koju je željeznička infrastruktura specijalizirana. Određivanje željezničke infrastrukture specijaliziranom ne sprečava korištenje takve željezničke infrastrukture za druge vrste prijevoza kada za to postoji raspoloživ kapacitet.

(2) Željeznička Infrastruktura koja je određena kao specijalizirana navodi se u Izvješću o mreži.

Korištenje trasa vlakova

Članak 47.

(1) Upravitelj infrastrukture u Izvješću o mreži navodi uvjete pod kojima u određivanju prednosti u postupku dodjele infrastrukturnog kapaciteta u obzir uzima stupanj iskorištenosti trasa vlakova u prethodnom razdoblju.

(2) Upravitelj infrastrukture može, posebice u slučaju zakrčenosti željezničke infrastrukture, otkazati trasu vlaka koja je u razdoblju od mjesec dana bila korištena manje od stupnja iskorištenosti koji upravitelj odredi u Izvješću o mreži, osim ako se ista nije koristila iz razloga koji nisu ekonomske prirode ili koji su izvan kontrole podnositelja zahtjeva.

Infrastrukturni kapacitet za potrebe održavanja željezničke infrastrukture

Članak 48.

(1) Zahtjevi za infrastrukturnim kapacitetom potrebnim za izvođenje radova na održavanju željezničke infrastrukture podnose se u postupku izrade voznog reda, uzimajući u obzir učinak koji rezervacija kapaciteta za održavanje ima na podnositelje zahtjeva za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta.

(2) Upravitelj infrastrukture je dužan, čim je to moguće, obavijestiti zainteresirane strane o neplaniranim radovima na održavanju željezničke infrastrukture koji će dovesti do neraspoloživosti infrastrukturnog kapaciteta.

(3) Upravitelj infrastrukture će rezervirati infrastrukturni kapacitet za svoje potrebe, a koji koristi za održavanje željezničke infrastrukture.

Mjere u slučaju poremećaja

Članak 49.

(1) U slučaju poremećaja u kretanju vlakova uslijed tehničkog kvara ili nesreće, upravitelj infrastrukture poduzima sve potrebne mjere za normalizaciju prometa. U tu svrhu sastavlja plan hitnih mjera u kojemu navodi tijela koja treba obavijestiti u slučaju većih incidenata ili ozbiljnih poremećaja u kretanjima vlakova.

(2) U hitnom slučaju i u slučaju kad je to nužno zbog kvara koji je željezničku infrastrukturu privremeno onesposobio, upravitelj infrastrukture može, bez prethodnog upozorenja, otkazati dodijeljene trase vlakova za vrijeme koje je potrebno za popravak sustava.

(3) Upravitelj infrastrukture može zahtijevati od željezničkih prijevoznika poduzimanje svih potrebnih mjera za normalizaciju prometa i stavljanje na raspolaganje sredstva koja su najprimjerenija za što bržu normalizaciju stanja.

IV. KORIŠTENJE INFRASTRUKTURNOG KAPACITETA

Usluge željezničkog prijevoza

Članak 50.

(1) Usluge u željezničkom prijevozu su usluge prijevoza u putničkom i teretnom prijevozu.

(2) Usluge prijevoza iz stavka 1. ovoga članka obavljaju se prema tržišnim uvjetima, na temelju ugovora o prijevozu, osim ako ovim Zakonom nije drugačije određeno.

Neovisnost željezničkog prijevoznika

Članak 51.

(1) Željeznički prijevoznici neovisni su u poslovanju i njima se upravlja, rukovodi i nadzire ih se sukladno općim i posebnim propisima kojima je regulirano poslovanje trgovačkih društava, bez obzira je li Republika Hrvatska član ili dioničar društva. Ovo se također primjenjuje na njihove obveze pružanja javnih usluga koje sklapaju s nadležnim tijelima.

(2) Željeznički prijevoznici donose svoje poslovne planove, uključujući planove investiranja i financiranja. Cilj ovih planova je postizanje financijske ravnoteže prijevoznika i ostvarenje drugih ciljeva tehničkog, komercijalnog i financijskog poslovanja. U poslovnim planovima moraju biti naznačena sredstva kojima će se postići navedeni ciljevi.

(3) U okviru opće politike Republike Hrvatske, uzimajući u obzir nacionalne planove i ugovore, planove investiranja i financiranja, željeznički prijevoznici su samostalni:

- uspostaviti svoju unutarnju organizaciju;
- nadzirati pružanje usluga prijevoza i njihovo promicanje na tržištu te im odrediti cijenu;
- odlučiti o osoblju, imovini i vlastitoj nabavi;
- povećati svoj udio na tržištu, razviti nove tehnologije i nove usluge prijevoza i usvojiti bilo kakve nove tehnike upravljanja;
- uspostaviti nove poslovne djelatnosti u područjima koja su povezana sa željezničkim prijevozom.

Dozvola za obavljanje usluga prijevoza u željezničkom prijevozu

Članak 52.

(1) Dozvola kojim se dozvoljava obavljanje usluga željezničkog prijevoza (u daljnjem tekstu: dozvola) na zahtjev domaće pravne osobe izdaje Ministarstvo. Dozvola vrijedi na cijelom području Europske unije.

(2) Protiv dozvole Ministarstva kojim se izdaje ili u cijelosti ili djelomično ukida dozvola nije dopuštena žalba, ali se može pokrenuti upravni spor.

(3) Za dobivanje dozvole iz stavka 1. ovoga članka pravna osoba mora ispunjavati sljedeće uvjete:

- da ima sjedište na teritoriju Republike Hrvatske,
- da je registrirana za obavljanje djelatnosti željezničkog prijevoza (sa ili bez vuče vlakova ili samo za vuču vlakova) za usluge za koje traži dozvolu,
- da nije pokrenut ili nije u tijeku stečajni postupak,
- da član njezine uprave nije pravomoćno osuđen bezuvjetno na kaznu zatvora u trajanju jedne ili više godina za kazneno djelo u gospodarskom poslovanju, kazneno djelo protiv opće sigurnosti ljudi i imovine i sigurnosti prometa, povrede prava na rad i drugih prava iz rada, izbjegavanje carinskog nadzora i neplaćanje carine i drugih davanja koja se plaćaju u carinskom postupku u slučaju prijevoznika koji traži dozvolu za međunarodni prijevoz tereta koja podliježu carinskim postupcima,
- da je financijski sposobna, što znači da svoje sadašnje i buduće obveze može pod normalnim uvjetima poslovanja ispuniti u razdoblju od 12 mjeseci,
- da u radnom odnosu ima takvu organizacijsku strukturu koja može osigurati visok stupanj sigurnosti prijevoza i nadziranje aktivnosti prijevoza za koje se izdaje dozvola,
- da je osigurana kod osiguravajućeg društva, te sposobna namiriti moguću odštetu na temelju odgovornosti nastale u obavljanju njegove djelatnosti, te da može pružiti jamstva za pokriće štete u slučaju nesreće u odnosu na putnike, prtljagu, teret, poštu i treće osobe u skladu sa domaćim i međunarodnim propisima.

(4) Svakoj pravnoj osobi koja ispunji uvjete iz stavka 3. ovoga članka izdat će se dozvola za obavljanje usluge prijevoza za koju je podnijela zahtjev.

(5) Dozvola iz stavka 1. ovoga članka ne daje željezničkom prijevozniku pravo pristupa na željezničku infrastrukturu.

(6) Uvjeti koje mora ispunjavati željeznički prijevoznik iz stavka 3. ovoga članka detaljnije se razrađuju pravilnikom koji donosi ministar uz prethodno mišljenje ministra financija. Ministar financija daje prethodno mišljenje na uvjete iz stavka 3. alineja 5 i 7 ovoga članka.

Valjanost dozvole

Članak 53.

Dozvola vrijedi sve dok željeznički prijevoznik ispunjava uvjete za njezino izdavanje. Ministarstvo provodi provjeru ispunjavanja uvjeta za izdavanje dozvola najmanje svakih pet godina.

Ukidanje dozvole

Članak 54.

(1) Ako postoji opravdana sumnja da željeznički prijevoznik kojemu je Ministarstvo izdalo dozvolu ne ispunjava uvjete za njeno izdavanje, Ministarstvo može u bilo kojem trenutku provjeriti ispunjava li željeznički prijevoznik te uvjete.

(2) U slučaju kada utvrdi da željeznički prijevoznik više ne ispunjava uvjete za izdavanje dozvole, Ministarstvo može dozvolu u cijelosti ili djelomično ukinuti.

(3) Ako postoji opravdana sumnja da željeznički prijevoznik kojem je dozvolu izdalo tijelo druge države članice ne ispunjava uvjete za njeno izdavanje, Ministarstvo će bez odlaganja o tome obavijestiti tijelo države članice koje je izdalo dozvolu.

(4) Ukoliko Ministarstvo u cijelosti ili djelomično ukine dozvolu zbog neispunjenja zahtjeva o financijskoj sposobnosti, Ministarstvo može izdati privremenu dozvolu do preustroja željezničkog prijevoznika, pod uvjetom da nije ugrožena sigurnost prometa. Privremena dozvola izdaje se na razdoblje od najdulje 6 mjeseci.

(5) U slučaju kada željeznički prijevoznik prestane s obavljanjem djelatnosti u razdoblju od 6 mjeseci ili ne započne s obavljanjem djelatnosti u roku od 6 mjeseci od izdavanja dozvole, Ministarstvo može odlučiti da je dozvolu potrebno dostaviti na ponovno odobrenje ili da se ista ukida. U pogledu početka obavljanja djelatnosti, željeznički prijevoznik može zatražiti određivanje duljeg vremenskog razdoblja, uzimajući u obzir specifičnu prirodu usluga koje se trebaju pružati.

(6) U slučaju promjene koja utječe na pravni status željezničkog prijevoznika, a posebice u slučaju spajanja ili preuzimanja, željeznički prijevoznik je dužan o tome obavijestiti Ministarstvo u roku 30 dana od nastale statusne promjene. Ministarstvo, ovisno o opsegu statusne promjene može odlučiti da se dozvola mora dostaviti na ponovno odobrenje.

Željeznički prijevoznik može nastaviti poslovati, osim ako Ministarstvo odluči da je ugrožena sigurnost prometa.

(7) U slučaju kada željeznički prijevoznik namjerava značajno izmijeniti ili proširiti svoju djelatnost, dužan je dostaviti dozvolu Ministarstvu na reviziju.

(8) Ako željeznički prijevoznik protiv kojeg je pokrenut stečajni postupak ne može dokazati da u razumnom vremenskom roku postoji mogućnost za zadovoljavajuće financijsko restrukturiranje, Ministarstvo će dozvolu ukinuti.

(9) U slučaju kada Ministarstvo izda ili u cijelosti ili djelomično ukine dozvolu dužno je o tome na odgovarajući način obavijestiti Europsku agenciju za željeznice. Europska agencija za željeznice odmah obavještava izdavatelje dozvola drugih država članica. Ministarstvo će obavijestiti i države s kojima Republika Hrvatska ima sklopljene međunarodne ugovore o međusobnom priznavanju dozvola.

Priznavanje stranih dozvola

Članak 55.

(1) U Republici Hrvatskoj priznaju se dozvole izdane željezničkim prijevoznicima od nadležnih tijela drugih država članica Europske unije.

(2) Na teritoriju Republike Hrvatske priznaju se dozvole izdane željezničkim prijevoznicima od nadležnih tijela drugih država u skladu s međunarodnim ugovorom o međusobnom priznavanju dozvola.

Uvjeti sigurnosti

Članak 56.

Za obavljanje usluga željezničkog prijevoza na prugama željezničke mreže u Republici Hrvatskoj željeznički prijevoznik mora udovoljavati uvjetima sigurnosti koji su uređeni propisom kojim se regulira sigurnost i interoperabilnost željezničkog prometa.

V. PREKOGRANIČNI SPORAZUMI

Članak 57.

Prekogranični sporazum

(1) U cilju nesmetanog obavljanja željezničkog prijevoza Republika Hrvatska sa susjednim državama može sklopiti prekogranični sporazum koji mora biti u skladu sa pravom Europske unije. Poštujući načela iz sklopljenog prekograničnog sporazuma, upravitelj infrastrukture može sa susjednim upraviteljem infrastrukture sklopiti sporazum kojim se regulira međusobna

suradnja. Ovi sporazumi ne smiju biti diskriminirajući niti smiju ograničiti slobodu pružanja usluga prekograničnog prijevoza.

(2) Ministarstvo je dužno obavijestiti Europsku komisiju o svim sklopljenim prekograničnim sporazumima kao i o namjeri započinjanja pregovora za sklapanje novih ili izmjenu postojećih prekograničnih sporazuma između Republike Hrvatske i drugih država članica ili trećih država.

VI. REGULACIJA TRŽIŠTA

Regulatorno tijelo

Članak 58.

(1) Djelokrug rada regulatornog tijela obuhvaća osiguravanje pravednog i nediskriminirajućeg korištenja željezničke infrastrukture, nadgledanje primjene pravila utvrđenih ovim Zakonom u dijelu u kojem se uređuje tržište željezničkih usluga te provođenje postupaka radi zaštite prava podnositelja zahtjeva.

(2) Nadležnost, ustrojstvo i ovlasti regulatornog tijela detaljnije se uređuju posebnim zakonom kojim se uređuje regulacija tržišta željezničkih usluga.

VII. KONCESIJE

Koncesija za izgradnju nove i upravljanje postojećom željezničkom infrastrukturom

Članak 59.

(1) Koncesija se može dati za:

- građenje nove željezničke infrastrukture (u daljnjem tekstu: koncesija za građenje),
- upravljanje na dijelu postojeće željezničke infrastrukture (u daljnjem tekstu: koncesija za upravljanje).

(2) Koncesija za građenje je koncesija za javne radove u smislu zakona kojim se uređuju koncesije.

(3) Koncesija za upravljanje je koncesija za javne usluge u smislu zakona kojim se uređuju koncesije.

(4) Koncesije iz stavka 1. ovoga članka daje Vlada Republike Hrvatske.

(5) Koncesije iz stavka 1. ovoga članka mogu se dati na rok od najviše 50 godina.

Članak 60.

Koncesije se daju na način i u postupku kako je to uređeno zakonom kojim se uređuju koncesije.

VIII. USLUGE JAVNOG PRIJEVOZA PUTNIKA

Usluge javnog prijevoza putnika

Članak 61.

Na usluge javnog prijevoza putnika primjenjuje se Uredba EZ br. 1370/2007 o uslugama javnog željezničkog i cestovnog prijevoza putnika, Službeni list L 315, od 3. 12. 2007. godine kojom se uređuju pravila pod kojima nadležna tijela, prilikom određivanja obveza obavljanja javnih usluga ili njihovog ugovaranja, željezničkim prijevoznicima koji obavljaju javne usluge nadoknađuju nastale troškove i/ili dodjeljuju isključiva prava u zamjenu za ispunjavanje obveza obavljanja javnih usluga.

IX. PRAVA PUTNIKA

Prava i obaveze putnika u željezničkom prijevozu

Članak 62.

(1) Prava i obaveze putnika u željezničkom prijevozu uređuju se Uredbom EZ br. 1371/2007 o pravima i obavezama putnika u željezničkom prijevozu, Službeni list L 315, od 3. 12. 2007. godine kojom se uređuju pravila glede:

- informacija koje putnicima moraju pružati željeznički prijevoznici, sklapanja ugovora o prijevozu, prodaje putnih karata i uvođenja računalnog sustava informiranja i rezervacija u željezničkom prijevozu,
- odgovornosti željezničkih prijevoznika i njihovih obaveza osiguranja putnika i njihove prtljage,
- obaveza željezničkih prijevoznika prema putnicima u slučaju zakašnjenja,
- zaštite osoba s invaliditetom i osoba smanjene pokretljivosti koje putuju željeznicom te pomoći tim osobama,
- definiranja i praćenja standarda kvalitete usluga, upravljanja rizicima za osobnu sigurnost putnika i postupanja sa prigovorima.

(2) Regulatorno tijelo je odgovorno za provedbu Uredbe iz stavka 1. ovoga članka.

(3) Postupak zaštite prava putnika pred regulatornom tijelom regulirat će se propisom iz članka 58. stavka 2. ovoga Zakona.

X. PROVEDBA UPRAVNOG POSTUPKA I NADZORA

Članak 63.

- (1) U postupku izdavanja i ukidanja dozvole za obavljanje usluga željezničkog prijevoza, primjenjuju se propisi o općem upravnom postupku.
- (2) Upravni i inspekcijski nadzor nad primjenom odredbi ovoga Zakona provodi Ministarstvo.

XI. PREKRŠAJNE ODREDBE

Članak 64.

- (1) Novčanom kaznom od 10.000,00 do 50.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj ovlaštena pravna osoba ako:

1. ne vodi zasebno račune dobiti i gubitka i bilance stanja koji se odnose na poslovanje u vezi s obavljanjem usluga željezničkog prijevoza i koji se odnose na poslovanje u vezi s upravljanjem željezničkom infrastrukturom ili ih ne učini javno dostupnima ili ako naknadu koju je država doznala za jedno od ova dva područja transferira na drugo (članak 5. stavak 2.),
2. ne vodi zasebno račune dobiti i gubitka i bilance stanja koji se odnose na poslovanje u vezi s obavljanjem usluga željezničkog prijevoza tereta i koji se odnose na poslovanje u vezi s obavljanjem usluga željezničkog prijevoza putnika te ako ih ne učini javno dostupnima (članak 5. stavak 3.),
3. ne prikazuje zasebno u poslovnim knjigama naknade za aktivnosti vezane za obavljanje usluga javnog željezničkog prijevoza ili ih transferira na druge aktivnosti (članak 5. stavak 4.),
4. poslovne knjige ne vodi na način koji omogućava nadziranje zabrane transferiranja državnih sredstava (članak 5. stavak 5.),
5. ne vodi odvojene račune, uključujući zasebne bilance stanja i račune dobiti i gubitka za sve uslužne objekte kojima upravlja (članak 26. stavak 4.),
6. ne izradi i objavi Izvješće o mreži (članak 28. stavak 1.),
7. operator uslužnog objekta koji nije pod nadzorom upravitelja infrastrukture ne dostavi informacije ili ne uputi na web stranicu sa informacijama (članak 29. stavak 6.),
8. upravitelj uslužnog objekta ne izradi i objavi izvješće o mreži (članak 30. stavak 1.),
9. upravitelj uslužnog objekta i pružatelj usluga koji su različite pravne osobe ne donesu i objave zajedničko izvješće o mreži (članak 30. stavak 2.),
10. trguje infrastrukturnim kapacitetom (članak 38. stavak 5.),
11. podnositelj zahtjeva o namjeri traženja infrastrukturnog kapaciteta s ciljem obavljanja usluge međunarodnog prijevoza putnika o tome ne obavijesti nadležne upravitelje infrastrukture i regulatorna tijela (članak 38. stavak 7.),
12. upravitelj infrastrukture na zahtjev zainteresirane strane ne omogućiti uvid u sklopljene okvirne ugovore (članak 40. stavak 7.),
13. upravitelj infrastrukture ne izradi nacrt voznog reda (članak 41. stavak 4.),

14. upravitelj infrastrukture ne upozna sa nacrtom voznog reda sve zainteresirane strane (članak 43. stavak 4.),
 15. u roku ne izradi plan povećanja kapaciteta (članak 44. stavak 6.)
 16. ako naplati dodatak za zakrčenost željezničke infrastrukture (članak 44. stavak 9.),
 17. ako nastavi naplaćivati dodatak za zakrčenost bez odobrenja regulatornog tijela (članak 44. stavak 10.),
 18. u roku ne obavijesti Ministarstvo o nastalim statusnim promjenama (članak 54. stavak 6.),
 19. u slučaju značajne izmjene ili proširenja djelatnosti ne dostavi Ministarstvu dozvolu na reviziju (članak 54. stavak 7.).
- (2) Za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka kaznit će se novčanom kaznom u iznosu od 2.000,00 do 10.000,00 kuna odgovorna osoba u ovlaštenoj pravnoj osobi.

XII. PRIJELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE

Članak 65.

- (1) Dozvole za obavljanje usluga željezničkog prijevoza izdane željezničkim prijevoznicima u skladu sa Zakonom o željeznici (Narodne novine, br. 123/2003, 30/2004, 153/2005, 79/2007, 120/2008 i 75/2009) vrijede do isteka roka na koji su izdane.
- (2) Vlasnik željezničke infrastrukture i upravitelj infrastrukture dužni su uskladiti ugovor o upravljanju željezničkom infrastrukturom s odredbama ovoga Zakona najkasnije do 16. lipnja 2015. godine.
- (3) Uzimajući u obzir ulaganja podnositelja zahtjeva, a koji su usluge željezničkog prijevoza obavljali prije 1. siječnja 2010. godine, odnosno postojanje poslovnih ugovora, isti mogu uz suglasnost regulatornog tijela, sklopiti okvirni ugovor na razdoblje od najmanje 5 godina uz mogućnost produljenja do 1. siječnja 2020. godine.
- (4) Odredbe članaka 59. do 60. ovoga Zakona, a kojima se uređuju koncesije ne primjenjuju se na HŽ Infrastrukturu d.o.o. kao upravitelja infrastrukture osnovanog za obavljanje djelatnosti upravljanja željezničkom infrastrukturom sukladno Zakonu o podjeli trgovačkog društva HŽ Hrvatske željeznice d.o.o. (Narodne novine, br. 153/2005 i 57/2012).
- (5) Vlada Republike Hrvatske može posebnim propisom predložiti mjere za smanjenje zaduženosti i financijsko restrukturiranje upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika u kojima je Republika Hrvatska član društva, uzimajući u obzir odredbe posebnih propisa o državnim potporama. Smanjenje zaduženosti i financijsko restrukturiranje odnosi se na sve kredite koje je upravitelj infrastrukture ili željeznički prijevoznik ugovorio za financiranje ulaganja i za pokriće prekomjernih gubitaka koji su nastali zbog poslovanja u željezničkom prijevozu do dana stupanja Republike Hrvatske u Europsku uniju.
- (6) Nacionalni program iz članka 8. stavka 1. Vlada Republike Hrvatske je dužna donijeti u roku od godine dana od dana stupanja na snagu ovoga Zakona.

(7) Plan hitnih mjera iz članka 49. ovoga Zakona upravitelj infrastrukture je dužan izraditi u roku tri mjeseca od dana stupanja na snagu ovoga Zakona.

(8) Upravitelj infrastrukture i operatori uslužnih objekata su dužni izrađivati Izvješće o mreži u skladu sa člancima 28. do 30. ovoga Zakona počevši od voznog reda 2015/2016.

(9) Odredba članka 37. stavka 2. ovoga Zakona primjenjuje se od 1. srpnja 2015. godine.

(10) Odredbe članaka 13., 15., 16., 17., 18., 25. i 28. Uredbe EZ br. 1371/2007 o pravima i obavezama putnika u željezničkom prijevozu, Službeni list L 315, od 3. 12. 2007. ne primjenjuju se do 3. prosinca 2014. godine, s mogućnošću produljenja odgode primjene o čemu odluku donosi ministar.

Članak 66.

(1) Danom stupanja na snagu ovoga Zakona, prestaje važiti Zakon o željeznici (Narodne novine, br. 123/2003, 30/2004, 153/2005, 79/2007, 120/2008 i 75/2009).

(2) Danom stupanja na snagu ovoga Zakona, prestaju važiti Pravilnik o uvjetima i načinu izdavanja rješenja o sigurnosti za obavljanje usluga željezničkog prijevoza (Narodne novine, br. 127/2005, 121/2007, 110/2010 i 8/2011) i Pravilnik o uvjetima i načinu izdavanja rješenja o sigurnosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom (Narodne novine, br. 127/2005 i 121/2007).

(3) Ministar nadležan za željeznički promet donijeti će propis iz članka 7. stavka 3. ovoga Zakona u roku od godine dana od dana stupanja na snagu ovoga Zakona. Do donošenja ovog propisa na odgovarajući način primjenjuju se odredbe Pravilnika o željezničkoj infrastrukturi (Narodne novine, br. 127/2005 i 16/2008)

(4) Odredbe Pravilnika o uvjetima i načinu izdavanja dozvole za obavljanje usluga željezničkog prijevoza i dozvole za upravljanje željezničkom infrastrukturom (Narodne novine, br. 127/2005, 121/2007 i 101/2012) ostaju na snazi, osim odredbi koje se odnose na izdavanje dozvole za upravljanje željezničkom infrastrukturom.

(5) Ministar nadležan za željeznički promet donijeti će propis iz članka 41. stavka 6. ovoga Zakona, u roku 6 mjeseci od dana stupanja na snagu ovoga Zakona. Do donošenja ovog propisa na odgovarajući se način primjenjuju odredbe Pravilnika o izradi i objavljivanju voznog reda u željezničkom pometu (Narodne novine, br. 128/2009 i 56/2012).

(6) Ministar nadležan za željeznički promet donijeti će propis iz članka 52. stavka 6. ovoga Zakona, u roku 6 mjeseci od dana stupanja na snagu ovoga Zakona. Do donošenja ovog propisa na odgovarajući se način primjenjuju odredbe Pravilnika o uvjetima i načinu izdavanja dozvole za obavljanje usluga željezničkog prijevoza i dozvole za upravljanje željezničkom infrastrukturom (Narodne novine, br. 127/2005, 121/2007 i 101/2012).

Članak 67.

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

Obrazloženje:

Uz članke 1.do 3.

Odredbama ovih članaka uređuje se područje primjene Zakona, načini i uvjeti obavljanja željezničkog prijevoza, status željezničke infrastrukture, uvjeti upravljanja željezničkom infrastrukturom, uvjeti pristupa, načela i postupci koji se primjenjuju na uvođenje i određivanje naknada za korištenje željezničke infrastrukture i dodjelu kapaciteta željezničke infrastrukture, kriteriji za izdavanje, privremeno oduzimanje, ukidanje i izmjenu dozvole željezničkim prijevoznicima, te usluge od posebnog državnog interesa za koje Republike Hrvatska osigurava dio sredstava.

Isto tako, utvrđuje se, sukladno Odluci o instrumentima za usklađivanje zakonodavstva Republike Hrvatske s pravnom stečevinom Europske unije, propis Europske unije s kojim se Zakon usklađuje, te izuzeća od primjene odredbi Zakona.

Uz članak 4.

Ovim člankom definiraju se pojmovi upotrijebljeni u tekstu Zakona, te uvode novi pojmovi u skladu s pravnom stečevinom Europske unije s kojom se Zakon usklađuje.

Uz članak 5. i 6.

Odredbom članka 5. uređeno je osnovno načelo na kojem se temelji obavljanje usluga željezničkog prijevoza i upravljanje željezničkom infrastrukturom, načelo razdvajanja, i to kroz zasebno vođenje računa dobiti i gubitka i bilanci stanja u poslovanju obavljanja usluga željezničkog prijevoza u odnosu na upravljanje željezničkom infrastrukturom, te je propisana zabrana transferiranja naknade koju država doznači jednom od navedena dva područja.

Isto tako odredbom ovoga članka propisuje se obveza zasebnog vođenja poslovnih knjiga, računa dobiti i gubitka i bilanci stanja koje se odnose na poslovanje u vezi obavljanja usluga željezničkog prijevoza tereta u odnosu na obavljanje usluga željezničkog prijevoza putnika, te propisuje njihova javna dostupnost, kao i zabrana transferiranja naknada za aktivnosti vezane za obavljanje usluga željezničkog prijevoza kao uplata za obavljene javne usluge, koje se prikazuju zasebno u poslovnim knjigama, na aktivnosti vezane za obavljanje drugih usluga željezničkog prijevoza ili bilo kakvo drugo poslovanje, a u skladu s Uredbom (EZ) 1370/2007.

Navedenim odredbama omogućava se zabrana transferiranja državnih sredstava doznačenih jednom poslovnom području na drugo, te korištenje prihoda od infrastrukturnih naknada i upotrebe dobiti od ostalih poslovnih područja.

Člankom 6. propisano je da tržište željezničkih usluga funkcionira po načelima transparentnosti, jednakopravnosti i nediskriminacije.

Uz članke 7. do 13.

Odredbama ovih članaka definirani su, u smislu ovoga Zakona, elementi koji čine željezničku infrastrukturu, te određuje da detaljnije određivanje sastavnih elemenata željezničke infrastrukture uređuje posebni propis kojeg donosi ministar nadležan za željeznički promet.

Isto tako, navedenim člancima uređuje se planiranje gradnje, modernizacije, obnove i održavanja željezničke infrastrukture, te je određeno da su to djelatnosti od interesa za Republiku Hrvatsku, te se utvrđuje Nacionalnim programom željezničke infrastrukture u skladu s ciljevima i smjernicama strategije kojom se uređuje prometni razvitak Republike Hrvatske, a kojeg donosi Vlada Republike Hrvatske i prati njegovu provedbu. Temeljem navedenog usvojenog Nacionalnog programa propisana je obveza upravitelju infrastrukture izrade srednjoročnog plana gradnje, modernizacije, obnove i održavanja željezničke infrastrukture usklađenog s projekcijom državnog proračuna kao i obveza godišnjeg izvješćivanja Vlade Republike Hrvatske o ostvarivanju istog, te na temelju njega donošenje godišnjeg plana poslovanja uz suglasnost ministarstva nadležnog za željeznički promet.

Odredbama ovih članaka propisano je da se na postupke izvlaštenja nekretnina u svrhu gradnje, modernizacije, obnove i održavanja željezničke infrastrukture primjenjuju propisi kojima se uređuje izvlaštenje, te se utvrđuje da je gradnja, modernizacija, obnova i održavanje željezničke infrastrukture od interesa za Republiku Hrvatsku.

Istim člancima propisan je i način upisa željezničke infrastrukture u zemljišnim knjigama, te oduzimanje statusa javnog dobra u općoj uporabi željezničkoj infrastrukturi, o čemu odluku, na prijedlog tijela nadležnog za upravljanje državnom imovinom, uz suglasnost ministarstva nadležnog za željeznički promet, donosi Vlada Republike Hrvatske.

Uz članak 14.

Člankom 14. propisan je način razvrstavanja željezničkih pruga s obzirom na namjenu, gospodarsko značenje i značenje u međunarodnom i unutarnjem željezničkom prometu, te s obzirom na način upravljanja i gospodarenja željezničkom infrastrukturuom i planiranjem njenog razvoja, o čemu odluku donosi Vlada Republike Hrvatske na prijedlog ministarstva nadležnog za željeznički promet. Istim člankom propisuje se i podjela željezničkih pruga za međunarodni promet.

Uz članke 15. do 21.

Odredbom ovih članaka definirano je upravljanje željezničkom infrastrukturuom kao djelatnost od javnog interesa, te je propisana tko ju obavlja. Isto tako propisano je da se na upravitelje uslužnih objekata morskih luka i luka unutarnjih voda na odgovarajući način primjenjuju odredbe ovog zakona i zakona kojim se uređuje sigurnost i interoperabilnost željezničkog sustava, a koje se odnose na upravljanje željezničkom infrastrukturuom.

Nadalje navedeni članci propisuju neovisnost upravitelja infrastrukture u organizacijskom i ustrojstvenom smislu, od svih drugih subjekata na tržištu željezničkih usluga, kao i drugih trgovačkih društava koja s njim čine povezana društva te neovisnost osnovnih funkcija

upravitelja infrastrukture, te da se prava i obveze upravitelja infrastrukture i vlasnika željezničke infrastrukture uređuju ugovorom o upravljanju željezničkom infrastrukturom .

Isto tako, navedeni članci propisuju sadržaj ugovora o upravljanju željezničkom infrastrukturom, obvezu upravitelja infrastrukture na uspostavu registra infrastrukture, te način i rok objave ugovora o upravljanju željezničkom infrastrukturom, način osiguravanja sredstava i izvori sredstava za financiranje željezničke infrastrukture, kao i financiranje ulaganja u novu željezničku infrastrukturu.

Nadalje, odredbama ovih članaka propisuju se da se na izdavanje uvjerenja o sigurnosti za upravitelja željezničke infrastrukture primjenjuju propisi kojima se uređuje sigurnost i interoperabilnost željezničkog sustava, te upravljanje željezničkom infrastrukturom u izvanrednim okolnostima , kao i što se u smislu ovog Zakona smatra izvanrednim okolnostima, te ovlaštenje ministarstva nadležnog za željeznički promet za određivanje mjera u slučaju njihovog nastanka potrebnih za osiguravanje odvijanja prometa u nastalim okolnostima.

Uz članak 21. i 22.

Odredbama ovih članaka propisan je način i izvori financiranja željezničke infrastrukture, te financiranje ulaganja u novu željezničku infrastrukturu.

Uz članak 23.

Odredbom ovoga članka propisan je postupak pristupa na željezničku infrastrukturu za obavljanje svih vrsta usluga željezničkog prijevoza tereta, prijevoza usluga međunarodnog prijevoza putnika i kabotažu, uključujući i pristup infrastrukturi koja povezuje morske i luke unutarnjih voda i ostale uslužne objekte, te pristup način odobravanja odnosno ograničenja prava pristupa od strane ministarstva nadležnog za željeznički promet, subjekti kojima pristup može biti odobren, elementi ugovora o pristupu na željezničku infrastrukturu, te karakter tih ugovora.

Uz članak 24.

Ovim člankom propisane su usluge koje se pružaju željezničkim prijevoznicima, te što sve iste obuhvaćaju. Isto tako propisano je sadržaj minimalnog pristupnog paketa, te što se sve smatra uslužnim objektima, kao i kakve mogu biti dodatne i prateće usluge.

Uz članak 25.

Ovim člankom uređuje se djelatnost upravitelja infrastrukture vezana uz isporuku i naplatu električne energije za vuču vlakova, kao i sadržaj naknade koju obračunava upravitelj infrastrukture željezničkim prijevoznicima kao krajnjim kupcima.

Uz članak 26. i 27.

Ovim se odredbama uređuje pristup željezničkim uslugama, određuje obveza operatorima uslužnih objekata i upravitelju infrastrukture omogućavanje svim željezničkim prijevoznicima pristup uslužnim objektima na nediskriminirajući način, način postupanja po zahtjevu

željezničkih prijevoznika za pristup uslužnim objektima, dodatnim uslugama i pratećim uslugama, kao i pristup industrijskim kolosijecima, te obvezu vlasnika industrijskog kolosijeka da omogući pristup svom kolosijeku ako je to nužno za ostvarenje pristupa uslužnim objektima i kad industrijski kolosijeci služe ili mogu služiti za potrebe više od jednog krajnjeg korisnika.

Uz članke 28. do 30.

Ovim člancima propisuje se obveza upravitelja infrastrukture da izradi i objavi izvješće o mreži, način i rokovi izrade i objavljivanja izvješća o mreži, te mogućnost podnositelja zahtjeva za pokretanje postupka pravne zaštite pred regulatornim tijelom pri čemu isti ne odgađa njegovo stupanje na snagu.

Istim odredbama propisan je sadržaj izvješća o mreži.

Nadalje, navedenim odredbama propisano je da operator uslužnog objekta morskih i luka unutarnjih voda povezanih sa željezničkom infrastrukturom, te operator robnog terminala donose i objavljuju izvješće o mreži na koje se na odgovarajući način primjenjuju odredbe Zakona o sadržaju izvješća o mreži upravitelja infrastrukture.

Uz članke 31. do 37.

Ovim člancima uređuju se naknade za korištenje željezničke infrastrukture, način određivanja naknada za korištenje željezničke infrastrukture, načela određivanja naknada, iznimke od načela za određivanje naknada, popusti za naknade za željezničke usluge, te sustav pokazatelja kvalitete u svrhu poboljšanja učinkovitosti željezničke mreže te određivanje osnovnih načela sustava pokazatelja kvalitete.

Nadalje, člankom 37. propisano je da radi poticanja korištenja infrastrukturnog kapaciteta, upravitelj infrastrukture može naplatiti naknadu za dodijeljen a neiskorišten kapacitet ako podnositelj zahtjeva učestalo ne koristi dodijeljenu trasi ili njezin dio sukladno kriterijima iskorištenosti trasa utvrđenim u izvješću o mreži nad kojima nadzor provodi regulatorno tijelo.

Uz članke 38. do 43.

Navedeni članci propisuju postupak i način dodjele infrastrukturnog kapaciteta, zabrana trgovine infrastrukturnim kapacitetom, te tko obavlja dodjelu infrastrukturnog kapaciteta.

Isto tako odredbama navedenih članaka propisana je obveza upravitelja infrastrukture da međusobno surađuju prigodom dodjele infrastrukturnih kapaciteta radi učinkovitog formiranja i dodjele infrastrukturnog kapaciteta koji prelazi više od jedne mreže upravitelja infrastrukture unutar Unije.

Članak 40. Sadrži odredbe o okvirnom ugovoru između upravitelja infrastrukture i podnositelja zahtjeva za korištenje infrastrukturnog kapaciteta, te sadržaj okvirnog ugovora i rokovi na koji se okvirni ugovor sklapa.

Člankom 41. uređen je postupak dodjele infrastrukturnog kapaciteta, te je propisan postupak i rokovi donošenja i usuglašavanja voznog reda, te je propisano da se detaljniji način izrade i objavljivanja voznog reda uređuje posebnim propisom kojeg donosi ministar nadležan za željeznički promet.

Nadalje odredbama ovih članaka propisan je način podnošenja zahtjeva za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta, te postupak usuglašavanja dodjele infrastrukturnog kapaciteta.

Uz članak 44.

Odredbom članka 44. uređen je način postupanja u slučajevima zakrčenosti željezničke infrastrukture od strane upravitelja infrastrukture, rok izrade i sadržaj plana povećanja kapaciteta, uvjeti pod kojima upravitelj infrastrukture može nastaviti naplaćivati dodatak na zakrčenost uz odobrenje regulatornog tijela, slučajevi zabrane naplate dodatka na zakrčenost željezničke infrastrukture, te mogućnost vlasnika željezničke infrastrukture da odobri upravitelju infrastrukture naknadu u visini gubitka prihoda povezanog s davanjem prednosti u dodjeli infrastrukturnog kapaciteta onim uslugama kojima se promiče razvoj i domaćeg i međunarodnog željezničkog prijevoza tereta i obavljanje javnih usluga prijevoza.

Uz članak 45.

Ovim člankom uređuje se način postupanja u slučaju izvanrednih zahtjeva podnositelja zahtjeva za dodjelom kapaciteta u vrijeme trajanja voznog reda (ad hoc).

Uz članak 46.

Odredbom ovog članka definirano je što se smatra specijaliziranom željezničkom infrastrukturom, te gdje se ista navodi.

Uz članak 47.

Ovim člankom uređuje se korištenje trase vlakova, te u kojim slučajevima i u kojem roku upravitelj infrastrukture može otkazati trasu vlaka, posebno u slučaju zakrčenosti željezničke infrastrukture.

Uz članak 48.

Odredbom ovoga članka uređuje se podnošenje zahtjeva za infrastrukturnim kapacitetom potrebnim za izvođenje radova na održavanju željezničke infrastrukture, te obveza upravitelja infrastrukture da obavijesti zainteresirane strane o neplaniranim radovima na održavanju željezničke infrastrukture koji utječu na raspoloživost infrastrukturnog kapaciteta.

Uz članak 49.

Ovim člankom uređuje se postupanje upravitelja infrastrukture u slučaju poremećaja u kretanju vlakova uslijed tehničkog kvara ili nesreće, te mjere koje je dužan poduzeti u navedenim slučajevima.

Uz članke 50. i 51.

Odredbama ovih članaka definirano je što se smatra uslugama u željezničkom prijevozu, te uvjeti i način obavljanja tih usluga. Isto tako, uređuje se neovisnost poslovanja željezničkih prijevoznika.

Uz članke 52. do 56.

Odredbama ovih članaka uređuje se način izdavanja dozvola za obavljanje usluga prijevoza u željezničkom prijevozu, uvjeti koji moraju biti ispunjeni od strane pravne osobe za dobivanje dozvole, te valjanost izdane dozvole na cijelom području Europske unije. Isto tako propisano je da dozvolu izdaje ministarstvo nadležno za željeznički promet, te da protiv rješenja kojim se izdaje, privremeno oduzima, ukida ili mijenja dozvola nije dopuštena žalba već se može pokrenuti upravni spor. Isto tako propisano je da se detaljinije uređenje uvjeta koji moraju biti ispunjeni za dobivanje dozvole uređuju propisom kojeg uz suglasnost ministra financija donosi ministar nadležan za željeznički promet. Odredbom članka 54. propisuje se postupak privremenog oduzimanja, ukidanja i mijenjanja dozvole, te dužnost izvješćivanja Europske agencije za željeznice o istom.

Odredbama ovih članaka, nadalje, određuje se rok valjanosti dozvole, te rok revizije ispunjavanja uvjeta iz dozvole od strane ministarstva nadležnog za željeznički promet, priznavanje stranih dozvola, te propisuje da željeznički prijevoznik za obavljanje usluga željezničkog prijevoza na prugama željezničke mreže u Republici Hrvatskoj mora udovoljavati uvjetima sigurnosti propisanim propisom kojim se uređuje sigurnost i interoperabilnost željezničkog sustava.

Uz članak 57.

Ovom odredbom propisana je mogućnost sklapanja prekograničnih sporazuma o međusobnoj suradnji Republike Hrvatske sa susjednim zemljama u svrhu neometanog obavljanja željezničkog prijevoza, te dužnost ministarstva nadležnog za željeznički promet izvještavanja Europske komisije o svim sklopljenim prekograničnim sporazumima sa državama članicama i trećim zemljama, kao i o namjeri započinjanja pregovora za sklapanje novih ili izmjenu postojećih.

Uz članak 58.

Ovim člankom propisano je načelna nadležnost regulatornog tijela, te je propisano da se nadležnost, ustrojstvo i ovlasti regulatornog tijela uređuju posebnim propisom.

Uz članke 59. do 61.

Odredbama ovih članaka uređuju se koncesije za izgradnju nove i upravljanje postojećom željezničkom infrastrukturom, rok na koji se koncesije daju, te je određeno da iste daje Vlada Republike Hrvatske. Nadalje, propisano je da se koncesije daju na način i u postupku kako je to uređeno propisom kojim se uređuju koncesije, kao i da se na sva ostala pitanja vezano uz koncesije a koja nisu uređena ovim Zakonom primjenjuje propis kojim se uređuju koncesije.

Uz članak 62.

Ovim člankom propisana je neposredna i izravna primjena Uredbe EZ o uslugama javnog, željezničkog i cestovnog prijevoza putnika, a kojom se uređuju pravila pod kojima nadležna tijela, prigodom određivanja obveza obavljanja javnih usluga ili njihovog ugovaranja, nadoknađuju željezničkim prijevoznicima koji obavljaju javne usluge nastale troškove i/ili dodjeljuju isključiva prava u zamjenu za ispunjavanje obveza obavljanja javnih usluga.

Uz članak 63.

Ovim člankom uređuju se prava i obveze putnika u željezničkom prijevozu, sukladno Uredbi EZ o pravima i obvezama putnika u željezničkom prijevozu, te odgovornost regulatornog tijela za njenu provedbu sukladno posebnom propisu kojim se uređuje nadležnost, ustrojstvo i ovlasti regulatornog tijela.

Uz članak 64.

Ovom odredbom propisana je primjena propisa o općem upravnom postupku u postupku izdavanja, privremenog oduzimanja, ukidanja i mijenjanja dozvole za obavljanje usluga željezničkog prijevoza.

Uz članak 65.

Ovim člankom propisane su kazne za prekršaje za ovlaštene pravne osobe i odgovorne osobe u ovlaštenoj pravnoj osobi u slučaju nepostupanja, odnosno, postupanja suprotnom odredbama ovog Zakona.

Uz članke 66. i 67.

Odredbama ovih članaka uređuju se prijelazne i završne odredbe Zakona potrebne za usklađivanje postojećeg stanja s novim zakonodavnim okvirom, te rokovi potrebni za prilagodbu. Tako je u prijelaznim odredbama određeno da dozvole za obavljanje usluga željezničkog prijevoza izdane željezničkim prijevoznicima u skladu s ranijim Zakonom o željeznici vrijede do isteka roka na koji su izdane. Navedenim odredbama propisana je i potreba usklađivanja ugovora o upravljanju željezničkom infrastrukturom s odredbama ovog Zakona između vlasnika željezničke infrastrukture i upravitelja infrastrukture, kao i da se odredbe o koncesijama sukladno ovom Zakonu ne primjenjuju na HŽ Infrastrukturu d.o.o. kao upravitelja infrastrukture osnovanog sukladno Zakonu o podjeli trgovačkog društva HŽ Hrvatske željeznice d.o.o.

Nadalje prijelaznim odredbama propisano je da će Vlada Republike Hrvatske, u svrhu smanjenja zaduženosti i financijskog restrukturiranja upravitelja infrastrukture, kao i smanjenja zaduženosti i financijskog restrukturiranja željezničkih prijevoznika u kojima je Republika Hrvatska član društva uzimajući u obzir odredbe propisa o državnim potporama, u roku od 6 mjeseci od početka primjene Zakona donijeti odgovarajuće odluke kojim će se isto regulirati, te je propisan rok u kojem će Vlada Republike Hrvatske donijeti Nacionalni program željezničke infrastrukture.

Prijelaznim odredbama propisuju se i rokovi izrade Plana hitnih mjera od strane upravitelja infrastrukture, kao i obveza izrade Izvješća o mreži od strane upravitelja infrastrukture i operatora uslužnih objekata za vozni red 2015/2016.

Prijelaznim odredbama propisana je i odgoda primjene do 1. srpnja 2015. godine, odredbe Zakona kojim se uređuje naplata naknade za rezervaciju kapaciteta, te odgoda primjene pojedinih članak Uredbe EZ o pravima i obvezama putnika u željezničkom prijevozu do 3. prosinca 2014. godine uz mogućnost produljenja roka.

Članak 67. propisuje prestanak važenja pojedinih propisa i dosadašnjeg Zakona o željeznici, te obvezu ministra nadležnog za željeznički promet za donošenje novih, odnosno usklađivanje postojećih provedbenih propisa s odredbama ovoga Zakona

Uz članak 68.

Odredbom ovog članka propisuje se način objave i stupanje na snagu Zakona.