

PROGRAM OMREŽJA 2025



PRILOGA 6A

**OBRAČUN DENARNEGA NADOMESTILA STROŠKOV, KI NASTANEJO PREVOZNIKOM
ZARADI MOTENJ V ŽELEZNIŠKEM PROMETU IN SO POSLEDICA INVESTICIJ**

KAZALO

| | | |
|------|--|---|
| 1. | UPORABA PRILOGE 6A | 1 |
| 2. | DOLOČITEV OBRAČUNSKIH DOGODKOV, CENIK IN OMEJITEV VIŠINE DENARNEGA NADOMESTILA STROŠKOV..... | 1 |
| 2.1. | OBRAČUNSKI DOGODKI IN NAČIN OBRAČUNA DENARNEGA NADOMESTILA STROŠKOV | 1 |
| 2.2. | CENIK POSTAVK ZA OBRAČUN DENARNEGA NADOMESTILA STROŠKOV..... | 2 |
| 2.3. | OMEJITEV VIŠINE DENARNEGA NADOMESTILA STROŠKOV | 3 |
| 3. | METODOLOGIJA OBRAČUNA DENARNEGA NADOMESTILA STROŠKOV ZA PREVOZNIKE V ŽELEZNIŠKEM TOVORNEM PROMETU..... | 3 |
| 3.1. | DENARNO NADOMESTILO STROŠKOV ZA ZAMUDO | 4 |
| 3.2. | DENARNO NADOMESTILO STROŠKOV ZARADI SPREMEMB POGOJEV PREVOZA NA NAROČENI VLAKOVNI POTI | 5 |
| 3.3. | DENARNO NADOMESTILO STROŠKOV ZA ODPOVED Z NADOMESTNO VLAKOVNO POTJO..... | 5 |
| 3.4. | DENARNO NADOMESTILO STROŠKOV ZA ODPOVED VLAKOVNE POTI BREZ NADOMESTNE VLAKOVNE POTI | 7 |
| 3.5. | DENARNO NADOMESTILO STROŠKOV V PRIMERU DODATNE VLAKOVNE POTI..... | 7 |

1. UPORABA PRILOGE 6A

Ta priloga določa način obračuna denarnega nadomestila za stroške, ki nastanejo prevoznikom zaradi motenj v železniškem prometu kot posledica nepravočasno najavljenega izvajanja investicijskih del (gradenj in nadgradenj) na javni železniški infrastrukturi (v nadaljevanju: denarno nadomestilo stroškov) in prevoznikom pripada v skladu s 45. členom Uredbe o dodeljevanju vlakovnih poti, uporabniki in režimu učinkovitosti na javni železniški infrastrukturi (Ur.l. RS, št. 8/23).

Ta priloga se uporablja za izračun denarnega nadomestila stroškov prevoznikov v železniškem tovornem prometu. Obračun in povračilo stroškov prevoznika v železniškem potniškem prometu se ureja s posebnim dogovorom, ki ga prevoznik sklene z Direkcijo RS za infrastrukturo kot pristojnim organom za vodenje investicij v javno železniško infrastrukturo.

2. DOLOČITEV OBRAČUNSKIH DOGODKOV, CENIK IN OMEJITEV VIŠINE DENARNEGA NADOMESTILA STROŠKOV

2.1. OBRAČUNSKI DOGODKI IN NAČIN OBRAČUNA DENARNEGA NADOMESTILA STROŠKOV

Pri obračunu denarnega nadomestila stroškov se upoštevajo nepravočasno najavljene zapore, ki so uvedene na JŽI zaradi investicijskih projektov nadgradenj in novogradenj ter v obračunskem letu predstavljajo obsežnejše investicijske posege na JŽI.

Pri obračunu denarnega nadomestila stroškov se upoštevajočasne omejitve zmogljivosti železniških prog, vključno s povezanimi omejitvami hitrosti, osno obremenitvijo, dolžino vlaka, vleko, ali svetlim profilom proge, zaradi katerih nastopijo spremenjeni pogoji za vlakovne poti, ki so posameznemu prevozniku dodeljene z voznim redom omrežja (v nadaljevanju: obračunski dogodki). Obračunski dogodki, ki se upoštevajo pri obračunu denarnega nadomestila stroškov so opisani v spodnji tabeli.

Tabela 1: Obračunski dogodki

| OBRAČUNSKI DOGODKI | | OPIS |
|--------------------|--|--|
| 1. | Zamuda vlaka | Zamuda vlaka se upošteva kot obračunski dogodek, če vlak vozi dlje časa, kot predvideva vlakovna pot po voznem redu omrežja, in nastane kot posledica motnje v prometu (zapore ali počasne vožnje), ki se uvedejo zaradi izvajanja investicijskega dela (nadgradnje ali novogradnje) na JŽI. |
| 2. | Sprememba pogojev prevoza na naročeni vlakovni poti | Sprememba pogojev na naročeni vlakovni poti se upošteva kot obračunski dogodek, če nastane kot posledica motnje v prometu (zapore ali počasne vožnje), uvedene zaradi izvajanja investicijskega dela (nadgradnje ali novogradnje) na JŽI, v naslednjih primerih: <ul style="list-style-type: none">– če upravljavec zaradi motenj na JŽI v okviru naročene vlakovne poti prevozniku odpove naročene dostope po tirih do objektov in naprav za izvajanje železniških storitev ali– če se prevozniku omejijo prvotno predvideni pogoji prevoza in mora prevoznik prevoz opraviti na drugačen način od predvidenega ali izvesti dodatne ukrepe za izvedbo prevoza. |
| 3. | Odpoved naročene vlakovne poti z dodelitvijo nadomestne vlakovne poti ali izvedbo nadomestnega prevoza | Nadomestna vlakovna pot se upošteva kot obračunski dogodek, če se prevozniku zaradi ovir v prometu (zapore ali počasne vožnje), ki se uvedejo zaradi izvajanja investicijskega dela (nadgradnje ali novogradnje) na JŽI, dodeljena vlakovna pot v voznem redu omrežja nadomesti z drugo ali obvozno vlakovno potjo, oz. če se del ali celotna dodeljena vlakovna pot v voznem redu omrežja izvede z nadomestnim prevozom. |

| | | |
|----|--|--|
| 4. | Odpoved naročene vlakovne poti brez nadomestne vlakovne poti | Odpoved naročene vlakovne poti se upošteva kot obračunski dogodek prevoznika, če prevozniku dodeljene vlakovne poti v voznem redu omrežja zaradi ovir v prometu (zapore ali počasne vožnje), ki se uvedejo zaradi izvajanja investicijskega dela (nadgradnje ali novogradnje) na JŽI, ni mogoče nadomestiti z nadomestno ali drugo obvožno vlakovno potjo, oziroma če ponujena vlakovna pot za prevoznika iz upravičljivih razlogov ni sprejemljiva. |
| 5. | Dodatna vlakovna pot | Dodatna vlakovna pot se upošteva kot obračunski dogodek, če prevoznik zaradi omejitve pogojev prevoza na dodeljeni vlakovni poti (npr. sprememba osne obremenitve) za izvedbo prevoza celotnega blaga potrebuje dodatno vlakovno pot, ki bi ga sicer, če te omejitve ne bi bilo, lahko v celoti prepeljal na naročeni vlakovni poti. |

Obračunski dogodki, ki se upoštevajo pri izračunu denarnega nadomestila stroškov v obračunskem letu, se identificirajo na podlagi evidence upravljavca JŽI o uvedbi nepravočasno najavljenih zaporah tirov ali proge zaradi izvajanja investicijskih projektov (gradenj in nadgradenj), ki imajo za posledico »omejitev zmogljivosti« proge. Kot nepravočasno najavljena zapora in s tem povezanih začasnih omejitev zaradi izvajanja obravnavanih investicijskih del (gradenj in nadgradenj) na JŽI, ki bo imela za posledico »omejitve zmogljivosti« se smatra:

- uvedba zapore ali uvedbe počasnih voženj oziroma drugih »omejitev zmogljivosti« za več kot 7 zaporednih dni, zaradi katerih je več kot 30 % obsega vlakovnih poti, načrtovanih v voznem redu omrežja, odpovedanih, nadomeščenih z obvoznimi vlakovnimi potmi ali nadomestnim prevozom (dolgotrajna omejitev zmogljivosti proge) in te »omejitve zmogljivosti« niso objavljene vsaj 24 mesecev pred spremembo zadevnega operativnega voznega reda, če so znani, drugič pa v spremembah vsaj 12 mesecev pred spremembo zadevnega operativnega voznega reda.
- uvedba zapore ali uvedba počasnih voženj oziroma drugih »omejitev zmogljivosti« z trajanjem 7 ali manj kot 7 zaporednih dni, zaradi katerih je na železniški progi najmanj 10% obsega vlakovnih poti, načrtovanih v voznem redu omrežja, odpovedanih, nadomeščenih z obvoznimi vlakovnimi potmi ali nadomestnim prevozom (kratkotrajna omejitev zmogljivosti proge) in te »omejitve zmogljivosti« niso objavljene najkasneje 4 mesece pred spremembo voznega reda omrežja.

Obračunski dogodki se identificirajo na osnovi datuma izvedbe nepravočasno najavljenih zapor na JŽI, ki so uvedene zaradi izvajanja del v okviru posameznega investicijskega projekta.

V obračunu denarnega nadomestila stroškov se upoštevajo obračunski dogodki, ki se lahko identificirajo na osnovi razpoložljivih podatkov in evidenc upravljavca JŽI. Obračunski dogodki se identificirajo ločeno po posameznih prevoznikih, ki izvajajo prevoz v železniškem tovornem prometu, obračun denarnega nadomestila stroškov za posamezen obračunski dogodek pa se izvede po metodologiji obračuna, ki je opisana v Poglavju 3 te priloge.

Obdelava podatkov o obračunskih dogodkih se izvede po obravnavanih investicijskih projektih in se prikaže v specifikaciji obračuna denarnega nadomestila stroškov za obravnavana investicijska dela na JŽI po prevoznikih in vrstah obračunskih dogodkov. Iz specifikacije je razviden obseg obračunskih dogodkov in višina izračunanega denarnega nadomestila za posameznega prevoznika.

2.2. CENIK POSTAVK ZA OBRAČUN DENARNEGA NADOMESTILA STROŠKOV

Pri obračunu denarnega nadomestila stroškov zaradi nepravočasno najavljenega izvajanja investicijskih del (gradenj in nadgradenj) na JŽI se upošteva cenik osnovnih obračunskih postavk, ki je podan v spodnji tabeli.

Tabela 2: Cenik osnovnih obračunskih postavk

| VRSTA PROMETA | OSNOVNE OBRAČUNSKÉ POSTAVKE | | |
|----------------|-----------------------------|--|-------------------------------|
| | MINUTA ZAMUDE | OBRAČUNSKA POSTAVKA NA KM ZA ODPOVED VLAKOVNE POTI | |
| | | Z NADOMESTNO VLAKOVNO POTJO | BREZ NADOMESTNE VLAKOVNE POTI |
| Tovorni promet | $PT_{min} = 3,07 \text{ €}$ | $PT_{KMn} = 10,45 \text{ €}$ | $PT_{KM} = 8,56 \text{ €}$ |

Cenik osnovnih obračunskih postavk je določen na osnovi:

- javno dostopnih podatkov, objavljenih v poslovnih poročilih prevoznikov; pri izračunih obračunskih postavk so upoštevani stroški materiala, storitev, stroškov dela, odpisov vrednosti ter drugih odhodkov prevoznikov o izvajanju prevozne dejavnosti, pri izračunu obračunske postavke za odpoved vlakovne poti pa je upoštevan tudi določen delež prihodkov,
- voznorednih podatkov prevoznikov (opravljene minute in kilometri prevozov) o dejanskem izvajanju voznega reda (gibanja vlakov) ter
- koeficient diferenciranja obračunske postavke, ki upošteva poslovni interes prevoznikov, ki jih denarno nadomestilo stroškov zadeva in ga priznava Upravljavec JŽI.

Upravljavec JŽI si, v sodelovanju z investitorjem pridržuje pravico, da višino denarnega nadomestila stroškov prilagaja glede na vpliv obravnavanih investicijskih projektov (obseg in trajanje) na izvajanje voznega reda omrežja z določanjem koeficienta diferenciacije vpliva trajanja zapor (k_{lz}).

Višina koeficienta diferenciacije vpliva trajanja zapor (k_{lz}), ki je upoštevan v obračunu denarnega nadomestila stroškov, je razvidna iz poročila o opravljenem obračunu denarnega nadomestila stroškov.

2.3. OMEJITEV VIŠINE DENARNEGA NADOMESTILA STROŠKOV

Prevoznikom v železniškem tovornem prometu se v obračunskem letu prizna denarno nadomestilo stroškov (OD_{PTi}) največ do 90 odstotkov višine uporabnine, ki jo posamezni prevoznik v tovornem prometu plača upravljavcu JŽI v obračunskem letu (U_{PTi}), in se določi na podlagi naslednje formule.

$$OD_{PTi} \leq 90\% U_{PTi}$$

kjer pomeni:

- OD_{PTi} – priznano letno denarno nadomestilo stroškov posameznega prevoznika (indeks »i« označuje posameznega prevoznika) v tovornem prometu za obračunsko leto in
- U_{PTi} – višina uporabnine, ki jo posamezni prevoznik (»i«) v tovornem prometu plača upravljavcu JŽI v obračunskem letu.

Priznano letno denarno nadomestilo stroškov posameznega prevoznika (»i«) v tovornem prometu za obračunsko leto (OD_{PTi}) se določi na osnovi:

- izračunanega skupnega letnega denarnega nadomestila stroškov posameznega prevoznika (»i«) v tovornem prometu v obračunskem letu po metodologiji obračuna, opisani v Poglavju 3 te priloge (OD_{PTRi}) in
- koeficienta uskladitve (k_{Bi}), s katerim je višina priznanega letnega denarnega nadomestila stroškov posameznega prevoznika (»i«) v železniškem tovornem prometu v obračunskem letu (OD_{PTi}) omejena z višino 90 odstotkov zneska plačane uporabnine, ki ga posamezni prevoznik v železniškem tovornem prometu plača upravljavcu JŽI v obračunskem letu (U_{PTi}).

Priznano letno denarno nadomestilo stroškov posameznega prevoznika (»i«) v železniškem tovornem prometu v obračunskem letu (OD_{PTi}) se izračuna po naslednji formuli:

$$OD_{PTi} = k_{Bi} * OD_{PTRi}$$

pri čemer se koeficienta uskladitve (k_B), ki je za vsakega prevoznika lahko drugačen (k_{Bi}), določi na način, ki je razviden iz spodnje tabele:

| PRIMERJAVA VIŠINE IZRAČUNANE SKUPNEGA LETNEGA DENARNEGA NADOMESTILA PREVOZNIKA V TOVORNEM PROMETU PO METODOLOGIJI IZRAČUNA (OD_{PTRi}) Z VIŠINO PLAČANE UPORABNINE (U_{PTi}). | KOEFICIENT USKLADITVE (k_B) |
|---|---|
| $OD_{PTRi} > 90\% U_{PTi}$ | $k_{Bi} = \frac{90\% U_{PTi}}{OD_{PTRi}}$ |
| $OD_{PTRi} \leq 90\% U_{PTi}$ | $k_{Bi} = 1$ |

3. METODOLOGIJA OBRAČUNA DENARNEGA NADOMESTILA STROŠKOV ZA PREVOZNIKE V ŽELEZNIŠKEM TOVORNEM PROMETU

Obračun denarnega nadomestila stroškov posameznega prevoznika v železniškem tovornem prometu v obračunskem letu (OD_{PTRi}) je seštevek posameznih obračunskih dogodkov, ki se pri posameznem prevozniku v železniškem tovornem prometu v obračunskem letu obračunajo za vse ovirane vlakovne poti (VPI). Izračuna se po naslednji formuli:

$$OD_{PTRi} = \sum_{VPI} OD_{zamT} + \sum_{VPI} OD_{omej} + \sum_{VPI} ODT_{odpN} + \sum_{VPI} ODT_{odp} + \sum_{VPI} ODT_{dod}$$

kjer pomeni:

- OD_{PTRi} – skupno letno denarnega nadomestila stroškov posameznega prevoznika v tovornem prometu v obračunskem letu, izračunano po metodologiji obračuna, opisani v Poglavju 3 te priloge;
- VPI – ovirane vlakovne poti prevoznika (i) v obračunskem letu;
- OD_{zamT} – denarno nadomestilo stroškov za zamudo v tovornem prometu;
- OD_{omej} – denarno nadomestilo stroškov za omejitve pogojev prevoza;
- ODT_{odpN} – denarno nadomestilo stroškov za odpoved vlakovne poti v tovornem prometu z nadomestno vlakovno potjo;
- ODT_{odp} – denarno nadomestilo stroškov za odpoved vlakovne poti v tovornem prometu brez nadomestne vlakovne poti;
- ODT_{dod} – denarno nadomestila stroškov za dodatno vlakovno pot.

Model obračuna denarnega nadomestila stroškov pri posameznih obračunskih dogodkih vključuje variacijske faktorje, ki zagotavljajo upoštevanje specifičnosti izvajanja storitev prevoza v železniškem tovornem prometu ter različni poslovni vidik .

Obračun denarnega nadomestila stroškov za zamudo je omejeno s kapico in dolžino vlakovne poti, ki se priznava pri obračunskem dogodku odpoved vlakovne poti.

V modelu obračuna denarnega nadomestila stroškov je upoštevan vpliv časa trajanja omejene uporabe JŽI na poslovanje prevoznika zaradi posrednega vpliva na poslovno škodo. Dolžina trajanja zapore vpliva na odločitev naročnikov prevoza blaga, o uporabi železniškega prevoza in posledično zmanjšanje njihovega povpraševanja. Čas trajanja zapore vpliva na dolgoročno preusmeritev uporabnikov prevoza na druge vrste prevoza, kar pomeni nastanek poslovne škode prevozniku. Vpliv časa trajanja zapore določi upravljavec JŽI.

Prevoznik je upravičen do denarnega nadomestila stroškov za zamudo, ker ne more prevozne storitve izvesti skladno z voznim redom na dodeljeni vlakovni poti. Zaradi zamude nastanejo prevozniku operativni prevozni stroški zaradi podaljšanja vožnje vlaka, spremenjene organizacije dela vlakovnega osebja in osebja tehnično-vagonske dejavnosti ter zagotovitve dodatnih vlečnih vozil. Škoda prevozniku s časom trajanja ovire narašča, pojavljajo se kratkoročne in dolgoročne poslovne izgube vseh sodelujočih pri izvajanju storitve.

V nadaljevanju je za vsak posamezen obračunski dogodek, ki je upoštevan pri izračunu skupnega letnega denarnega nadomestila stroškov posameznega prevoznika v tovornem prometu v obračunskem letu (OD_{PTRi}), predstavljen model obračuna.

3.1. DENARNO NADOMESTILO STROŠKOV ZA ZAMUDO

Denarno nadomestilo stroškov za zamudo v tovornem prometu (OD_{zamT}) je obračunana po naslednji formuli:

$$OD_{zamT} = \sum_{LZ=1}^{LZ_VP} F_{tt} * PT_{min} * (ZK_{inv}/LZ_VP)^{ZK_{inv} \leq 300min} * (k_{tzt})_{DTR > 60} * F_{vl}$$

kjer pomeni:

- F_{tt} – faktor časovne progresije za tovarne vlake:

| ZAMUDA VLAKA (ZK_{inv}) | FAKTOR ČASOVNE PROGRESIJE (F_{tp}) |
|-------------------------------------|--|
| $ZK_{inv} \leq 120$ min | $F_{tt} = 1$ |
| 120 min $< ZK_{inv} \leq 180$ min | $F_{tt} = 1,1$ |
| 180 min $< ZK_{inv} \leq 240$ min | $F_{tt} = 1,2$ |
| 240 min $< ZK_{inv} \leq 300$ min | $F_{tt} = 1,3$ |

- PT_{min} – osnovna obračunska postavka minute zamude za tovorni promet
- ZK_{inv} – končna zamuda zaradi vzrokov gradenj in nadgradenj se določi na osnovi deleža končne zamude (ZK – zamuda v končni točki) kot razmerje vsote zamud zaradi gradenj in nadgradenj (Z_{inv}) in vsote vseh zamud na vlakovni poti (Z_{sum}) po naslednji formuli: $ZK_{inv} = \frac{Z_{inv}}{Z_{sum}} * ZK$,
- k_{tzt} – koeficient diferenciacije vpliva trajanja zapore za tovorni promet ($k_{tzt} \geq 1$), ki ga določi upravljavec,
- DTR – skupno število dni trajanja zapore, kjerkoli na omrežju; k_{tzt} se upošteva, če zapora traja več kot 60 dni,
- F_{vl} – faktor vleke; $F_{vl} = 1,4$, faktor vleke se upošteva na delu vlakovne poti med zaporednima lokacijama beleženja zamude, kjer je bila uporabljena dizel vleka
- LZ – indeks zaporedne lokacije beleženja zamude na vlakovni poti. $LZ=1$ – prva lokacija beleženja zamude na vlakovni poti, LZ_VP – število lokacij beleženja zamude na vlakovni poti.

2

3.2. DENARNO NADOMESTILO STROŠKOV ZARADI SPREMENB POGOJEV PREVOZA NA NAROČENI VLAKOVNI POTI

Prevoznik je upravičen do denarnega nadomestila stroškov za omejitev pogojev prevoza na naročeni vlakovni poti, ki vključujejo omejitev mase vlaka ali omejitev osne obremenitve, omejitev dolžine vlaka, omejitev svetlega profila in izpad elektrifikacije.

Denarno nadomestilo stroškov za omejitev pogojev prevoza (OD_{omej}) se obračuna kot fiksni znesek:

$$OD_{omej} = 120 \text{ EUR.}$$

Denarno nadomestilo stroškov prevozniku pripada zaradi stroškov organizacije in izvedbe nadomestne vleke, dodatnih premikov, prekladanja ali drugih manipulacij s tovorom oz. z vlakom. Denarno nadomestilo stroškov za omejitev pogojev prevoza je fiksno in je izračunano v vrednosti povprečnih stroškov premika, ki vključujejo eno ure premikalnega dela lokomotive in enega premikača.

3.3. DENARNO NADOMESTILO STROŠKOV ZA ODPOVED Z NADOMESTNO VLAKOVNO POTJO

Denarno nadomestilo stroškov za odpoved vlakovne poti v tovornem prometu z nadomestno vlakovno potjo (ODT_{odpN}) se izračuna po naslednji formuli:

$$ODT_{odpN} = (PT_{KMn} * NR + ST_D) * (k_{tzt})_{DTR > 60}$$

$$ST_D = (KM_N - KM_0)_{>0} * PT_{KMn}$$

kjer pomeni:

- PT_{KMn} – osnovna obračunska postavka v tovornem prometu za odpoved z nadomestno vlakovno potjo na kilometer,
- NR – normirana razdalja; **NR=30km**,
- ST_D – strošek večje dolžine nadomestne vlakovne poti za tovorni vlak,
- KM_N – dolžina nadomestne vlakovne poti,
- KM_0 – dolžina naročene (osnovne) vlakovne poti,

- k_{tzt} – koeficient diferenciacije vpliva trajanja zapore za tovorni promet ($k_{tzt} \geq 1$), ki ga določi upravljavec,
- DTR – skupno število dni trajanja zapore, kjerkoli na omrežju; k_{tzt} se upošteva, če zapora traja več kot 60 dni.

Prevoznik je upravičen do nadomestila stroškov zaradi večje dolžine vlakovne poti (ST_D), če je ta daljša od naročene vlakovne poti. Kadar je nadomestna vlakovna pot krajša, prevoznik ni upravičen do nadomestila zaradi daljše nadomestne vlakovne poti ($ST_D=0$). Višji strošek v primeru dizel vleke oziroma doprege ali priprege na nadomestni vlakovni poti je že upoštevan v osnovni obračunski postavki na kilometer (PT_{KM}).

Če nadomestna vlakovna pot poteka po slovenskem omrežju tako, da sta začetna in končna točka naročene in nadomestne vlakovne poti enaki oz. se vlakovna pot ne nadaljuje v tuje železniško omrežje, se upošteva zgolj razlika dolžine vlakovnih poti na slovenskem železniškem omrežju ($(KM_N - KM_0)_{>0}$).

Kadar nadomestna vlakovna pot poteka tudi po tujem omrežju, se upošteva razlika razdalje, ki jo je moral vlak opraviti po tujem omrežju zaradi spremembe vlakovne poti na slovenskem železniškem omrežju. Pri tem so za vsako spremembo vlakovne poti na slovenskem železniškem omrežju (sprememba prehoda preko mejne točke) upoštevane ustrezne nadomestne vlakovne poti (preko nadomestnih mejnih točk) po tujem omrežju do ciljev ali prometnih vozlišč v tujini, do katerih se preko te mejne točke izvaja največ prevozov. Mrežo nadomestnih vlakovnih poti in razlike razdalj je prikazana v Tabeli 3. Daljša nadomestna pot se določi tako, da se pri dolžini nadomestne vlakovne poti kumulativno upošteva dolžina nadomestne vlakovne poti po slovenskem železniškem omrežju in normirana razlika dolžine poti po tujem železniškem omrežju, kadar je razlika večja od 0 (skladno s tabelo 3):

$$KM_N = (KM_{NS})_{>0} + (KM_{NT})_{>0}$$

kjer pomeni:

- KM_N – dolžina nadomestne vlakovne poti
- KM_{NS} – dolžina nadomestne vlakovne poti po slovenskem železniškem omrežju
- KM_{NT} – dolžina nadomestne vlakovne poti po tujem železniškem omrežju

Tabela 3: Razlika dolžin vlakovnih poti po tujem omrežju zaradi prestavitve prevzemne točke (IZ / V)

| CILJNO VOZLIŠČE V TUJINI | V* | | Šentilj meja (Spielfeld) | Jesenice meja (Rosenbach) | Hodoš meja (Oriszentpeter) | Dobova meja (Savski Marof) |
|-----------------------------|------------------------------------|-----|-----------------------------|------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|
| | IZ* | | | | | |
| Dunaj | Šentilj meja (Spielfeld) | | | 107 | -6 | |
| Salzburg | Jesenice meja (Rosenbach) | 133 | | | | |
| Budimpešta | Hodoš meja (Oriszentpeter) | 200 | | | | 110 |
| Tovarnik | Dobova meja (Savski Marof) | | | | | |
| Reka | Ilirska Bistrica meja (Šapjane) | | | | | 233 |
| Budimpešta | Središče meja (Čakovec) | | | | 0 | 110 |
| Červinjan | Sežana meja (Villa Opicina) | | | 163 | | |
| Červinjan | Nova Gorica meja (Gorizia Cle.) | | | | | |

* Po potrebi se v tabelo dodajajo nove kombinacije nadomestnih poti zaradi premika prevzemnih (mejnih) točk.

| CILJNO VOZLIŠČE V TUJINI | V* | | | | |
|-----------------------------|------------------------------------|---------------------------------------|----------------------------|--------------------------------|-------------------------------|
| | IZ* | Ilirska Bistrica meja (Šapjane) | Središče meja (Čakovec) | Sežana meja (Villa Opicina) | Nova Gorica meja (Gorizia) |
| Dunaj | Šentilj meja (Spielfeld) | | | | |
| Salzburg | Jesenice meja (Rosenbach) | | | 163 | |
| Budimpešta | Hodoš meja (Oriszentpeter) | | 0 | | |
| Tovarnik | Dobova meja (Savski Marof) | 225 | 70 | | |
| Reka | Ilirska Bistrica meja (Šapjane) | | | | |
| Budimpešta | Središče meja (Čakovec) | | | | |

* Po potrebi se v tabeli dodajajo nove kombinacije nadomestnih poti zaradi premika prevzemnih (mejnih) točk.

3.4. DENARNO NADOMESTILO STROŠKOV ZA ODPOVED VLAKOVNE POTI BREZ NADOMESTNE VLAKOVNE POTI

Denarno nadomestilo stroškov za odpoved vlakovne poti v tovornem prometu brez nadomestne vlakovne poti (ODT_{odp}) je obračunana po naslednji formuli:

$$ODT_{odp} = PT_{KM} * (D; 120)_{min} * (k_{tzt})_{DTR>60}$$

kjer pomeni:

- PT_{KM} – osnovna obračunska postavka v tovornem prometu za odpoved brez nadomestne vlakovne poti na kilometer
- D – dolžina odpovedane vlakovne poti; dolžina obračunane vlakovne poti je navzgor omejena na 120 km,
- k_{tzt} – koeficient diferenciacije vpliva trajanja zapore za tovorni promet ($k_{tzt} \geq 1$), ki ga določi upravljavec,
- DTR – skupno število dni trajanja zapore, kjerkoli na omrežju; k_{tzt} se upošteva, če zapora traja več kot 60 dni.

3.5. DENARNO NADOMESTILO STROŠKOV V PRIMERU DODATNE VLAKOVNE POTI

Če je zaradi uvedbe omejitve v prometu za prevoz tovora, ki je predviden na dodeljeni vlakovni poti, potrebna dodatna vlakovna pot, ki se prevozniku naknadno dodeli, da lahko opravi celotno predvideno prevozno storitev, ki bi jo brez omejitev upravljavca JŽI sicer izvedel brez dodatne vlakovne poti, je prevoznik upravičen do denarnega nadomestila stroškov za dodatno vlakovno pot (ODT_{dod}). Denarno nadomestilo stroškov za dodatno vlakovno pot predstavlja nadomestilo za dolžino dodatne vlakovne poti, ki jo prevoznik opravi, v kateri se ne obračunavajo dodatki in se določi po naslednji formuli:

$$ODT_{dod} = PT_{KMn} * KM_D * (k_{tzt})_{DTR>60}$$

kjer pomeni:

- PT_{KMn} – osnovna obračunska postavka v tovornem prometu za odpoved z nadomestno vlakovno potjo na kilometer,
- KM_D – dolžina opravljene dodatne vlakovne poti,
- k_{tzt} – koeficient diferenciacije vpliva trajanja zapore za tovorni promet ($k_{tzt} \geq 1$), ki ga določi upravljavec,
- DTR – skupno število dni trajanja zapore, kjerkoli na omrežju; k_{tzt} se upošteva, če zapora traja več kot 60 dni.

Pri določitvi dolžine dodatne vlakovne poti (KM_D) se kumulativno upošteva dolžina dodatne vlakovne poti, ki se opravi po slovenskem železniškem omrežju in normirana razdalja za tuje železniško omrežje.

V primeru, če je zaradi dodatne poti po slovenskem omrežju potrebna tudi dodatna vlakovna pot po tujem omrežju, se v denarnem nadomestilu stroškov za dodatno vlakovno pot v tujini, ne glede na dejanski potek vlakovne poti na tujem omrežju, upošteva razdalja od mejne točke med slovenskim in tujim omrežjem, kjer vlak na dodatni vlakovni poti zapusti slovensko omrežje, do najbližje ranžirne postaje na tujem omrežju, ki jih prikazuje tabela 4.

Tabela 4: Razdalje med mejno točko slovenskega omrežja in najbližjo ranžirno postajo na tujem omrežju

| MEJNA TOČKA SLOVENSKEGA ŽELEZNIŠKEGA OMREŽJA | CILJNA RANŽIRNA POSTAJA | KM_{DT} |
|--|------------------------------|-----------|
| Šentilj meja (Spielfeld) | Gradec / Graz (ÖBB) | 49 |
| Jesenice meja (Rosenbach) | Beljak / Villach (ÖBB) | 31 |
| Hodoš meja (Oriszentpeter) | Zalaegerszeg (MAV) | 44 |
| Dobova meja (Savski Marof) | Zagreb (HŽI) | 35 |
| Ilirska Bistrica meja (Šapjane) | Reka / Rijeka (HŽI) | 31 |
| Središče meja (Čakovec) | Zagreb (HŽI) | 151 |
| Sežana meja (Villa Opicina) | Červinjan / Cervignano (RFI) | 44 |
| Nova Gorica meja (Gorizia Cle.) | Červinjan / Cervignano (RFI) | 46 |

Dolžina dodatne vlakovne poti (KM_D) se izračuna po naslednji formuli:

$$KM_D = KM_{DS} + KM_{DT}$$

kjer pomeni:

- KM_{DS} – dolžina dodatne vlakovne poti po slovenskem železniškem omrežju
- KM_{DT} – dolžina dodatne vlakovne poti po tujem železniškem omrežju