



REPUBLIKA SLOVENIJA
DRŽAVNI SVET

Komisija za lokalno samoupravo in regionalni razvoj

Številka: 326-01-7/2025/6
Ljubljana, 8. 7. 2025

EPA 2156-IX

Komisija Državnega sveta za lokalno samoupravo in regionalni razvoj je, na podlagi drugega odstavka 56. člena Zakona o Državnem svetu (Uradni list RS, št. 100/05-uradno prečiščeno besedilo, 95/09 - odl. US in 21/13 - ZFDO-F, 81/18 - odl. US, 16/23 in 12/24-ZVDZ-E) ter 20. člena Poslovnika Državnega sveta (Uradni list RS, št. 70/08, 73/09, 101/10, 6/14, 26/15, 55/20, 123/20, 67/22 in 69/23), sprejela naslednje

M N E N J E

k Predlogu zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o upravljanju javnega potniškega prometa (ZUJPP-A) – skrajšani postopek

Komisija Državnega sveta za lokalno samoupravo in regionalni razvoj je na 13. izredni seji 7. 7. 2025 obravnavala Predlog zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o upravljanju javnega potniškega prometa (v nadaljevanju: predlog zakona), ki ga je v obravnavo Državnemu zboru predložila Vlada Republike Slovenije.

Komisija **podpira** predlog zakona.

Predlog zakona je namenjen izboljšanju in poenostavitvi delovanja sistema javnega potniškega prometa (JPP) v Sloveniji. Predstavnik predlagatelja zakona je pojasnil, da je Slovenija z ustanovitvijo Družbe za upravljanje javnega potniškega prometa (DUJPP) po vzoru drugih evropskih držav želela vzpostaviti sistem tri-nivojskega upravljanja JPP. Po tem modelu naj bi ministrstvo, pristojno za javni potniški promet (Ministrstvo za okolje, podnebje in energije), izvajalo strateške in zakonodajne naloge, DUJPP bi prevzela operativno upravljanje, izvajalci oziroma koncesionarji pa bi izvajali storitve javnega prevoza.

Ob pripravi osnovnega zakona, ki je bil sprejet leta 2022, je bilo sprva predvideno, da bo DUJPP operativne naloge izvajal kot agent države. Vendar se je s 1. 7. 2024, ko je DUJPP v okviru novega koncesijskega obdobja prevzel operativno upravljanje avtobusnega javnega potniškega prometa, izkazalo, da takšna ureditev v praksi ni ustrezna. Ugotovljeno je bilo, da družba v imenu in za račun Republike Slovenije ne more prevzeti vseh nalog, kot jih določa zakon, temveč mora večina postopkov še vedno potekati prek pristojnega ministrstva. To vključuje potrjevanje mesečnih obračunov, izplačila koncesionarjem in izpolnjevanje davčnih obveznosti. Zaradi tega prihaja do podvajanja nalog, dodatnih administrativnih bremen in dodatne birokracije, čeprav je bil del zaposlenih že prenesen z ministrstva na DUJPP. Ministrstvo danes deluje z občutno manjšim številom kadra, medtem ko se obseg dela ni sorazmerno zmanjšal.

Komisiji je bilo pojasnjeno, da je Ministrstvu za okolje, podnebje in energijo, skupaj z Ministrstvom za finance in Službo Vlade za zakonodajo, proučilo možnosti za učinkovitejšo ureditev delovanja DUJPP. Ugotovljeno je bilo, da lahko DUJPP svoje naloge v celoti prevzame le, če bo samostojno izvajal plačila in finančne transakcije – torej deloval v svojem imenu in za svoj račun. Takšna ureditev bi družbi omogočila, da v praksi uresniči vse naloge, ki jih je prevzela na operativni ravni in jih določa zakonodaja. Ministrstvo bi ob tem ohranilo nadzorno vlogo, zlasti pri spremljanju proračunskega financiranja DUJPP ter pokrivanju primanjkljaja pri izvajanju javne službe, ki niso pokriti z lastnimi prihodki (npr. s prodajo vozovnic). Cilj predloga zakona je, da DUJPP čim prej formalno in dejansko prevzame upravljanje javnega potniškega prometa, kot je bilo načrtovano že ob njegovi ustanovitvi.

* * *

Komisija podpira predlagane spremembe in dopolnitve zakona, saj bodo Družbi za upravljanje javnega potniškega prometa omogočile učinkovito in celovito izvajanje nalog upravljanja in financiranja javnega potniškega prevoza ter s tem uresničitev osnovnega namena zakona.

Ob obravnavi predloga zakona je komisija opozorila na naraščajoče stroške šolskih prevozov in poudarila potrebo po njihovi boljši integraciji z javnim potniškim prometom. Zaradi pomanjkanja javnih linij in omejene konkurence so občine pogosto prisiljene organizirati lastne šolske prevoze, kar občutno bremeni njihove proračune.

Predstavniki predlagatelja je pojasnil, da ovir za vključitev šolskih prevozov v sistem javnega potniškega prometa oz. rednih javnih linij ni. Podzakonski akt omogoča za polovico cenejšo vozovnico za otroke med 6. do 14. letom starosti, pri čemer strošek krije občina. DUJPP je zadolžen, da vključuje šolske prevoze na obstoječe javne linije tam, kjer je to mogoče in smiselno, npr. tudi z morebitnim podaljšanjem linij. Takšna rešitev je finančno ugodnejša, saj je cena na prevožen kilometer omejena. Ključno je, da javna linija, poleg šolarjev, služi tudi drugim potnikom.

Komisija ugotavlja, da nekatere občine že uspešno uporabljajo obstoječe javne linije za prevoz šolarjev (z nakupom letnih vozovnic), kar prispeva k racionalizaciji in nižjim stroškom. Vendar pa DUJPP v primeru prezasedenosti linij od občin zahteva zagotavljanje dodatnega vozila za prevoz šolarjev, kar prinaša nove stroške.

Komisija obenem ocenjuje, da prevozniki razliko med dejanskimi stroški izvajanja linijskega prevoza in priznано ceno na prevožen kilometer pogosto pokrivajo z višjimi cenami šolskih prevozov, s čimer se povečuje pritisk na občinske proračune.

Komisija pričakuje, da bo država pripravila rešitve za boljše povezovanje šolskih in javnih prevozov in omejitev stroškov šolskih prevozov, ki bremenijo občinske proračune.

* * *

Za poročevalca je bil določen državni svetnik Oskar Komac.

Sekretarka
Meta Štembal, l.r.

Predsednik
Dušan Strnad, l.r.