



REPUBLIKA SLOVENIJA
DRŽAVNI SVET

Komisija za lokalno samoupravo in regionalni razvoj

Številka: 326-01-2/2022/9
Ljubljana, 29. 3. 2022

EPA 2636-VIII

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

M N E N J E

**k Predlogu zakona o upravljanju javnega potniškega prometa
(ZUJPP) - nujni postopek.**

Komisija Državnega sveta za lokalno samoupravo in regionalni razvoj je na 80. seji 28. 3. 2022 obravnavala Predlog zakona o upravljanju javnega potniškega prometa (v nadaljevanju: predlog zakona), ki ga je v obravnavo Državnemu zboru predložila Vlada.

Komisija **podpira** predlog zakona.

Kot ugotavlja komisija, predlog zakona vzpostavlja družbo za upravljanje javnega potniškega prometa (JPP) v obliki družbe z omejeno odgovornostjo v 100-odstotni lasti države, ki bo združila funkcije upravljanja v enem organu ter zagotavljala enotno in učinkovito upravljanje vseh vrst javnega prevoza potnikov. Njegova vsebina je rezultat večletnega dela na Ministrstvu za infrastrukturo, kjer že od leta 2007 izvajajo projekt integriranega JPP, ki zagotavlja pogoje za poenostavitev uporabe javnega prevoza in izboljšanje cenovne dostopnosti storitev JPP.

Kot pojasnjuje predlagatelj zakona, je delež potnikov, ki v Sloveniji uporabljajo JPP, eden najnižjih v Evropski uniji, hkrati pa je Slovenija v evropskem vrhu glede stroškov za mobilnost (v povprečju se 17 % družinskega proračuna nameni za mobilnost, ki temelji na osebnem avtu). Tako stanje je posledica številnih razlogov, od razpršene poseljenosti, cenovne dostopnosti osebnih avtomobilov do časovne nekonkurenčnosti potovanj z javnim prevozom, nezadostne razvitosti in povezanosti javnih prevoznih storitev ter premajhnega števila multimodalnih prestopnih točk. Prizadevanja Ministrstva za infrastrukturo pri doseganju trajnostnega prometa in znižanju emisij je finančno podprla tudi Evropska komisija (Generalni direktorat za podporo strukturnim reformam) ter namenila sredstva za pripravo strokovnih podlag predloga zakona. S tem povezano je treba zakon čim prej sprejeti, saj bi Evropska komisija v primeru nepravočasnega sprejema zakona blokirala financiranje v okviru Načrta za okrevanje in odpornost, ki za strukturno reformo organiziranosti JPP kot mejnik (rok) predvideva datum 30. 6. 2022.

Kot poudarja predlagatelj zakona, je v državah z razvitim JPP ta organiziran na treh ločenih ravneh (strateški - država, taktični – upravljavec JPP in operativni –izvajalci prevozov), pri čemer je praviloma taktičen del organiziran izven sistema državne uprave, sama pravnoorganizacijska oblika upravljavca JPP pa je različna (od prometnih združenj do regionalnih agencij). Pri tem opozarja, da je slovenska ureditev JPP pomanjkljiva zaradi odsotnosti subjekta, ki bi imel vlogo upravljavca na taktični ravni, ki načrtuje in nadzira izvajanje prevoznih storitev. Medtem ko sta danes strateška in taktična raven vzpostavljeni na nivoju države, operativno raven pa izvajajo prevozniki, se s predlagano ustanovitvijo družbe za upravljanje javnega potniškega prometa vzpostavlja tristopenjska struktura upravljanja, kot jo poznajo države s sodobnimi sistemi JPP. Ob pripravi predloga zakona so se kot možne organizacijske oblike upravljavca JPP sicer pojavljale štiri možnosti, in sicer ministrstvo, direkcija, javna agencija in družba z omejeno odgovornostjo v lasti države, vendar je bila kot najustreznejša izbrana zadnja možnost. Tovrstna pravnoorganizacijska oblika upravljanja JPP namreč omogoča hitro odzivanje na trgu in boljše prilagajanje javnega potniškega prometa potrebam potnikov, prav tako se lahko financira s tržnimi viri financiranja in ne le s proračunskimi sredstvi. Družba z omejeno odgovornostjo v lasti države omogoča tudi prožnejše mehanizme za zagotovitev potrebnih kadrov, saj zanje ne veljajo omejitve pri zaposlovanju, kot to velja za sistem državne uprave.

Predstavniki predlagatelja zakona je tudi pojasnil, da je vzpostavitev močnega in strokovno usposobljenega upravljavca JPP še posebej pomembna glede na aktualni javni razpis za podelitev novih koncesij za izvajanje obvezne gospodarske javne službe medkrajevnega avtobusnega prevoza potnikov, ki predvideva izvajanje obvezne gospodarske javne službe v bruto modelu, v okviru katerega je upravljavec JPP tisti, ki bo izvajal številne naloge (obvladovanje prometnega načrtovanja JPP na ravni države (vozni red), usklajevanje z občinami, organizacija prodaje vozovnic, izvajanje kliringa, nadzorovanje kakovosti izvajanja JPP, itd.), ki jih danes v okviru veljavnega neto modela izvajajo koncesionarji (prevozniki).

Kot ugotavlja komisija, bo imela družba s sedežem v Postojni naslednje glavne pristojnosti: sodelovanje pri določanju strategije razvoja JPP, priprava strokovnih podlag s področja JPP, načrtovanje ponudbe javnega potniškega prometa glede na potrebe, oblikovanje prevoznih storitev in načrtovanje njihovega financiranja, sklepanje koncesijskih pogodb in nadzor nad izvajanjem koncesij, razvoj in upravljanje sistema enotne vozovnice, zagotavljanje informiranja potnikov in promocije javnega prevoza, sodelovanje pri načrtovanju razvoja infrastrukture za potnike in infrastrukture za dopolnilne potniške storitve. Ključna sprememba glede na veljavno ureditev je, da bo družba za upravljanje JPP pristojna za pripravo in izvajanje postopkov oddaje storitev gospodarske javne službe medkrajevnega cestnega in železniškega linijskega prevoza, sklepanje pogodb in opravljanje nadzora nad izvajanjem sklenjenih pogodb.

S predlogom zakona se spreminja tudi obstoječi sistem financiranja JPP. V okviru družbe za upravljanje JPP se bo zagotovila finančna integracija na način, da se bo na enotnem računu zbiralo in upravljalo z vsemi viri financiranja JPP, ki se za financiranje gospodarske javne službe JPP v državni pristojnosti zagotavljajo na državnem in lokalnem nivoju ter iz drugih virov. Družba bo tako edina pooblaščenca za sklepanje pogodb z vsemi sofinancerji. Posledično bo morala tudi zagotoviti, da se bodo ta sredstva zbirala na ločenem računu in bodo namenjena le za poravnavo nadomestila stroškov, do katerih so na podlagi sklenjenih pogodb gospodarskih javnih služb JPP upravičeni prevozniki.

Predlog zakona uveljavlja tudi načelo integrirane ponudbe JPP, skladno s katerim morajo biti storitve JPP, ki jih zagotavlja Republika Slovenija kot gospodarsko javno službo, medsebojno povezane v enotno, dopolnjujočo se ponudbo, ki temelji na fizični, finančni, informacijski, tarifni in upravljavski integraciji, ter je prilagojena razvoju in potrebam potnikov.

Komisija je bila seznanjena, da so finančna sredstva za financiranje obvezne gospodarske javne službe in podpore sistema IJPP zagotovljena v finančnem načrtu Ministrstva za infrastrukturo za leti 2022 (126,7 mio) in 2023 (138,2 mio evrov). V skladu s poslovnim načrtom je predviden osnovni kapital družbe v obliki denarnega vložka države v višini 2.023.000 mio evrov, ki bo uporabljen za zagon družbe za upravljanje javnega potniškega prometa. V drugem letu njenega poslovanja je predvidena tudi sklenitev Pogodbe o upravljanju JPP z državo in naknadna dokapitalizacija s stvarnim vložkom države, ki je potreben za izvajanje njenih nalog. Predvideva se tudi prenos do osem zaposlenih z Ministrstva za infrastrukturo na družbo.

V luči strateških dokumentov s področja trajnostne mobilnosti in razogljičenja, ki naslavljajo nujno transformacijo prometa kot sektorja z največjim deležem emisij toplogrednih plinov v Sloveniji, je vzpostavitev močnega upravljavca javnega potniškega prometa po vzoru držav z razvitim sistemom javnega potniškega prometa po mnenju komisije nujna za učinkovitejši in kakovostnejši javni potniški promet, ki bo zmanjšal potrebo po dnevni mobilnosti z avtomobili in bo bolj privlačen za njegove uporabnike.

Komisija je bila seznanjena, da Skupnost občin Slovenije, ki sicer podpira predlog zakona in dosedanje napore Ministrstva za infrastrukturo pri urejanju zadevnega področja, opozarja, da mora predlog zakona opredeliti, da posebni linijski prevozi vključujejo šolske prevoze, ki predstavljajo velik strošek za občine (v letu 2021 skoraj 31 mio evrov na letni ravni). Pri tem poudarjajo, da mora predlog zakona tudi v primeru interpretacije, da posebni linijski prevozi vključujejo šolske prevoze, to izrecno opredeliti. Po njihovem mnenju je treba predlog zakona dopolniti na način, da je država oz. izvajalec javne službe dolžan usklajevati in dopolnjevati potniške linije z občinami. Komisija se pridružuje opozorilu Skupnosti občin Slovenije ter poziva Ministrstvo za infrastrukturo, da v sodelovanju s Skupnostjo občin Slovenije do seje matičnega delovnega telesa Državnega zbora pripravi ustrezen predlog za dopolnitev predloga zakona.

* * *

Za poročevalca je bil določen državni svetnik Samer Khalil.

Sekretarka
Meta Štembal, l.r.

Predsednik
Dušan Strnad, l.r.