



IPoP – Inštitut za politike prostora
Tržaška 2
1000 Ljubljana
kot koordinator Mreže za prostor

Republika Slovenija, Ministrstvo za infrastrukturo
Langusova 4
1000 Ljubljana

Datum: 30.8.2021

Zadeva: **Zakon o javnem potniškem prometu**

Spoštovani,

na vas se obračamo kot koordinator Mreže za prostor, ki združuje nevladne organizacije za trajnostno urejanje prostora in sicer glede predloga Zakona o javnem potniškem prometu, ki je trenutno v javni razpravi.

Na področju trajnostnega urejanja prostora se v mreži že ves čas veliko posvečamo tudi trajnostni mobilnosti in spodbujanju javnega potniškega prometa kot enemu izmed ključnih ukrepov. Zato zelo pozdravljamo, da bo javni potniški promet dobil svoj sistemski zakon, ki bo pripomogel k njegovemu boljšemu načrtovanju, organiziranju ter predvsem bolj učinkovitem izvajanju. V tem smislu sprejem zakona zelo podpiramo.

Posebej izražamo zadovoljstvo, da je predlog zakona za javno razpravo objavljen z vsemi potrebnimi vsebinami – uvodno utemeljitvijo in obrazložitvijo členov, saj je le tako možno kakovostno vključevanje javnosti v javno razpravo.

Glede na to, da gre za nov zakon, ki uvaja nov način organiziranja javnega potniškega prometa, bo šele izvajanje pokazalo morebitne šibkosti predlagane ureditve, zato predlaganih rešitev podrobneje ne komentiramo. Predlagamo pa dve spremembi, ki se nanašata na sistemsko ureditev javnega potniškega prometa (JPP):

1. **Strategija JPP:** v 1. členu je navedeno, da ta zakon ureja načrtovanje JPP, v 10. členu pa določa, da upravljavca JPP na podlagi te strategije pripravi predlog akcijskega programa ukrepov, ne da bi

pred tem določil podlago za nacionalno strategijo razvoja JPP, ki naj bi bila izhodišče akcijskega načrta. Področje mobilnosti je v okviru blaženja podnebnih sprememb kritično, zato potrebuje čim močnejše sektorske zaveze in zavzetost. V tem smislu je primerno, da se vzpostavi podlaga za to strategijo v novem krovnem zakonu o JPP (npr. kot 66. člen Zakona o urejanju prostora ali za dolgoročno podnebno strategijo 15. člen Uredbe (EU) 2018/1999¹, ali glede nacionalnega programa varstva okolja 35. člen Zakona o varstvu okolja).

Predlog: na začetku tretjega poglavja se vključi člen, ki določa nacionalno strategijo razvoja javnega potniškega prometa, ki določa najmanj:

- vsebino strategije, ki jasno določa tudi cilje JPP v zvezi z zmanjševanjem emisij ogljikovega dioksida v prometu, skladno z Dolgoročno podnebno strategijo Slovenije in Celovitim nacionalnim energetske in podnebnim načrtom;
- kdo jo sprejme – predlagamo, da je to Državni zbor,
- na kakšen način se spremlja njegovo izvajanje in poročanje o izvajanju,
- na koliko časa se strategija obnavlja.

2. **Načelo učinkovitosti JPP:** menimo, da je to načelo, poleg dostopnosti, eno ključnih načel, ki mora biti vodilo povečevanja deleža mobilnosti z JPP. To načelo je sedaj vključeno skupaj za načelom enakopravnosti v 4. člen. Menimo, da bi bilo zaradi pomembnosti načela učinkovitosti potrebno tega obravnavati posebej in ga tudi vsebinsko napolniti, saj v okviru obstoječega določila načelo v tem smislu ni napolnjeno.

Predlog: predlagamo, da se za načelom enakopravnosti, ki ostane v obstoječem besedilu, doda nov člen, ki določa načelo učinkovitosti v smislu, da biti javni potniški promet učinkovit, to je, da sta zagotovljena ustrezna standarda dostopnosti in kakovosti storitve, kar vključuje razpoložljivost, dostopnost, informacije, čas, skrb za uporabnike, udobje, varnost in vplive na okolje (npr. skladno s standardom EN 13816:2002).

3. **Vključevanje vseh v integrirani JPP:** menimo, da je ključno, da se v integrirani JPP vključijo ve občine s svojimi JPP in tudi kapacitete vseh drugih prevozov, predvsem npr. šolski, pa morda tudi drugi posebni ali turistični prevozi. Gre za optimizacijo izkoriščenosti vseh možnih kapacitet JPP na način, da bo uporabnikom storitev čim bolj dostopna, prijazna in učinkovita.

Predlog: zakon bi moral odločneje spodbuditi občine k vključevanju v integrirani JPP (11. člen), saj v nasprotnem primeru namen zakona zgreši svoj namen. Posebne oblike prevoza, ki so vsaj določen čas v letu organizirani v nekih predvidljivih terminih in kapacitetah, bi bilo potrebno vključiti v definicije (3. člen) in jih na primeren način dogovorno integrirati v sistem storitev JPP.

4. **Upravljanje JPP:** v zvezi s tem imamo več pomislekov:

- a. pri upravljanju JPP bi bilo potrebno v večji meri upoštevati regionalni pristop oziroma načrtovanje na regionalni ravni – usmeritve za to bi morala določati strategija razvoja JPP; s tem pa bi morali biti tudi v zakonu dorečeni mehanizmi za dogovarjanje na ravni regij.
Predlog: pri samem načrtovanju upoštevati tudi regionalno raven (drugi odstavek 11. člena) in v dogovarjanje poleg vseh prevoznikov vključiti tudi vse občine na ravni regije.
- b. upravljavec kot gospodarska družba d.o.o., ki jo ustanovi država se nam zdi vprašljiv s stališča njegove dejansko »nepridobitne« narave. Namreč spodbujanje JPP je v močnem

¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/HTML/?uri=CELEX:32018R1999&from=sl>.

strateškem interesu države in dejansko obveznost države v prizadevanju za zmanjšanjem emisij toplogrednih plinov na področju prometa. Zato bo dejansko morala država ta ukrep tudi finančno podpirati, da bo za uporabnike privlačen in cenovno dostopen (in da se bodo posledično lahko tudi nadomestila za prevoz na delo bolj navezala na JPP). To pomeni, da je oblika upravljavca kot je d.o.o., ki je gospodarska družba, ustanovljena zaradi pridobivanja dobička, temu cilju nasprotna oziroma neskladna. Zaradi pomembnosti JPP in prizadevanja za blaženje podnebnih sprememb – to je močnega javnega interesa, ki ga zasleduje, bi moralo upravljanje JPP ostati bolj pod okriljem države (npr. javna agencija²). Poleg tega bi moral upravljavec usklajevati celoten integriran cestni in železniški JPP v dogovarjanju z vsemi akterji, saj podajanje soglasij železniškega upravljavca k vsem odločitvam predstavlja dodatno birokratsko oviro in slabi učinkovitost JPP.

Predlog: predlagamo, da se za upravljanje ustanovi javna agencija. Ta mora imeti pristojnost za načrtovanje in izvajanje integracije JPP tako cestnega kot železniškega potniškega prometa. Črta se pridobivanje soglasja upravljavca železniškega prometa iz 18. člena.

Pripravila:
Senka Šifkovič Vrbica

Koordinator Mreže za prostor:
Marko Petelin



² Ta se po Zakonu o javnih agencijah ustanovi za opravljanje regulatornih, razvojnih ali strokovnih nalog v javnem interesu, če zanje z zakonom ni predvidena druga statusna oblika.