

---

CIPRA Slovenija, društvo za varstvo Alp  
Trubarjeva 50  
1000 Ljubljana  
Koordinatorica Koalicije za trajnostno prometno politiko

RS, Ministrstvo za infrastrukturo  
Langusova 4  
1000 Ljubljana

Datum: 17.12.2021

**Zadeva: Zakon o upravljanju javnega potniškega prometa - pripombe Koalicije za trajnostno prometno politiko**

Spoštovani,

na vas se obračamo kot koordinator Koalicije za trajnostno prometno politiko, ki združuje organizacije in posameznike, ki si prizadeva za trajnostno prometno politiko v Sloveniji, in sicer glede osnutka Zakona o upravljanju javnega potniškega prometa. Pred tem smo se že odzvali tudi na osnutek Zakona o javnem potniškem prometu, ki je predhodil temu osnutku (v nadaljevanju: prvi Zakon o JPP).

Glede na to, da je vsebina zakona povsem drugačna od osnutka, ki je bil najprej v javni obravnavi, bi bil **potreben daljši čas javne razprave, ne samo 14 dni.**

Vsekakor pozdravljamo zakonsko ureditev javnega potniškega prometa, predvsem enotno celovito upravljanje, so se pa glede na prvi osnutek »izgubile« nekatere vsebine, ki so bile že dobro zapisane.

**1. člen**

**Predlog:** 3. odstavek se oblikuje tako da se glasi: Namen tega zakona je zagotoviti učinkovito upravljanje in izvajanje javnega potniškega prometa ter zagotoviti kakovost storitve javnega potniškega prometa.

**Obrazložitev:** Upravljalec javnega potniškega prometa naj zagotovi kakovost storitve JPP (dostopnost storitve, informacije, skrb za uporabnike, udobje, varnost, vplivi na okolje ...), saj v Sloveniji trenutno kakovosti storitve JPP ni zadovoljiva, predvsem je problematična kakovost storitve v avtobusnem prometu, kjer je kritična prvina (ne)opremljenosti postajališč in slaba dostopnost informacij<sup>1</sup> - skladno s predlogom se zato dopolni tudi 16. člen (naloge družbe) - vzpostavitev in spremljanje sistema kakovosti storitve JPP.

---

<sup>1</sup> [https://www.care4climate.si/files/1446/Analiza-kakovosti-storitve-in-konkurencnosti-JPP-ter-predlogi-moznih-izboljšav\\_FINAL\\_v3.pdf](https://www.care4climate.si/files/1446/Analiza-kakovosti-storitve-in-konkurencnosti-JPP-ter-predlogi-moznih-izboljšav_FINAL_v3.pdf)

## 2. člen

**Predlog:** opredelitve pojmov naj se dopolnijo še s pojmom »enotna vozovnica«, »enotni vozni red« iz 3. člena prvega Zakona o JPP. Opredelijo naj se tudi pojmi, ki jih obravnava prvi odstavek 20 člena - integrirane linije javnega, posebnega oziroma drugega linijskega prevoza potnikov.

**Obrazložitev:** v nadaljevanju zakona se uporablja pojem »enotna vozovnica« (npr. 16. člen točke 6), zato mora biti predhodno pojasnjen. Prav tako je pomembno pojasniti pojem »enotni vozni red« (kot ga ureja 12. člen prvega Zakona o JPP). V ZPCP-2 je pojasnjen pojem »integrirana linija«, vendar pojasnilo ne vključuje železniški povezav (48. člen ZPCP-2). Ključni namen upravljanja JPP je namreč čim boljši in uporabniku čim bolj prijazen JPP, zato zakon z izogibanjem tem vsebinam izgublja na svojem pomenu, čeprav so nekateri pojmi (deloma) pojasnjeni v ZPCP-2.

## Poglavje II

**Predlog:** načela in cilji (7. člen) naj se ločijo ali pa se naslov poglavja dopolni s cilji;

**Obrazložitev:** naslov mora pokrivati pravo vsebino poglavja. Cilji so enakovredno pomembni kot načela, zato naj se bodisi oblikujeta dve poglavji, bodisi se naslov poglavja razširi s cilji.

## 5. člen

**Predlog:** Besedilo se spremeni tako, da glasi: Zagotavljanje storitev javnega potniškega prometa, ki mora biti za uporabnike varno, razpoložljivo in cenovno dostopno, učinkovito, in njihovo upravljanje na podlagi tega zakona morata imeti čim manjše negativne vplive na okolje in sicer v celotnem življenjskem ciklu. Politike, strategije, programi, načrti, splošni in konkretni pravni akti v zvezi z zagotavljanjem storitev javnega potniškega prometa morajo določati zmanjševanje vplivov tega na okolje.

**Obrazložitev:** Menimo, da je predlagana opredelitev načela trajnostne mobilnosti nekoliko nerodna, zato predlagamo izboljšave v smislu opredelitev, kot so jo sprejeli ministri za promet EU in kot je bila podana v okviru Združenih narodov:<sup>2</sup>

*The European Union Council of Ministers of Transport, has defined a sustainable transportation system as one that "allows the basic access and development needs of individuals, companies and society to be met safely and in a manner consistent with human and ecosystem health, and promotes equity within and between successive generations."*<sup>1</sup>

*The United Nations has defined sustainable transport as "the provision of services and infrastructure for the mobility of people and goods— advancing economic and social development to benefit today's and future generations—in a manner that is safe, affordable, accessible, efficient, and resilient, while minimising carbon and other emissions and environmental impact."*

## 7. člen

**Predlog:**

Besedilo 3. točke se spremeni tako, da se glasi: »integracija medkrajevnih linij z mestnimi linijami, železniškim potniškim prometom, ladijskimi prevozi in žičnicami«;

---

<sup>2</sup> <https://www.neste.com/media/sustainable-mobility/what-is-sustainable-mobility>

Kot cilj bi bilo potrebno dodati tudi:

- čezmejno usklajevanje prevozov,
- zagotavljanje varnega, učinkovitega, kakovostnega in dostopnega javnega potniškega prometa.

**Obrazložitev:** da bo integracija potniškega prometa za uporabnika, ki mu je namenjena, učinkovita, mora biti ključni cilj integracija vseh vrst potniškega prometa ter zagotavljanje ustrezne kakovosti tega. Vsi navedeni cilji naj se potem v nadaljevanju zakona tudi operativno izvedejo.

#### **Predlog dodatnega člena – za 6. členom:**

**Predlog: (1)** Enotno upravljanje javnega potniškega prometa je v javnem interesu Republike Slovenije in se izvaja kot obvezna javna gospodarska služba. **(2)** Za izvajanje gospodarske službe iz prvega odstavka vlada vsake štiri leta sprejme operativni program izvajanja gospodarske javne službe.

**Obrazložitev:** Glede na določilo četrtega odstavka 8. člena, prvega odstavka 15. člena in prvega odstavka 25. člena je razumeti, da bo upravljanje JPP in doseganje ciljev iz 6. člena gospodarska javna služba, kar pozdravljamo. Ker sedaj ni jasno ali se GJS opredeljena v prvem odstavku 15. člena dejansko nanaša na doseganje ciljev iz 6. člena, predlagamo, da se to jasno zapiše. Ker pa je boljše upravljanje JPP namenjeno povečanju uporabe JPP in zmanjšanju učinkov prometa na okolje, predvsem pa zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub>, je prav, da se na začetku zakona zapiše, da je tak način urejanja JPP v javnem interesu RS. Na to mesto naj se ustrezno prenese tudi določilo prvega odstavka 25.člena. Nadalje menimo, da bi bilo potrebno za izvajanje te gospodarske javne službe sprejeti tudi obdobjni operativni načrt za izvajanje te GJS, ki bo lahko bolj strateško opredelil potrebe, ovire in korake za doseganje z zakonom določenih ciljev.

#### **7. člen**

##### **Komentar:**

Potrebno je dopolniti navedbo glede izdelave metodologije za merjenje učinkovitosti izvajanja gospodarske javne službe javnega potniškega prometa in uporabo le-te. Pred ukinjanjem linije naj upravljalec preveri razloge, zakaj linija ne dosega ciljev in delovanje prilagodi oz. uvede druge ukrepe za zmanjševanje stroškov oz. bolj gospodarno izvajanje prevozov, določi naj se rok za sprejem metodologije.

Zakon kot cilj zasleduje tudi čim krajše potovalne čase v sistemu gospodarske javne službe JPP, ki jih v obrazložitvah določa s standardi priporočenih potovalnih hitrosti, kjer vsak potnik v časovnem razmiku največ 1,5 ure prispe od začetka do cilja potovanja. Opredeljevati potovalno hitrost brez opredelitve razdalje je nemogoče. Predlagamo, da upravljalec stremi k standardu dostopnosti, ki so navedeni kot priloga (2) k Uredi o načinu izvajanja gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov ... , ki temelji na frekvenci linij in ne potovalnih hitrostih.

#### **8. člen**

**Predlog:** 2 točka bi se morala dopolniti tako, da bi se glasila: Družba je organ javnega potniškega prometa v skladu z zakonom, ki ureja prevoze v cestnem in zakonom, ki ureja železniški potniški promet.

**Obrazložitev:** Zakon v 40. členu predvideva prenos upravljanja naloge upravljavca železniškega prevoza potnikov v roku 5 let od uveljavitve tega zakona, kar v 8. členu ni razvidno, saj je zapisano, da je družba organ JPP v skladu z zakonom, ki ureja prevoze v cestnem prometu.

## 10. člen

**Predlog:** na koncu stavka se doda: »in Zakon o gospodarskih javnih službah«.

**Obrazložitev:** izvajanje gospodarskih javnih služb določa Zakon o gospodarskih javnih službah, ki ga je zato tudi potrebno subsidiarno upoštevati.

## 13. člen drugi odstavek

**Predlog:** sestava strokovnega sveta naj se dopolni tudi s predstavniki nevladnih organizacij s področja trajnostne mobilnosti, urejanja prostora in varstva okolja.

**Obrazložitev:** Nevladne organizacije so del družbe, ki si je prva prizadevala za trajnostno mobilnost, na tem področju pa ima tudi strokovno znanje, ki lahko pomembno prispeva k delu strokovnega sveta.

## Predlog dodatnega člena – za 14. členom:

**Predlog:** Vzpostavi naj se telo, ki bo zastopalo tudi interese uporabnikov, v katerega so vključene tudi NVO s določa naj se tudi podrobnejši način sodelovanja pri odločanju v zvezi z izvajanjem GJS in dolžnost upravljavca, da preuči mnenj in predlogov tega telesa.

**Obrazložitev:** 14. do 16. člen Zakona o gospodarskih javnih službah določa obveznost določitve telesa za varstvo pravic uporabnikov. Predlagamo, da zakon tako telo opredeli, določi sestavo in pravice sodelovanje ter na drugi strani tudi dolžnost preučitve mnenj in predlogov tega telesa.

Zakon naj se opredeli tudi glede Uredba o izvajanju Uredbe (EU) o pravicah potnikov v avtobusnem prevozu ter Uredba o izvajanju Uredbe (ES) o pravicah in obveznostih potnikov v železniškem prometu, in sicer glede pristojnosti organa za obravnavo prijav potnikov o kršitvi pravic.

## 14. člen

**Predlog:** Besedilo prvega odstavka (1); 5 točka bi se moralo dopolniti tako, da se glasil: ima vsaj 5 let predhodnih delovnih izkušenj s področja pristojnosti družbe

**Obrazložitev:** Delovanje organa JPP je odvisno tudi od usposobljenosti vodilnega kadra, strokovno usposobljenost kandidat lahko dokaže tudi z prehodnimi izkušnjami na področju pristojnosti družbe in skladno s 23. členom Zakona o prevozih v cestnem prometu.

**Komentar:** Členu naj se doda tudi pojasnilo na podlagi česa direktorju preneha veljavnost funkcije ter opredelitev za koliko časa so imenovani člani nadzornega odbora.

## 15. člen

**Komentar: K točki (1)** Iz zapisanega ni jasno, ali zakon velja tudi za pomorski promet. Le-ta bi moral biti vključen. Prav tako potencialni rečni promet, v primerih, ko dopolnjuje ostale oblike JPP (primer Ljubljana, Drava). Vključitev obeh je edina smiselna in logična (obe obliki prevoza naj se razdelata na podoben način kot je navedeno v 23. členu zakona o integraciji žičniških prevozov).

**Komentar: k točki (7):** Iz zapisanega je razvidno, da bo organ JPP načrtuje, usklajuje in potrjuje vozne rede mestnega potniškega prometa, če je le-ta v upravljanju organa JPP. Predlagamo, da organ JPP sodeluje pri načrtovanju, usklajevanju voznih redov z mestnim potniškim prometom, tudi če le-ta ni v upravljanju organa JPP. Tudi če integracija z vidika gospodarnosti in učinkovitosti ni smiselna, je za uporabnike usklajenost voznega reda pomembna, ne glede na to ali uporablja storitev z enotno kartico ali ne.

## 16. člen

**Predlog:** Točka 7 naj se glasi tako, da »pridobiva, analizira in obdeluje podatke, ki izhajajo iz sistema enotne vozovnice in so ključni za nadaljnje obračune ter statistiko nudi v obliki odprtih podatkov na portalu OPSI«

**Obrazložitev:** Kot podpora raznoraznim oblikam razvoja mobilnosti kot storitve in spremljanja učinkov ukrepov na področju prometa, je potreben dostop do preverljivih statističnih podatkov. Predlagamo, da upravljalec svoje baze vodi skladno s statističnimi standardi in jih vmešča na portal OPSI ter sodeluje Statističnim uradom RS.

**Predlog:** Točka 17 naj se glasi tako, da »zagotavlja celovito platformo za podporo potnikom in udeležencem v sistemu javnega potniškega prometa«

**Obrazložitev:** Podpora potniku naj bo celovita in naj temelji na sodobni digitalnih rešitvah v kombinaciji s klasičnimi oblikami obveščanja. Predlagamo, da upravljalec oblikuje storitev, kjer potnik prek spleta, telefona in v živo lahko pridobi potrebne informacije, kupuje vozovnice, načrtuje poti ..., poda pritožbe in pohvale. Skladno s tem predlogom predlagamo združitev 17. in 19. točke, ki naj izhaja iz zagotavljanja kakovostne storitve JPP.

**Komentar:** V obrazložitvah 16. člena je navedeno, da je najpomembnejša pristojnost upravjalca JPP »sklepanje pogodb o sofinanciranju izvajanja gospodarske javne službe na podlagi tega zakona z lokalnimi skupnostmi in zasebnim sektorjem«. Menimo, da je potrebno dodati med obrazložitve, da je najpomembnejša pristojnost upravjalca JPP poleg navedenega tudi skrbeti za integracijo medkrajevnega, železniškega, mestnega, posebnega linijskega prevoza in drugih oblik prevoza ter skrbeti za kakovost storitve JPP.

## IV poglavje: Izvajanje sistema integriranega javnega linijskega prevoza potnikov

### Splošni komentarji:

Mestni potniški promet mora biti nujno in obvezno vključen v sistem enotnega voznega reda in vozovnice, na način tarifne integracije in/ali preko upravljanja mestnega potniškega prometa s strani organa JPP. Odločitev za integracijo naj ne bo prostovoljna odločitev občine, temveč njihova dolžnost – država pa naj zagotovi primerne pogoje za integracijo, obstaja namreč tveganje, da se posamezna občina oz. območje odloči zgolj za zagotavljanje dodatnih storitev, vključenih v krovni integriran sistem, oz. za nudenje dodatnih ugodnosti porabnikom, ne pa celovito integracijo. Izločenje MPP je problematično tudi z vidika integracije mestni-posebni linijski. Integracije tako spet ne bodo enotne.

V poglavju IV manjkata člena, ki bi po analogiji 22. in 23. člena obravnavala integracijo rečnega in pomorskega prometa z medkrajevnim in železniškim prometom. Predlagamo, da se poglavje dopolni.

## 22. člen

**Komentar:** V obrazložitvah zakona piše, da se »Izvajanje posebnih linijskih prevozov potnikov, ki jih lokalna skupnost zagotavlja za prevoze otrok na podlagi zakona, ki ureja osnovne šole, se lahko

izvede, če se z integracijo zagotavlja javni prevoz potnikov v naseljih, ki v skladu s standardom dostopnosti nimajo javnega prevoza, oziroma se izboljša ponudba javnega prevoza«. Predlagamo, da se integracija posebnega linijskega prevoza z medkrajevnim linijskim prevozom združi v vsakem primeru, saj se z uvedbo novih linij neposredno izboljšuje ponudba JPP – zato pogojevanje v obrazložitvah ni smiselno. Opozarjamo, da med navedbami posebnih linijskih prevozov ni navedenih prevozov, ki so namenjeni izboljšanju dostopnosti s trajnostnimi oblikami premikanja do naravne in kulturne dediščine in prometni razbremenitvi zavarovanih območij ali turističnih območij. Prednostno so prevozi sicer namenjeni obiskovalcem, a znatno prispevajo k razvojnim ciljem Slovenije s področja ohranjanja narave in kulturne dediščine ter varstva okolja in zagotavljanja kakovostnega bivalnega okolja lokalnega prebivalstva, saj ga le-ti lahko tudi uporabljajo. Predlagamo, da se navedene prevoze vključi med primere, ki se navajajo v obrazložitvi 22. člena.

#### **25. člen**

**Predlog:** prvi odstavek naj se smiselno prenese v predlagani nov člen za 6. členom. Drugi odstavek naj se razdeli, da bo bolj jasan.

**Obrazložitev:** upravljanje JPP, ki je obvezna javna gospodarska služba naj se opredeli v začetku člena – v predlaganem novem členu.

#### **26. člen**

**Komentar:** S podeljevanjem koncesij, financiranjem in izvajanjem gospodarske javne službe ter integriranih linij se zagotavljajo predvsem prevozi, katerih namen je preusmeritev potnikov z osebnih prevozov na javna prevozna sredstva, uporaba kombiniranih oblik prevoza in usklajenost vozniških redov vseh izvajalcev javnega potniškega prometa. Pri tem se namenja posebna pozornost kategorijam potnikov v dnevni migraciji, in sicer dijakom, študentom, delavcem in potnikom iz demografsko ogroženih območij. Iz obrazložitve ni razumljivo, zakaj se prednostno izpostavlja potnike iz demografsko ogroženih območij, predlagamo, da se kot kriterij uporablja indeks razvojne ogroženosti regij.

### **POGLAVJE VIII. KAZENSKÉ DOLOČBE**

**Komentar:** 35. člen je v nasprotju s 24. členom, odstavek (3), ki pravi, da se nadomestilo obračuna v 4-kratni višini cene vozovnice od začetne do končne postaje, predlagamo, da se obdrži navedbe s 24. člena Zakona, odstavek (3).

Za oblikovanje ustreznih konkretnih rešitev na podlagi podanih komentarjev, smo se pripravljene z vami tudi srečati.

Za Koalicijo za trajnostno prometno politiko,  
Špela Berlot,  
CIPRA Slovenija, društvo za varstvo Alp