



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO

Langusova ulica 4, 1535 Ljubljana

T: 01 478 80 00
F: 01 478 81 70
E: gp.mzi@gov.si
www.mzi.gov.si

Številka: IPP 007-654/2021/58
Ljubljana, 26. 1. 2022
EVA 2021-2430 - 0135
GENERALNI SEKRETARIAT VLADE REPUBLIKE SLOVENIJE Gp.gs@gov.si
ZADEVA: Novo gradivo, št. 3: Predlog Zakona o upravljanju javnega potniškega prometa – predlog za obravnavo
1. Predlog sklepov vlade:
Na podlagi drugega odstavka 2. člena Zakona o Vladi Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 24/05 – uradno prečiščeno besedilo, 109/08, 38/10 – ZUKN, 8/12, 21/13, 47/13 – ZDU-1G, 65/14 in 55/17) je Vlada Republike Slovenije na svoji ... seji dne ... pod točko ... sprejela naslednji SKLEP Vlada Republike Slovenije je določila besedilo predloga Zakona o upravljanju javnega potniškega prometa in ga predloži Državnemu zboru Republike Slovenije v obravnavo in sprejetje po rednem zakonodajnem postopku. mag. Janja Garvas Hočevar V.D. GENERALNE SEKRETARKE Prejemniki: Služba Vlade Republike Slovenije za zakonodajo, Mestni trg 4, 1000 Ljubljana Ministrstvo za pravosodje, Župančičeva ulica 3, 1000 Ljubljana Ministrstvo za javno upravo, Tržaška cesta 21, 1000 Ljubljana Ministrstvo za finance, Župančičeva ulica 3, 1000 Ljubljana Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo, Kotnikova ulica 5, 1000 Ljubljana Ministrstvo za izobraževanje, znanost in šport, Masarykova cesta 16, 1000 Ljubljana Ministrstvo za delo, družino, socialne zadeve in enake možnosti, Kotnikova 28, 1000 Ljubljana Ministrstvo za notranje zadeve, Štefanova 2, 1501 Ljubljana Ministrstvo za okolje in prostor, Dunajska cesta 48, 1000 Ljubljana Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano, Dunajska cesta 22, 1000 Ljubljana Ministrstvo za kulturo, Maistrova ulica 10, 1000 Ljubljana Ministrstvo za obrambo, Vojkova cesta 55, 1000 Ljubljana Ministrstvo za zdravje, Štefanova ulica 5, 1000 Ljubljana Ministrstvo za zunanje zadeve, Prešernova cesta 25, 1001 Ljubljana Služba vlade za razvoj in evropsko kohezijsko politiko, Kotnikova ulica 5, 1000 Ljubljana
2. Predlog za obravnavo predloga zakona po nujnem ali skrajšanem postopku v državnem zboru z obrazložitvijo razlogov:

3.a Osebe, odgovorne za strokovno pripravo in usklajenost gradiva:
- Jernej Vrtovec, minister, - Blaž Košorok, državni sekretar, - Aleš Mihelič, državni sekretar, - Darko Trajanov, generalni direktor Direktorata za trajnostno mobilnost in prometno politiko, - mag. Matjaž Vrčko, vodja Sektorja za javni potniški promet, - dr. Dušan Zalar, sekretar v Sektorju za javni potniški promet, - mag. Bojan Žlender, sekretar v Sektorju za javni potniški promet, - Špela Petrič, podsekretar v Sektorju za javni potniški promet, - Leon Pregelj, svetovalec v Sektorju za mednarodne zadeve in protokol.
3.b Zunanji strokovnjaki, ki so sodelovali pri pripravi dela ali celotnega gradiva:
Pri pripravi predpisa so sodelovali tudi družba PricewaterhouseCoopers SVETOVANJE d.o.o., Odvetniška družba Kavčič, Bračun in partnerji, o.p., d.o.o. in Prometni institut Ljubljana d.o.o. Finančna sredstva je zagotovila Evropska komisija – DG REFORM.
4. Predstavniki vlade, ki bodo sodelovali pri delu državnega zbora:
- Jernej Vrtovec, minister, - Blaž Košorok, državni sekretar, - Darko Trajanov, generalni direktor Direktorata za trajnostno mobilnost in prometno politiko, - mag. Matjaž Vrčko, vodja Sektorja za javni potniški promet, - dr. Dušan Zalar, sekretar v Sektorju za javni potniški promet, - mag. Bojan Žlender, sekretar v Sektorju za javni potniški promet, - Špela Petrič, podsekretar v Sektorju za javni potniški promet, - Leon Pregelj, svetovalec v Sektorju za mednarodne zadeve in protokol.
5. Kratek povzetek gradiva:
Namen predloga zakona je vzpostavitev družbe za upravljanje javnega potniškega prometa v obliki družbe z omejeno odgovornostjo v 100-odstotni lasti države, ki bo združila funkcije upravljanja v enem organu. Glavne pristojnosti družbe bodo predvsem sodelovanje pri določanju strategije razvoja JPP, priprava strokovnih podlag, upravljanje sistema enotne vozovnice, zagotavljanje informiranja potnikov in promocije javnega prevoza in sodelovanje pri načrtovanju razvoja infrastrukture za potnike in infrastrukture za dopolnilne potniške storitve. Ena izmed glavnih rešitev in sprememb v primerjavi s trenutno veljavno ureditvijo, je podelitev družbi za upravljanje JPP pristojnost priprave in izvajanja postopkov oddaje storitev gospodarske javne službe medkrajevnega cestnega in železniškega linijskega prevoza, sklepanja pogodb in opravljanja nadzora nad izvajanjem sklenjenih pogodb. S predlogom zakona se spreminja 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 poravnava 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.

Predlog zakona je usklajen z zakonodajo s področja prevozov in evropskim pravnim redom.

Vladno gradivo smo 6. 12. 2021 poslali v medresorsko obravnavo ter v prvo obravnavo dne 3. 1. 2022. Glede na prejete pripombe in predloge smo pripravili novo gradivo, št. 1., ki smo ga ustrezno dopolnili. Novo gradivo, št. 1. vsebuje naslednje spremembe zaradi usklajevanja z MF:

- Uskladitev gradiva v delu, ki se nanaša na finančne posledice in pravice porabe proračunskih sredstev za leti 2022 (t) in 2023 (t+1), vključno z ustanovnim kapitalom;
- Uskladitev pojasnil v okviru točke 3. (Ocena finančnih posledic predloga zakona za državni proračun in druga javna finančna sredstva) in točke 4. (Navedba, da so sredstva za izvajanje zakona v državnem proračunu zagotovljena, če predlog zakona predvideva porabo proračunskih sredstev v obdobju, za katero je bil državni proračun že sprejet);
- Uskladitev, da se DUJPP lahko v posameznem letu zadolži le do višine in za namene kot so predvideni v programu dela in finančnem načrtu družbe za posamezno leto;
- Prenos kadrov, ki opravljajo naloge v zvezi z upravljanjem javnega potniškega prometa, z ministrstva na družbo.

Pripombo MNZ v zvezi s predlogom, s katerim so predlagali dopolnitev 24. člen predloga zakona, ki bi določal dolžnost kontrolorjev naznanitve kaznivega dejanja v primeru ponarejenih vozovnic na pristojno državno tožilstvo, smo upoštevali in pripravili Novo gradivo, št. 2.

V novem gradivu št. 2. smo v celoti upoštevali tudi pripombe SVRK, ki se nanašajo na prenos upravljanja obeh področij javnega potniškega prometa (medkrajevni avtobusni in notranji železniški promet).

Novo gradivo, št. 3: Na seji odbora za gospodarstvo 25. 1. 2022 je bila s strani SVZ izražena ocena o nesistemski rešitvi, ki naj ne bi sledila k opredelitvam Kazenskega zakonika, ki sankcionira nedovoljene opustitve kazenske ovadbe. Po usklajevalnem sestanku med MNZ, MP in MZI 26. 1. 2022 je bilo ugotovljeno, da nezapis omenjene obveznosti za kontrolorje še ne pomeni, da bi prišlo do neprocesiranja omenjenih kršitev. Zato je bilo dogovorjeno, da se predlagana dopolnitev 24. člena briše in določba ustrezno obrazloži. Glede sedeža DUJPP smo dopolnili obrazložitev k 11. členu. Pripombe SVRK ostajajo v celoti upoštewane tudi v novem gradivu št. 3. V uvodnem delu smo 8. točko ustrezno spremenili.

6. Presoja posledic za:

a)	javnofinančna sredstva nad 40.000 EUR v tekočem in naslednjih treh letih	DA
b)	usklajenost slovenskega pravnega reda s pravnim redom Evropske unije	DA
c)	administrativne posledice	DA
č)	gospodarstvo, zlasti mala in srednja podjetja ter konkurenčnost podjetij	DA
d)	okolje, vključno s prostorskimi in varstvenimi vidiki	DA
e)	socialno področje	DA
f)	dokumente razvojnega načrtovanja: – nacionalne dokumente razvojnega načrtovanja – razvojne politike na ravni programov po strukturi razvojne klasifikacije programskega proračuna – razvojne dokumente Evropske unije in mednarodnih organizacij	NE

7.a Predstavitev ocene finančnih posledic nad 40.000 EUR:

OCENJEVANJE POTREBNIH FINANČNIH SREDSTEV

I. Ocena finančnih posledic, ki niso načrtovane v sprejetem proračunu				
	Tekoče leto (t) 2022	t + 1 2023	t + 2 2024	t + 3 2025
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (–) prihodkov državnega proračuna	/			
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (–) prihodkov občinskih proračunov	/			
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (–) odhodkov državnega proračuna	/			
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (–) odhodkov občinskih proračunov	/			
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (–) obveznosti za druga javnofinančna sredstva	/			
II. Finančne posledice za državni proračun				
II.a Pravice porabe za izvedbo predlaganih rešitev so zagotovljene:				
Ime proračunskega uporabnika	Šifra in naziv ukrepa, projekta	Šifra in naziv proračunske postavke	Znesek za tekoče leto (t) 2022	Znesek za t + 1 2023
Ministrstvo za infrastrukturo	2430-21-3345 Izvajanje GJS prevoza potnikov	978610 - Gospodarska javna služba v linijskem prometu	103.200.000	101.200.000
Ministrstvo za infrastrukturo	2430-21-3345 Izvajanje GJS prevoza potnikov	160090 – Podpora sistema IJPP	11.000.000	11.000.000
Ministrstvo za infrastrukturo	2430-21-3345 Izvajanje GJS prevoza potnikov	221073 – Prodaja vozovnic – linijski prevoz potnikov	12.500.000	26.000.000
Ministrstvo za finance	1611-11-0002 – Pridobivanje, povečanje in zmanjšanje FPRS	5848 – Povečanje kapitalskih naložb RS	2.023.000	0
SKUPAJ			128.723.000	138.200.000,00
II.b Manjkajoče pravice porabe bodo zagotovljene s prerazporeditvijo:				
Ime proračunskega uporabnika	Šifra in naziv ukrepa, projekta	Šifra in naziv proračunske postavke	Znesek za tekoče leto (t)	Znesek za t + 1 (2022)
				*
SKUPAJ				
II.c Načrtovana nadomestitev zmanjšanih prihodkov in povečanih odhodkov proračuna:				
Novi prihodki		Znesek za tekoče leto (t)	Znesek za t + 1	
SKUPAJ		/		
OBRAZLOŽITEV:				
Sredstva za izvajanje obvezne gospodarske javne službe prevoza potnikov in podpora sistemu IJPP so zagotovljena v finančnem načrtu Ministrstva za infrastrukturo za leto 2022 v višini 126.700.000 EUR in 138.200.000 EUR v letu 2023 na proračunskih postavkah 978610 - Gospodarska javna služba v linijskem prometu, 160090 – Podpora sistema IJPP in 221073 – Prodaja vozovnic – linijski				

prevoz potnikov. Sredstva se bodo uporabljala za izplačilo koncesionarjem za opravljanje obvezne javne gospodarske službe linijskega prevoza potnikov, za subvencionirane vozovnice in delovanje sistema družbe.

Skladno s poslovnim načrtom je predviden osnovni kapital družbe v obliki denarnega vložka države v višini 2.023.000 EUR. Osnovni kapital družbe (DUJPP) se bo zagotovil iz proračunske postavke Ministrstvo za finance 5848 – Povečanje kapitalskih naložb RS. Uporabljen bo za zagon družbe (najem prostorov, pohištvo in pisarniška oprema, računalniška strojna oprema, programska oprema, tekoče stroške in stroške plač do sklenitve Pogodbe o upravljanju JPP in prevzema nalog iz 15. in 16. člena predloga zakona). V drugem letu poslovanja DUJPP je predvidena sklenitev Pogodbe o upravljanju JPP iz 17. člena predloga zakona in naknadna dokapitalizacija s stvarnim vložkom države (Informacijski sistem IJPP, strojna in programska oprema), ki je potreben za izvajanje nalog DUJPP.

Predvidena sredstva po pogodbi iz 17. člena predloga zakona, kot izhaja iz poslovnega načrta v prvem letu znašajo 4.194.141 EUR in so zagotovljena na postavki 160090 – Podpora sistema IJPP, preostali del sredstev na postavki je namenjen za plačila koncesionarjem. V naslednjih letih se bo strošek zaradi širjenja obsega prevzetih nalog lahko povečeval.

Prenos do osem zaposlenih, kot je predviden v 38. členu predloga zakona, za ministrstvo bistvenih prihrankov ne predstavlja, saj se načrtuje prenos prostih delovnih mest v druge NOE. Dokler naloge ne bodo prešle v pristojnost družbe, se bodo opravljale na ministrstvu s kadri, ki jih sedaj opravljajo.

7.b Predstavitev ocene finančnih posledic pod 40.000 EUR:

/

8. Predstavitev sodelovanja z združenji občin:

Vsebina predloženega gradiva (predpisa) vpliva na:

- pristojnosti občin,
- delovanje občin,
- financiranje občin.

JA

Gradivo (predpis) je bilo poslano v mnenje:

- Skupnosti občin Slovenije SOS: JA
- Združenju občin Slovenije ZOS: JA
- Združenju mestnih občin Slovenije ZMOS: JA

Ministrstvo je na predlagano gradivo prejelo pripombe s strani ZOS in ZMOS in jih smiselno upoštevalo.

9. Predstavitev sodelovanja javnosti:

Gradivo je bilo predhodno objavljeno na spletni strani predlagatelja:

NE

Gradivo je bilo objavljeno na e-demokraciji.

Datum objave: **3. 12. 2021**

Pripombe iz javne objave smo v zakonu smiselno upoštevali in obrazložili..

10. Pri pripravi gradiva so bile upoštevane zahteve iz Resolucije o normativni dejavnosti:

DA

11. Gradivo je uvrščeno v delovni program vlade:

NE

Blaž Košorok
Državni sekretar

PRILOGE:

- predlog sklepa Vlade Republike Slovenije,
- predlog zakona.

VLADA REPUBLIKE SLOVENIJE

Številka:

Ljubljana,

Na podlagi drugega odstavka 2. člena Zakona o Vladi Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 24/05 – uradno prečiščeno besedilo, 109/08, 38/10 – ZUKN, 8/12, 21/13, 47/13 – ZDU-1G, 65/14 in 55/17) je Vlada Republike Slovenije na svoji ... seji dne ... pod točko ... sprejela naslednji

S K L E P:

Vlada Republike Slovenije je določila besedilo Zakona o upravljanju javnega potniškega prometa in ga predloži Državnemu zboru Republike Slovenije v obravnavo in sprejetje po rednem zakonodajnem postopku.

Mag. Janja Garvas Hočevar
V.D. GENERALNEGA SEKRETARJA

Priloga sklepa:

- predlog zakona.

Prejmejo:

- Državni zbor Republike Slovenije,
- Služba Vlade Republike Slovenije za zakonodajo,
- Ministrstvo za pravosodje,
- Ministrstvo za javno upravo,
- Ministrstvo za finance,
- Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo,
- Ministrstvo za izobraževanje, znanost in šport,
- Ministrstvo za delo, družino, socialne zadeve in enake možnosti,
- Ministrstvo za notranje zadeve,
- Ministrstvo za okolje in prostor,

- Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano,
- Ministrstvo za kulturo,
- Ministrstvo za obrambo,
- Ministrstvo za zdravje,
- Ministrstvo za zunanje zadeve.

ZAKON O UPRAVLJANJU JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

I. UVOD

1. OCENA STANJA IN RAZLOGI ZA SPREJEM PREDLOGA ZAKONA

1.1. Stanje javnega potniškega prometa v Sloveniji

Delež potnikov, ki v Sloveniji uporabljajo javni prevoz, je eden najnižjih v državah Evropske unije. Prevladujoča oblika prevoza so osebni avtomobili, s katerimi se opravi 84 odstotkov vseh prevoženih kilometrov in 68 odstotkov potovanj, medtem ko se z javnim prevozom opravi samo 4,5 odstotka potovanj. Razlogi za takšno stanje so različni. Slovenija ima izrazito razpršeno poseljenost. Osebni avtomobili so v Sloveniji cenovno dostopni za širšo javnost, narašča tudi število deljenja prevozov (na primer preko spletne platforme prevozi.org). Povezanost prevoznih storitev po Sloveniji ni dovolj razvita, zlasti je premalo multimodalnih prestopnih točk. Čas potovanja z javnim prevozom je nekonkurenčen v primerjavi s prevozom z zasebnimi vozili, tudi železniške prevozne storitve niso dovolj pogoste. Veliko prestopnih točk, postaj in postajališč ne zagotavlja varnih in udobnih zbirališč, zadostnih informacij, dostopa in možnosti prestopanja. Slovenija nima upravljavca javnega prevoza potnikov, ki bi ga zagotavljal enotno, učinkovito in uspešno upravljal vse vrste javnega prevoza potnikov.

Temeljni pravni akti s tega področja so sicer Zakon o prevozih v cestnem prometu (Uradni list RS, št. 6/16 – uradno prečiščeno besedilo, 67/19 in 94/21), Zakon o železniškem prometu (Uradni list RS, št. 99/15 – uradno prečiščeno besedilo, 30/18 in 82/21), Zakon o varnosti v železniškem prometu (Uradni list RS, št. 30/18 in 54/21), Uredba o načinu izvajanja gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu, o koncesiji te javne službe in o ureditvi sistema enotne vozovnice (Uradni list RS, št. 29/19, 79/21 in 109/2021, v nadaljnjem besedilu: uredba) in Uredba o dodeljevanju vlakovnih poti, uporabnini in režimu učinkovitosti na javni železniški infrastrukturi (Uradni list RS, št. 44/16, 16/19 in 121/20). Določbe za upravljanje in izvajanje javnega potniškega prometa so torej v področni zakonodaji in podzakonskih aktih, pristojnosti pa so nepregledno porazdeljene med državno in lokalno raven.

Od leta 2007 naprej Ministrstvo za infrastrukturo izvaja projekt Integriranega javnega potniškega prometa, ki zagotavlja pogoje za poenostavitev uporabe javnega prevoza in cenovne dostopnosti storitev javnega potniškega prometa. V okviru projekta so bila pripravljena izhodišča in strokovna podlaga, med drugim je bila uvedena tudi enotna vozovnica za določene skupine potnikov (dijaki in študenti). V letu 2019 so bile z Zakonom o spremembah in dopolnitvah Zakona o prevozih v cestnem prometu (Uradni list RS, št. 67/19) sprejete tudi posamezne določbe za vzpostavitev integriranega sistema javnega potniškega prometa, ki jih je dopolnila uredba.

Za uresničevanje Strategije razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030 in za izpolnitev Celovitega nacionalnega energetskega in podnebne načrta za obdobje do leta 2030 je Ministrstvo za

infrastrukturo

predlagalo izdelavo ustreznega zakonodajnega predloga s področja javnega potniškega prometa, s poudarkom na ustanovitvi družbe za upravljanje javnega potniškega prometa. Generalni direktorat za podporo strukturnim reformam (»DG Reform«) je podprl Slovenijo pri izvajanju strukturne reforme izboljšanja javnega potniškega prometa. Predlog zakona je tako prvi korak za optimizacijo organizacije in upravljanja javnega potniškega prometa.

1.2. Upravljanje javnega potniškega prometa in stanje v Sloveniji

V državah z razvitim javnim potniškim prometom, zlasti pa v državah Evropske unije, je organizacija javnega potniškega prometa oblikovana na treh ravneh. Na prvi, strateški ravni, se sprejema zakonodaja, določa dostopnost (krajevno in časovno), zmogljivost (število sedežev, linij idr.) in kakovost (točnost, kakovost vozil idr.) javnega potniškega prometa ter zagotavlja financiranje (kompenzacije, subvencije, bonusi idr.). Druga, taktična raven, načrtuje (zlasti povezave, modalitete, prevozne produkte, vozne rede), organizira (podeljuje koncesije, sklepa prevozne pogodbe) in nadzira izvajanje prevoznih storitev. Na tretji, operativni ravni pa se zagotavljajo prevozne storitve (vozni park, vozniki ipd.). Na strateški ravni deluje zlasti država, na operativni prevozniki, vmesna raven pa spada v pristojnost upravljavca (t. i. *public transport authority*).

Upravljanje javnega potniškega prometa obsega sedem glavnih funkcij, in sicer:

- sprejemanje pravnih aktov: veljaven pravni okvir sicer določa podlago za upravljanje, vendar so za dejansko uresničitev zastavljenih nalog potrebne številne dodatne oziroma natančnejše zakonske opredelitve (zlasti standardi in pravilniki);
- načrtovanje: načrtovanje sistema ponudbe (s sodelovanjem z lokalnimi, regijskimi, okoljskimi, prostorskimi, socialnimi in drugimi partnerji), oblikovanje prevoznih storitev in načrtovanje financiranja;
- razpisovanje in sklepanje pogodb za prevozne storitve: postopek je sicer pravno opredeljen, vendar je za kakovostno, učinkovito in finančno vzdržno delovanje sistema odločilna izvedba tega postopka, predvsem pa zagotavljanje možnosti priprave konkurenčnih ponudb;
- vzpostavitev informacijske, fizične in tarifne integracije, kar predstavlja zagotavljanje zadostnega nivoja integracije različnih ponudnikov prevoznih storitev. Integracija se deli še na notranjo integracijo (vozovnica se lahko uporabi za različne ponudnike prevozov) in zunanjo integracijo (omogočanje izposoje koles, zagotavljanje parkirnih mest za P + R, ugodno angažiranje taksi prevozov);
- promocijo uporabe sistema javnega potniškega prometa;
- upravljanje: v smislu upravljanja voznega parka, drugih sredstev (postajališča, vozovnični sistem, osnovna sredstva) ter kadrovskih virov (voznikov); in
- nadzor: inšpekcijski nadzor nad izvajanjem storitev javnega potniškega prometa za potrebe določanja bonus/malus plačil, izhajajočih iz pogodbenih razmerij, in nadzor za ugotavljanje zadovoljstva in potreb uporabnikov za potrebe načrtovanja ter dokazovanja doseganja zastavljenih ciljev s pogodbami.

Sistem javnega potniškega prometa je v Sloveniji trenutno vzpostavljen samo na dveh ravneh: strateška in taktična raven sta združeni v pristojnosti države, operativno raven pa izvajajo prevozniki. Prav tako je upravljanje razpršeno med državno in lokalno raven. Država zagotavlja in upravlja izvajanje prevoza potnikov po železnici (v pristojnosti Direkcije Republike Slovenije za infrastrukturo) ter izvajanje cestnega medkrajevnega linijskega prevoza potnikov in sistema enotne vozovnice (v pristojnosti Sektorja za javni potniški promet). Na lokalni ravni občine zagotavljajo in samostojno upravljajo mestni linijski prevoz potnikov v cestnem prometu, ki se opravlja kot javni prevoz znotraj območja (meje) občine.

Upravljanje javnega potniškega prometa se spopada s številnimi težavami. Z vidika financiranja obstaja težava nestabilnega financiranja javnega potniškega prometa, prevzemanja prihodkovnega tveganja od prodanih vozovnic in poravnave prihodkov od prodanih vozovnic ter nepreglednost zaradi financiranja javnega potniškega prometa iz več virov.

Čeprav se je na ravni države vzpostavil sistem enotne vozovnice, ki vključuje vse prevoznike, ki opravljajo gospodarsko javno službo medkrajevnega avtobusnega prevoza potnikov in prevoza potnikov po železnici, ki sta v pristojnosti države, se organizacija in upravljanje teh prevoznih storitev še vedno ni poenotila znotraj enega upravljavca. Prevozne storitve se tako še vedno zagotavljajo v organizacijsko ločenih organih za cestni in železniški promet. Ker sta obe vrsti prometa med seboj soodvisni in povezani, takšna rešitev ni primerna, sploh pa ne optimalna. Dodatno, ločeno organizacijsko upravljanje ne omogoča usklajevanja avtobusnih linij in vlakovnih poti ter priprave enotnega in usklajenega voznega reda.

Trenutna kadrovska zasedba Sektorja za javni potniški promet ne more izvajati oziroma obvladovati vseh zakonsko predpisanih nalog, še manj pa nalog, ki jih primerljivi upravljavci izvajajo v državah članicah Evropske unije z razvitim javnim potniškim prometom. Z zelo omejenim številom zaposlenih Sektor za javni potniški promet opravlja tako tekoče naloge (potrjevanje linij, spremljanje poročil, mesečni obračun, nakazila, reševanje reklamacij, pritožbe potnikov, informacijska podpora idr., v času epidemije COVID-19 pa tudi aktivnosti v zvezi s pomočjo prevoznikom po interventnih zakonih) kot tudi pripravlja novo zakonodajo, razpise za podelitev novih koncesij in smernice za razvoj javnega potniškega prometa.

Poleg navedenega se v okviru Ministrstva za infrastrukturo zagotavlja le minimalna podpora pogodbenemu izvajalcu pri zagotavljanju vzdrževanja in nadgradnje sistema integriranega javnega potniškega prometa. Otežen je tudi razvoj in širitev obstoječega sistema (npr. upravljanje s tarifo) ter prevzem dodatnih strokovnih nalog. Za doseg večje učinkovitosti bi bilo treba dosledno izvajati načrtovanje, usklajevanje in ugotavljanje učinkovitosti enotnega voznega reda, nadzor izvajanja voznega reda, izvajanje kliringa in upravljanje mreže izvajalcev storitev (npr. prodajalci vozovnic).

Družba za upravljanje javnega potniškega prometa in njena pravnoorganizacijska oblika

Ena izmed glavnih pomanjkljivosti ureditve javnega potniškega prometa v Slovenije je odsotnost subjekta, ki bi imel vlogo upravljavca. Že vse od leta 2009 je Ministrstvo za infrastrukturo v Sloveniji sicer preučevalo različne možnosti njegove ustanovitve, vendar do sprejema tega zakona upravljavec še ni bil vzpostavljen. Prva izhodišča za reorganizacijo upravljanja javnega potniškega prometa so bila postavljena v »Projektu integriran javni potniški promet« maja 2009. V nalogi »Izdelava pravnih podlag za ureditev integriranega javnega potniškega prometa« je bila z osnutkom Zakona o integriranem javnem potniškem predvidena ustanovitev javne agencije za potniški promet, ki pa ni bila sprejeta. Nato je bila na podlagi Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o prevozi v cestnem prometu – ZPCP-2C (Uradni list RS, št. 49/11 z dne 24. 6. 2011) dne 2. 11. 2011 ustanovljena Direkcija za javni potniški promet (organ v sestavi), ki pa ni nikoli zaživela in je bila v naslednjem letu tudi ukinjena. Na kolegiju ministra, pristojnega za promet, je bil 10. decembra 2016 na predlog Direktorata za promet sprejet sklep o ustanovitvi upravljavca integriranega javnega potniškega prometa v obliki podjetja v 100-odstotni lasti Republike Slovenije. Vendar pa zakonskega predloga o njegovi ustanovitvi v tej obliki vlada ni sprejela, zato ni bil poslan v nadaljnjo obravnavo.

Upravljavec sistema integriranega javnega potniškega prometa, ki je bil predviden ob vzpostavitvi sistema v letu 2016, se v okviru Ministrstva za infrastrukturo do tega zakona nikoli ni celovito vzpostavil.

Kot ustrezne organizacijske oblike, v katerih bi bilo mogoče vzpostaviti upravljavca javnega potniškega prometa, so se pojavljale naslednje štiri možnosti: ministrstvo (ohranitev stanja takšnega kot trenutno obstaja), direkcija (organ v sestavi ministrstva), javna agencija in družba z omejeno odgovornostjo v lasti države. Za določitev najprimernejše pravnoorganizacijske oblike prihodnjega upravljavca javnega potniškega prometa so opravljene tudi številne analize.

Preglednica 1 prikazuje rezultate ene izmed analiz, in sicer t. i. večkriterijska analiza (angl. *multi-criteria analysis*). V preglednici so navedena merila, na podlagi katerih so bile pravnoorganizacijske oblike primerjane. Za vsako izmed oblik je ovrednoteno, koliko izpolnjuje posamezno merilo. Če pravnoorganizacijska oblika ne izpolnjuje posameznega merila, je dobila 0 točk, če večinoma izpolnjuje merilo, je dobila 1 točko, medtem ko sta bili 2 točki podeljeni takrat, ko pravnoorganizacijska oblika v celoti izpolnjuje posamezno merilo.

Preglednica 1: Primerjava pravnoorganizacijskih oblik družbe za upravljanje javnega potniškega prometa na podlagi večkriterijske analize (angl. multi-criteria analysis)

	MINISTRSTVO	ORGAN V SESTAVI MINISTRSTVA	JAVNA AGENCIJA	D.O.O. V LASTI DRŽAVE
MOČNA INSTITUCIONALNA VLOGA	4	4	4	2
– preglednost izvajanja funkcij	2	2	2	1
– lažje prevzemanje pristojnosti za podeljevanje koncesij ali sklepanje pogodb za opravljanje storitev javnega potniškega prometa	2	2	2	1
USTREZNA ORGANIZACIJSKA ZASNOVA ZA OPRAVLJANJE DODELJENIH NALOG	4	4	4	8
– primernost za izvajanje strokovnih in operativnih nalog	2	2	2	2
– večlastniška struktura (dovoljeno)	0	0	0	2
– hitra odzivnost na spremembe na trgu	1	1	1	2
– izvajanje podjetniške pobude	1	1	1	2
ZAGOTOVITEV FINANČNE SPOSOBNOSTI ZA OPRAVLJANJE DODELJENIH NALOG	4	5	5	8
– večja preglednost porabe proračunskih sredstev	2	2	2	1
– vključevanje tržnih virov financiranja za upravljanje sistema javnega potniškega prometa	0	0	0	1
– enostavno združevanje (vključevanje) različnih virov financiranja javnega potniškega prometa	1	1	1	1
– zagotavljanje učinkovitega in stalnega večletnega financiranja upravljanja in izvajanja storitev javnega potniškega prometa	1	1	1	2
– enostavno izposojanje	0	0	0	2
– lažje poravnavanje prihodkov	0	0	0	0
– potreben začetni kapital	0	1	1	1
KADROVSKA ORGANIZACIJA	5	5	5	7
– podporne storitve (<i>back office</i>) že obstajajo	2	1	1	1
– prilagodljivo zaposlovanje usposobljenih strokovnjakov in strokovnjakov	1	1	1	2
– prilagodljivost organizacije dela in sistema plačil	1	2	2	2
– razpoložljivost strokovnega osebja	1	1	1	2

Kot izhaja iz zgornje preglednice, se je kot najprimernejša pravnoorganizacijska oblika na podlagi izbranih meril izkazala družba z omejeno odgovornostjo v lasti države. Institucionalna vloga države, tj. vpliv politike pri upravljanju javnega potniškega prometa, je edina prednost (z vidika države) pravnoorganizacijske oblike ministrstva, organa v sestavi in javne agencije proti družbi z omejeno odgovornostjo. Nad družbo z omejeno odgovornostjo ima država manjši politični nadzor kot nad ministrstvom oziroma organi v sestavi, kar bi lahko opredelili kot manj pregledno obliko delovanja. Ne glede na to pa ima družba z

omejeno odgovornostjo v lasti države številne druge prednosti v primerjavi z drugimi pravnoorganizacijskimi oblikami. Odsotnost neposrednega vpliva politike oziroma države in sama vodstvena struktura (tj. skupščina in strokovni svet) omogočata hitro odzivanje na trgu in s tem tudi prilagodljivost potrebam potnikov in nenehen stik z novimi svetovnimi trendi javnega potniškega prometa. Z vidika financiranja lahko družba z omejeno odgovornostjo kot zasebni subjekt ravna v skladu s svobodno gospodarsko pobudo. Tako se lahko financira tudi s tržnimi viri financiranja in je bolj fleksibilna pri izposojanju na trgu.

Zgornja preglednica pokaže tudi, da družba z omejeno odgovornostjo v lasti države omogoča prožnejše mehanizme za zagotovitev potrebnih kadrov. Zakon, ki ureja zaposlovanje javnih uslužbencev znotraj ministrstva, organa v sestavi ali javne agencije, predstavlja zelo rigiden in omejujoč sistem zaposlovanja in nagrajevanja zaposlenih. Ker je družba z omejeno odgovornostjo, kljub temu da je v lasti države, zaseben subjekt, omejitve za zaposlovanje javnih uslužbencev zanj ne veljajo. Zato lahko družba z omejeno odgovornostjo zaradi večje prilagodljivosti lažje zagotovi potrebo po motiviranem in visoko kvalificiranem kadru za izvajanje strokovnih nalog v okviru nalog javnega potniškega prometa.

V povezavi z merili iz preglednice 1 ima družba z omejeno odgovornostjo tudi naslednje prednosti:

- zagotavlja stabilnost financiranja upravljanja in prevoznih storitev ob zaključkih in rebalansih proračuna skozi več let;
- omogoča lažje združevanje in preglednost več virov financiranja (torej od ministrstev, lokalnih skupnosti in zasebnih virov);
- lahko prevzema prihodkovna tveganja, predvsem od prodaje vozovnic v primeru prevoznih pogodb (bruto model);
- omogočeno je poravnavanje prihodkov od prodanih vozovnic med prevozniki in prodajalci vozovnic;
- omogočeno je financiranje poslovanja iz provizije od prodanih vozovnic, provizije od poravnave prihodkov ter drugih storitev;
- lahko prevzame vlogo koncedenta oziroma naročnika;
- lažje vodi upravljanje deležnikov javnega potniškega prometa, tj. države (ministrstev), lokalnih skupnosti, združenj potnikov in drugih organizacij;
- učinkovitejše obdeluje transakcije pri prodaji in validaciji vozovnic ob upoštevanju varnostnih standardov.

Ministrstvo, ki ima zdaj vlogo upravljalca javnega potniškega prometa, kot izhaja iz zgoraj opisanega trenutnega stanja v Sloveniji, oziroma organ v njegovi sestavi (direkcija) ne omogočata zadostne prilagodljivosti in prevzemanja finančnih tveganj. Dejstvo, da je bila julija 2011 s sprejetjem novele zakona, ki ureja prevoze v cestnem prometu, določena ustanovitev direkcije, ki ni nikoli zaživela in je bila pozneje z zakonom tudi ukinjena, še dodatno potrjuje neustreznost izbire te oblike. Navedeni obliki prav tako nista primerni za doseg zastavljenih ciljev in nalog, ki naj bi jih prevzel upravljavalec z vidika upravljanja in kadrovanja. Vodstveni kader v navedenih oblikah ima namreč nizke spodbude za učinkovitost (zaposleni na višjih položajih niso dovolj stimulirani oziroma nagrajeni). Zaradi nasprotujočih si interesov politike (vlada, parlament, državni organi) cilji, ki jih morajo uresničevati, niso vedno usklajeni, kar povzroča neporavnano zadovoljevanje potreb razvoja javnega potniškega prometa.

Glede na zakon, ki ureja državno upravo, je mogoče ugotoviti, da je delovanje organa v sestavi močno odvisno od resornega ministrstva. Prevelik vpliv politike lahko povzroči odsotnost dolgoročne enotne strategije oziroma neizvrševanje ali neučinkovito ter prepočasno izvrševanje že sprejetih strategij.

Javna agencija kot tretja alternativa sicer prinaša nekaj več koristi kot direkcija. Poslovanje agencije je mogoče pretežno oziroma v celoti financirati iz prihodkov od prodanih vozovnic oziroma provizije od prodanih vozovnic (plačili uporabnikov po zakonu, ki ureja javne agencije). To bi pomenilo, da je uprav-

ljavec javnega potniškega prometa v obliki javne agencije motiviran za čim večjo prodajo vozovnic in zato večjo uporabo javnega potniškega prometa, kar bi imelo pozitiven učinek na učinkovitost javnega potniškega prometa. Ne glede na navedeno pa ima ta oblika tudi nekatere nepremostljive omejitve, zlasti pa omejeno možnost pridobivanja ustreznih kadrov, saj zanjo velja tudi kadrovski načrt vlade.

2. CILJI, NAČELA IN POGLAVITNE REŠITVE PREDLOGA ZAKONA

2.1 Cilji

Predlog zakona si prizadeva za vzpostavitev primerne pravnega okvira za zagotovitev učinkovitega upravljanja javnega potniškega prometa v Republiki Sloveniji in s tem za povečanje števila potnikov, ki uporabljajo javni prevoz. Glavni cilj tega predloga zakona je tako ustanovitev družbe za upravljanje javnega potniškega prometa v obliki družbe z omejeno odgovornostjo v 100-odstotni lasti države in s tem vzpostavitev trinivojske organizacije upravljanja javnega potniškega prometa. Družba za upravljanje javnega potniškega prometa bo kot nov, od ministrstva pravno ločen subjekt, predstavljala taktično raven organizacije sistema javnega potniškega prometa. Cilj ustanovitve družbe za upravljanje javnega potniškega prometa prav v obliki družbe z omejeno odgovornostjo pa je zagotovitev večje stopnje samostojnosti, učinkovitosti in kakovosti pri upravljanju javnega potniškega prometa. Eden ključnih ciljev ustanovitve te družbe je tudi sistemska in gospodarnejša raba proračunskih sredstev.

Zdajšnja ureditev sistema integriranega javnega potniškega prometa ni zadovoljiva, zato se s predlogom zakona ta sistem nadgrajuje in sledi tudi naslednjim ciljem:

- integrirana ponudba javnega potniškega prometa, ki temelji na fizični, tarifni, upravljavski, informacijski in finančni integraciji;
- preglednejše financiranje javnega potniškega prometa;
- vzpostavitev enotnega sistema za izbiro, sklepanje pogodb in nadzor nad izvajanjem določenih gospodarskih javnih služb v javnem potniškem prometu;
- večje število uporabnikov javnega potniškega prometa.

2.2 Načela

Glede na postavljene cilje je pripravo predloga zakona primarno vodilo načelo zagotoviti učinkovito in gospodarno porabo javnih sredstev ter načelo učinkovitosti pri doseganju ciljev na področju javnega potniškega prometa. Ti načeli mora spoštovati tudi družba za upravljanje javnega potniškega prometa pri upravljanju, zlasti pri zagotavljanju financiranja gospodarskih javnih služb.

Posamezna področja, pristojnosti in organizacija javnega potniškega prometa so v slovenski zakonodaji trenutno urejena v številnih pravnih aktih, kar povzroča nepregledno, neučinkovito ureditev javnega prevoza, njegovo težje spreminjanje in prilagajanje potrebam potnikov. Predlog zakona zato na področjih, ki jih ureja, zlasti pa na področju financiranja izvajanja gospodarskih javnih služb, sledi načelu preglednosti.

Sistem javnega potniškega prometa v Sloveniji je, kot že omenjeno, slabo razvit in premalo učinkovit, zaradi česar še dodatno obremenjuje okolje. Predlog zakona zato kot eno izmed načel poudarja tudi načelo okoljske trajnosti. Na njegovi podlagi je treba pri upravljanju javnega potniškega prometa upoštevati tudi okoljske vplive, pristojni organi pa bodo morali izbrati tisti ukrep, ki kar najmanj obremenjuje okolje.

Načelo integriranega sistema javnega potniškega prometa si kot naslednje načelo predloga zakona

prizadeva za celostno vzpostavitev integracije (fizične, finančne, informacijske, tarifne in upravljalvske).

2.3 Poglavitne rešitve

Predlog zakona vzpostavlja družbo za upravljanje javnega potniškega prometa v obliki družbe z omejeno odgovornostjo v 100-odstotni lasti države. Vzpostavitev upravljalvca v obliki družbe z omejeno odgovornostjo bo združilo številne funkcije v enem organu. Glavne pristojnosti družbe za upravljanje javnega potniškega prometa bodo zlasti sodelovanje pri določanju strategije razvoja javnega potniškega prometa, priprava strokovnih podlag, upravljanje sistema enotne vozovnice, zagotavljanje informiranja potnikov in promocije javnega prevoza ter sodelovanje pri načrtovanju razvoja infrastrukture za potnike in infrastrukture za dopolnilne potniške storitve. Ena izmed glavnih rešitev in sprememb v primerjavi s sedanjo ureditvijo je podelitev javnega pooblastila družbi, da kot koncedent v imenu Republike Slovenije zagotavlja izvajanje gospodarske javne službe javnega linijskega prevoza potnikov, pristojnost izvajanja postopkov oddaje storitev gospodarske javne službe medkrajevnega cestnega in železniškega linijskega prevoza, podelitve pravic za izvajanje javne službe, sklepanja pogodb in opravljanja nadzora nad izvajanjem sklenjenih pogodb.

S predlogom zakona se spreminja sedanji sistem financiranja javnega potniškega prometa. V okviru družbe za upravljanje javnega potniškega prometa se bo zagotovila finančna integracija tako, da se bodo na enotnem računu zbirali in upravljali vsi viri financiranja javnega potniškega prometa, ki se za financiranje gospodarske javne službe javnega potniškega prometa v državni pristojnosti zagotavljajo na državni in lokalni ravni ter iz drugih virov. Družba bo tako edina pooblaščenca za sklepanje pogodb z vsemi sofinancerji. Zato bo morala tudi zagotoviti, da se bodo ta sredstva zbirala na ločenem računu in da bodo namenjena le za poravnavo nadomestila stroškov in spodbud, do katerih so na podlagi sklenjenih pogodb gospodarskih javnih služb javnega potniškega prometa upravičeni prevozniki.

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

Pristojnost upravljanja in skrb za razvoj sistema enotne vozovnice se za večjo učinkovitost in nadaljnji razvoj prenese na družbo za upravljanje javnega potniškega prometa. Prav tako se na družbo za upravljanje javnega potniškega prometa za doseg večje usklajenosti voznih redov prenaša pristojnost načrtovanja, usklajevanja in potrjevanja voznih redov medkrajevnega linijskega avtobusnega prevoza potnikov. V povezavi s tem bo potrjevala tudi predlog voznega reda prevoza potnikov v železniškem prometu.

Predlog zakona je usklajen z zakonodajo s področja prevozov in evropskim pravnim redom.

3. OCENA FINANČNIH POSLEDIC PREDLOGA ZAKONA ZA DRŽAVNI PRORAČUN IN DRUGA JAVNA FINANČNA SREDSTVA

Predlog zakona bo imel finančne posledice na proračun Republike Slovenije. Potrebna sredstva za financiranje gospodarske javne službe in delovanje upravljalvca JPP so zagotovljena v okviru finančnega načrta Ministrstva za infrastrukturo na proračunskih postavkah 978610 — Gospodarska javna služba v linijskem prometu, 160090 — Podpora sistema IJPP in 221073 — Prodaja vozovnic — linijski prevoz potnikov. V letu 2022 v skupni višini 126,7 mio EUR in 138,2 mio EUR v letu 2023.

Sredstva za osnovni kapital, ki se bo v družbo vložil ob njeni ustanovitvi, predvidoma v letu 2022, v višini 2.023.000 EUR, se bodo zagotovila na proračunski postavki Ministrstva za finance 5848 Povečanje kapitalskih naložb RS. Osnovni kapital bo uporabljen zagon družbe (najem prostorov, pohištvo in pisarniška oprema, računalniška strojna oprema, programska oprema, tekoče stroške in stroške plač do sklenitve Pogodbe o upravljanju JPP in prevzema nalog iz 15. in 16. člena predloga zakona). V drugem letu poslovanja DUJPP je predvidena sklenitev Pogodbe o upravljanju JPP iz 17. člena predloga zakona

in naknadna dokapitalizacija s stvarnim vložkom države (Informacijski sistem IJPP, strojna in programska oprema), ki je potreben za izvajanje nalog DUJPP. Predvidena sredstva po pogodbi iz 17. člena predloga zakona, kot izhajajo iz poslovnega načrta v prvem letu znašajo 4.194.141 EUR in so zagotovljena na postavki 160090 – Podpora sistema IJPP, preostali del sredstev na postavki je namenjen za plačila koncesionarjem. V naslednjih letih se bo strošek zaradi širjenja obsega prevzetih nalog lahko povečeval.

Prenos do osem zaposlenih, kot je predviden v 38. členu predloga zakona, za ministrstvo bistvenih prihrankov ne predstavlja, saj se načrtuje prenos prostih delovnih mest v druge NOE. Dokler naloge ne bodo prešle v pristojnost družbe, se bodo opravljale na ministrstvu s kadri, ki jih sedaj opravljajo.

Predlog zakona nima finančnih posledic za druga javna finančna sredstva.

4. NAVEDBA, DA SO SREDSTVA ZA IZVAJANJE ZAKONA V DRŽAVNEM PRORAČUNU ZAGOTOVLJENA, ČE PREDLOG ZAKONA PREDVIDEVA PORABO PRORAČUNSKIH SREDSTEV V OBDOBJU, ZA KATERO JE BIL DRŽAVNI PRORAČUN ŽE SPREJET

Predlog zakona ne predvideva dodatne porabe proračunskih sredstev v obdobju, za katerega je bil državni proračun že sprejet, zato v že sprejetem državnem proračunu dodatnih sredstev ni treba zagotoviti.

Sredstva za izvajanje obvezne gospodarske javne službe prevoza potnikov in podpora sistemu IJPP so zagotovljena v finančnem načrtu Ministrstva za infrastrukturo, in sicer za leto 2022 v višini 126.700.000 EUR in 138.200.000 EUR v letu 2023 na ukrepu/projektu 2430-21-3345 Izvajanje GJS prevoza potnikov ter proračunskih postavkah:

- 978610 - Gospodarska javna služba v linijskem prometu (103,2 mio EUR v letu 2022 ter 101,2 mio EUR v letu 2023),
- 160090 – Podpora sistema IJPP (11 mio EUR v letu 2022 in 11 mio EUR v letu 2023) ter
- 221073 – Prodaja vozovnic – linijski prevoz potnikov (12,5 mio EUR v letu 2022 in 26 mio EUR v letu 2023).

Za zagon družbe je v letu 2022 predviden denarni vložek države v višini 2.023.000 EUR, pri čemer se bo osnovni kapital družbe zagotovilo iz ukrepa/projekta št. 1611-11-0002 – Pridobivanje, povečanje in zmanjšanje FPRS in proračunske postavke Ministrstva za finance 5848 – Povečanje kapitalskih naložb RS.

5. PRIKAZ UREDITVE V DRUGIH PRAVNIH SISTEMIH IN PRILAGOJENOSTI PREDLAGANE UREDITVE PRAVU EVROPSKE UNIJE

Zvezna Republika Nemčija

V Zvezni republiki Nemčiji je med 1960–1990 med različnimi operaterji prišlo do obdobja intenzivnejšega povezovanja z ustanovitvijo transportnih združenj (t. i. Verkehrsverbund), ki so želela ponuditi enotno mrežo poti, usklajene vozne rede ter sisteme vozovnic. Zato danes, čeprav je pristojnost podrobnejše ureditve javnega prometa prenesena z zvezne ravni na raven posamezne zvezne države, obstaja visoka stopnja integriranosti v javnem potniškem prometu.

Zakonodajni okvir ureditve javnega potniškega prometa sestavljata:

- **Splošni zakon o železnicah (Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG))**, ki ureja regionalni in lokalni železniški promet (»Schienenpersonennahverkehr«). Vzpostavlja splošni okvir za izdajanje licenc, dostop do železniške infrastrukture, uporabnine za dostop, dodelitev kapacitet ter opredeljuje kompetence regulativnega organa;
- **Zakon o prevozu potnikov (Personenbeförderungsgesetz (PBefG))**, ki ureja lokalni javni cestni potniški promet (»Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr«). Določa splošni okvir za izdajo licenc ter dostop do lokalnega javnega cestnega prometa. Zakon določa tudi, kateri orga-

ni lahko delujejo kot organi javnega prevoza ter pogoje za neposredno dodeljevanje pogodb o opravljanju storitev lokalnega javnega prevoza, vključno s stroškovno učinkovitimi storitvami ter občinskim operaterjem v skladu z določili Uredbe (ES) št. 1370/2007. Organi za lokalni javni prevoz opredeljujejo interes za javni prevoz in določajo primeren nabor storitev na podlagi ciljev in načel, ki izhajajo iz lokalnih prometnih zakonov zveznih dežel.

Opravljanje storitev potniškega prometa v Nemčiji je odvisno od dodelitve dovoljenja (ki ga izda regulativni organ), ki operaterju za določeno obdobje podeljuje izključno pravico do upravljanja storitev, opisanih v dovoljenju. Vsako prevozniško podjetje deluje v okviru združenja (*Verkehrsverbund*), ki določa cene in vrste vozovnic, v omrežju pa mora ponuditi in sprejeti iste vrste vozovnic. Zato znotraj vsakega od teh integriranih zavezništev javnega prevoza avtobusi, tramvaji in vlaki brezhibno delujejo znotraj omrežja in delujejo po istih tarifnih pravilih.

Upravljavca javnega potniškega prometa je organiziran v obliki javne družbe, ustanovljene za zagotavljanje javnih storitev, ki jih podeljuje nacionalna vlada. Cilji, ki jih upravljavci javnega potniškega prometa uresničujejo, so: določitev splošne ravni storitev javnega prevoza in vozovnic, zagotovitev zadostne ponudbe storitev javnega prevoza za prebivalstvo, določitev ravni državnega financiranja in naložb v infrastrukturo. Poleg tega so tudi odgovorni za financiranje storitev javnega prevoza na območju upravljavca ter sprejemanje odločitev glede storitev javnega prevoza, ki jih je treba ponuditi, in pod kakšnimi pogoji.

Zvezne države in lokalne oblasti so predvsem odgovorne za načrtovanje, organizacijo in financiranje mestnega in regionalnega prometa. Zvezna vlada trenutno zveznim državam zagotavlja več kot devet milijard evrov, da bodo lahko še naprej zagotavljale privlačno paleto storitev javnega prevoza. Financiranje zvezne vlade je še posebej koristno za lokalne potniške železniške storitve, to so hitri tranzitni vlaki, lokalni vlaki, regionalni vlaki in regionalni hitri vlaki. S svojim financiranjem zvezna vlada pomaga tudi pri zagotavljanju kakovostnega lokalnega javnega prevoza po vsej Nemčiji. Poleg tega zvezne države prejemajo nadomestila za izboljšanje prevoza na ravni lokalnih oblasti (lokalni javni prevoz in gradnja cest), ki se lahko uporabijo za sorazmerno financiranje lokalne železniške infrastrukture v strnjenih naseljih.

Republika Francija

Francija javni potniški promet ureja celovito za področje celotne države. Pooblastila, ki se nanašajo na organizacijo prometa, so razdeljena na vseh teritorialnih ravneh in izhajajo iz naslednjih državnih zakonov: Zakon o organizaciji notranjega prometa (LOTI – *Loi d'Orientation des Transports Intérieurs* – 1982), Sapinov zakon (1993) in Sapinov zakon II (2017), Prometni zakonik (*Transport Code* – 2010/2015), Zakon o usmerjanju mobilnosti (*Loi d'orientation des mobilités* – 2019). Zakon o organizaciji notranjega prometa (LOTI) opredeljuje splošno organizacijsko strukturo za sistem javnega prevoza, ki ga vodijo država, lokalne oblasti in njihove javne ustanove.

Prometni zakonik določa, da vsesplošno prometno politiko določajo in jo izvajajo država ter lokalne oblasti kot organi, pooblaščenici za organizacijo prevoza. Za cestne storitve pravna ureditev določa možnost opravljanja storitve bodisi pod vodstvom javnega organa bodisi v okviru družbe, ki je podpisala pogodbo za določeno obdobje z organom organizatorjem (dodelitev javne storitve ali pogodbe o izvedbi javnega naročila).

Organi mestnega prometa (od 1. 1. 2011 jih obstaja 296) lahko obstajajo v različnih pravnih oblikah. Največkrat gre za medobčinske organe. Organi mestnega prometa so tesno povezani z jasno opredeljenim območjem mestnega prometa. Lokalne oblasti lahko na lastno pobudo ustvarijo mestno prometno območje. Predstavniki lokalne oblasti (prefekt) predlog predloži svetu (*Conseil Général*), nato pa formalno odobri oblikovanje območja mestnega prometa. Kadar koli se ustvari mestno prometno območje, se samodejno ustvari nov organ za urbano območje. V skladu s francosko zakonodajo so organi mestnega prometa organi, pristojni za organiziranje splošnih storitev mestnega javnega prevoza. Prav tako so pooblaščenici za organizacijo prevoznih storitev, ki se odzivajo na povpraševanje. V tem smislu organi za

mestni promet niso odgovorni za cestni prevoz zunaj svojega mestnega prometnega območja ali železniški promet po nacionalnem železniškem omrežju (za to so pristojni drugi pristojni organi oz. upravljavci/regije ali države).

V Franciji je več kot 300 organov mestnega prometa z različnimi pravnimi oblikami. Najpreprostejša vrsta mestnega prevoza je občina (*commune*). V praksi pa se ta struktura uporablja le za vzpostavitev prometnih omrežij v majhnih urbanih območjih. Občine, ki presegajo določeno število prebivalstva, po navadi združujejo moči v enotni, občni strukturi, ki deluje tudi kot organ za promet.

Upravljavci javnega potniškega prometa imajo tri glavne vire financiranja: prometni davek (*Versement Transport*), ki ga plačujejo podjetja s sedežem v določenem območju, prispevek občinskih in okrajnih oblasti ter prevoznine. Nekatere od ključnih nalog upravljavca javnega potniškega prometa so izbira oblike upravljanja (neposredno ali s prenosom), priprava pogodb z operaterji, razvoj javnega prevoza in optimizacije njegove oskrbe, določanje socialno ugodne cenovne politike, prispevanje k financiranju prevoznih storitev itd.

Republika Italija

V Republiki Italiji vse naloge in funkcije v zvezi z načrtovanjem in dodeljevanjem storitev lokalnega javnega prevoza izvajajo regije in lokalne oblasti, medtem ko je država obdržala nadzor nad finančnim vzvodom. Glede na trenutno razdelitev kompetenc so regije odgovorne za usmerjanje, načrtovanje, programiranje, financiranje in upravljanje, vključno z ugotavljanjem minimalnih ravni storitev, za tiste storitve lokalnega potniškega prometa, ki zahtevajo poenoteno izvedbo na regionalni ravni, medtem ko za druge storitve podobne kompetence uveljavljajo lokalne oblasti (province in občine), v skladu z načeli subsidiarnosti, stroškovne in splošne učinkovitosti, odgovornosti, enotnosti in homogenosti uprave. Medtem ko regije pripravljajo načrte regionalnega prometa, upoštevajoč načrtovanje lokalnih oblasti na podlagi regionalnih smernic, morajo province in metropolitanska mesta pripraviti območne načrte, upoštevajoč regionalne smernice.

Zakonodajna ureditev s področja javnega prometa je urejena celovito, vendar v večjem številu zakonov. Regulativni okvir je organiziran v skladu z, med drugim, naslednjimi glavnimi zakoni:

- **Zakonodajni odlok št. 422/97** o vzpostavitvi regij kot edinega regulativnega organa na področju javnega prometa, ki mu je mogoče zaupati popolna pooblastila za načrtovanje in finančno odgovornost za kritje stroškov, s podelitvijo in dodelitvijo relevantnih virov, odvisno od programskega dogovora med ministrstvom za promet in zadevno regijo. V sodelovanju z lokalnimi vladaми je naloga regij, da opredelijo optimalna geografska območja, na katerih so organizirane storitve javnega prevoza. Obvezna je popolna ločenost pristojnih oblasti in izvajalcev prevoza;
- **37. člen Uredbe št. 201/2011**, ki določa naloge organa za upravljanje prometa;
- **16. bis člen Uredbe št. 95/2012**, skupaj s spremembami preoblikovanega z Zakonom št. 135/2012 in dopolnjenega in spremenjenega s prvim odstavkom 1. člena Zakona št. 228/2012, s katerim je bil ustanovljen Nacionalni sklad za državni prispevek k stroškom za lokalni javni promet.

Finančna sredstva nacionalnega sklada, ki je financiran iz skupnih prihodkov iz trošarin na dizelsko gorivo in bencin, znašajo skoraj 5 milijard evrov, predvidena pa so za posebne namene. Sklad naj bi tudi trajno jamčil financiranje, potrebno za kritje 75 odstotkov potreb sektorja, preostalih 25 odstotkov naj bi bilo kritih iz lastnih sredstev regij ali z deležem iz državnega izravnalnega sklada po zakonu št. 549/1995. Uredba št. 50/2017 (člen 27/2) določa nova merila za razdelitev ter merila (kot so skupni prihodki od prometa, standardni stroški, opredeljene ravni storitve), na podlagi katerih se dodelijo sredstva iz zadevnega sklada.

Italijanski upravljavci javnega potniškega prometa so v splošnem organizirani kot javni subjekti. Običajno

prevzamejo vse funkcije, prenesene na področju lokalnega javnega prevoza, v skladu z regionalnim načrtovanjem in viri, ki jih ima na voljo regija. Nekatere od ključnih nalog upravljavca javnega potniškega prometa so usklajevanje razvojnih strategij sistema mobilnosti, načrtovanje količine in kakovosti storitev za potnike z optimizacijo voznega reda in frekvenc, upravljanje tarifnega sistema, izboljšava kakovosti in učinkovitosti storitev, poročanje o doseženih naložbenih in upravljavskih rezultatih, spodbujanje stalnega izboljševanja storitve mobilnosti itd.

V Italiji je izvajanje javnega prevoza najpogosteje organizirano s pogodbami s prevozniki po neto načelu. Upravljalci javnega potniškega prometa lahko dodelijo izvajanje storitev z razpisnim postopkom ali storitve neposredno dodelijo podjetju (običajno internemu podjetju javnih organov, ki upravljajo storitve). Pogodbe običajno trajajo sedem let.

Predlog zakona ni predmet usklajevanja s pravnim redom EU.

6. DRUGE POSLEDICE, KI JIH BO IMEL SPREJEM ZAKONA

6.1 Administrativne in druge posledice

a) v postopkih oziroma poslovanju javne uprave ali pravosodnih organov:

Predlog zakona ima administrativne posledice na področju poslovanja javne uprave, konkretno – Ministrstvo za infrastrukturo (v nadaljnjem besedilu: MZI ali ministrstvo). Predlog zakona ima tudi administrativne posledice na področju poslovanja javnih organov, in sicer vpliva na dodatno potrebo po kadrih za izvajanje nalog, določenih v predlogu zakona. Vzpostavljena bo nova družba za upravljanje javnega potniškega prometa v lasti Republike Slovenije, v okviru katere se bo zagotovil potreben strokoven kader za prevzem večine sedanjih strokovnih in operativnih nalog od MZI s področja upravljanja in razvoja javnega potniškega prometa v notranjem prometu. MZI bo ohranil strateško načrtovanje na področju javnega potniškega prometa, sprejemanje okvirnih predpisov in načrtovanje virov financiranja za gospodarske javne službe (GJS) medkrajevnega linijskega prevoza v cestnem in železniškem prometu ter prevzel nadzorno funkcijo nad izvajanjem nalog te družbe. Ohranil bo tudi administrativne pristojnosti in pristojnosti na področju mednarodnega javnega potniškega prometa.

b) pri obveznostih strank do javne uprave ali pravosodnih organov:

Predlog zakona ima določene posledice na obveznosti strank do javne uprave. Upravljanje postopkov dodeljevanja pogodb za izvajanje gospodarske javne službe javnega potniškega prometa, ki je v pristojnosti države (podelitev koncesije, sklenitev pogodbe o naročilu prevozne storitve oz. neposredne pogodbe za izvajanje železniškega javnega potniškega prometa), se podeli upravljavcu javnega potniškega prometa, ki skrbi za pripravo razpisov oz. vsebino pogodb, izvede postopke oddaje storitev ter sklene pogodbo z izbranimi izvajalci. Predlog zakona predvideva tudi prenos večine pristojnosti na področju javnega potniškega prometa iz pristojnosti ministrstva oz. države na upravljavca ter predvideva prevzem pogodbenih razmerij za opravljanje obvezne gospodarske javne službe medkrajevnega linijskega prevoza potnikov v cestnem prometu in obvezne gospodarske javne službe medkrajevnega linijskega prevoza potnikov v železniškem prometu s strani upravljavca javnega potniškega prometa. Upravljaavec javnega potniškega prometa lahko na podlagi sklenjene pogodbe in za ustrezno plačilo od občin prevzame naloge financiranja ali sofinanciranja mestnega javnega potniškega prometa, če se ta vključi v državni integrirani prometni sistem.

Nova družba za upravljanje javnega potniškega prometa bo pristojna za sodelovanje pri pripravi strokovnih podlag za določanje politike in strategije razvoja javnega potniškega prometa in drugih dokumentov s področja javnega potniškega prometa, za pripravo strokovnih podlag s področja upravljanja javnega potniškega prometa ter za omogočanje načrtovanja poti integriranega javnega potniškega prometa v notranjem prometu, dostop do voznih redov, cenikov vozovnic in prometnih informacij. Nova družba za upravljanje javnega potniškega prometa bo tudi pooblaščenca za sklepanje pogodb z občinami in drugimi sofinancerji gospodarske javne službe (GJS) medkrajevnega linijskega prevoza, ki je v pristojnosti države.

6.2 Presoja posledic na okolje, ki vključuje tudi prostorske in varstvene vidike

S predlogom zakona se pričakuje zmanjšanje izpustov toplogrednih plinov v državi, kar bo pozitivno vplivalo na podnebne spremembe. Z usklajevanjem avtobusnih linij in vlakovnih poti se bo izboljšala ponudba javnega potniškega prometa. S tem se bo prispevalo k zmanjšanju negativnih učinkov prometa na okolje, saj se bo povečalo število uporabnikov javnega potniškega prometa, zmanjšala se bo potreba po uporabi osebnih avtomobilov, kar prispeva k boljšemu javnemu zdravju. V okviru strateškega razvoja javnega potniškega prometa bodo vključene zahteve glede zagotavljanja storitev javnega potniškega prometa z bolj trajnostnimi vozili, ki uporabljajo alternativne vire goriv.

6.3 Presoja posledic na gospodarstvo

Pričakuje se pozitiven vpliv zakona na gospodarstvo zaradi predvidenega enotnega organizacijskega upravljanja obeh sistemov prometa, ki omogoča usklajevanje avtobusnih linij in vlakovnih poti ter poenotenje sistema financiranja in poročanja o opravljenih storitvah. Storitve medkrajevnega linijskega prevoza potnikov v cestnem in železniškem prometu so povezane v enotno ponudbo za potnika, ki temelji na sistemski, tarifni, upravljavski, informacijski in finančni integraciji, ter je prilagojena razvoju in potrebam potnikov. Tako se bo zagotovil usklajen in povezan razvoj javnega potniškega prometa, ki se medsebojno dopolnjuje, prav tako pa tudi združitev nekaterih nalog prevoznikov v okviru upravljavca javnega potniškega prometa, s čimer se bo dosegla tudi optimizacija stroškov izvajanja GJS medkrajevnega linijskega prevoza potnikov v cestnem in železniškem prometu. Predlog zakona z novim sistemom uvaja rešitve, s katerimi se zagotavlja privlačnejša ponudba javnega potniškega prometa, v sistem so z vpeljavno posvetovalnega mehanizma vključene tudi občine in drugi deležniki, zato bodo potrebe potrošnikov po prevozi ustrezneje upoštevane, zlasti na geografsko slabše dostopnih območjih. Potrošniki in gospodinjstva bodo z racionalnejšo rabo osebnih avtomobilov ustvarili določene prihranke. Poleg tega predlagana ureditev lahko pomeni poslovno priložnost tudi za slovenska podjetja, ki opravljajo druge oblike kolektivnega prevoza potnikov ali storitve, ki dopolnjujejo javni potniški promet, da bodo lahko sklenila pogodbo z upravljavcem javnega potniškega prometa in se vključila v sistem integriranega javnega potniškega prometa.

6.4 Presoja posledic na socialnem področju

Pričakuje se, da bo imel predlog zakona pozitiven vpliv na socialnem področju. Predlog zakona krepi socialne vidike s pristopom k sistemu enotne vozovnice in enakovredni tarifni obravnavi uporabnikov javnega potniškega prometa. Predlog zakona poudarja centralizirano načrtovanje voznih redov, s katerim se omogoča učinkovitejše zadovoljevanje potreb uporabnikov javnega potniškega prometa in informacija o enotnem voznem redu na enem mestu, ki bo potnikom omogočala celovito načrtovanje potovalne poti.

6.5 Presoja posledic na dokumente razvojnega načrtovanja

V okviru predloga zakona je predvideno, da bo družba za upravljanje javnega potniškega prometa sodelovala pri pripravi strokovnih podlag za določanje politike in strategije razvoja javnega potniškega prometa in drugih dokumentov s področja javnega potniškega prometa.

6.6 Presoja posledic za druga področja

Zakon ne bo imel posledic na drugih področjih.

6.7 Izvajanje sprejetega predpisa:

Sprejeti zakon bo predstavljen na spletni strani Ministrstva za infrastrukturo, ki bo v okviru svojih pristojnosti tudi spremljalo izvajanje sprejetega zakona in podzakonskih predpisov. Razprava o predlogu zakona bo namenjena širši in strokovni javnosti.

6.8 Druge pomembne okoliščine v zvezi z vprašanji, ki jih ureja predlog zakona:

Pri pripravi predpisa je sodeloval družba PricewaterhouseCoopers SVETOVANJE d.o.o. v okviru projekta Izboljšanje organizacije in upravljanja javnega potniškega prometa ter infrastrukture za alternativna goriva v Sloveniji, ki ga financira EU.

7. PRIKAZ SODELOVANJA JAVNOSTI PRI PRIPRAVI PREDLOGA ZAKONA:

Predlog zakona je bil pripravljen skladno z načeli sodelovanja javnosti, ki je bila vključena v pripravo predpisa že v njegovi najzgodnejši fazi priprave in kasneje v vseh ključnih fazah nastanka oziroma oblikovanja predpisa.

Prvo delavnico za pripravo zakona je organiziralo Ministrstvo za infrastrukturo 20. maja 2021. Delavnica je bila izvedena prek videoklica in je bila namenjena pripravi zasnove zakona oziroma uvodnim komentarjem in pripombam nosilcem interesov. Udeleženci iz vrst strokovne javnosti, resorjev in nevladnih organizacij so dali predloge k vsebini zakona. Prav tako so imeli možnost, da dodatne pripombe sporočijo pisno do 23. maja 2021.

V okviru medresorske delovne skupine pri Ministrstvu za infrastrukturo je prevladalo mnenje za pripravo nove – krajše verzije zakona, katerega vsebina in namen bo ustanovitev upravljavca javnega potniškega prometa kot gospodarske družbe z omejeno odgovornostjo. Predlog zakona bo moral vsebovati tudi ustrezne vsebinske obrazložitve posameznih členov oz. določb. Podrobnejši koncept je bil predstavljen 15. 10. 2021.

Zakon je bil pred javno obravnavo poslan v interno usklajevanje znotraj Ministrstva za infrastrukturo.

Na podlagi vseh teh obravnav je sledila priprava osnutka predpisa, ki je bil ponovno poslan v javno obravnavo dne 3. 12. 2021. Javna obravnava je trajala do vključno 17. 12. 2021. Razlog za krajši rok od običajnega (30. dnevnega) je v tem, da je bil predlog predpisa predhodno že posredovan v javno obravnavo. Spremembe predlaganega predpisa so v tolikšni meri obsežne, da je bilo ponovno posredovanje osnutka predpisa v javno obravnavo za zagotovitev načela sodelovanja javnosti pri seznanitvi in pripravi predloga zakona, potrebno.

Predpis je bil objavljen na naslednjih spletnih naslovih:

E-demokracija, predlogi predpisov: <https://e-uprava.gov.si/drzava-in-druzba/e-demokracija/predlogi-predpisov.html>

Na spletnih straneh Ministrstva za infrastrukturo je bila objavljena novica o javni obravnavi zakona s povezavo na spletno stran E-demokracije.

Med javno obravnavo je dalo pripombe več različnih nosilcev interesov, in sicer so največ pripomb in predlogov podali: Združenje mestnih občin Slovenije, Združenje občin Slovenije, Inštitut za politike prostora, CIPRA Slovenija, društvo za varstvo Alp ter Slovenske železnice.

Ministrstvo za infrastrukturo je pregledalo in obravnavalo vse prejete pripombe in jih pretežno tudi upoštevalo, če te niso nasprotovale pravnemu redu Republike Slovenije in EU ter sistemskim rešitvam predloga zakona.

8. PODATEK O ZUNANJEM STROKOVNJAKU OZIROMA PRAVNI OSEBI, KI JE SODELOVALA PRI PRIPRAVI PREDLOGA ZAKONA, IN ZNESKU PLAČILA ZA TA NAMEN:

Pri pripravi predpisa so sodelovali tudi družba PricewaterhouseCoopers SVETOVANJE d.o.o., Odvetniška družba Kavčič, Bračun in partnerji, o.p., d.o.o. in Prometni institut Ljubljana d.o.o.

Evropska komisija – DG REFORM je v okviru projekta, ki nosi naslov »IMPROVING THE ORGANISATION AND MANAGEMENT OF PUBLIC TRANSPORT AND ALTERNATIVE FUELS

INFRASTRUCTURE IN SLOVENIA« za pripravo dveh zakonov, in sicer Zakona o upravljanju javnega potniškega prometa ter Zakona o alternativnih gorivih v prometu, zagotovila finančna sredstva v višini 450.000,00 EUR.

9. NAVEDBA, KATERI PREDSTAVNIKI PREDLAGATELJA BODO SODELOVALI PRI DELU DRŽAVNEGA ZBORA IN DELOVNIH TELES

- Jernej Vrtovec, minister,
- Blaž Košorok, državni sekretar,
- Aleš Mihelič, državni sekretar,
- Darko Trajanov, generalni direktor Direktorata za trajnostno mobilnost in prometno politiko,
- mag. Matjaž Vrčko, vodja Sektorja za javni potniški promet,
- dr. Dušan Zalar, sekretar v Sektorju za javni potniški promet,
- mag. Bojan Žlender, sekretar v Sektorju za javni potniški promet,
- Špela Petrič, podsekretarka v Sektorju za javni potniški promet,
- Leon Pregelj, svetovalec v Sektorju za mednarodne zadeve in protokol.

II. BESEDILO ČLENOV

I. SPLOŠNE DOLOČBE

1. člen

(vsebina in namen zakona)

- (1) Ta zakon določa enoten način upravljanja z javnim potniškim prometom v Republiki Sloveniji.
- (2) Ta zakon ureja temeljna načela in cilje upravljanja javnega potniškega prometa, Družbo za upravljanje javnega potniškega prometa, izvajanje sistema integriranega javnega linijskega prevoza potnikov, nadzor nad izvajanjem prevoznih storitev javnega potniškega prometa, financiranje prevoznih storitev javnega potniškega prometa ter zagotavljanje preglednosti poslovanja in nadzor nad porabo javnih sredstev.

(3) Namen tega zakona je zagotoviti učinkovito upravljanje in izvajanje javnega potniškega prometa.

2. člen

(pomen izrazov)

(1) Izrazi, uporabljeni v tem zakonu, pomenijo:

1. »družba za upravljanje javnega potniškega prometa« (v nadaljnjem besedilu: družba) je upravljavec javnega potniškega prometa;
2. »javni potniški promet« je javni prevoz potnikov v notranjem cestnem, železniškem prometu, po vodnih poteh in prevoz oseb z žičniškimi napravami.

(2) Drugi izrazi, uporabljeni v tem zakonu, pomenijo enako kot izrazi, opredeljeni zakonu, ki ureja prevoze v cestnem prometu, zakonu, ki ureja železniški promet in zakonu, ki ureja varnost železniškega prometa.

II. TEMELJNA NAČELA IN CILJI

3. člen

(načelo gospodarnosti)

Storitve javnega potniškega prometa morajo biti zagotovljene tako, da se z njihovim izvajanjem zagotovi učinkovito in gospodarno porabo javnih sredstev ter uspešno doseže cilje, določene skladno s predpisi, ki urejajo javni potniški promet.

4. člen

(načelo stalnosti)

Storitve javnega potniškega prometa morajo biti zagotovljene tako, da je zagotovljena stalnost storitev, kar pomeni, da se zagotavljajo brez prekinitev, redno in točno ter so zato skladno z vnaprej določenim voznim redom vedno na razpolago.

5. člen

(načelo trajnostne mobilnosti)

Storitve javnega potniškega prometa, ki jih zagotavlja država in njihovo upravljanje na podlagi tega zakona, morata imeti čim manjše negativne učinke na okolje, pri čemer se upoštevajo okoljska bremena v celotnem življenjskem ciklu. Postopki oblikovanja politik, strategij, programov, načrtov, splošnih in konkretnih pravnih aktov, ki imajo dolgoročne učinke na okolje, morajo omogočiti zmanjševanje okoljskega bremena.

6. člen

(načelo integrirane ponudbe javnega potniškega prometa)

Storitve javnega potniškega prometa, ki jih zagotavlja država v okviru gospodarske javne službe, so povezane v enotno ponudbo, ki temelji na fizični, tarifni, upravljavski, informacijski in finančni integraciji, ter je prilagojena potrebam potnikov.

7. člen

(cilji javnega potniškega prometa)

Cilji javnega potniškega prometa so:

1. uspešno in učinkovito izvajanje gospodarske javne službe javnega potniškega prometa;
2. čim krajši potovalni časi v sistemu gospodarske javne službe javnega potniškega prometa;
3. integracija medkrajevnih linij z mestnimi linijami in drugimi prevozi;
4. informiranost prebivalstva o možnosti uporabe javnega potniškega prometa;
5. posebne in medsebojno povezane napredne oblike izvajanja javnega potniškega prometa, kot so prevozi na klic in posebej prilagojeni prevozi glede na posebnosti;
6. večja uporaba vozil s pogoni na alternativna goriva;
7. doseganje višje stopnje zadovoljstva med uporabniki.

III. DRUŽBA ZA UPRAVLJANJE JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

8. člen

(ustanovitev in dejavnost družbe)

- (1) Za upravljanje z javnim potniškim prometom se ustanovi Družba za upravljanje javnega potniškega prometa.
- (2) Družba je organ javnega potniškega prometa v skladu z zakonom, ki ureja prevoze v cestnem prometu.
- (3) Družba opravlja naloge upravljavca javnega potniškega prometa, sodeluje pri pripravi strokovnih podlag za odločanje s področja javnega potniškega prometa in opravlja naloge, kot so določene v drugem odstavku 15. člena in 16. člena tega zakona.
- (4) Družba uresničuje cilje iz prejšnjega člena.
- (5) Družba lahko poleg nalog iz drugega odstavka 15. člena in 16. člena tega zakona opravlja še druge naloge, ki so potrebne za gospodarno in učinkovito upravljanje z javnim potniškim prometom.
- (6) Družba ne sme ustanoviti druge gospodarske družbe, pridobiti njenega poslovnega deleža ali ustanoviti druge pravne osebe.

9. člen

(pravnoorganizacijska oblika in firma družbe)

- (1) Družba za upravljanje javnega potniškega prometa je družba z omejeno odgovornostjo.
- (2) Firma družbe je: Družba za upravljanje javnega potniškega prometa, d.o.o.

10. člen

(smiselna uporaba zakona, ki ureja gospodarske družbe)

Če ta zakon ne določa drugače, se za družbo smiselno uporablja zakon, ki ureja gospodarske družbe.

11. člen

(ustanoviteljica in družbenica)

Ustanoviteljica družbe je Republika Slovenija, ki poslovnega deleža ne sme deliti ali prenesti na drugo osebo.

12. člen

(izvajanje pravic ustanoviteljice)

- (1) Ne glede na zakon, ki ureja Slovenski državni holding, upravlja z deležem Republike Slovenije in uresničuje pravice Republike Slovenije kot edinega družbenika v družbi Vlada Republike Slovenije.
- (2) Za spremljanje naložbe je pristojno ministrstvo, pristojno za promet (v nadaljnjem besedilu: ministrstvo).

13. člen

(organi družbe)

- (1) Družba ima naslednje organe:

- direktorja;
- nadzorni svet;
- skupščino;
- strokovni svet.

- (2) Nadzorni svet družbe sestavljajo trije člani oziroma članice.
- (3) Strokovni svet je posvetovalni organ družbe. Sestavlja ga do deset članov, od tega trije predstavniki lokalnih skupnosti in do sedem predstavnikov strokovnih organizacij, raziskovalnih in izobraževalnih ustanov ter združenj s področja javnega prometa. Naloga strokovnega sveta družbe je svetovanje direktorju pri opravljanju nalog upravljanja javnega potniškega prometa.
- (4) Pristojnosti in naloge organov, podrobnejši postopek in pogoji za imenovanje članov v organe in druga vprašanja, ki niso urejena s tem zakonom, se uredijo v aktu o ustanovitvi družbe v skladu z zakonom, ki ureja gospodarske družbe.

14. člen

(pogoji in postopek imenovanja direktorja in nadzornega sveta)

- (1) Za direktorja ali člana nadzornega sveta je lahko imenovana fizična oseba, ki poleg pogojev, ki jih določa zakon, ki ureja gospodarske družbe, izpolnjuje še naslednje pogoje in merila:
 1. odlikuje jo osebna integriteta in poslovna etičnost;
 2. njene izkušnje potrjujeta poslovna uspešnost in ugled;
 3. ima najmanj izobrazbo, pridobljeno po študijskem programu druge stopnje, oziroma izobrazbo, ki ustreza ravni izobrazbe, pridobljene po študijskih programih druge stopnje, in je v skladu z zakonom, ki ureja slovensko ogrodje kvalifikacij, uvrščena na 8. raven slovenskega ogrodja kvalifikacij;
 4. ima najmanj deset let ustreznih delovnih izkušenj iz vodenja ali upravljanja;

5. ima predhodne delovne izkušnje s področja pristojnosti družbe;
 6. ne opravlja funkcije, ki je po zakonu, ki ureja integriteto in preprečevanje korupcije, po tem ali drugem zakonu nezdružljiva s članstvom v nadzornem organu, organu upravljanja ali organu poslovanja gospodarske družbe in take funkcije ni opravljala v preteklih šestih mesecih;
 7. ne sme biti v poslovnem razmerju z družbo.
- (2) Za direktorja družbe in člane nadzornega sveta se poleg zakona, ki ureja integriteto in preprečevanje korupcije, smiselno uporabljajo tudi določbe o nezdružljivosti opravljanja funkcije, prepovedi članstva in dejavnosti, prepovedi in omejitev sprejemanja daril in omejitev poslovanja, ki veljajo za poklicne funkcionarje, o prijavi premoženjskega stanja in določbe o lobiranju.
 - (3) Nadzorni svet družbe mora biti sestavljen iz članov, ki se medsebojno dopolnjujejo po strokovnem znanju in kompetencah.
 - (4) Direktorja iz prvega odstavka tega člena imenuje vlada na predlog ministra, pristojnega za promet (v nadaljnjem besedilu: minister) za obdobje petih let z možnostjo ponovnega imenovanja. V ta namen minister objavi javni poziv za pridobivanje kandidatov. Pri izbiri kandidatov minister upošteva strokovna znanja, izkušnje in veščine, potrebne za kakovostno opravljanje funkcije.
 - (5) Člane nadzornega sveta iz prvega odstavka tega člena imenuje vlada na predlog ministra.

15. člen

(javno pooblastilo)

- (1) Družbi se podeli javno pooblastilo za zagotavljanje izvajanja obvezne gospodarske javne službe javni potniški promet, razen mestnega linijskega prevoza, posebnega linijskega prevoza, žičniškega in prevoza po vodnih poteh.
- (2) Na podlagi podeljenega javnega pooblastila družba opravlja naslednje naloge:
 1. pripravlja in objavlja razpise za podelitev koncesij in postopke javnega naročanja za sklepanje pogodb o prevozih;
 2. sklepa pogodbe z izbranimi izvajalci o izvajanju gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov v avtobusnem medkrajevnem prevozu potnikov in opravlja nadzor nad izvajanjem sklenjenih pogodb;
 3. sklepa pogodbe za integracijo medkrajevnega linijskega prevoza potnikov z mestnim linijskim prevozom potnikov, posebnim linijskim prevozom potnikov, prevozom potnikov z žičniškimi napravami in drugimi oblikami prevoza oziroma povezanih storitev;
 4. izvaja plačila nadomestil za izvajanje obvezne gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov, plačila poravnave med udeleženci enotne vozovnice in plačila nadomestil na podlagi pogodb za integrirane linije;
 5. odvzema pravico do izvajanja gospodarske javne službe v skladu z zakonom, ki ureja prevoze v cestnem prometu;
 6. izdaja dovoljenja za integrirane linije;
 7. načrtuje, usklajuje in potrjuje vozne rede medkrajevnega linijskega avtobusnega prevoza potnikov ter potrjuje predlog voznega reda izvajalca, ki izvaja obvezno gospodarsko javno službo prevoza potnikov v železniškem prometu in sodeluje v postopku oblikovanja voznega reda omrežja javne železniške infrastrukture;
 8. pripravlja letna poročila o izvajanju obvezne gospodarske javne službe v skladu s 7. členom Uredbe (ES) št. 1370/2007 z dne 23. oktobra 2007 o javnih storitvah železniškega in cestnega

potniškega prevoza ter o razveljavitvi uredb Sveta (EGS) št. 1191/69 in št. 1107/70 (UL L št. 315 z dne 3. 12. 2007, str. 1), zadnjič spremenjene z Uredbo (EU) 2016/2338 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. decembra 2016 o spremembi Uredbe (ES) št. 1370/2007 v zvezi z odprtjem trga za notranje storitve železniškega potniškega prevoza (UL L št. 354 z dne 23. 12. 2016, str. 22), (v nadaljnjem besedilu: Uredba 1370/2007/ES);

9. izvaja nadzor nad izvajanjem obvezne gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem in železniškem prometu;
 10. druge naloge, ki so v skladu z zakonom, ki ureja prevoze v cestnem prometu, poverjene organu javnega potniškega prometa.
- (3) Družba mora pred začetkom postopka podelitve koncesije pridobiti soglasje nadzornega organa družbe.

16. člen

(naloge družbe)

Družba v zvezi z upravljanjem javnega potniškega prometa opravlja naslednje naloge:

1. sodeluje pri pripravi strokovnih podlag za določanje politike in strategije razvoja javnega potniškega prometa in drugih dokumentov s področja javnega potniškega prometa;
2. vodi daljinar;
3. upravlja registre voznih redov;
4. izvaja raziskave na področju javnega potniškega prometa;
5. spremlja potrebe uporabnikov javnega potniškega prometa in oblikuje ustrezne rešitve;
6. upravlja sistem enotne vozovnice, ki vključuje izdajo, prodajo in uporabo enotne vozovnice, izvaja delitve prihodkov od prodaje enotne vozovnice, rešuje reklamacije in pritožbe, upravlja kartične sheme, razvoj in vzdrževanje sistema enotne vozovnice ter vzpostavi, upravlja in vzdržuje enotni informacijski sistem in centralno informatizirano zbirko podatkov ter sklepa pogodbe o vključitvi v sistem enotne vozovnice;
7. pridobiva, analizira in obdeluje statistične podatke, ki izhajajo iz sistema enotne vozovnice in so ključni za nadaljnje obračune;
8. zagotavlja vzdrževanje centralne informatizirane zbirke podatkov v skladu z zakonom, ki ureja prevoze v cestnem prometu;
9. pripravi letni program dela in finančni načrt;
10. pripravi strokovne podlage s področja upravljanja javnega potniškega prometa;
11. sodeluje z drugimi institucijami in organi pri izdelavi študij, strategij, dolgoročnih planov in načrtov;
12. sklepa pogodbe z lokalnimi skupnostmi in zasebnim sektorjem o sofinanciranju izvajanja gospodarske javne službe javni potniški promet;
13. izvaja priglasitve posebnih linijskih prevozov in vodenje registra;
14. zagotavlja promocijo javnega prevoza;
15. določa potrebe po prevoznih storitvah medkrajevnega linijskega prevoza;
16. objavlja informacije skladno z Uredbo 1370/2007/ES;

17. zagotavlja klicni center za podporo potnikom in udeležencem v sistemu javnega potniškega prometa;
18. izvaja kontrolo nad uporabo enotnih vozovnic;
19. omogoča načrtovanje poti integriranega javnega potniškega prometa v notranjem prometu, dostop do voznih redov, cenikov vozovnic in prometnih informacij;
20. ter druge naloge, ki jih družbi podeljuje ta ali drug zakon s področja javnega potniškega prometa.

17. člen

(medsebojne pravice in obveznosti)

- (1) Republika Slovenija z družbo sklene pogodbo, s katero uredi medsebojne pravice in obveznosti, zlasti glede:
 1. vsebine ter načina določanja in usklajevanja letnega programa dela družbe;
 2. načina določanja in usklajevanja višine nadomestila za opravljanje nalog iz drugega odstavka 15. člena in 16. člena tega zakona;
 3. načina in roka financiranja družbe iz državnega proračuna;
 4. načina in oblike nadzora, ki ga nad družbo izvaja Republika Slovenija v zvezi z izvajanjem pogodbenih obveznosti, zlasti kakovosti in pravočasnosti izvajanja nalog;
 5. načina določanja in usklajevanja višine sredstev za financiranje izvajanja gospodarskih javnih služb ter drugih stroškov izvajalcev gospodarskih javnih služb medkrajevnega linijskega prevoza, dogovorjenih s sklenjenimi pogodbami za izvajanje gospodarskih javnih služb;
 6. vsebine in načina letnega poročanja družbe o opravljenem delu, zlasti o doseganju ciljev javnega potniškega prometa iz 7. člena tega zakona;
 7. načina vodenja evidenc sredstev in virov sredstev v upravljanju družbe.
- (2) Pogodba iz prejšnjega odstavka se sklepa za nedoločen čas.
- (3) Za izvajanje pogodbe in financiranje storitev upravljanja javnega potniškega prometa skrbi ministrstvo.

18. člen

(sredstva za delovanje družbe)

- (1) Družba pridobiva sredstva za opravljanje svoje dejavnosti:
 - iz proračuna Republike Slovenije;
 - s prodajo storitev upravljanja drugim subjektom;
 - z dotacijami, darili in iz drugih virov.
- (2) Po predhodnem soglasju vlade lahko družba opravlja tudi drugo gospodarsko dejavnost v povezavi z javnim potniškim prometom. Družba mora dobiček iz te dejavnosti nameniti za financiranje upravljanja javnega potniškega prometa.
- (3) Program dela oblikuje družba na podlagi poslovnega načrta in ga letno posodablja. V programu dela družba načrtuje:

- obseg nalog iz drugega odstavka 15. člena in 16. člena tega zakona, ki jih bo v posameznem poslovnem letu opravila, in načrtovano višino sredstev, prikazano po posameznih virih financiranja iz prvega odstavka tega člena;
 - obseg nalog gospodarskih javnih služb medkrajevnega linijskega prevoza iz drugega odstavka 25. člena tega zakona, ki so za posamezno poslovno leto predvidene s sklenjenimi pogodbami o opravljanju gospodarskih javnih služb;
 - načrt višine virov financiranja gospodarskih javnih služb medkrajevnega linijskega prevoza iz drugega odstavka 25. člena tega zakona, ki so v posameznem poslovnem letu načrtovani kot transportni prihodki, prihodki iz državnega in lokalnega proračuna ter kot prihodki iz zasebnih virov, s prikazom načrtovane višine nadomestila izvajalcev, ki se zagotavlja v okviru državnega proračuna.
- (4) Poslovni načrt družbe potrdi vlada. Družba zagotovi, da so v poslovnem načrtu družbe predvidena sredstva v obsegu, kot so načrtovana v državnem proračunu in rezervirana za posamezno poslovno leto v okviru državnega proračuna na posebni proračunski postavki za upravljanje javnega potniškega prometa. Sredstva se iz državnega proračuna nakažejo družbi v rokih, ki se določijo s pogodbo iz prvega odstavka 17. člena tega zakona.
- (5) Višina sredstev iz državnega proračuna, ki jih prejme družba za opravljanje nalog iz 15. in 16. člena tega zakona, ne sme preseči zneska, potrebnega za kritje finančnega neto učinka na stroške in prihodke, nastale zaradi izpolnjevanja obveznosti, ki izhajajo iz sklenjene pogodbe, pri čemer se upoštevajo vsi prihodki, ki jih družba obdrži.
- (6) Družba v letnem poročilu za posamezno poslovno leto izdela poročilo o stroških izvajanja nalog iz 15. in 16. člena tega zakona, skupnih virih, ki jih je prejela za financiranje gospodarskih javnih služb medkrajevnega linijskega prevoza, ter odlivih za financiranje izvajanja sklenjenih pogodb o gospodarskih javnih službah in obveznosti integriranega javnega potniškega prometa.
- (7) Družba se lahko v posameznem poslovnem letu zadolži le do višine in za namene, kot so predvideni v programu dela in finančnem načrtu družbe za posamezno leto. Za financiranje manjkajočih sredstev iz naslova prihodkov od prodanih enotnih vozovnic, se lahko družba zadolži kratkoročno in znotraj koledarskega leta.

19. člen

(ločeni računi za poslovanje družbe)

- (1) Družba za potrebe preglednega upravljanja virov financiranja javnega potniškega prometa vzpostavi in vodi naslednje ločene račune o svojem finančnem poslovanju:
- račun, na katerem zbira sredstva za financiranje javnega potniškega prometa (prvi odstavek 29. člena tega zakona) in vse prihodke od nakupa enotne vozovnice (30. člen tega zakona);
 - račun, na katerem zbira preostala sredstva za opravljanje svoje dejavnosti.
- (2) Družba mora finančna sredstva, ki jih prejme iz dejavnosti upravljanja javnega potniškega prometa, voditi ločeno od sredstev, ki jih prejme iz drugih dejavnosti.

IV. IZVAJANJE SISTEMA INTEGRIRANEGA JAVNEGA LINIJSKEGA PREVOZA POTNIKOV

20. člen

(opredelitev)

Storitve javnega linijskega prevoza potnikov v notranjem cestnem prometu se lahko izvajajo v obliki integriranih linij javnega, posebnega oziroma drugega linijskega prevoza potnikov. Integracija linij se lahko izvaja na podlagi finančne, fizične, tarifne in upravljalvske integracije posameznih prevoznih storitev. Javni linijski prevoz potnikov s ponudbami za zadnji kilometer potovanja (npr. uporaba koles, e-vozil, prevozov na klic) se izvede na podlagi pogodb s ponudniki storitev.

21. člen

(integracija medkrajevnega in mestnega linijskega prevoza potnikov)

- (1) Integrirana linija medkrajevnega linijskega prevoza potnikov in mestnega prevoza potnikov, ki se izvaja kot gospodarska javna služba, se izvede na podlagi finančne, fizične, tarifne in upravljalvske integracije. Dovoljenje za izvajanje integrirane linije izda družba na predlog ene ali več lokalnih skupnosti. Pri izdaji dovoljenja mora družba upoštevati, da:
 - uvedba integrirane linije zagotavlja boljše pogoje mobilnosti za prebivalce območja, na katerem se uvede integrirana linija;
 - je uvedba integrirane linije gospodarnejša od ločenega izvajanja mestnega in medkrajevnega linijskega prevoza potnikov;
 - je integrirana linija krajša od 50 km, merjeno od avtobusne postaje, kjer je njen začetek, do končne postaje ali postajališča.
- (2) Integrirane linije iz tega člena izvaja notranji izvajalec gospodarske javne službe, ki mu je bila podeljena izključna pravica za izvajanje mestnega linijskega prevoza potnikov in se ne vključijo v sklope za razpis koncesij.
- (3) Razmerja med posameznima vrstama prevoza, finančne, fizične, tarifne in upravljalvske integracije se določijo v pogodbi, ki jo družba sklene z upravljavcem in izvajalcem mestnega linijskega prevoza potnikov. Sofinanciranje integrirane linije v delu, ko se izvaja med dvema naseljema ali več naselji v sosednjih občinah, se izvaja na podlagi standarda dostopnosti za posamezna naselja in pod pogoji, ki veljajo za izvajanje medkrajevnih linijskih prevozov v sklopu, kjer se izvaja integrirana linija. V pogodbi med družbo in upravljavcem oziroma izvajalcem integrirane linije se določijo pogoji za vključitev integrirane linije v sistem enotne vozovnice, tarife in sistem poravnave prihodkov iz prodaje vozovnic, subvencij ter drugih prihodkov, ki jih ima izvajalec pri izvajanju integrirane linije.

22. člen

(integracija medkrajevnega in posebnega linijskega prevoza potnikov)

- (1) Integrirana linija medkrajevnega linijskega prevoza potnikov in posebnega linijskega prevoza potnikov, se izvede na registrirani liniji, na podlagi finančne, fizične, tarifne in upravljalvske integracije. Dovoljenje za izvajanje integrirane linije med medkrajevnim in posebnim linijskim prevozom izda družba na predlog ene ali več lokalnih skupnosti. Pri izdaji dovoljenja mora družba upoštevati, da:
 - uvedba integrirane linije zagotavlja boljše pogoje mobilnosti za prebivalce območja, na katerem se uvede integrirana linija;
 - je uvedba integrirane linije gospodarnejša od ločenega izvajanja posebnega linijskega prevoza potnikov in medkrajevnega linijskega prevoza potnikov;
 - integrirane linije izvaja izvajalec, ki mu je bila podeljena posebna pravica izvajanja medkrajevnega linijskega avtobusnega prevoza potnikov.
- (2) Razmerja med posameznima vrstama prevoza, finančne, fizične in tarifne integracije se določijo v pogodbi, ki jo družba sklene z izvajalcem posebnega linijskega prevoza potnikov. Finančna integracija se izvaja na podlagi standarda dostopnosti za posamezna naselja in pod pogoji, ki veljajo za izvajanje medkrajevnih linijskih prevozov v sklopu, kjer se izvaja integrirana linija. Občina za dele

integrirane linije, ki so namenjeni posebnim linijskim prevozom v celoti krije stroške tega dela integrirane linije. V pogodbi med družbo, občino in izvajalcem integrirane linije se morajo določiti pogoji za vključitev integrirane linije v sistem enotne vozovnice, tarife in sistem poravnave prihodkov iz prodaje vozovnic ter subvencij in drugih prihodkov, ki jih ima izvajalec pri izvajanju integrirane linije.

23. člen

(integracija medkrajevnega linijskega prevoza potnikov in prevoza potnikov z žičniškimi napravami)

- (1) Integrirana linija medkrajevnega linijskega prevoza potnikov in prevoza potnikov z žičniškimi napravami, se izvede v primeru, če je za izvajanje prevoza potnikov z žičniško napravo podeljena koncesija za izvajanje gospodarske javne službe prevoza potnikov, skladno z zakonom, ki ureja žičniške naprave za prevoz oseb, na območju, kjer prevoz potnikom z žičniškimi napravami skrajša razdaljo in čas potovanja potnikov na liniji, na podlagi finančne, fizične, tarifne in upravljalvske integracije.
- (2) Dovoljenje za izvajanje integrirane linije med medkrajevnim linijskim prevozom potnikov in prevozom oseb z žičniškimi napravami izda družba na predlog ene ali več lokalnih skupnosti. Pri izdaji dovoljenja mora družba upoštevati, da:
 - uvedba integrirane linije zagotavlja bistveno krajše čase potovanja in s tem boljše pogoje mobilnosti za prebivalce območja na katerem se uvede integrirana linija;
 - je uvedba integrirane linije gospodarnejša od ločenega izvajanja prevoza oseb z žičniškimi napravami za katere je bila podeljena koncesija za izvajanje gospodarske javne službe in medkrajevnega linijskega prevoza potnikov;
 - se izvajajo prevozi samo s kabinskimi žičnicami, ki potnikom zagotavljajo ustrezno zaščito.
- (3) Razmerja med posameznima vrstama prevoza, finančne, fizične in tarifne integracije se določijo v pogodbi, ki jo družba sklene z izvajalcem žičniškega prevoza potnikov.

V. NADZOR NAD IZVAJANJEM PREVOZNIH STORITEV JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

24. člen

(izvajanje kontrole nad uporabo vozovnic)

- (1) Družba oziroma pogodbeni izvajalci (v nadaljnjem besedilu: kontrolorji) zagotovijo nadzor nad tem, ali ima potnik pri sebi vozovnico.
- (2) Kontrolorji izvajajo nadzor ob vstopu potnika v vozilo, med vožnjo ali ob izstopu potnika iz vozila. Pri izvajanju nadzora mora potnik na zahtevo kontrolorja le-temu izročiti vozovnico ali drugo sredstvo, s katerim je potnik registriral vožnjo, prav tako se mora na zahtevo kontrolorja izkazati z osebnim dokumentom s sliko.
- (3) Kontrolor potnika, ki:
 - kontrolorju ne predloži v pregled vozovnice;
 - nima vozovnice;
 - ima neveljavno vozovnico;
 - ima vozovnico izdano na drugo ime;
 - se ne želi izkazati z osebnim dokumentom s sliko

ustno pozove k plačilu vozovnice za celotno relacijo. Če potnik kljub pozivu ne plača vozovnice za celotno relacijo, kontrolor izda pisno obvestilo z vsemi podatki za plačilo nadomestila. Nadomestilo znaša enkratni znesek vrednosti vozovnice, ki se zaračunava za vožnjo od začetne do končne postaje linije javnega potniškega prometa. Če kršitelj v obvestilu navedeni znesek ne poravnava v osmih dneh od prejema obvestila, kontrolor zoper njega poda predlog za začetek postopka o prekršku na pristojni Inšpektorat za infrastrukturo. Potnik, ki izpolnjuje eno od zgoraj navedenih meril mora na zahtevo kontrolorja vozilo zapustiti. Če vozila ne zapusti, kontrolor o tem obvesti policijo.

- (4) Če ima potnik ob nadzoru kontrolorja pri sebi neveljavno vozovnico ali vozovnico izdano na drugo ime, mora takšno vozovnico po pozivu izročiti kontrolorju. Izvajalec ali družba potniku nista dolžna povrniti stroškov za izročeno vozovnico. Izvajalec lahko tudi sicer, če je kontrolor izdal obvestilo o neplačilu vozovnice, izvede začasni preključitev vozovnice oziroma onemogoči njeno uporabo, dokler potnik ne poravnava nadomestila oziroma dokler se prekrškovni ali drug postopek zoper potnika zaradi neplačila vozovnice ne konča.

25. člen

(zagotavljanje izvajanja gospodarske javne službe)

- (1) Družba zagotavlja izvajanje javnega potniškega prometa, razen mestnega linijskega prevoza in posebnega linijskega prevoza, žičniškega in prevoza po vodnih poteh.
- (2) Za izvajanje postopka dodeljevanja pogodb za izvajanje gospodarske javne službe medkrajevnega cestnega in železniškega linijskega prevoza, ki je v pristojnosti države (v nadaljnjem besedilu: izvajanje gospodarske javne službe), se uporabljajo predpisi, ki urejajo prevoze v cestnem in železniškem prometu, pri čemer je družba pooblaščenca za izvajanje vseh aktivnosti v teh postopkih v imenu in za račun Republike Slovenije. Družba v imenu in za račun Republike Slovenije skrbi za pripravo in izvajanje postopkov oddaje storitev gospodarske javne službe v medkrajevem linijskem prevozu, sklepanje pogodb z izbranimi izvajalci, opravljanje nadzora nad izvajanjem sklenjenih pogodb ter za financiranje izvajanja gospodarske javne službe.
- (3) 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 voznih redov vseh izvajalcev javnega potniškega prometa.

VI. FINANCIRANJE PREVOZNIH STORITEV JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

26. člen

(financiranje gospodarskih javnih služb)

- (1) Javna služba za izvajanje javnega linijskega prevoza potnikov iz 50. člena Zakona o prevozi v cestnem prometu (Uradni list RS, št. 6/16 – uradno prečiščeno besedilo, 67/19 in 94/21) in 21., 22. in 23. člena tega zakona se financira iz prihodkov od prodaje vozovnic, s sredstvi proračuna Republike Slovenije, subvencij in drugih prihodkov, povezanih z izvajanjem te javne službe. Sredstva iz prodaje vozovnic, proračuna Republike Slovenije, subvencij lokalnih skupnosti in drugih prihodkov se vodijo na računu iz prve alineje prvega odstavka 19. člena tega zakona.
- (2) Če se opravljanje prevozov potnikov na določeni liniji v pogojih gospodarske javne službe uvede na predlog lokalne skupnosti in je izvajanje linije pretežno v interesu te samoupravne lokalne skupnosti, jo je lokalna skupnost dolžna sofinancirati.
- (3) Minister, pristojen za promet, predpiše metodologijo sofinanciranja linij iz prejšnjega odstavka.

27. člen

(pristojnosti)

- (1) Za izvajanje financiranja medkrajevnega linijskega prevoza skrbi družba.
- (2) Sredstva za izvajanje mestnega linijskega prevoza potnikov se zagotavljajo s prodajo prevoznih storitev, iz proračuna lokalne skupnosti in drugih virov. Družba lahko za ustrezno plačilo prevzame naloge upravljanja javnega prevoza potnikov, ki je v pristojnosti lokalne skupnosti, če se lokalna skupnost odloči, da se vključi v integrirani javni potniški promet.
- (3) Družba mora pred prevzemom nalog iz prejšnjega odstavka z lokalno skupnostjo skleniti posebno pogodbo.

28. člen

(nadzor financiranja)

Nadzor nad izvajanjem financiranja storitev gospodarskih javnih služb iz drugega odstavka 25. člena tega zakona ter financiranjem na podlagi pogodb o izvajanju gospodarske javne službe, sklenjenih z izvajalci, izvajajo ministrstvo in drugi pristojni organi.

29. člen

(enotni račun)

- (1) Integracijo virov financiranja javnega potniškega prometa izvaja družba tako, da vire financiranja zbira na enotnem ločenem računu iz prve alineje prvega odstavka 19. člena tega zakona.
- (2) Na enotnem računu se zbirajo in upravljajo vsi viri financiranja javnega potniškega prometa, ki se za financiranje gospodarske javne službe iz drugega odstavka 25. člena tega zakona zagotavljajo na državni in lokalni ravni ter iz zasebnih virov.
- (3) Sredstva, zbrana na enotnem računu, so namenjena le za poravnavo nadomestila stroškov, do katerih so na podlagi sklenjenih pogodb o izvajanju gospodarske javne službe upravičeni izvajalci.
- (4) Za sklepanje pogodb z vsemi sofinancerji, kot so lokalne skupnosti in zasebni sektor, je pristojna družba.

30. člen

(obračun)

- (1) Sredstva, pridobljena s prodajo enotne vozovnice, se namenijo za:
 1. kritje stroškov provizije za prodajo enotne vozovnice, stroškov za reševanje zahtev za vračilo kupnine in reklamacij potnikov;
 2. kritje stroškov izvajanja prevozov na podlagi pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe;
 3. kritje stroškov za zagotavljanje mobilnosti kot storitve;
 4. poravnavo pripadajočega deleža cene enotne vozovnice na podlagi uporabe enotne vozovnice med vrstami prevozov v integriranem javnem potniškem prometu.
- (2) Skladno s pravili obračuna je družba odgovorna, da izvede obračun in poravnavo prihodkov od prodaje enotne vozovnice.

- (3) Podrobnejša pravila glede obračuna delitve prihodkov od prodaje enotne vozovnice določi minister.

31. člen

(poročanje)

- (1) Za nadzor nad upravljanjem sredstev iz prvega odstavka 29. člena in 30. člena tega zakona družba letno poroča vladi.
- (2) Poročanje mora izkazati preglednost razpolaganja s prejetimi viri financiranja in prihodki od prodaje enotne vozovnice, finančnimi prilivi in odlivi ter pregledno prikazovati opravljena plačila iz tretjega odstavka 29. člena in 30. člena tega zakona.
- (3) Iz poročanja morajo biti razvidni vsaj naslednji podatki:
 1. prihodki družbe na podlagi sklenjenih pogodb o sofinanciranju storitev gospodarskih javnih služb iz drugega odstavka 26. člena tega zakona;
 2. čisti prihodki od prodanih vozovnic;
 3. odhodki in stroški, ki predstavljajo osnovo za obračun nadomestil izvajalcev v skladu s sklenjenimi pogodbami za izvajanje gospodarske javne službe, za katere financiranje skrbi družba;
 4. odhodki in stroški, ki predstavljajo osnovo za obračun nadomestil izvajalcev integriranih linij v skladu s sklenjenimi pogodbami za izvajanje gospodarske javne službe in teh linij, za katerih financiranje skrbi družba;
 5. podatki o številu prepeljanih potnikov in potniških kilometrov pri izvajanju gospodarske javne službe in integriranih linij ter
 6. podatki o opravljenem in načrtovanem številu kilometrov po linijah javnega potniškega prometa oziroma vlakovnih poteh.

VII. ZAGOTAVLJANJE PREGLEDNOSTI POSLOVANJA IN NADZOR NAD PORABO JAVNIH SREDSTEV

32. člen

(nadzor Urada Republike Slovenije za nadzor proračuna)

Inšpekcijski nadzor nad porabo sredstev iz državnega proračuna, ki jih upravlja družba, opravlja tudi Urad Republike Slovenije za nadzor proračuna.

33. člen

(ločene računovodske evidence)

- (1) V primeru, da družba po predhodnem soglasju vlade opravlja tudi drugo gospodarsko dejavnost v povezavi z javnim potniškim prometom, mora skladno z računovodskimi standardi voditi ločene računovodske evidence in v pojasnilih k računovodskim izkazom razkriti ločene računovodske izkaze po posameznih dejavnostih.
- (2) Za ločene računovodske izkaze iz prejšnjega odstavka se štejejo bilanca stanja, izkaz poslovnega izida in izkaz denarnih tokov.
- (3) Za vodenje ločenih računovodskih evidenc po posameznih dejavnostih mora družba skladno z računovodskimi standardi v svojih notranjih aktih opredeliti sodila za razporejanje sredstev in obveznosti, stroškov in odhodkov ter prihodkov, ki jih upoštevajo pri vodenju računovodskih evidenc in pripravi ločenih računovodskih izkazov iz prejšnjega odstavka.

- (4) Za določanje sodil iz prejšnjega odstavka se uporablja zakon, ki ureja preglednost finančnih odnosov in ločeno evidentiranje dejavnosti v delu, ki se nanaša na obveznost ločenega evidentiranja različnih dejavnosti izvajalcev z izključnimi ali posebnimi pravicami ali pooblastili.
- (5) Družba mora v pojasnilih k računovodskim izkazom skupaj z ločenimi računovodskimi izkazi po posameznih dejavnostih, v celoti razkriti tudi sodila iz tretjega odstavka tega člena. Ustreznost in pravilnost njihove uporabe mora biti letno revidirano s strani revizorja, ki mora o tem podati posebno poročilo.

VIII. KAZENSKÉ DOLOČBE

34. člen

(prekršek)

- (1) Z globo 100 eurov se za prekršek kaznuje posameznik, ki pravočasno ne poravna zneska, kot je določen v obvestilu iz tretjega odstavka 24. člena tega zakona.
- (2) Pristojni organ za vodenje postopka in odločanje o prekršku iz prejšnjega odstavka je Inšpektorat Republike Slovenije za infrastrukturo.

IX. PREHODNE IN KONČNE DOLOČBE

35. člen

(prenos pogodbenih obveznosti)

Z dnem uveljavitve tega zakona družba prevzame izpolnjevanje obveznosti iz pogodbenih razmerij za izvajanje gospodarske javne službe javnega potniškega prometa, v imenu in za račun Republike Slovenije, ter zagotovi zadostna sredstva, ki omogočajo financiranje izvajanja storitev in vlaganj v razvoj, ki izhajajo iz teh pogodbenih razmerij.

36. člen

(veljavnost obstoječih pogodb za izvajanje gospodarske javne službe javnega potniškega prometa)

Ta zakon ne spreminja pravic in obveznosti, ki izhajajo iz Pogodbe o izvajanju obvezne gospodarske javne službe prevoza potnikov v notranjem in čezmejnem regijskem železniškem prometu za obdobje 2017 do 2031 ter drugih obstoječih pogodb za izvajanje gospodarske javne službe javnega potniškega prometa, ki v celoti veljajo in se uporabljajo do njihovega izteka.

37. člen

(nadzor nad izvajanjem obstoječih pogodb za izvajanje gospodarske javne službe javnega potniškega prometa)

Nadzor nad izvajanjem pogodb iz prejšnjega člena se prenese na družbo v 18 mesecih od uveljavitve tega zakona.

38. člen

(ustanovitev družbe in prenos delavcev z ministrstva na družbo)

- (1) Vlada v treh mesecih od uveljavitve tega zakona ustanovi družbo iz prvega odstavka 8. člena tega zakona.
- (2) Družbo ustanovi Republika Slovenija tako, da vlada sprejme akt o ustanovitvi družbe in imenuje direktorja.
- (3) Z dnem prevzema pristojnosti in nalog upravljavca javnega potniškega prometa v skladu s prvim odstavkom 39. člena tega zakona, preidejo na družbo javni uslužbenci ministrstva, ki so bili na dan uveljavitve tega zakona razporejeni na delovna mesta, na katerih se opravljajo naloge v zvezi z upravljanjem javnega potniškega prometa, ki s prevzemom pristojnosti preidejo na družbo. Seznam javnih uslužbencev iz tega odstavka ter višina sredstev za plače, druge osebne prejemke in materialne stroške javnih uslužbencev sta sestavni del programa prenosa delavcev z ministrstva na družbo, ki ga pripravi ministrstvo najpozneje v 30 dneh od uveljavitve tega zakona. Program prenosa delavcev vsebuje tudi podrobnejši postopek prenosa delavcev ter obseg pogodbenih in drugih pravic in obveznosti iz delovnih razmerij.
- (4) Javni uslužbenci iz prejšnjega odstavka sklenejo pogodbo o zaposlitvi z družbo za delovna mesta, določena v aktu o notranji organizaciji in sistemizaciji delovnih mest družbe, za katera izpolnjujejo predpisane pogoje.
- (5) Za druga vprašanja v zvezi s prenosom delavcev po tem členu se uporabljajo določbe zakona, ki ureja delovna razmerja.

39. člen

(opravljanje pristojnosti in nalog upravljavca javnega potniškega prometa)

- (1) Družba iz prvega odstavka 8. člena tega zakona prevzame pristojnosti in naloge upravljavca medkrajevnega linijskega prometa in naloge upravljavca železniškega prevoza potnikov v 18 mesecih od uveljavitve tega zakona.
- (2) Družba iz 8. člena tega zakona prevzame vse naloge, ki jih na podlagi 3. člena Uredbe o načinu izvajanja gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu, o koncesiji te javne službe in o ureditvi sistema enotne vozovnice (Uradni list RS, št. 109/21 in 181/21) opravlja ministrstvo.
- (3) Do ustanovitve družbe iz prvega odstavka 8. člena tega zakona oziroma prevzema pristojnosti in nalog iz prvega odstavka tega člena, pristojnosti in naloge upravljavca javnega potniškega prometa opravlja ministrstvo.
- (4) Do prevzema nalog upravljanja železniškega javnega potniškega prometa, določenih s tem zakonom, družba naloge iz 7. točke drugega odstavka 15. člena tega zakona, ki se nanašajo na oblikovanje voznega reda izvajalca, ki izvaja obvezno gospodarsko javno službo prevoza potnikov v železniškem prometu, izvaja tako, da daje soglasje k predlogu voznega reda izvajalca, ki izvaja obvezno gospodarsko javno službo prevoza potnikov v notranjem in čezmejnem regijskem železniškem prometu ter sodeluje v postopku oblikovanja voznega reda omrežja javne železniške infrastrukture.
- (5) Minister izda predpis iz tretjega odstavka 26. člena in tretjega odstavka 30. člena tega zakona najpozneje v šestih mesecih od uveljavitve tega zakona.

40. člen

(prenehanje veljavnosti)

- (1) Z dnem uveljavitve tega zakona prenehajo veljati določbe 31.a točke prvega odstavka 3. člena, 5., 19., 20., 25. in 26. točke drugega odstavka 4. člena, 48. člena, 52. člena in 132. člena Zakona o

prevozih v cestnem prometu (Uradni list RS, št. 6/16 – uradno prečiščeno besedilo, 67/19 in 94/21).

- (2) Z dnem uveljavitve določbe o prevzemu nalog upravljavca železniškega prevoza potnikov iz prvega odstavka 39. člena tega zakona, prenehajo veljati določbe tretje in četrte alineje četrtega odstavka 13. člena Zakona o železniškem prometu (Uradni list RS, št. 99/15 – uradno prečiščeno besedilo, 30/18 in 82/21) za obvezno gospodarsko javno službo prevoza potnikov v notranjem in čezmejnem regijskem železniškem prometu.
- (3) Z dnem uveljavitve tega zakona prenehajo veljati določbe 3. in 28. člena Uredbe o načinu izvajanja gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu, o koncesiji te javne službe in o ureditvi sistema enotne vozovnice (Uradni list RS, št. 109/21 in 181/21).

41. člen

(začetek veljavnosti)

Ta zakon začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

III. OBRAZLOŽITEV:

K 1. členu:

Ta člen ureja namen predmetnega zakona in njegovo vsebino, in sicer določa enoten način upravljanja javnega potniškega prometa v Republiki Sloveniji.

Glavni cilj zakona je ustanovitev Družbe za upravljanje javnega potniškega prometa (v nadaljnjem besedilu: družba), ki je organizirana kot družba z omejeno odgovornostjo. Takšna oblika je bila za upravljavca javnega potniškega prometa izbrana iz razloga, ker ima takšna pravnoorganizacijska oblika številne prednosti pred drugimi (ministrstvo, organ v sestavi, agencija), na podlagi katerih bi lahko bil organiziran upravljavec. Odsotnost neposrednega vpliva politike oziroma države in sama vodstvena struktura (tj., nadzorni svet, skupščina in strokovni svet) družbi omogočata hitro odzivanje na trgu in s tem prilagodljivost potrebam potnikov in nenehen stik z novimi svetovnimi trendi javnega potniškega prometa. Z vidika financiranja se lahko družba z omejeno odgovornostjo financira tudi s tržnimi viri financiranja. Dodatno, družba z omejeno odgovornostjo v lasti države omogoča prožnejše mehanizme za zagotovitev potrebnih kadrov, saj za družbo ne veljajo omejitve pri zaposlovanju kot veljajo za javne uslužbenke. Zato lahko družba zaradi večje prilagodljivosti lažje zagotovi potrebo po motiviranem in visoko kvalificiranem kadru za izvajanje strokovnih nalog v okviru nalog javnega potniškega prometa.

Zakon, poleg družbe, ureja tudi temeljna načela in cilje upravljanja javnega potniškega prometa, izvajanje sistema integriranega javnega potniškega prometa, nadzor nad izvajanjem storitev javnega potniškega prometa, financiranje prevoznih storitev javnega potniškega prometa ter zagotavljanje preglednosti poslovanja in nadzor nad porabo javnih sredstev.

Izhodišče za pripravo zakona je predstavljal cilj izboljšanja stanja in povečanje učinkovitosti javnega potniškega prometa v Sloveniji, zato je bilo treba zagotoviti učinkovito upravljanje in izvajanje javnega potniškega prometa.

K 2. členu:

Ta člen ureja pomen posameznih izrazov uporabljenih v zakonu, če ti še niso urejeni v veljavni zakonodaji. Večina izrazov, potrebnih za razumevanje vsebine predmetnega zakona, ki ureja področje upravljanja javnega potniškega prometa, je že definirana v področni zakonodaji, kot so Zakon o prevozih v cestnem prometu (Uradni list RS, št. 6/16 – uradno prečiščeno besedilo, 67/19 in 94/21, v nadaljnjem besedilu: ZPCP-2), Zakon o železniškem prometu (Uradni list RS, št. 99/15 – uradno prečiščeno besedilo, 30/18 in 82/21, v nadaljnjem besedilu: ZZelP) in Zakon o varnosti v železniškem prometu (Uradni list RS, št. 30/18 in 54/21). V tem členu sta tako definirana samo pojma, ki se v področni zakonodaji ne pojavljata, zato je nujno, da se s tem zakonom določi njun pomen. Tako je s pojmom »družba za upravljanje javnega potniškega prometa« opredeljen upravljavec javnega potniškega prometa, »javni potniški promet« pa pomeni javni prevoz potnikov v notranjem cestnem, železniškem prometu, po vodnih poteh in prevoz oseb z žičniškimi napravami.

K 3. členu:

Načelo gospodarnosti kot temeljno načelo tega zakona poudarja gospodarsko korist upravljanja javnega potniškega prometa, na način, kot ga predvideva ta zakon.

K 4. členu:

Z načelom stalnosti se uveljavlja zahteva stalnosti zagotavljanja prevoznih storitev, ki temelji na 2.b členu ZZelP, razširja pa se na celoten sklop javnega potniškega prometa, torej tudi na druge vrste prevozov. Zakon se s tem načelom usmerja k zagotovitvi stalnosti in neprekinjenosti izvajanja storitev javnega potniškega prometa, kar pomeni, da se storitve zagotavljajo brez prekinitev, redno in točno ter so zato skladno z vnaprej določenim voznim redom vedno na razpolago.

K 5. členu:

Sistem javnega potniškega prometa v Sloveniji je slabo razvit in premalo učinkovit, kar še dodatno obremenjuje okolje. Zakon zato kot eno izmed načel poudarja tudi načelo trajnostne mobilnosti. Na njegovi podlagi je treba pri zagotavljanju storitev in upravljanju javnega potniškega prometa ter izvajanju vseh nalog, ki iz upravljanja izhajajo, upoštevati tudi okoljske vplive. Družba bo zato morala vedno izbrati ukrepe, postopke in pristope, s katerimi bo najmanj posegala v okolje in ga obremenjevala.

K 6. členu:

Ta člen uvaja načelo integrirane ponudbe storitev javnega potniškega prometa, ki jih zagotavlja država z gospodarsko javno službo. Integrirana ponudba storitev javnega potniškega prometa temelji na fizični, tarifni, upravljavski, informacijski in finančni integraciji ter je prilagojena potrebam potnikov. Integriran javni potniški promet kot sistem izvajanja različnih vrst prevoza potnikov v obliki povezanega javnega potniškega prometa temelji na usklajenem upravljanju, preglednem financiranju, celovitem informacijskem sistemu, harmonizirani tarifni shemi, usklajenem voznem redu in enotni vozovnici. To načelo dodatno usmerja k spremljanju stanja javnega potniškega prometa in njegovem spreminjanju, saj določa, da se ponudba storitev javnega potniškega prometa prilagaja razvoju in potrebam potnikov.

Fizična integracija pomeni bližino in enostaven dostop do javnega prevoza. To vključuje območja, ki obkrožajo vstopna in izstopna postajališča/postaje in prestopna postajališča/postaje (vključno s park and ride) ne glede na način prevoza. V tem smislu je tudi hoja eden od načinov prevoza. Fizična integracija poskuša skrbno načrtovati sistem postajališč/postaj in udobnih peš poti za vse skupine potnikov. Temeljni cilj fizične integracije je zmanjšati ovire, povezane z vstopi, izstopi in prestopi. Fizična integracija pomeni tudi usklajene vozne rede z namenom čimkrajših prestopnih časov.

Informacijska integracija pomeni enoten nabor konceptov in skupni jezik v komunikaciji s potniki. Enotna vozovnica je eden izmed konceptov. Sledijo integrirane informacije za potnike. Izčrpen in enostaven vodnik za potnike je ključni element uspešnega multimodalnega potovanja. To vključuje tudi enotne oznake na avtobusnih in železniških postajah kot tudi na avtobusih in vlakih. Pri tem vidiku integracije igrajo pomembno vlogo informacijsko komunikacijska tehnologija (IKT) in inteligentni prometni sistemi (ITS). V smislu IKT informacijska integracija pomeni, da so vsi sistemi povezani v celoto.

K 7. členu:

Ta člen določa cilje javnega potniškega prometa. Kot prvega izmed ciljev javnega potniškega prometa zakon določa uspešno in učinkovito izvajanje gospodarske javne službe javnega potniškega prometa. Uspešnost izvajanja gospodarske javne službe javnega potniškega prometa se meri v številu prepeljanih potnikov, zato se v zvezi z dosegom tega cilja omogoča tudi pokrivanje stroškov izvajanja nerentabilnih linij. To so linije, ki se pod »normalnimi tržnimi principi« iz ekonomskih razlogov, ne bi izvajale. Merjenje učinkovitosti pa izhaja iz razmerja med številom prepeljanih potnikov glede na vložena (javno) finančna sredstva.

Nadalje je cilj zakon doseči tudi čim krajše potovalne čase v sistemu gospodarske javne službe javnega potniškega prometa. V skladu s standardi o priporočenih potovalnih hitrostih, mora vsak potnik v časovnem razmiku največ 1,5 ure prispeti od začetka potovanja (dom) do cilja potovanja (služba, šola). To pomeni, da je eden izmed ciljev tudi uvajanje hitrih linij oziroma sistema glavnih in napajalnih linij z učinkovitim sistemom prestopanja. Za uresničitev tega cilja bo treba prilagoditi tudi sistem postajnih točk, tako, da bo čas pešačenja do postaj čim krajši.

Naslednji cilj javnega potniškega prometa je integracija medkrajevnih linij z mestnimi linijami in drugimi prevozi. Tovrstna integracija je bila sicer že uspešno izvedena z uvedbo enotne vozovnice. S slednjo se namreč povezuje mestni linijski prevoz potnikov s posebnimi linijskimi prevozi potnikov, odprta pa ostaja tudi možnost povezave z drugimi oblikami prevozov. Z nadaljnjo integracijo bi se lahko v sistem integriranih linij potencialno vključile tudi notranje plovne poti. Sistem gospodarske javne službe javnega potniškega prometa je namreč tem bolj učinkovit, kolikor je večja stopnja integracije preostalih linij oziroma njen obseg.

Cilj javnega potniškega prometa je tudi, da je prebivalstvo kar najbolj informirano o možnosti uporabe javnega potniškega prometa.

Nenazadnje pa mora biti javni potniški promet usmerjen tudi k uvajanju in razvoju posebnih in medse-

bojno povezanih naprednih oblik izvajanja javnega potniškega prometa, kot so prevozi na klic in posebej prilagojeni prevozi glede na njihove posebnosti. Cilj javnega potniškega prometa je tudi povečanje uporabe vozil s pogoni na alternativne oblike goriva ter doseganje višje stopnje zadovoljstva med uporabniki.

K 8. členu:

Člen določa, da se za upravljanje javnega potniškega prometa ustanovi družba, ki, v okviru izvajanja dejavnosti upravljanja, opravlja naloge upravljavca javnega potniškega prometa. Skladno z navedenim se tako s tem zakonom naloge in pooblastila, ki so bila predhodno v pristojnosti ministrstva, kot upravljavca javnega potniškega prometa, prenašajo na družbo.

Družba v okviru opravljanja nalog upravljavca javnega potniškega prometa sodeluje pri pripravi strokovnih podlag za odločanje s tega področja, pri čemer mora upoštevati predvsem okoljske in socialne cilje (kar je skladno z načelom okoljske trajnosti ter načelom socialne vključenosti in enakosti), ter izvaja pristojnosti naloge kot so določene z drugim odstavkom 15. člena ter 16. člena tega zakona. Ob nalogah, ki jih družba na podlagi tega zakona mora opravljati, ji je dovoljeno tudi opravljanje drugih dejavnosti, ki so potrebne za gospodarno in učinkovito upravljanje javnega potniškega prometa. Ob tem gre poudariti, da so to naloge, ki se smiselno in vsebinsko navezujejo na upravljanje javnega potniškega prometa. Naloge, ki bi jih družba lahko smiselno vključila v svojo dejavnost, so s predmetnim zakonom predvidene npr. z drugim odstavkom 27. člena tega zakona, ki omogoča, da družba za ustrezno plačilo prevzame naloge financiranja javnega potniškega prometa, ki je v pristojnosti lokalne skupnosti, če se lokalna skupnost odloči, da se vključi v integrirani javni potniški promet. Te dejavnosti dopolnjujejo osnovno dejavnost družbe in hkrati omogočajo dodatne prihodke, ki jih mora družba skladno z določbo drugega odstavka 18. člena tega zakona nameniti za financiranje svoje osnovne dejavnosti, tj. za upravljanje javnega potniškega prometa. Ne glede na to, kakšne naloge družba opravlja, mora pri svojem poslovanju uresničevati cilje, kot so določeni s tem zakonom.

Šesti odstavek tega člena družbi izrecno prepoveduje ustanovitev druge gospodarske družbe, pridobitev njenega poslovnega deleža ali ustanovitev druge pravne osebe. Gre za družbo, ki je namenjena izvajanju nalog s področja upravljanja javnega potniškega prometa, zato možnost, da ustanavlja druge družbe ali pridobiva deleže drugih družb, v tem pogledu ni smotrna.

K 9. členu:

Ta člen ureja pravnoorganizacijsko obliko družbe, in sicer določa, da mora biti organizirana kot družba z omejeno odgovornostjo. Takšna oblika je bila za upravljavca javnega potniškega prometa izbrana iz razloga, ker ima takšna pravnoorganizacijska oblika številne prednosti pred drugimi oblikami, na podlagi katerih bi lahko bil organiziran upravljavec (kot ministrstvo, organ v sestavi, agencija). Odsotnost neposrednega vpliva politike oziroma države in sama vodstvena struktura (tj. nadzorni svet, skupščina in strokovni svet) omogočata hitro odzivanje na trgu in s tem prilagodljivost potrebam potnikov in nenehen stik z novimi svetovnimi trendi javnega potniškega prometa. Z vidika financiranja se lahko družba z omejeno odgovornostjo financira tudi s tržnimi viri financiranja. Poleg tega družba z omejeno odgovornostjo v lasti države omogoča prožnejše mehanizme za zagotovitev potrebnih kadrov, saj za družbo ne veljajo omejitve pri zaposlovanju, kot se nanašajo na javne uslužbenke. Zato lahko družba zaradi večje prilagodljivosti lažje zagotovi potrebo po motiviranem in visokokvalificiranem kadru za izvajanje strokovnih nalog v okviru nalog javnega potniškega prometa.

Kljub dejstvu, da bo organizirana v vnaprej določeni pravnoorganizacijski obliki, bo družba poslovala kot upravljavec javnega potniškega prometa in bo večinoma delovala kot proračunski uporabnik, torej kot servis za upravljanje. Podrobnosti njenega poslovanja bodo urejene v aktu o ustanovitvi.

Drugi odstavek tega člena določa tudi že firmo družbe, ime, pod katerim bo poslovala in bo vpisana v sodni register. Poimenovana bo kot Družba za upravljanje javnega potniškega prometa, d. o. o.

K 10. členu:

Zaradi dejavnosti, ki jo družba po tem zakonu opravlja v javnem interesu, to je upravljanje javnega potniškega prometa, je nekatera statusna vprašanja njenega upravljanja treba urediti drugače od zakona, ki ureja gospodarske družbe, kot splošnega predpisa ustanavljanja in upravljanja vseh gospodarskih družb.

Člen zato določa, da se za vsa vprašanja, ki jih ta zakon ne ureja oziroma jih ne ureja drugače, uporablja zakon, ki ureja gospodarske družbe, če ni določeno drugače.

K 11. členu:

Ta člen določa, da je Republika Slovenija ustanoviteljica in edina družbenica družbe. Republika Slovenija ima tako v njej stoddostni poslovni delež, ki ga ne sme deliti (oziroma zmanjševati) ali prenesti (oziroma odsvojiti) na drugo fizično ali pravno osebo. S tem se izključuje možnost, da se v lastniško strukturo družbe vključijo tudi druge osebe.

Republika Slovenija kot ustanoviteljica sprejme akt o ustanovitvi družbe, določi sedež družbe in zagotovi osnovni kapital družbe. O določitvi sedeža družbe se odloči ob sprejetju akta o ustanovitvi družbe, pri čemer se upošteva načelo decentralizacije s strani državne ravni oblasti. Kot edina družbenica tudi uresničuje vse pristojnosti skupščine. Ustanoviteljske pravice za Republiko Slovenijo skladno z določbo prvega odstavka 12. člena uresničuje Vlada Republike Slovenije (v nadaljnjem besedilu: vlada).

K 12. členu:

Naložbe, ki so v lasti Republike Slovenije, sicer skladno z Zakonom o Slovenskem državnem holdingu (Uradni list RS, št. 25/14) upravlja Slovenski državni holding. Ob upoštevanju dejstva, da družba ne bo imela samo statusa gospodarske družbe v lasti države, temveč ji bodo skladno z drugim odstavkom 15. člena ter 16. členom tega zakona poverjene posebne naloge, je treba zagotoviti, da pravice ustanovitelja izvaja vlada. Edina pristojnost, ki se prepušča neposredno pristojnemu ministrstvu, je spremljanje naložbe.

K 13. členu:

Ta člen kratko ureja organe družbe v skladu z zakonom, ki ureja gospodarske družbe. Poleg direktorja, nadzornega sveta in skupščine, je obvezni organ družbe tudi strokovni svet, ki je posvetovalni organ direktorja in katerega naloga je svetovanje direktorju pri opravljanju nalog upravljanja javnega potniškega prometa. V strokovni svet so vključeni ključni deležniki v javnem potniškem prometu. To so lokalne skupnosti, prevozniki in združenja potnikov. Poleg ključnih deležnikov v javnem potniškem prometu so v strokovni svet vključene še raziskovalne in izobraževalne ustanove kot nosilke ekspertnih znanj. Zakon določa, da ima strokovni svet do deset članov, od tega tri predstavnike lokalnih skupnosti (npr. predstavniki Združenja mestnih občin Slovenije, Združenja občin Slovenije, Skupnosti občin Slovenije ali podobnih organizacij) ter do sedem predstavnikov strokovnih organizacij, raziskovalnih in izobraževalnih institucij ter združenj s področja javnega prometa (npr. Gospodarska zbornica Slovenije, Obrtna zbornica Slovenije, Univerza v Ljubljani, Univerza v Mariboru, ipd.). Strokovni svet po eni strani omogoča deležnikom predstavitev njihovih interesov skozi pobude in mnenja, ki jih na svojo pobudo dajejo člani strokovnega sveta, po drugi strani pa omogoča direktorju ugotavljanje stališč deležnikov na njegovo pobudo. Vključenost raziskovalnih in izobraževalnih ustanov omogoča direktorju dostop do neodvisnih ekspertnih mnenj v pomoč pri odločanju. Naloga strokovnega sveta je zgolj posvetovalna, direktor na njegovo mnenje ali stališče nikakor ni vezan, prav tako strokovnega sveta ni dolžno pozvati, da se do določenih vprašanj opredeli, oziroma se na njegove pobude ni dolžno odzvati.

Četrty odstavek tega člena določa, da se naloge in pristojnosti organov, podrobnejši postopek in pogoji za imenovanje članov organov in druga vprašanja uredijo v aktu o ustanovitvi družbe. Ob tem se upoštevajo tudi določbe zakona, ki ureja gospodarske družbe.

K 14. členu:

Ta člen določa pogoje in postopek imenovanja direktorja družbe in nadzornega sveta družbe. Za direktorja ali člana nadzornega sveta družbe je lahko imenovana fizična oseba, ki poleg pogojev, določenih z zakonom, ki ureja gospodarske družbe, izpolnjuje še dodatne pogoje in merila, določene s tem zakonom. Direktorja in člane nadzornega sveta mora odlikovati osebna integriteta in poslovna etičnost, biti mora poslovno uspešen in uživati ugled, dosegati zahtevano raven izobrazbe in ustrezne delovne izkušnje s področja pristojnosti družbe, ne sme biti v poslovnem razmerju z družbo in ne sme opravljati funkcije, ki je nezdržljiva s članstvom v nadzornem organu, organu upravljanja ali organu poslovanja gospodarske družbe, in take funkcije ni opravljal v preteklih šestih mesecih. Pri njihovem imenovanju je tre-

ba upoštevati tudi določbe o nezdružljivosti opravljanja funkcije, prepovedi članstva in dejavnosti, prepovedi in omejitev sprejemanja daril in omejitev poslovanja, ki veljajo za poklicne funkcionarje, o prijavi premoženjskega stanja in določbe o lobiranju.

Direktorja imenuje vlada na predlog ministra, pristojnega za promet, za obdobje petih let z možnostjo ponovnega imenovanja. V ta namen minister objavi javni poziv za pridobivanje kandidatov. Pri izbiri kandidatov minister upošteva strokovna znanja, izkušnje in veščine, potrebne za kakovostno opravljanje funkcije.

Poleg posamičnih oziroma individualnih lastnosti, ki jih mora imeti vsak član nadzornega sveta, mora biti nadzorni svet tudi kot celota sestavljen tako, da se njegovi člani med seboj dopolnjujejo po strokovnem znanju in kompetencah. Navedeno zagotavlja, da lahko predsednik in njegovi člani svojo funkcijo opravljajo kar najbolj učinkovito, saj ima tako nadzorni svet kar najširši sklop znanj in izkušenj. Člane nadzornega sveta imenuje vlada na predlog ministra.

K 15. členu:

Skladno s 121. členom Ustave Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 33/91-I, 42/97 – UZS68, 66/00 – UZ80, 24/03 – UZ3a, 47, 68, 69/04 – UZ14, 69/04 – UZ43, 69/04 – UZ50, 68/06 – UZ121,140,143, 47/13 – UZ148, 47/13 – UZ90,97,99, 75/16 – UZ70a in 92/21 – UZ62a) lahko pravne ali fizične osebe dobijo javno pooblastilo za opravljanje določenih nalog državne uprave le z zakonom ali na njegovi podlagi. Smiselno enako določa tudi drugi odstavek 15. člena Zakona o državni upravi (Uradni list RS, št. 113/05 – uradno prečiščeno besedilo, 89/07 – odl. US, 126/07 – ZUP-E, 48/09, 8/10 – ZUP-G, 8/12 – ZVRS-F, 21/12, 47/13, 12/14, 90/14, 51/16, 36/21 in 82/21), skladno s katerim se lahko z zakonom podeli javno pooblastilo za upravljanje upravnih nalog, med drugim tudi pravnim osebam zasebnega prava. Ta člen zato predstavlja pravno podlago za podelitev javnega pooblastila za namen upravljanja javnega potniškega prometa in kot imetnika pooblastila določa družbo. V nadaljevanju člena je določena tudi vsebina javnega pooblastila, s katero se določajo pristojnosti oziroma naloge (funkcije) državne uprave, ki so dodeljene v izvrševanje nosilcu javnega pooblastila.

V drugem odstavku tega člena so določene posamezne naloge, ki jih družba opravlja v okviru javnega pooblastila:

1. pripravlja in objavlja razpise za podelitev koncesij in postopke javnega naročanja za sklepanje pogodb o prevozi;
2. sklepa pogodbe z izbranimi izvajalci o izvajanju gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov v avtobusnem medkrajevnem prevozu potnikov in opravlja nadzor nad izvajanjem sklenjenih pogodb;
3. sklepa pogodbe za integracijo medkrajevnega linijskega prevoza potnikov z mestnim linijskim prevozom potnikov, posebnim linijskim prevozom potnikov, prevozom potnikov z žičniškimi napravami in drugimi oblikami prevoza oziroma povezanih storitev;
4. izvaja plačila nadomestil za izvajanje obvezne gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov, plačila poravnjav med udeleženci enotne vozovnice in plačila nadomestil na podlagi pogodb za integrirane linije;
5. odvzema pravico do izvajanja gospodarske javne službe v skladu z zakonom, ki ureja prevoze v cestnem prometu;
6. izdaja dovoljenja za integrirane linije;
7. načrtuje, usklajuje in potrjuje vozne rede medkrajevnega linijskega avtobusnega prevoza potnikov ter potrjuje predlog voznega reda izvajalca, ki izvaja obvezno gospodarsko javno službo prevoza potnikov v železniškem prometu in sodeluje v postopku oblikovanja voznega reda omrežja javne železniške infrastrukture;
8. pripravlja letna poročila o izvajanju obvezne gospodarske javne službe v skladu s 7. členom

Uredbe (ES) št. 1370/2007 z dne 23. oktobra 2007 o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza ter o razveljavitvi uredb Sveta (EGS) št. 1191/69 in št. 1107/70 (UL L št. 315 z dne 3. 12. 2007, str. 1), zadnjič spremenjene z Uredbo (EU) 2016/2338 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. decembra 2016 o spremembi Uredbe (ES) št. 1370/2007 v zvezi z odprtjem trga za notranje storitve železniškega potniškega prevoza (UL L št. 354, z dne 23. 12. 2016, str. 22), (v nadaljnjem besedilu: Uredba 1370/2007/ES);

9. izvaja nadzor nad izvajanjem obvezne gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem in železniškem prometu;
10. druge naloge, ki so v skladu z zakonom, ki ureja prevoze v cestnem prometu, poverjene organu javnega potniškega prometa.

Člen določa tudi, da mora družba pred začetkom postopka podelitve koncesije pridobiti ustrezno soglasje od nadzornega sveta. Namen te določbe je, da se pred začetkom postopka podelitve koncesije preveri vpliv nameravane podelitve koncesije na dolg in primanjkljaj sektorja država.

K 16. členu:

Ta člen določa, katere naloge opravlja družba po tem zakonu, in sicer:

1. sodeluje pri pripravi strokovnih podlag za določanje politike in strategije razvoja javnega potniškega prometa in drugih dokumentov s področja javnega potniškega prometa;
2. vodi daljinar;
3. upravlja registre voznih redov;
4. izvaja raziskave na področju javnega potniškega prometa;
5. spremlja potrebe uporabnikov javnega potniškega prometa in oblikuje ustrezne rešitve;
6. upravlja sistem enotne vozovnice, ki vključuje izdajo, prodajo in uporabo enotne vozovnice, izvaja delitve prihodkov od prodaje enotne vozovnice, rešuje reklamacije in pritožbe, upravlja kartične sheme, razvoj in vzdrževanje sistema enotne vozovnice ter vzpostavi, upravlja in vzdržuje enotni informacijski sistem in centralno-informatizirano bazo podatkov ter sklepa pogodbe o vključitvi v sistem enotne vozovnice;
7. pridobiva, analizira in obdeluje statistične podatke, ki izhajajo iz sistema enotne vozovnice in so ključni za nadaljnje obračune;
8. zagotavlja vzdrževanje centralne informatizirane zbirke podatkov v skladu z zakonom, ki ureja prevoze v cestnem prometu;
9. pripravi letni program dela in finančni načrt;
10. pripravi strokovne podlage s področja upravljanja javnega potniškega prometa;
11. sodeluje z ostalimi institucijami in organi pri izdelavi študij, strategij, dolgoročnih planov in načrtov;
12. sklepa pogodbe z lokalnimi skupnostmi in zasebnim sektorjem o sofinanciranju izvajanja gospodarske javne službe javni potniški promet;
13. izvaja priglasitve posebnih linijskih prevozov in vodenje registra;
14. zagotavlja promocijo javnega prevoza;
15. določa potrebe po prevoznih storitvah medkrajevnega linijskega prevoza;
16. objavlja informacije skladno z Uredbo 1370/2007/ES;
17. zagotavlja klicni center za podporo potnikom in udeležencem v sistemu javnega potniškega prometa;

18. izvaja kontrolo nad uporabo enotnih vozovnic;
19. omogoča načrtovanje poti integriranega javnega potniškega prometa v notranjem prometu, dostop do voznih redov, cenikov vozovnic in do prometnih informacij;
20. ter druge naloge, ki jih družbi podeljuje ta ali drug zakon s področja javnega potniškega prometa.

Gre za dejavnosti, ki se opravljajo v splošnem interesu. Seznam pristojnosti ni zaključen, povzema pa temeljne pristojnosti, ki jih družbi daje ta zakon, saj se lahko družbi s tem ali katerim drugim zakonom podelijo tudi druge naloge s področja javnega potniškega prometa. Kot najpomembnejšo pristojnost gre izpostaviti predvsem sklepanje pogodb o sofinanciranju izvajanja gospodarske javne službe na podlagi tega zakona z lokalnimi skupnostmi in zasebnim sektorjem.

K 17. členu:

Družba bo naloge in pristojnosti, ki so ji skladno s tem zakonom podeljene, opravljala v imenu in za račun Republike Slovenije, v povezavi s tem pa bo sklenila tudi posebno pogodbo, v okviru katere bodo urejene medsebojne pravice in obveznosti, predvsem vsebina in način določanja in usklajevanja letnega programa dela družbe, višine nadomestila za opravljanje nalog družbe, določili se bodo način in roki financiranja družbe ter način in oblike nadzora, ki ga nad družbo izvaja Republika Slovenija v zvezi z izvajanjem pogodbenih obveznosti. S pogodbo bodo določeni način določanja in usklajevanja višine sredstev za financiranje izvajanja gospodarskih javnih služb v medkrajevnem linijskem prevozu kot tudi vsebina in način letnega poročanja družbe o opravljenem delu pa tudi vodenje evidenc sredstev in virov sredstev. V imenu in za račun Republike Slovenije bo takšno pogodbo lahko sklenila vlada ali pa pristojno ministrstvo, pogodba pa se bo sklepala za nedoločen čas.

Skladno s tretjim odstavkom tega člena skrbi za izvajanje takšne pogodbe in financiranje storitev upravljanja javnega potniškega prometa ministrstvo.

K 18. členu:

Financiranje organa upravljanja (tj. po obstoječi zakonodaji organa javnega potniškega prometa) se trenutno zagotavlja izključno iz proračuna Republike Slovenije. Sedanji način financiranja se s tem členom spreminja tako, da se financiranje družbe zagotavlja iz treh glavnih virov: proračunska sredstva (državni proračun), sredstva, ki jih družba prejme iz upravljanja, ter dotacije, darila in drugi viri, ki jih prejme družba iz opravljanja svoje dejavnosti. Drugi viri družbe so lahko provizije za izvajanje delitve prihodkov od uporabe enotne vozovnice, provizije od spletne prodaje vozovnic, plačilo za izvajanje storitev upravljanja na podlagi pogodb, sklenjenih z lokalnimi skupnostmi, sredstva iz oglaševanja ipd. Proračunska sredstva družbi zagotavlja pristojno ministrstvo v okviru državnega proračuna.

Drugi odstavek tega člena določa, da lahko družba po predhodnem soglasju vlade opravlja tudi drugo gospodarsko dejavnost v povezavi z javnim potniškim prometom, dobiček iz te dejavnosti pa mora nameniti za financiranje upravljanja javnega potniškega prometa.

Nadalje se s tretjim odstavkom določa, da mora družba na podlagi poslovnega načrta oblikovati program dela ter vsebino programa dela. Poslovni načrt družbe sicer potrjuje vlada. Družba mora zagotoviti, da so v poslovnem načrtu predvidena sredstva v obsegu, kot je načrtovan v državnem proračunu in rezerviran za posamezno poslovno leto v okviru državnega proračuna na posebni proračunski postavki za upravljanje javnega potniškega prometa. Sredstva se iz državnega proračuna nakažejo družbi v rokih, ki se določijo s pogodbo, sklenjeno med družbo in Republiko Slovenijo. Pri tem višina sredstev iz državnega proračuna, ki jih prejme družba za opravljanje nalog iz 16. člena tega zakona, ne sme preseči zneska, potrebnega za kritje finančnega neto učinka na stroške in prihodke, nastale zaradi izpolnjevanja obveznosti, ki izhajajo iz sklenjene pogodbe, pri čemer se upoštevajo vsi prihodki, ki jih družba obdrži.

Zaradi omogočanja preglednega delovanja družbe mora družba letno izdelati tudi poročilo o stroških

izvajanja nalog iz 16. člena tega zakona, skupnih virih, ki jih je prejela za financiranje gospodarskih javnih služb medkrajevnega linijskega prevoza, ter odливih za financiranje izvajanja sklenjenih pogodb o gospodarskih javnih službah in obveznosti integriranega javnega potniškega prometa. Družba se lahko v posameznem poslovnem letu zadolži do višine sredstev, ki jih je treba zagotoviti za sprotno financiranje obveznosti na podlagi sklenjenih pogodb o opravljanju gospodarske javne službe medkrajevnega linijskega prevoza.

Člen tudi določa omejitve za zadolževanje družbe, ki se lahko zadolžuje le do višine in za namene, kot so določeni v vsakokratnem letnem poslovnem načrtu, pri čemer se za financiranje manjkajočih sredstev iz naslova prihodkov od prodanih enotnih vozovnic, lahko zadolži le kratkoročno in znotraj koledarskega leta.

K 19. členu:

Obstoječi sistem financiranja javnega potniškega prometa se s tem zakonom spreminja tako, da se bo zagotovila finančna integracija – vsi viri financiranja javnega potniškega prometa se bodo zbirali in upravljali na enotnem računu. V okviru analize sistema financiranja se je namreč ugotovilo, da obstajajo nejasne relacije in smeri denarnih tokov med posamezni akterji v javnem potniškem prometu ter nepreglednost in razpršenost javnih virov financiranja. Razlog za uvedbo takšne spremembe je torej zlasti potreba po preglednosti finančnega poslovanja in preglednosti tokov prihodkov in odhodkov vseh dejavnosti, zaradi česar ima družba dolžnost voditi ločena računa finančnega poslovanja. Ta računa sta:

- račun, na katerem se zbirajo sredstva za financiranje javnega potniškega prometa (prvi odstavek 29. člena tega zakona) in vsi prihodki od nakupa enotne vozovnice (prvi odstavek **Napaka! Vira sklicevanja ni bilo mogoče najti.** člena tega zakona);
- račun, na katerem se zbirajo preostala sredstva za opravljanje svoje dejavnosti.

Družba mora zagotavljati ločeno računovodstvo za dejavnosti upravljanja javnega potniškega prometa in druge dejavnosti, ki jih opravlja.

K 20. členu:

Ta člen ureja integracijo medkrajevnega linijskega prevoza potnikov z mestnim linijskim prevozom potnikov, posebnim linijskim prevozom potnikov v notranjem cestnem prometu ter prevozom potnikov z žičniškimi napravami, ki v ZPCP še ni opredeljena. Integracija zagotavlja prebivalcem večjo mobilnost, enostavnejše in ugodnejše pogoje uporabe javnega prevoza in optimalno povezavo med različnimi vrstami prevoza. Ureditev medsebojnih razmerij med posameznimi vrstami prevoza ter način integracije se določijo na podlagi dovoljenja, ki ga organ JPP izda za integracijo različnih vrst prevoza in se določijo v pogodbi.

K 21. členu:

Integracija medkrajevnega linijskega prevoza potnikov in mestnega prevoza potnikov, ki se izvaja kot gospodarska javna služba, se izvede na podlagi finančne, fizične, tarifne in upravljalvske integracije. Širitev mest in njihova povezava z naselji v sosednjih občinah zahteva bistveno povečan obseg javnega prevoza potnikov, ki zagotavlja večjo mobilnost prebivalcev za zmanjševanje okoljskih obremenitev prometa. Izvajanje integriranih linij se lahko v obliki izhodnih povezav, ki jih predvideva Uredba 1370/2007, s pogodbo podeli izvajalcu mestnega linijskega prevoza potnikov, ki ima na območju lokalne skupnosti podeljeno izključno pravico za izvajanje obvezne gospodarske javne službe (notranji izvajalec gospodarske javne službe), če integracija medkrajevnega in mestnega linijskega prevoza potnikov zagotavlja večjo gospodarnost zagotavljanja medkrajevnega prevoza potnikov in je dolžina mestne linije na ozemlju mestne občine večja od števila kilometrov, ki jih bi imela integrirana linija zunaj območja mestne občine.

K 22. členu:

Integracija medkrajevnega linijskega prevoza potnikov in posebnega linijskega prevoza potnikov, ki ga zagotavlja lokalna skupnost, se izvede na podlagi finančne, fizične, tarifne in upravljalvske integracije. 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.

K 23. členu:

Medkrajevni linijski prevoz se lahko integrira s prevozom potnikov z žičniškimi napravami v primeru, ko je izvajalcu prevoza z žičniškimi napravami podeljena koncesija za izvajanje javne službe in se z integracijo medkrajevnega linijskega prevoza in prevoza oseb z žičniškimi napravami zagotovi krajši in bistveno hitrejši javni prevoz za dostop do izobraževanja in dela.

K 24. členu:

Ta člen uvaja možnost nadzora nad tem, ali ima potnik pri sebi vozovnico. Nadzor nad potniki izvaja družba (oziroma njeni zaposleni) ali v njenem imenu pogodbeni izvajalci, ki jih za to pooblasti družba. Zakon te osebe, pooblaščenice za izvajanje nadzora po tem členu, imenuje kontrolorji.

Nadzor nad tem ali ima potnik pri sebi vozovnico se izvaja ob vstopu in izstopu potnika v oziroma iz vozi-la ali med samo vožnjo. Potnik je kontrolorju dolžan izročiti vozovnico ali drugo sredstvo, s katerim je registriral vožnjo (na primer bančno kartico, v zalednem sistemu katere je zapisana elektronska vozovnica). Prav tako se je potnik dolžan na zahtevo kontrolorja izkazati z osebnim dokumentom s sliko. Takšna dolžnost potnika je smiselna v primeru, ko obstoji sum, da potnik uporablja imensko vozovnico, ki ni izdana na njegovo ime, oziroma ko trdi, da vozovnice nima ali je ne želi predložiti.

V primeru kršitve, torej če potnik:

- kontrolorju ne predloži v pregled vozovnice;
- nima vozovnice;
- ima neveljavno vozovnico;
- ima vozovnico izdano na drugo ime;
- se ne želi izkazati z osebnim dokumentom s sliko

kontrolor ustno pozove potnika k plačilu vozovnice za celotno relacijo. Če potnik kljub pozivu ne plača vozovnice za celotno relacijo, kontrolor izda pisno obvestilo z vsemi podatki za plačilo nadomestila. Nadomestilo znaša enkratni znesek vrednosti vozovnice, ki se zaračunava za vožnjo od začetne do končne postaje linije javnega potniškega prometa. Če kršitelj v obvestilu navedeni znesek ne poravnava v osmih dneh od prejema obvestila, kontrolor zoper njega poda predlog za začetek postopka o prekršku na pristojni Inšpektorat za infrastrukturo. Potnik, ki izpolnjuje zgoraj navedene pogoje, mora na zahtevo kontrolorja vozilo zapustiti. Če vozila ne zapusti, kontrolor o tem obvesti policijo.

V primeru, da ima potnik ob nadzoru neveljavno vozovnico ali vozovnico, izdano na drugo ime, jo je dolžan, po pozivu kontrolorja, le-temu tudi izročiti. Zakon dodatno izrecno določa, da izvajalec ali družba potniku nista dolžna povrniti stroškov za izročeno vozovnico. Izvajalec lahko tudi sicer, če je kontrolor izdal obvestilo o neplačilu vozovnice, izvede začasni preključitev vozovnice oziroma onemogoči njeno uporabo, dokler potnik ne poravnava nadomestila oziroma dokler se prekrškovni ali drug postopek zoper potnika zaradi neplačila vozovnice ne konča.

Če bo kontrolor pri nadzoru ugotovil, da je oseba na vpogled predložila ponarejeno vozovnico (originalno vozovnico, ki je predrugačena na način, da so na njej (delno) spremenjeni podatki, oziroma vozovnico, ki je ni izdal pooblaščen izdajatelj, oziroma je oseba tako vozovnico uporabila kot pravo), bo podan sum storitve kaznivnega dejanja ponarejanja listin iz 251. člena Kazenskega zakonika (v nadaljevanju: KZ-1). Vozovnica se ne glede na obliko, v skladu s petim odstavkom 99. člena KZ-1, šteje za listino. V primeru, da kontrolor ugotovi, da mu je bila predložena ponarejena vozovnica, skladno z zakonom, ki ureja kazenski postopek, vložijo kazensko ovadbo na pristojno državno tožilstvo.

K 25. členu:

Ta člen ureja izvajanje gospodarske javne službe. Kot določa 50. člen ZPCP-2, država zagotavlja javni potniški promet, razen mestnega linijskega prevoza in posebnega linijskega prevoza ter žičniškega prevoza in plovbe po rekah, kot javno dobrino z gospodarsko javno službo. Za postopek dodeljevanja pogodb za izvajanje gospodarske javne službe se uporabljajo določbe, kot jih ureja zakonodaja s področja prevozov v cestnem in železniškem prometu. Gre zlasti za Direktivo 2014/24/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2014 o javnem naročanju in razveljavitvi Direktive 2004/18/ES (UL L št. 94/65- z dne 28. 3. 2014, str. 65–242) in Uredbo 1370/2007/ES. Sam postopek dodeljevanja pogodb za izvajanje gospodarske javne službe se tako s tem zakonom ne spreminja.

Upravljanje javnega potniškega prometa je v pristojnosti države Republike Slovenije. Ne glede na navedeno pa ta člen uvaja pristojnost družbe, da v imenu in za račun Republike Slovenije skrbi za pripravo, izvede postopek oddaje storitev in sklene pogodbo z izbranim izvajalcem ter opravlja nadzor nad izvajanjem pogodb za izvajanje gospodarske javne službe. Javno pooblastilo, ki ga določa prvi odstavek 15. člena tega zakona, tako prenaša del pristojnosti države na družbo. Slednja bo tako imela pristojnost podeljevanja koncesije prevoznikom, ki bodo kot koncesionarji opravljali gospodarsko javno službo po tem zakonu. Nastopala bo kot koncedent, katerega dejavnost je upravljanje javnega potniškega prometa, saj je bil ustanovljen zato, da se z njegovo dejavnostjo zagotavljajo oziroma zadovoljujejo splošni interesi v povezavi z javnim potniškim prometom. Družba je namreč pravna oseba, organizirana v obliki družbe z omejeno odgovornostjo, in ima zaradi svoje narave javnosti neposredno, zaradi svoje upravne funkcije pa posredno, drugačen položaj kot preostali subjekti na trgu. Ustanovljena je bila kot servis za upravljanje, za doseg vseh ciljev in izvedbo vseh pristojnosti ter nalog pa mora upoštevati javni interes. Cilj družbe ni ustvarjanje dobička, saj dejavnosti, ki so ji podeljene, niso industrijske ali poslovne. Rešitev, skladno s katero se dopušča odstop od splošnega pravila, da kot koncedent nastopa samo država ali lokalna skupnost v predmetnem zakonu, ni novost. Podobna oziroma smiselno enaka ureditev je dopuščena na podlagi Zakona o nekaterih koncesijskih pogodbah (Uradni list RS, št. 9/19), ki na podlagi prava Evropske unije širi krog upravičencev, ki se jim lahko podeli pristojnost podeljevanja pooblastil.

Družbi se tako podeljujejo pooblastila za izvajanje storitev v zvezi z gospodarsko javno službo skladno s smiselno uporabo določbe drugega odstavka 31. člena Zakona o gospodarskih javnih službah (Uradni list RS, št. 32/93, s spremembami in dopolnitvami) ter v povezavi z določbami Uredbe 1370/2007/ES. Skladno z Uredbo 1370/2007/ES je pristojni organ pristojen sklepati pogodbe o izvajanju javne službe. Kot pristojen organ je med drugim določen vsak organ, ki mu je podeljeno pooblastilo za poseganje v javni potniški prevoz na zadevnem geografskem območju, za kar pa se družba ravno ustanavlja.

Člen tudi omogoča, da lahko lokalne skupnosti, ki želijo zagotoviti višji standard javnih prevozov s povečanjem števila voženj na posamezni registrirani liniji ali s spremembo tarif, ki bi spodbudile uporabo javnega prevoza potnikov in zmanjšanje števila voženj z osebnimi avtomobili, sofinancirajo izvajanje javne službe. Pri tem se namenja posebna pozornost kategorijam potnikov v dnevni migraciji, in sicer dijakom, študentom, delavcem in potnikom iz demografsko ogroženih območij.

K 26. členu:

Ta člen določa financiranje gospodarske javne službe javnega linijskega prevoza potnikov v notranjem cestnem prometu in integriranih linij. Nadomešča dosedanj 52. člen, ki ureja prevoze v cestnem prometu. Ta člen določa, da se sredstva iz prodaje vozovnic, sofinanciranja lokalnih skupnosti in drugih prihodkov povezanih z izvajanjem gospodarske javne službe javnega linijskega prevoza potnikov zbirajo na ločenem računu družbe, določenem v prvi točki, prvega odstavka 19. člena tega zakona.

Višina sofinanciranja in postopki za uvedbo višjega standarda javnega prevoza potnikov se določijo v metodologiji za sofinanciranje javnega prevoza potnikov. Pravilnik z metodologijo izda minister, pristojen za promet.

K 27. členu:

Ta člen določa, da ima družba obveznost zagotoviti financiranje storitev medkrajevnega linijskega prevoza. Za financiranje storitev lahko uporablja vire financiranja, kot so določeni s prvim odstavkom 18. člena tega zakona (proračun Republike Slovenije, prodaja storitev drugim subjektom, dotacije, darila in

drugi viri).

Če se posamezna lokalna skupnost tako odloči, družba prevzame tudi obveznost financiranja storitev gospodarske javne službe (mestnega linijskega prevoza), ki so v pristojnosti lokalne skupnosti, na podlagi ustreznega plačila. Pred prevzemom obveznosti financiranja morata lokalna skupnost in družba skleniti pogodbo, v kateri je določen obseg financiranja, ustrezno plačilo in ostali drugi pogoji v zvezi z zagotavljanjem storitev. V primeru, da družba prevzame izvajanje mestnega linijskega prevoza potnikov, se sredstva za financiranje zagotavljajo s prodajo prevoznih storitev in iz proračuna lokalne skupnosti.

K 28. členu:

Ta člen določa pristojnosti nadzora nad izvajanjem financiranja storitev gospodarskih javnih služb iz 25. člena tega zakona. Pristojnost podeljuje ministrstvu in drugim pristojnim organom. V delu, v katerem gre za porabo javnih proračunskih sredstev, ta zakon posebno pristojnost nadzora podeljuje tudi Uradu Republike Slovenije za nadzor proračuna in Računskemu sodišču Republike Slovenije.

K 29. členu:

Ta člen se osredotoča na določitev pravil za združevanje virov financiranja javnega potniškega prometa. Sedanja ureditev, ki jo ureja področna zakonodaja, je nepregledna in zmanjšuje možnost nadzora nad viri in porazdelitvijo sredstev financiranja, zato je obstajala nujna potreba po tem, da se način združevanja virov financiranja spremeni, pri tem pa se upošteva načelo preglednosti in enotnosti. Zakon tako določa, da je družba pristojna za združevanje virov financiranja. Družba sredstva združuje tako, da vse vire financiranja zbere na enotnem ločenem računu, na katerem so poleg sredstev za financiranje javnega potniškega prometa še prihodki od nakupa enotne vozovnice.

Na tem enotnem računu se zbirajo in upravljajo viri financiranja javnega potniškega prometa, ki se za financiranje gospodarske javne službe javnega potniškega prometa zagotavljajo iz različnih virov (državna in lokalna raven ter zasebni viri, kar zlasti zajema sofinanciranje s strani podjetij). Sredstva, zbrana na tem računu, so namenjena samo za poravnavo nadomestila stroškov, do katerih so na podlagi sklenjenih pogodb o izvajanju gospodarske javne službe upravičeni izvajalci. Poleg tega je družba edina pristojna za sklepanje pogodb z vsemi sofinancerji (torej z lokalnimi skupnostmi in zasebnim sektorjem).

K 30. členu:

Ta člen natančneje določa, za katere namene se sredstva, pridobljena s prodajo enotne vozovnice, razdelijo. Sprejeta ureditev predstavlja delno spremenjeno oziroma prilagojeno ureditev, kot je bila predvidena s prvim odstavkom 83. člena Uredbe o načinu izvajanja gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu, o koncesiji te javne službe in o ureditvi sistema enotne vozovnice (Uradni list RS, št. 29/19 in 79/21). In sicer določa, da se sredstva, ki so bila pridobljena s prodajo enotne vozovnice, namenijo za:

- kritje stroškov provizije za prodajo enotne vozovnice, stroškov za reševanje zahtev za vračilo kupnine in reklamacij potnikov;
- kritje stroškov izvajanja prevozov na podlagi pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe;
- kritje stroškov in financiranje razvoja sistemov javnih služb, povezanih z mobilnostjo;
- poravnavo pripadajočega deleža cene enotne vozovnice na podlagi uporabe enotne vozovnice med vrstami prevozov v integriranem javnem potniškem prometu.

Poleg pravil, ki jih določa predmetni člen, zakon predvideva, da podrobnejša pravila glede obračuna delitve prihodkov od prodaje enotne vozovnice določi minister. Za ta namen je družbi podeljena naloga priprave strokovnih podlag, pri čemer mora upoštevati določbe Uredbe 1370/2007. Določitev podrobnejših pravil je potrebna predvsem z vidika jasnosti in preglednosti, hkrati pa gre za operativna pravila, ki

zaradi svoje narave in potrebe po prilagajanju ne morejo biti del zakonske materije.

K 31. členu:

Ta člen ureja vzpostavitev in zagotovitev delovanja poročevalskega sistema za nadzor nad upravljanjem virov financiranja javnega potniškega prometa in prihodkov, pridobljenih s prodajo enotne vozovnice. Namen obveznosti poročanja je zagotovitev preglednosti razpolaganja s prejetimi viri financiranja in prihodki od prodaje enotne vozovnice, finančnimi prilivi in odlivi (na primer pri reklamacijah) ter pregledno prikazovanje opravljenih plačil.

Tretji odstavek našteva, kateri podatki morajo biti obvezno vključeni v poročanje.

K 32. členu:

Ta člen določa pristojnost Urada Republike Slovenije za nadzor proračuna za nadzor nad porabo sredstev iz državnega proračuna, ki jih upravlja družba. Urad Republike Slovenije za nadzor proračuna lahko pri izvajanju nadzora od družbe zahteva poročila in informacije ali opravi pregled njenega poslovanja. Pri opravljanju inšpekcijskega nadzora je vezan na pravila, ki jih določa zakon, ki ureja njegove pristojnosti.

K 33. členu:

Ta člen ureja preglednost finančnih odnosov med državo in družbo. Izvajalci z izključnimi ali posebnimi pravicami ali pooblastili, ki poleg dejavnosti, ki jih opravljajo na podlagi pravic ali pooblastil, izvajajo še druge dejavnosti, morajo voditi ločene računovodske evidence po posameznih dejavnostih, javnih in drugih sredstev, ki jih prejmejo v zvezi z dejavnostmi, ki jih opravljajo na podlagi pravic ali pooblastil, pa ne smejo uporabiti za financiranje svojih drugih dejavnosti.

Razporejanje posrednih stroškov mora temeljiti na sodilih, katerih ustreznost in pravilnost njihove uporabe enkrat letno preveri revizor. S sprejetimi in revidiranimi sodili mora biti seznanjeno resorno ministrstvo, ki lahko zahteva, da organ nadzora izvajalca z izključno ali posebno pravico ali pooblastilom znova odloča o njihovi ustreznosti.

K 34. členu:

Ta člen določa globo, s katero se kaznuje potnik, ki pravočasno ne poravna zneska, kot je določen v obvestilu iz tretjega odstavka 24. člena tega zakona. Gre za globo v višini 100 evrov in je sorazmerna glede na težo prekrška. Zakon pristojnemu prekrškovnemu organu, to je Inšpektoratu za infrastrukturo, podeljuje pristojnost za sankcioniranje osebe, zoper katero inšpektor skladno s tretjim odstavkom 24. člena zakona uvede postopek o prekršku. Globo lahko skladno s področno zakonodajo izreče zgolj pooblaščen oseba prekrškovnega organa, ki za to izpolnjuje vse pogoje.

K 35. členu:

Člen določa, da z dnem uveljavitve tega zakona (v petnajstih dneh po njegovi objavi) družba prevzame izpolnjevanje obveznosti iz pogodbenih razmerij za izvajanje gospodarske javne službe javnega potniškega prometa. Ureditev je potrebna z vidika konsistentnosti in enotnosti izvajanja nalog, ki so podeljena družbi. Predmetni zakon ji namreč v drugem odstavku 25. člena tega zakona podeljuje pristojnost za izvajanje postopka dodeljevanja pogodb za izvajanje gospodarske javne službe medkrajevnega cestnega in železniškega linijskega prevoza, ki temelji na javnem pooblastilu, ki ga zakon družbi podeljuje skladno s prvim odstavkom 15. člena zakona. Na podlagi določbe 35. člena se torej izpolnjevanje obveznosti iz pogodbenih razmerij za izvajanje gospodarske javne službe javnega potniškega prometa ter zagotavljanje zadostnih sredstev prenese neposredno na družbo. Družba mora tudi zagotoviti zadostna sredstva za izvajanje storitev in vlaganje v razvoj, kot so določena s pogodbenimi razmerji. Pred tem so bile vse navedene naloge podeljene Republiki Sloveniji. Dokler družba ne bo ustanovljena, bo njene pristojnosti in naloge opravljalo ministrstvo, pristojno za promet.

K 36. členu:

S tem členom se v celoti ohranjajo v veljavi določbe Pogodbe o izvajanju obvezne gospodarske javne službe prevoza potnikov v notranjem in čezmejnem regijskem železniškem prometu za obdobje 2017 do 2031 ter druge obstoječe pogodbe za izvajanje gospodarske javne službe javnega potniškega prometa,

ki veljajo do njihovega izteka. Navedeno pomeni, da predmetni zakon v nobenem delu ne spreminja pravic in obveznosti, ki iz takšnih pogodb izhajajo, prav tako omejuje pristojnost družbe, da v takšne pogodbe kakor koli enostransko posega. Režim, kot je bil dogovorjen s takšnimi pogodbami, se ohranja v veljavi vse do leta 2031 oziroma do njihovega izteka, ko bo družba prevzela obveznost, ki ji jo nalaga drugi odstavek 25. člena tega zakona, skladno s katerim je pristojna za izvajanje postopka dodeljevanja pogodb za izvajanje gospodarske javne službe medkrajevnega cestnega in železniškega linijskega prevoza.

K 37. členu:

V skladu s 3. točko četrtega odstavka 13. člena ZZelP je Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo pristojna za izvajanje nadzora nad izvajanjem Pogodbe o izvajanju obvezne gospodarske javne službe prevoza potnikov v notranjem in čezmejnem regijskem železniškem prometu za obdobje 2017 do 2031. V 18 mesecih od uveljavitve tega zakona se ta pristojnost prenese na družbo. Na tej podlagi zakon tudi razveljavlja določbo, ki to pristojnost podeljuje Direkciji Republike Slovenije za infrastrukturo. Dokler družba ne bo ustanovljena bo njene pristojnosti in naloge opravljalo ministrstvo, pristojno za promet.

K 38. členu:

Ta člen ureja roke za ustanovitev družbe. Določa, da jo ustanovi vlada v treh mesecih po uveljavitvi tega zakona, in sicer tako, da na svoji seji kot ustanovni skupščini družbe sprejme akt o ustanovitvi. V aktu o ustanovitvi mora upoštevati določbe tega zakona, poleg tega pa tudi določbe zakona o gospodarskih družbah. V aktu o ustanovitvi bo vlada določila dejavnosti družbe, osnovni kapital in osnovne vloške, odgovornost za obveznosti družbe, upravljanje ter nekatera druga vprašanja. Gre za vprašanja, ki v predmetnem zakonu niso urejena. Če bi bile takšne določbe vključene v zakon, bi bila za njihovo prilagoditev potrebna sprememba zakona in izvedba celotnega zakonodajnega postopka. Ravno zaradi togosti, ki bi lahko bila posledica vključitve tovrstnih določb v zakon, je smiselno, da se večji del določb, ki se nanašajo na družbo, zato ureja v aktu o ustanovitvi.

Predviden je prenos kadrov z ministrstva, ki opravljajo naloge na področjih, ki prehajajo v pristojnost družbe za upravljanje javnega potniškega prometa, v okviru ministrstva pa se bo s preostalimi in dodatnimi zaposlitvami zagotovilo opravljanje strateško-nadzornih nalog s področja javnega potniškega prometa, ki ostajajo v pristojnosti Ministrstva za infrastrukturo.

Prenos kadrov, ki opravljajo naloge v zvezi z upravljanjem javnega potniškega prometa, z ministrstva na družbo, je predviden na način, da na ministrstvu ostane od štiri do pet zaposlenih, ki bodo še naprej opravljali naloge na področju zakonodaje in drugih predpisov, za do osem zaposlenih, ki sedaj opravljajo naloge v zvezi z upravljanjem javnega potniškega prometa, pa se načrtuje prehod na družbo. Z vidika finančnih posledic kljub predvidenemu prehodu do osem zaposlenih na družbo, posebnih prihrankov na ministrstvu iz tega naslova ne bo, saj se načrtuje prenos prostih delovnih mest v druge notranje organizacijske enote. Dokler naloge ne bodo prešle v pristojnost družbe, se bodo opravljale na ministrstvu s kadri, ki jih sedaj opravljajo.

K 39. členu:

Ta člen določa do kdaj družba prevzame pristojnosti in naloge upravljavca medkrajevnega linijskega prometa in upravljavca železniškega javnega potniškega prometa. Gre za pristojnosti oziroma naloge, ki jih določa ta zakon in so povzete v določbah drugega odstavka 15. člena in 16. člena tega zakona. Glede na dejstvo, da zakon določa, da mora vlada ustanoviti družbo v treh mesecih, ima ta po poteku roka še devet mesecev časa za vzpostavitev sistema in organizacije, ki bosta omogočala izvajanje pristojnosti in nalog, ki jih družbi podeljuje ta zakon.

Drugi odstavek navedenega člena določa, da družba prevzame tudi vse naloge, ki jih na podlagi 3. člena Uredbe o načinu izvajanja gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu, o koncesiji te javne službe in o ureditvi sistema enotne vozovnice opravlja ministrstvo. In sicer gre za naloge koncedenta v postopku podelitve koncesije in naloge organa javnega potniškega prometa, ki jih opredeljuje navedena uredba.

V prehodnem obdobju, ko družba še ne bo ustanovljena oziroma dokler ne bo prevzela pristojnosti in

nalog upravljavca medkrajevnega linijskega prometa in upravljavca železniškega javnega potniškega prometa, zakon določa prehodni režim. Poseben prehodni režim je določen za opravljanje nalog iz 7. točke drugega odstavka 15. člena ki se nanašajo na oblikovanje voznega reda izvajalca, ki izvaja obvezno gospodarsko javno službo prevoza potnikov v železniškem prometu. Pristojnosti in naloge družbe bo do prenosa začasno opravljalo ministrstvo.

Določen je rok, do katerega minister, pristojen za promet, izda metodologijo za določitev sofinanciranja lokalnih skupnosti.

K 40. členu:

Člen določa prenehanje določb različnih pravnih aktov s področja javnega potniškega prometa. Razlog za razveljavitev določb je v tem, da se navedena materija ureja in določa s predmetnim zakonom. Prvi odstavek določa prenehanje veljavnosti določb ZPCP-2, in sicer v delu, v katerem je le-ta določal pristojnost ministrstva:

- kot organa javnega potniškega prometa,
- za nadzor izvajanja gospodarskih javnih služb in porabe sredstev, ki jih država zagotavlja za izvajanje gospodarskih javnih služb, določenih z ZPCP-2,
- za razvijanje sistema enotne vozovnice in vključevanje mestnega prometa v sistem enotne vozovnice,
- za usklajevanje in potrjevanje voznih redov javnega potniškega prometa,
- načrtovanje javnega prometa na taktični ravni (npr. izvajanje standarda dostopnosti, priprava okvirnega voznega reda, financiranje).

Prav tako prenehajo veljati določbe ZPCP-2 glede integriranih linij in določba o kaznovanju potnika, če na zahtevo pristojnega inšpektorja ne predloži v pregled vozovnice, ali če uporablja ponarejeno vozovnico ali vozovnico, izdano na drugo ime.

Drugi odstavek se osredotoča na razveljavitev določb ZZelP, in sicer določb o nalogah Direkcije Republike Slovenije, ki se nanašajo na financiranje obveznih gospodarskih javnih služb na področju železniškega prometa in pripravo pogodb za izvajanje obveznih gospodarskih javnih služb na področju železniškega prometa za obvezno gospodarsko javno službo prevoza potnikov v notranjem in čezmejnem regijskem železniškem prometu.

Tretji odstavek razveljavlja 3. in 28. člen Uredbe o načinu izvajanja gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu, o koncesiji te javne službe in o ureditvi sistema enotne vozovnice, ki se nanašata na naloge koncedenta in prevoz brez vozovnice.

K 41. členu:

Člen določa uveljavitev zakona, ki skladno s splošnimi pravili začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu.

IV. PREDLOG ZAKONA RAZVELJAVLJA DOLOČBE NASLEDNJIH ZAKONOV:

a) Predlog zakona posega v določbe veljavnega Zakona o prevozi v cestnem prometu (Uradni list RS, št. 6/16 – ura-dno prečiščeno besedilo, 67/19 in 94/21), in sicer v spodaj navedene člene:

3. člen (pomen izrazov)

(1) Izrazi, uporabljeni v tem zakonu, imajo naslednji pomen:

1. »avtotaksi prevoz« je prevoz enega potnika ali povezane skupine potnikov z motornim vozilom, ki ima poleg voznikovega sedeža največ osem sedežev in ki se v celoti opravi po enem naročilu za eno plačilo prevoznine;
2. »avtobusna postaja« je določen prostor za sprejem in odpravo avtobusov, ki mora imeti prometni urad, pokrite perone, urejene za varno vstopanje in izstopanje potnikov, prostore za zadrževanje potnikov in voznega osebja, za hrambo prtljage, tablo z objavo izvlečkov iz voznih redov, mesto za prodajo vozovnic, sanitarije in s predpisi določeno opremo;
3. »avtobusno postajališče« je označena prometna površina, določena za postanek avtobusov, ki omogoča varno vstopanje oziroma izstopanje potnikov;
- 3.a »brezplačni prilagojeni prevoz« je brezplačni prevoz študentov, ki so težje ali težko gibalno ovirani, z vozili, prilagojenimi in homologiranimi za prevoz oseb, ki uporabljajo invalidski voziček;
4. »dvostranski prevoz« je prevoz potnikov ali blaga med Republiko Slovenijo in drugo državo;
5. »daljinar« je obvezna podlaga za izdelavo avtobusnih voznih redov, ki vsebuje relacije s kilometrskimi razdaljami, voznimi časi in avtobusnimi postajami, pomembnejšimi avtobusnimi postajališči in avtobusnimi postajališči;
6. **(črtana)**
7. »domači prevoznik ali prevoznica« (v nadaljnjem besedilu: domači prevoznik) je fizična ali pravna oseba s sedežem v Republiki Sloveniji, ki ima licenco, licenco Skupnosti oziroma dovoljenje Skupnosti za opravljanje prevozov ali opravlja prevoze za lastne potrebe v skladu s tem zakonom;
8. **(črtana)**
9. »dovoljenje za prevoz« je skupno ime za več vrst listin, določenih v tem zakonu ali z mednarodno pogodbo, s katerimi se dovoljuje vozilu, registriranemu zunaj Republike Slovenije, pristop na ceste v Republiki Sloveniji in vožnja po njih, oziroma vozilu, registriranemu v Republiki Sloveniji, pristop na ceste v državi, katere organ je izdal dovoljenje, in vožnja po njih;
10. »dovolilnica« je javna listina, s katero se dovoljuje pristop vozilu, registriranemu zunaj Republike Slovenije, na ceste v Republiki Sloveniji in vožnja po njih, oziroma vozilu, registriranemu v Republiki Sloveniji, pristop na ceste v državi, katere organ je izdal dovolilnico, in vožnja po njih;
11. »dovolilnica CEMT« je večstranska dovolilnica, ki jo izda Mednarodni transportni forum (v nadaljnjem besedilu: ITF) za mednarodni cestni prevoz blaga, ki ga opravljajo prevozniki oziroma prevoznice (v nadaljnjem besedilu: prevoznik) s sedežem v državi članici ITF v in iz tretjih držav;
- a11.a »enotna vozovnica« je izkazni dokument, ki ga izda organ JPP v elektronski ali listinski obliki in je lahko prenosljiv (neimenska enotna vozovnica) ali neprenosljiv (imenska enotna vozovnica), na podlagi katerega imetnik uveljavlja pravico do sklenitve pogodbe o prevozu potnikov s katerim koli prevoznikom, vključenim v sistem enotne vozovnice, v okviru časovne veljavnosti enotne vozovnice;
- 11.a »finančna integracija« je sofinanciranje iste prevozne storitve iz naslova združevanja finančnih sredstev;
- 11.b »fizična integracija« je povezanost različnih sistemov in podsistemov javnega potniškega prometa kot tudi povezanost s posebnimi linijskimi prevozi potnikov, avtotaksi prevozi, stalnimi izvenlinijskimi prevozi in prevozi na klic;
12. »hitri linijski prevoz« je način prevoza potnikov, pri katerem potniki po voznem redu vstopajo in izstopajo samo na avtobusnih postajah in na avtobusnih postajališčih;
- 12.a »integrirana linija« je medsebojno povezan sistem finančne, fizične, tarifne oziroma upravljalvske integracije javnega, posebnega in drugega prevoza potnikov;
13. »itinerar« je načrt, ki označuje smer gibanja vozila na liniji;

14. »izdajatelj licenc« je izvajalec upravnih nalog na podlagi podeljenega javnega pooblastila iz 5. člena tega zakona;
- 14.a »izdelava izkaznice« zajema blanket izkaznice in personalizacijo izkaznice. Blanket izkaznice in personalizacija sta izdelana v skladu z Direktivo 2003/59/ES. Personalizacija je nanos osebnih podatkov na blanket izkaznice, kjer gre v določenem delu izdelave dokumenta za lasersko graviranje podob in besedila, implementacijo in poosebljanje čipa ali magnetnega traku, izbočen ali vbočen tisk, eno- ali večbarvni termotisk podob in besedila, implementacijo podpisnega traku, nanos zaščitne folije, termotisk bar kod, nanos scratch-off folije oziroma spraskanke, odvisno od zahtev zaščite posameznega dokumenta;
- 14.b »izvajalec« je izvajalec gospodarske javne službe in subvencioniranega prevoza dijakov in študentov;
15. »izvod licence« je listina, ki jo izda izdajatelj licence imetniku ali imetnici (v nadaljnjem besedilu: imetnik) licence za uporabo v posameznem vozilu;
16. »javni prevoz« je prevoz, ki je pod enakimi pogoji dostopen vsem uporabnikom ali uporabnicam (v nadaljnjem besedilu: uporabnik) prevoznih storitev in se izvaja v komercialne namene;
17. »javni linijski prevoz potnikov v cestnem prometu« je prevoz, ki se opravlja na določenih relacijah, po vnaprej določenem voznem redu, ceni in splošnih prevoznih pogojih. Opravlja se kot medkrajevni linijski in mestni linijski prevoz potnikov;
18. »javno parkirišče za tovorna vozila oziroma avtobuse« je urejen prostor za parkiranje, na katerem so zagotovljeni varno parkiranje in minimalni higienski pogoji (pitna voda, sanitarije ipd.) za vozno osebje;
19. »kabotaža« je vsak prevoz potnikov ali blaga med posameznimi kraji v Republiki Sloveniji, ki ga opravlja prevoznik ali prevoznica Skupnosti (v nadaljnjem besedilu: prevoznik Skupnosti) ali tuji prevoznik ali prevoznica (v nadaljnjem besedilu: tuji prevoznik) oziroma prevoz potnikov ali blaga med posameznimi kraji v drugi državi, ki ga opravlja domači prevoznik;
20. »licenca« je dovoljenje za izvajanje prevozov potnikov ali blaga v skladu s tem zakonom;
21. »licenca Skupnosti« je dokument, ki ga izda izdajatelj licenc v skladu s 4. členom Uredbe Sveta 1072/2009/ES ali 4. členom Uredbe Sveta 1073/2009/ES;
22. »linija« je določena relacija in smer vožnje od začetne do končne avtobusne postaje ali avtobusnega postajališča, na kateri se prevažajo potniki v linijskem cestnem prometu po voznem redu in ceni, ki sta vnaprej določena in objavljena;
- 22.a »Snop linij« je prometno, gospodarsko in upravljavsko smiselna celota ene ali več linij;
23. »medkrajevni linijski prevoz« je javni prevoz potnikov med dvema ali več kraji in se lahko opravlja kot potniški ali hitri linijski prevoz potnikov;
24. »mednarodna pogodba« je vsak mednarodni dvostranski ali večstranski sporazum, ki obvezuje Republiko Slovenijo in ki se nanaša na prevoze v cestnem prometu;
25. »mednarodni linijski prevoz« je javni prevoz potnikov med Republiko Slovenijo in drugimi državami, kjer lahko avtobusi ustavljajo na območju Republike Slovenije na avtobusnih postajah in avtobusnih postajališčih;
26. »mestni linijski prevoz« je javni prevoz potnikov, ki ga občina kot javno službo organizira znotraj naselja;
27. »nerazdeljene dovolilnice« so tiste dovolilnice, ki niso bile razdeljene prevoznikom po končanem postopku redne delitve, in dovolilnice iz ostanka kvote po izračunu letnih planov;
28. **(črtana)**
29. »običajno prebivališče« je prebivališče osebe, kot ga opredeljuje zakon, ki ureja voznike v cestnem prometu;
30. »opravljanje dejavnosti cestnega prevoza potnikov« je prevoz oseb v cestnem prometu, ki ga opravi podjetje, z motornim vozilom za prevoz potnikov ali kombinacijo takih vozil za plačilo;
31. »opravljanje dejavnosti cestnega prevoza blaga« je prevoz blaga v cestnem prometu, ki ga opravi podjetje, z motornim vozilom za prevoz blaga ali kombinacijo takih vozil za najem ali za plačilo;
- 31.a »organ JPP« je ministrstvo, pristojno za promet;
32. »podjetje« pomeni vsako fizično ali pravno osebo, ki opravlja dejavnost cestnih prevozov;
33. **(črtana)**
34. »potnik« je oseba, ki jo prevoznik za plačilo prepelje z vozilom za prevoz potnikov v cestnem prometu;
35. »potniški linijski prevoz« je način prevoza potnikov, pri katerem potniki po voznem redu vstopajo in izstopajo na vseh avtobusnih postajah in avtobusnih postajališčih, ki so določena z voznim redom;
36. »potniška spremnica« je predpisan obrazec, ki ga mora imeti avtobusni prevoznik pri izvajanju občasnih prevozov potnikov v mednarodnem cestnem prometu in prevozov potnikov z izmeničnimi vožnjami v mednarodnem cestnem prometu;

37. »posebni linijski prevoz« je prevoz samo določene vrste potnikov in izključuje druge potnike. Opravlja se na podlagi pisne pogodbe med prevoznikom in naročnikom prevoza;

37.a »prevoz na klic« je napredna oblika javnega prevoza do največ osem potnikov in se izvaja na območjih, na katerih ni organiziranega javnega prevoza potnikov, oziroma na območjih z nižjim povpraševanjem po storitvah javnega prevoza potnikov;

38. »prevoz v cestnem prometu« je vsak prevoz potnikov ali blaga, kot tudi vožnja praznega ali nenatovorjenega motornega vozila ali skupine vozil po javnih in nekategoriziranih cestah, danih v uporabo za cestni promet;

39. »prevoz v notranjem cestnem prometu« je vsak prevoz iz prejšnje točke znotraj meja Republike Slovenije;

40. »prevoz v mednarodnem cestnem prometu« je vsak prevoz iz prejšnje točke med dvema ali več državami;

41. »prevoz za tretje države« je prevoz domačega prevoznika, pri katerem potniki vstopijo ali se blago natovori za prevoz v izhodiščni tuji državi in potniki izstopijo ali se blago raztovori v ciljni tuji državi, kakor tudi prevoz tujega prevoznika, pri katerem potniki vstopijo ali se blago natovori za prevoz v Republiki Sloveniji in potniki izstopijo ali se blago raztovori v tuji državi, kjer ta prevoznik nima sedeža;

42. »prevoz potnikov z izmeničnimi vožnjami v mednarodnem cestnem prometu zunaj Skupnosti« je prevoz predhodno sestavljenih skupin potnikov, v določenih časovnih presledkih, v obe smeri z enega samega mesta odhoda na eno samo mesto prihoda. Vsako skupino, ki jo sestavljajo potniki z že opravljenimi potovanji na cilj, prepelje pozneje nazaj na mesto odhoda isti prevoznik;

43. »prevoz za osebne potrebe« je nekomercialni prevoz oseb ali blaga, ki ga opravi fizična oseba zgolj za svoje potrebe oziroma potrebe ožjih družinskih članov ali članic (v nadaljnjem besedilu: član) z vozilom, ki je v njegovi lasti ali ima pravico uporabe vozila na podlagi najemne oziroma zakupne ali lizing pogodbe, ki mora biti sestavljena v pisni obliki. Za ta prevoz ne sme dobiti plačila ali kakega drugega nadomestila, vozilo pa lahko upravlja oseba, ki je lastnik ali lastnica (v nadaljnjem besedilu: lastnik) ali ima pravico uporabe tega vozila ali ožji član njegove družine. Za ožjega člana družine se štejejo zakonec, zunajzakonski partner, partner in otroci te osebe, ki opravlja prevoz za osebne potrebe;

44. »prevoznik ali prevoznica Skupnosti« (v nadaljnjem besedilu: prevoznik Skupnosti) je podjetje, ki ima licenco ali dovoljenje v skladu s pravili Skupnosti za opravljanje prevozov potnikov ali blaga ali opravlja prevoze za lastne potrebe in ima sedež v državi članici Evropske unije (v nadaljnjem besedilu: država članica), razen domačega prevoznika;

45. »relacija« je razdalja oziroma pot med dvema ali več kraji, med katerimi se opravlja prevoz potnikov oziroma med vsaj dvema krajema na liniji, ki sta v voznem redu označena kot avtobusna postaja, pomembnejše avtobusno postajališče ali avtobusno postajališče. Pri prevozu blaga pomeni relacija razdaljo oziroma pot med dvema ali več kraji, med katerimi se opravlja prevoz blaga;

46. »sistem enotne vozovnice« pomeni sistem izdaje, prodaje in uporabe enotne vozovnice in poravnave prevoznin na podlagi validacij, ki ga upravlja organ JPP, ki uporabnikom in izvajalcem javnega potniškega prometa omogoča sklenitev pogodbe o prevozu v različnih vrstah prometa ter finančne poravnave med izvajalci prevozov;

47. »skupina vozil« je skupina enega vlečnega in vsaj enega priklopnega vozila ali polpriklopnika;

47.a »stalni izvenlinijski prevoz – shuttle prevoz« je prevoz med dvema točkama, ki ne vsebuje ponavljajočih se elementov obstoječega javnega linijskega prevoza potnikov, namenjen izključno uporabi letaliških storitev potnika. V ta namen potnik vstopi oziroma izstopi na letališču;

47.b »subvencioniranje prevoza dijakov in študentov« je zagotavljanje subvencij prevoza iz kraja stalnega ali začasnega prebivališča do kraja izobraževanja;

47.c »tarifna integracija« je uvedba enotnega tarifnega sistema, ki za enako raven kakovosti prevozne storitve določa enako ceno;

48. »tranzitni prevoz« je prevoz potnikov ali blaga čez ozemlje Republike Slovenije brez vstopanja in izstopanja potnikov oziroma nakladanja ali razkladanja blaga v Republiki Sloveniji;

49. »tuj prevoznik« je pravna ali fizična oseba, ki opravlja prevoze v mednarodnem cestnem prometu oziroma ima licenco ali drugačno dovoljenje svoje države za opravljanje prevozov potnikov ali blaga, če je v tej državi to predpisano, in ima sedež v državi, ki ni članica Evropske skupnosti;

49.a »upravljavec prevoza« pomeni fizično osebo, zaposleno v podjetju, ali, če je to podjetje fizična oseba, to isto osebo ali, če je tako določeno, drugo fizično osebo, imenovano s pogodbo, ki dejansko in trajno vodi prevozne dejavnosti tega podjetja;

49.b »upravljaljska integracija« je povezanost posameznih med seboj usklajenih voznih redov, ki se izvajajo v obliki iste prevozne storitve oziroma enotnega voznega reda;

a49.c »validacija« pomeni registracijo vsakokratne uporabe enotne vozovnice, ki jo potnik izvede na validacijski napravi pred vstopom v vozilo ali ob vstopu vanj ali pri sprevedniku in s čimer je sklenjena pogodba o prevozu potnikov za posamezno vožnjo v okviru izbranega itinerarja ali voznega reda, kakor določa zakon, ki ureja izvajanje prevoznih storitev v železniškem prometu, in v skladu s pogoji izdane enotne vozovnice;

49.c »vlagatelj« je dijak, udeleženec izobraževanja odraslih ali študent, ki pred nakupom subvencionirane mesečne vozovnice izpolni vlogo za izdajo subvencionirane mesečne vozovnice;

50. »vozni red« je ureditev linije, s katero se določajo vrsta prevoza, način prevoza, vrstni red avtobusnih postaj in avtobusnih postajališč, njihova oddaljenost od začetne avtobusne postaje ali avtobusnega postajališča, čas prihoda, postanka in odhoda na vsako avtobusno postajo ali avtobusno postajališče, obdobje, v katerem prevoznik opravlja prevoz na liniji, čas veljavnosti in režim obratovanja linije.

(2) Drugi izrazi, uporabljeni v tem zakonu, imajo enak pomen, kot ga določajo drugi predpisi s področja cestnega prometa, predpisi Skupnosti ali mednarodne pogodbe.

4. člen **(pristojni organi)**

(1) Strokovno tehnične, organizacijske, razvojne in določene upravne naloge na področju prevoza blaga v notranjem in mednarodnem cestnem prometu in potnikov v mednarodnem cestnem prometu, ter razvojne naloge na področju prevoza potnikov v notranjem cestnem prometu, izvaja ministrstvo, pristojno za promet (v nadaljnjem besedilu: ministrstvo).

(2) Ministrstvo opravlja naslednje naloge:

1. priprava predlogov zakonov in izdajanje podzakonskih predpisov s področja cestnih prevozov blaga in s področja prevozov v javnem linijskem prevozu potnikov v cestnem prometu;
2. vodenje prometne politike na področju cestnih prevozov;
3. vodenje evidenc in registrov iz 15. člena tega zakona;
4. pridobivanje in izmenjava dovolilnic od drugih držav;
5. nadzor izvajanja gospodarskih javnih služb in porabe sredstev, ki jih država zagotavlja za izvajanje gospodarskih javnih služb, določenih s tem zakonom;
6. spremljanje stanja in razmer na trgu prevoznih storitev ter razvojne naloge s področja cestnih prevozov;
7. izdaja odločb o prepovedi izvajanja prevozov v Republiki Sloveniji tujemu prevozniku;
8. opravljanje nalog nacionalne kontaktne točke in izmenjava informacij z drugimi državami članicami v skladu z 18. členom Uredbe 1071/2009/ES;
9. izdaja dovoljenj in aktov, določenih s tem zakonom in predpisi Skupnosti s področja cestnih prevozov;
10. izdaja dovoljenj za tuje prevoznike in dovoljenj za opravljanje kabotaže;
11. izdaja in odvzem dovoljenj ter izvajanje drugih upravnih nalog organov države članice v skladu z Uredbo 1073/2009/ES, razen če ta zakon ne določa drugega pristojnega organa, Uredbo Sveta 56/83/EGS, Uredbo Sveta 3916/90/EGS, Uredbo 1072/2009/ES, razen če zakon ne določa drugega pristojnega organa, Uredbo Komisije 2121/98/ES in Uredbo Komisije 792/94/ES;
12. izdaja dovolilnic in potniških spremnic za občasne prevoze v mednarodnem cestnem prometu;
13. izdaja in odvzem dovoljenj za izmenične prevoze v mednarodnem cestnem prometu;
14. izvajanje drugih upravnih nalog po mednarodnih sporazumih s področja prevozov blaga v cestnem prometu, ki jih je Republika Slovenija sklenila z drugimi državami, če ta zakon ne določa drugega pristojnega organa;
15. vodenje registra mednarodnih linij in voznih redov;
16. izvajanje drugih upravnih nalog po mednarodnih sporazumih s področja prevozov potnikov v cestnem prometu, ki jih je Republika Slovenija sklenila z drugimi državami, če ta zakon ne določa drugega pristojnega organa;
17. razvijanje javnega linijskega avtobusnega medkrajevnega avtobusnega potniškega prometa in pospeševanje gospodarskih javnih služb;
18. razvijanje informacijskega sistema javnega potniškega prometa;

19. razvijanje sistema enotne vozovnice in vključevanje mestnega prometa v sistem enotne vozovnice;
20. usklajevanje in potrjevanje voznih redov javnega potniškega prometa;
21. razvijanje drugih oblik javnega potniškega prometa;
22. izdaja dovoljenj za posebne linijske prevoze, na katerih se lahko vozijo tudi naključni potniki;
23. odločanje o pravicah težko in težje gibalno oviranih študentov do brezplačnega prevoza ali brezplačnega prilagojenega prevoza;
24. reševanje reklamacij glede uporabe enotne vozovnice na drugi stopnji;
25. načrtovanje javnega prometa na taktičnem nivoju (npr. izvajanje standarda dostopnosti, priprava okvirnega voznega reda, financiranje);
26. vodenje registra linij in voznih redov v notranjem linijskem prometu;
27. vodenje registra posebnih linijskih prevozov;
28. vodenje evidence subvencij prevoza;
29. vodenje evidence integriranega javnega potniškega prometa;
30. oglaševanje in informiranje;
31. podpora uporabnikom.

48. člen **(integrirana linija)**

Storitve javnega linijskega prevoza potnikov v notranjem cestnem prometu se lahko izvajajo v obliki integriranih linij javnega, posebnega oziroma drugega prevoza potnikov. Integracija linij se lahko izvaja na podlagi finančne, fizične, tarifne oziroma upravljalvske integracije posameznih prevoznih storitev.

52. člen **(financiranje gospodarskih javnih služb)**

(1) Javna služba za izvajanje javnega linijskega prevoza potnikov iz 50. člena tega zakona se financira iz prihodkov od prodaje vozovnic, s sredstvi proračuna Republike Slovenije, subvencij in drugih prihodkov, povezanih z izvajanjem te javne službe. Sredstva iz prodaje vozovnic, subvencij lokalnih skupnosti in drugih prihodkov so namenska sredstva proračuna Republike Slovenije. Namenska sredstva se zagotavljajo za izvajanje gospodarske javne službe. Višina sredstev za izvajanje gospodarske javne službe se za vsako leto določi s proračunom Republike Slovenije.

(2) S podeljevanjem koncesij, financiranjem in izvajanjem gospodarske javne službe se zagotavljajo predvsem prevozi, katerih namen je preusmeritev potnikov z osebnih prevozov na javna prevozna sredstva, uporaba kombiniranih oblik prevoza in usklajenost voznih 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.

(3) Če se opravljanje prevozov potnikov na določeni liniji v pogojih gospodarske javne službe uvede na predlog samoupravne lokalne skupnosti in je izvajanje linije pretežno v interesu te samoupravne lokalne skupnosti, jo je samoupravna lokalna skupnost dolžna sofinancirati.

(4) Minister predpiše metodologijo sofinanciranja linij iz prejšnjega odstavka.

132. člen **(prekršek)**

Z globo 400 eurov se kaznuje potnik, če na zahtevo pristojnega inšpektorja ne predloži v pregled vozovnice ali če uporablja ponarejeno vozovnico ali vozovnico, izdano na drugo ime (46. člen).

b) Predlog zakona posega v določbe veljavnega Zakona o železniškem prometu (Uradni list RS, št. 99/15 – uradno prečiščeno besedilo, 30/18 in 82/21), in sicer v spodaj navedeni člen:

13. člen

(strategija razvoja javne železniške infrastrukture)

(1) Cilji in naloge strategije razvoja javne železniške infrastrukture in vzdrževanja javne železniške infrastrukture se po posvetovanju z zainteresiranimi stranmi natančneje določijo v strategiji razvoja javne železniške infrastrukture, samostojno ali v okviru razvoja celotnega področja prometa (v nadaljnjem besedilu: strategija razvoja), ki jo sprejme Vlada Republike Slovenije za obdobje najmanj petih let in se objavi na spletni strani.

(2) S strategijo razvoja se v zvezi z investicijami v javno železniško infrastrukturo in vzdrževanjem javne železniške infrastrukture podrobneje določijo vrstni red prednostnih nalog investicij v javno železniško infrastrukturo in vzdrževanja javne železniške infrastrukture, viri sredstev za njihovo uresničitev ter dinamika in obseg uresničevanja posameznih nalog v načrtovalnem obdobju. Določitev prednostnih nalog mora temeljiti na prometno-političnih in razvojnih ciljih ob upoštevanju objektivnih prometnih, tehničnih, ekonomsko-finančnih in okolje-varstvenih merilih.

(3) Na podlagi strategije razvoja prometa v Republiki Sloveniji in nacionalnega programa upravljaavec, gospodarska družba iz 13.a člena tega zakona in Direkcija Republike Slovenija za infrastrukturo izdelajo predlog šestletnega načrta vlaganj v železniško infrastrukturo, ki ga ministrstvo združi z načrti vlaganj v drugo prometno infrastrukturo, uskladi in kot enoten šestletni operativni načrt vsako leto predloži v potrditev vladi, skupaj s poročilom o realizaciji.

(4) Naloge Direkcije Republike Slovenije za infrastrukturo so:

- opravljanje nalog razvoja javne železniške infrastrukture;
- opravljanje strokovno tehničnih, organizacijskih, razvojnih in upravnih nalog s področja gradenj in nadgradenj javne železniške infrastrukture;
- financiranje obveznih gospodarskih javnih služb na področju železniškega prometa,
- priprava pogodb za izvajanje obveznih gospodarskih javnih služb na področju železniškega prometa;
- preverjanje porabe sredstev, ki jih Republika Slovenija zagotavlja za izvajanje obveznih gospodarskih javnih služb na področju železniškega prometa;
- priprava pogodb za gospodarjenje z javno železniško infrastrukturo in izvajanje drugih nalog upravljalca skladno s tem zakonom in financiranje izvajanja navedenih nalog;
- preverjanje upravljalca glede sklepanja in financiranja pogodb za gospodarjenje z javno železniško infrastrukturo in izvajanje drugih nalog upravljalca, določenih v 11.b člena tega zakona;
- preverjanje izvajanja postopkov upravljalca pri uveljavljanju odškodnin iz naslova zavarovanja javne železniške infrastrukture;
- preverjanje izvedbe postopkov upravljalca v primeru izrednih dogodkov s finančnimi posledicami na javni železniški infrastrukturi;
- preverjanje izvedbe postopkov upravljalca s finančnimi posledicami v skladu s sklenjenimi pogodbami, financiranimi iz proračuna;
- strokovni nadzor nad porabo sredstev glede izvajanja določb iz pete alineje tretjega odstavka 11. člena tega zakona in nad omejenim dostopom iz devetega odstavka 11.c člena tega zakona;
- izdaja smernic in mnenj ter opravljanje drugih predpisanih nalog pri pripravi občinskih prostorskih aktov kot nosilca urejanja prostora.

(5) Inženiring v javno železniško infrastrukturo, potreben za izvajanje strategije razvoja javne železniške infrastrukture, obsega zlasti:

- pripravo, organiziranje in koordinacijo investicij v vseh fazah investicijskega procesa;
- organiziranje in izvajanje revizij projektne dokumentacije.