



REPUBLIKA SLOVENIJA
DRŽAVNI SVET

Komisija za lokalno samoupravo in regionalni razvoj

Številka: 326-01/15-12/
Ljubljana, 27. oktober 2015

EPA 794-VII

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

M N E N J E

k Predlogu zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o prevozih v cestnem prometu (ZPCP-2F) – skrajšani postopek

Komisija Državnega sveta za lokalno samoupravo in regionalni razvoj je na 59. seji 26. oktobra 2015 obravnavala Predlog zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o prevozih v cestnem prometu, ki ga je Državnemu zboru v obravnavo predložila Vlada.

Komisija **podpira** predlog zakona.

S predlogom zakona se ponovno podaljšujejo koncesije za izvajanje gospodarske javne službe javnega potniškega prometa, ki so bile podeljene v skladu z zakonom, do podelitve koncesije na podlagi javnega razpisa, vendar največ do 2. 12. 2019, kar je v skladu z Uredbo 1370 EU. Ker 31. 12. 2015 obstoječe koncesije za izvajanje gospodarske javne službe javnega potniškega prometa potečejo, je čimprejšnji sprejem zakona, ki daje pravno podlago za podaljšanje koncesij, nujen. Poleg te spremembe predlog zakona opredeljuje posamezne vrste prevozov, kot so integrirani prevozi, subvencionirani prevozi, posebni linijski prevozi, prevozi na klic, ureja pravne podlage za elektronsko povezljivost evidenc in registrov, ki jih vodijo ministrstvo, pristojno za promet, in pravni subjekti, ki so vključeni v sistem financiranja integriranih linij, zagotavlja pogoje za vzpostavitev kakovostne evidence podatkov o posebnih linijskih prevozih potnikov. Nadalje se z novelo zakona zagotavljajo pravne podlage za povečanje učinkovitosti izvajanja zakona in zagotavljanje ustreznega nadzora nad izvajanjem gospodarske javne službe javnega potniškega in drugih prevozov (vodenje evidenc in dokumentov med vožnjo v vozilu). Natančneje se ureja prepoved kabotaže za prevoz potnikov in blaga z vozili kapacitete 8 + 1 in manj. Predlog zakona vsebuje tudi izenačitev nacionalnih pogojev za izpolnjevanje dobrega ugleda za pridobitev licence za izvajanje prevozov potnikov in blaga v notranjem cestnem prometu s pogoji, ki so določeni za dober ugled za pridobitev licence za izvajanje prevozov potnikov in blaga v mednarodnem cestnem prometu. Predlog zakona ima po besedah njegovega predlagatelja pozitivne finančne učinke za državni proračun in druga javna finančna sredstva, saj bo Ministrstvo za infrastrukturo na podlagi

predlaganih sprememb in učinkov novele zakona iz finančnega vidika zmožno izvajati naloge, ki so mu naložene z zakonom.

Predlog zakona je medresorsko usklajen z Ministrstvom za izobraževanje, znanost in šport ter Ministrstvom za gospodarski razvoj in tehnologijo, prav tako je bil v večjem delu usklajen z Gospodarsko zbornico Slovenije in Obrtno-podjetniško zbornico Slovenije, pri čemer slednja predlaga amandma k 8. členu. Predlog zakona ima pozitiven učinek na delovanje lokalnih skupnosti, saj jim daje možnost vplivanja na zagotovitev ustreznih standardov javnega potniškega prometa na njihovem območju. Predlagatelj oziroma koalicijske poslanske skupine so na podlagi mnenja Zakonodajno-pravne službe Državnega zbora pripravile amandmaje.

Komisija se je seznanila z amandmajem Obrtno-podjetniške zbornice Slovenije k 8. členu, s katerim predlaga črtanje določila, da mora imeti voznik pri opravljanju občasnega prevoza potnikov med vožnjo v vozilu pogodbo o prevozu oziroma možnost njenega izpisa. Predstavnica Obrtno-podjetniške zbornice Slovenije je poudarila, da podpirajo predlagano rešitev v spremenjenem 55. členu, na podlagi katerega bo moral prevoznik na sedežu podjetja hraniti pogodbo med njim in naročnikom dve leti od opravljenega občasnega prevoza, nasprotujejo pa temu, da se mora pogodba med vožnjo nahajati v vozilu. Po njihovem mnenju gre za povsem neživljenjsko zahtevo, ki jo bo v praksi nemalokrat težko izpolniti iz različni razlogov. Npr. zaradi okvare avtobusa je treba nemudoma zagotoviti nov prevoz za potnike, vožnja z dodatnim avtobusom na liniji oziroma t.i. »bis vožnje«, hitra naročila prevozov, kar se dogaja zadnje času zaradi prevozov migrantov in beguncev. Gre za primere, ko lahko prevoznik šele naknadno uredi pisno pogodbo med njim in naročnikom. Na Obrtno-podjetniški zbornici Slovenije se zavzemajo za učinkovit nadzor nad opravljenimi vožnjami, saj je na tem področju veliko nelojalne konkurence. Učinkovit način nadzora zagotavljajo tudi tahografski zapisi, iz katerih je razvidna prav vsaka vožnja posameznega vozila.

Na Ministrstvu za infrastrukturo poudarjajo, da mora biti v vozilu med vožnjo dokazilo o naročilu prevoza in najboljša rešitev je pogodba med naročnikom in prevoznikom, iz katere je razvidna vrsta prevoza (občasni prevoz), naročnik, namen prevoza (npr. študentov, turistov), predvidena relacija in trajanje prevoza ter število potnikov in prevoženih km. Pogodba je lahko v obliki naročilnice ali e-pošte, ki vsebuje navedene podatke, ki jih voznik potrebuje, če hoče opraviti vožnjo. V zvezi s stališčem Obrtno-podjetniške zbornice Slovenije, da je v nekaterih primerih, npr. v primeru okvare vozila, težko izpolniti zahtevo po pogodbi, je bilo članom komisije pojasnjeno, da voznik drugega avtobusa potrebuje pogodbo s podatki o prevozu, če hoče opraviti vožnjo (npr. relacija, število potnikov). Na podlagi pogodbe oziroma podatkov lahko inšpekcijski organ ugotovi, ali gre za ponavljajoče se elemente linijskega prevoza oziroma je prevoznik konkurenčen prevozniku na rednih linijah. Ker je koncesijski sistem iz leta 2004 zelo zaprt in novi prevozniki praktično ne morejo dobiti koncesije, se dogaja, da veliko prevozniki z občasnimi prevozi opravljajo t.i. kvazi gospodarsko javno službo, s tem pa slabijo prihodek gospodarski javni službi in predstavljajo nelojalno konkurenco. Zaradi zaščite gospodarske javne službe, ki jo plačuje država, organi nadzora in resorno ministrstvo vztrajajo, da je pogodba s potrebnimi podatki o vožnji v vozilu. Pojasnjeno je tudi bilo, da tahografi ne vsebujejo podatkov o prevozu, ki jih ima pogodba in jih potrebuje voznik za opravljanje občasnega prevoza. V praksi se tudi dogaja, da se pogodbe na sedežu podjetja naknadno popravljajo in prirejajo ter se vsi dokazljivi elementi zabrišejo, s čimer se onemogoča učinkovit nadzor. Na

ministrstvu si prizadevajo za dopolnjevanje prevoznih storitev in pregledno financiranje ter se borijo proti nelojalni konkurenci.

Večina članov komisije je podprla stališče Obrtno-podjetniške zbornice Slovenije in njihov predlog amandmaja k 8. členu ter predlagajo matičnemu delovnemu telesu Državnega zbora, da ga povzame kot svojega. Po mnenju večine članov komisije dodatni dokument v vozilu med vožnjo ne bo prispeval k zmanjšanju števila kršitev pri opravljanju občasnih prevozov potnikov, lahko pa pomeni veliko oviro v primeru naročil, ki jih je treba izpolniti nemudoma. Komisija tudi opozarja, da učinkovitejši nadzor pomeni predvsem kvalitetnejši nadzor kršiteljev in ne nujno povečan obseg nadzora oziroma večje število izrečenih glob. Nekateri člani komisije so na drugi strani ocenili, da je v vozilu za potrebe inšpekcijskega ali policijskega nadzora potreben dokaz o naročilu prevoza, če pa to ni izvedljivo, jim je treba zagotoviti dostop do dokumentov, ki dokazujejo, da gre za opravljanje občasnega prevoza. V zvezi z nelojalno konkurenco je bilo tudi izpostavljeno, da je cilj opravljanja gospodarske javne službe javnega potniškega prometa dostopnost vseh krajev in ne le rentabilnost prevozov, kar je ključni cilj opravljanja prevozov na prostem trgu.

Komisija predlaga Ministrstvu za infrastrukturo in Obrtno-podjetniški zbornici Slovenije, da poiščeta ustrezno rešitev glede dokazila o naročilu občasnega prevoza potnikov, ki ne bo nesorazmerno bremenilo prevoznika.

Glede na to, da se resorno ministrstvo zaveda, da konec leta potečejo obstoječe koncesije za izvajanje gospodarske javne službe javnega potniškega prometa, je komisijo zanimalo, zakaj predlagatelj ni predložil sprememb zakona bistveno prej in po rednem postopku. Predstavnik Ministrstva za infrastrukturo je pojasnil, da so na ministrstvu že pred časom pripravili gradivo za javni razpis za podelitev koncesij, istočasno pa že več let vodijo projekt integriranega sistema javnega potniškega prometa, katerega cilj je usklajena povezava železniškega in avtobusnega prometa. Zaradi številnih zahtevkov za revizijo se je ta projekt zavlekel in je bil šele pred kratkim izbran ponudnik, katerega naloga pa je tudi priprava javnega razpisa za podelitev koncesij. Da bi se izognili podvajanju nalog, so se na ministrstvu odločili, da predlagajo podaljšanje obstoječih koncesij, in sicer v skladu z evropsko Uredbo 1370 EU do najkasneje 2. 12. 2019, v tem času pa pripravijo vse potrebno za izvedbo javnega razpisa.

* * *

Za poročevalca je bil določen predsednik komisije Jernej Verbič.

Sekretarka
Meta Štembal, l.r.

Predsednik
Jernej Verbič, l.r.