



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO

Langusova ulica 4, 1535 Ljubljana

T: 01 478 80 00

F: 01 478 81 39

E: gp.mzi@gov.si

www.mzi.gov.si

Številka: 007-349/2020/2

Ljubljana, 22. 10. 2020

EVA št. 2020-2430-0098

GENERALNI SEKRETARIAT VLADE REPUBLIKE
SLOVENIJE

Gp.gs@gov.si

ZADEVA: Predlog Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o prevozi v cestnem prometu

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 ... seji dne ... sprejela naslednji

SKLEP:

Vlada Republike Slovenije je določila besedilo predloga Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o prevozi v cestnem prometu in ga pošlje v obravnavo Državnemu zboru Republike Slovenije v sprejetje po rednem postopku.

dr. Božo Predalič
GENERALNI SEKRETAR

Priloga: Predlog Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o prevozi v cestnem prometu

Prejemniki:

- Državni zbor Republike Slovenije,
- Ministrstvo za infrastrukturo,
- Služba Vlade RS za zakonodajo.

2. Predlog za obravnavo predloga zakona po nujnem ali skrajšanem postopku v državnem zboru z obrazložitvijo razlogov:

Predlaga se obravnava predloga zakona po rednem postopku. Predlog spremembe zakona spreminja izvajanje občasnih in taksi prevozov ter predlaga tudi zmanjšanje administrativnih ovir za izvajanje taksi dejavnosti. S tem se bodo omogočilo izvajanje novih oblik prevozov oseb in zato nujna sprememba zakona, ki bo predvidela tudi takšne vrste prevoza. Predlog novele želi omogočiti, da se v Sloveniji omogočijo inovativne in napredne tehnologije, ki

lahko zagotovijo, da si ponudniki storitev delijo sredstva, čas in znanje, ter spretnosti, da uporabniki storitev pridejo do novih storitev z razširjeno ponudbo in z nižjimi cenami, in da sodelovanje poteka na naprednih platformah.

Predlog ureja tudi ustanovitev upravljavca javnega potniškega prometa. Namen ustanovitve Družbe za upravljanje javnega potniškega prometa (DUJPP) je zagotovitev večje stopnje samostojnosti, učinkovitosti in kakovosti pri opravljanju in vodenju nalog sistema gospodarske javne službe potniškega prometa. To se bo doseglo z združitvijo kadrovskih in finančnih potencialov ter potencialov znanja in izkušenj. Eden ključnih ciljev ustanovitve DUJPP je sistemska in bolj racionalna raba proračunskih sredstev.

Poleg tega predlog uvaja poenostavitve v sistemu enotnih vozovnic za javni potniški promet. Namen je zmanjšati nepregleden nabor različnih produktov subvencionirane vozovnice in z uvedbo bolj prilagodljivih vrst vozovnic spodbuditi uporabo javnega linijskega prevoza potnikov.

3.a Osebe, odgovorne za strokovno pripravo in usklajenost gradiva:

1. Jernej Vrtovec, minister
2. Blaž Košorok, državni sekretar
3. Darko Trajanov, generalni direktor
4. mag. Matjaž Vrčko, vodja Sektorja za javni potniški promet
5. Velja Peternelj, Vodja pravne službe
6. dr. Dušan Zalar, sekretar v Sektorju za javni potniški promet
7. mag. Bojan Žlender, sekretar v Sektorju za javni potniški promet

3.b Zunanji strokovnjaki, ki so sodelovali pri pripravi dela ali celotnega gradiva:

/

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
- Velja Peternelj, Vodja pravne službe
- dr. Dušan Zalar, sekretar v Sektorju za javni potniški promet
- mag. Bojan Žlender, sekretar v Sektorju za javni potniški promet

5. Kratek povzetek gradiva:

Trenutno v skladu z veljavnim Zakonom o prevozih v cestnem prometu, ni mogoče izvajati novih oblik prevozov potnikov. Tako lahko po naročilu prevoznik enega potnika prepelje samo v obliki taksi prevoza saj je občasni prevoz namenjen samo v naprej določeni skupini potnikov. Ostale oblike prevoza pa so namenjene drugim vrstam potnikov oziroma popolnoma drugačnim oblikam prevozov. Tako bi se za morebitno izvajanje prevozov potnikov preko spletnih platform lahko izvajali le občasni prevozi ali pa taksi prevozi. Ker so občasni prevozi rezervirani za skupine potnikov (izleti in podobno) je zato na tem področju potrebna sprememba, da se lahko občasni prevoz opravi tudi za enega potnika. Taksi prevoz je podrobno urejen oziroma reguliran. Taksist mora imeti licenco na državni ravni, dovoljenje lokalne skupnosti, označeno vozilo, prevoz pa se lahko opravi samo na podlagi taksimetra. Ker se pri prevozih dogovorjenih preko spletnih platform cena prevoza in pot dogovori v naprej in ima potnik s tem zagotovilo ponudnika, so zahteve za dodatno zaščito

kot je taksimeter nepotrebne. Prevozi, dogovorjeni s pomočjo sodobnih tehnoloških platform, se izvajajo v skladu z zakonodajo, ki ureja prevoze, in ne sodi med storitve informacijske družbe, ker je podlaga za izračun cene prevoza in opravljena storitev v prometu. Zato je potrebno omogočiti tudi izvajanje taksi prevoza z uporabo aplikacije.

Da se omogočijo nove oblike prevozov oseb je zato nujna sprememba zakona, ki bo predvidela tudi takšne vrste prevoza. Predlog novele želi omogočiti, da se v Sloveniji omogočijo inovativne in napredne tehnologije, ki lahko zagotovijo, da si ponudniki storitev delijo sredstva, čas in znanje, ter spretnosti, da uporabniki storitev pridejo do novih storitev z razširjeno ponudbo in z nižjimi cenami, in da sodelovanje poteka na naprednih platformah. Predlog spremembe zakona spreminja izvajanje občasnih in taksi prevozov ter predlaga tudi zmanjšanje administrativnih ovir za izvajanje taksi dejavnosti.

Občasni prevoz je mogoče izvajati samo kot prevoz v naprej določene skupine potnikov, prevoz enega potnika pa je možen samo v obliki avtotaksi prevoza, zato je v predlogu zakona predvideno, da se lahko izvede občasni prevoz tudi za enega potnika. Ker gre za prevoz potnikov, ki je možen na nacionalni ravni se za take prevoze še vedno zahteva ustrezna licenca za prevoz potnikov. Tako bo tak prevoz lahko izvedel samo licencirani prevoznik oziroma subjekt.

Predlog ureja tudi ustanovitev upravljavca javnega potniškega prometa. Vzpostavitev celovitega upravljanja sistema (IJPP) bo potekala hkrati na dveh nivojih: na nivoju ustanavljanja Družbe za upravljanje javnega potniškega prometa (DUJPP) in na nivoju izvajanja projekta integracije javnega potniškega prometa.

Namen ustanovitve DUJPP je zagotovitev večje stopnje samostojnosti, učinkovitosti in kakovosti pri opravljanju in vodenju nalog sistema gospodarske javne službe potniškega prometa. To se bo doseglo z združitvijo kadrovske in finančne potencialov ter potencialov znanja in izkušenj. Eden ključnih ciljev ustanovitve DUJPP je sistemska in bolj racionalna raba proračunskih sredstev.

V predlogu zakona uvajamo tudi nekatera določila, s katerimi poenostavljamo pridobivanje kartic oz. vozovnic za kategorizirane športnike, poenostavljamo obliko kartic (brez slike imetnika) in uvajamo določila, s katerimi bo možno poenostaviti sistem vozovnic integriranega javnega potniškega prometa.

Sistem subvencioniranih vozovnic za dijake, študente in udeležence izobraževanja odraslih je bil uveljavljen v letu 2012 in je bistveno prispeval k povečanju uporabe javnega prevoza potnikov med mladimi. Na podlagi izkušenj in analiz izvajanja subvencioniranih vozovnic so pripravljene poenostavitve celotnega sistema, ki ima trenutno kar 69 možnih produktov oziroma kombinacij vozovnic. Nekatere vozovnice (na primer mesečno vozovnico za razdaljo nad 90 km) uporablja le nekaj deset uporabnikov, kar zelo bremenili ozadje sistema subvencionirane vozovnice in sisteme enotne vozovnice. Predvideno je, da se število produktov bistveno zmanjša in se uporabnikom ponudi bolj privlačne produkte v okviru sredstev, ki so namenjena za izvajanje subvencionirane vozovnice. Brišejo se tudi nekatere omejitve, ki v praksi niso imele nobenega učinka.

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	DA

	redom Evropske unije	
c)	administrativne posledice	DA
č)	gospodarstvo, zlasti mala in srednja podjetja ter konkurenčnost podjetij	DA
d)	okolje, vključno s prostorskimi in varstvenimi vidiki	NE
e)	socialno področje	NE
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:

Predlog zakona sicer ima finančne posledice za državni proračun, vendar v okviru obstoječih sredstev za izvajanje javnega potniškega prometa (delovanje sistema IJPP, subvencije in nadomestila)

I. Ocena finančnih posledic, ki niso načrtovane v sprejetem proračunu

	Tekoče leto (t)	t + 1	t + 2	t + 3
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (–) prihodkov državnega proračuna v *	-			
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)	Znesek za t + 1
------------------------------	---------------------------------	-------------------------------------	---------------------------	-----------------

Ministvo za infrastrukturo	1306 Trajnostna mobilnost	130603 Integriran sistem javnega potniškega prometa	94.900.000,00	96.000.000,00
*Sredstva so upoštevana v predlogu proračuna za leti 2021 in 2022				
SKUPAJ				
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
				/
SKUPAJ				/
II.c Načrtovana nadomestitev zmanjšanih prihodkov in povečanih odhodkov proračuna:				
Novi prihodki	Znesek za tekoče leto (t)		Znesek za t + 1	
/	/		/	
SKUPAJ			/	
7.b Predstavitev ocene finančnih posledic pod 40.000 EUR:				
/				
8. Predstavitev sodelovanja z združenji občin:				
Vsebina predloženega gradiva (predpisa) vpliva na:			DA	
- pristojnosti občin, - delovanje občin, - financiranje občin.				
9. Predstavitev sodelovanja javnosti:				
Gradivo je bilo predhodno objavljeno na spletni strani predlagatelja:			NE	
Gradivo je bilo objavljeno na e-demokraciji:				
NE				
10. Pri pripravi gradiva so bile upoštevane zahteve iz Resolucije o normativni dejavnosti:			DA	
11. Gradivo je uvrščeno v delovni program vlade:			NE	
Jernej Vrtovec MINISTER				

**ZAKON
O SPREMEMBAH IN DOPOLNITVAH ZAKONA O PREVOZIH V CESTNEM PROMETU**

I. UVOD

1. OCENA STANJA IN RAZLOGI ZA SPREJEM PREDLOGA ZAKONA

Sedanji Zakon o prevozih v cestnem prometu je bil sprejet leta 2006, doživel pa je tudi že nekaj sprememb, in sicer v letih 2008, 2010, 2011, 2012, 2013 in 2015 (Uradni list RS, št. 131/06, 5/07 - popr., 123/08, 28/10, 49/11, 40/12 - ZUJF, 57/12, 39/13, 92/15, v nadaljnjem besedilu: ZPCP-2).

Na področju mobilnosti nove priložnosti za potrošnike in podjetnike ustvarja tudi sodelovalno gospodarstvo kot ga opredeljuje Evropska komisija v Evropski agendi za sodelovalno gospodarstvo (SWD (2016) 184 final). To lahko pomembno prispeva k ustvarjanju delovnih mest in rasti v Evropski uniji, če se spodbuja in razvija na odgovoren način. Uspeh platform za sodelovanje lahko pomeni izziv za obstoječe udeležence na trgu in prakse, vendar z omogočanjem posameznim državljanom, da ponujajo storitve, spodbujajo tudi nove možnosti zaposlovanja, prožno organizacijo dela in nove vire prihodka. Posebno težo za opredelitev in urejanje tovrstnih prevozov pa ima tudi nedavna sodba Evropskega sodišča v zadevi C-434/15, v postopku Asociación Profesional Elite Taxi proti Uber Systems SpainSL.

Trenutno v skladu z veljavnim Zakonom o prevozih v cestnem prometu, ni mogoče izvajati novih oblik prevozov potnikov. Tako lahko po naročilu prevoznik enega potnika prepelje samo v obliki taksi prevoza saj je občasni prevoz namenjen samo v naprej določeni skupini potnikov. Ostale oblike prevoza pa so namenjene drugim vrstam potnikov oziroma popolnoma drugačnim oblikam prevozov. Tako bi se za morebitno izvajanje prevozov potnikov preko spletnih platform lahko izvajali le občasni prevozi ali pa taksi prevozi. Ker so občasni prevozi rezervirani za skupine potnikov (izleti in podobno) je zato na tem področju potrebna sprememba, da se lahko občasni prevoz opravi tudi za enega potnika. Taksi prevoz je podrobno urejen oziroma reguliran. Taksist mora imeti licenco na državni ravni, dovoljenje lokalne skupnosti, označeno vozilo, prevoz pa se lahko opravi samo na podlagi taksimetra. Ker se pri prevozih dogovorjenih preko spletnih platform cena prevoza in pot dogovori v naprej in ima potnik s tem zagotovilo ponudnika, so zahteve za dodatno zaščito kot je taksimeter nepotrebne. Prevozi, dogovorjeni s pomočjo sodobnih tehnoloških platform, se izvajajo v skladu z zakonodajo, ki ureja prevoze, in ne sodi med storitve informacijske družbe, ker je podlaga za izračun cene prevoza in opravljena storitev v prometu. Zato je potrebno omogočiti tudi izvajanje taksi prevoza z uporabo aplikacije.

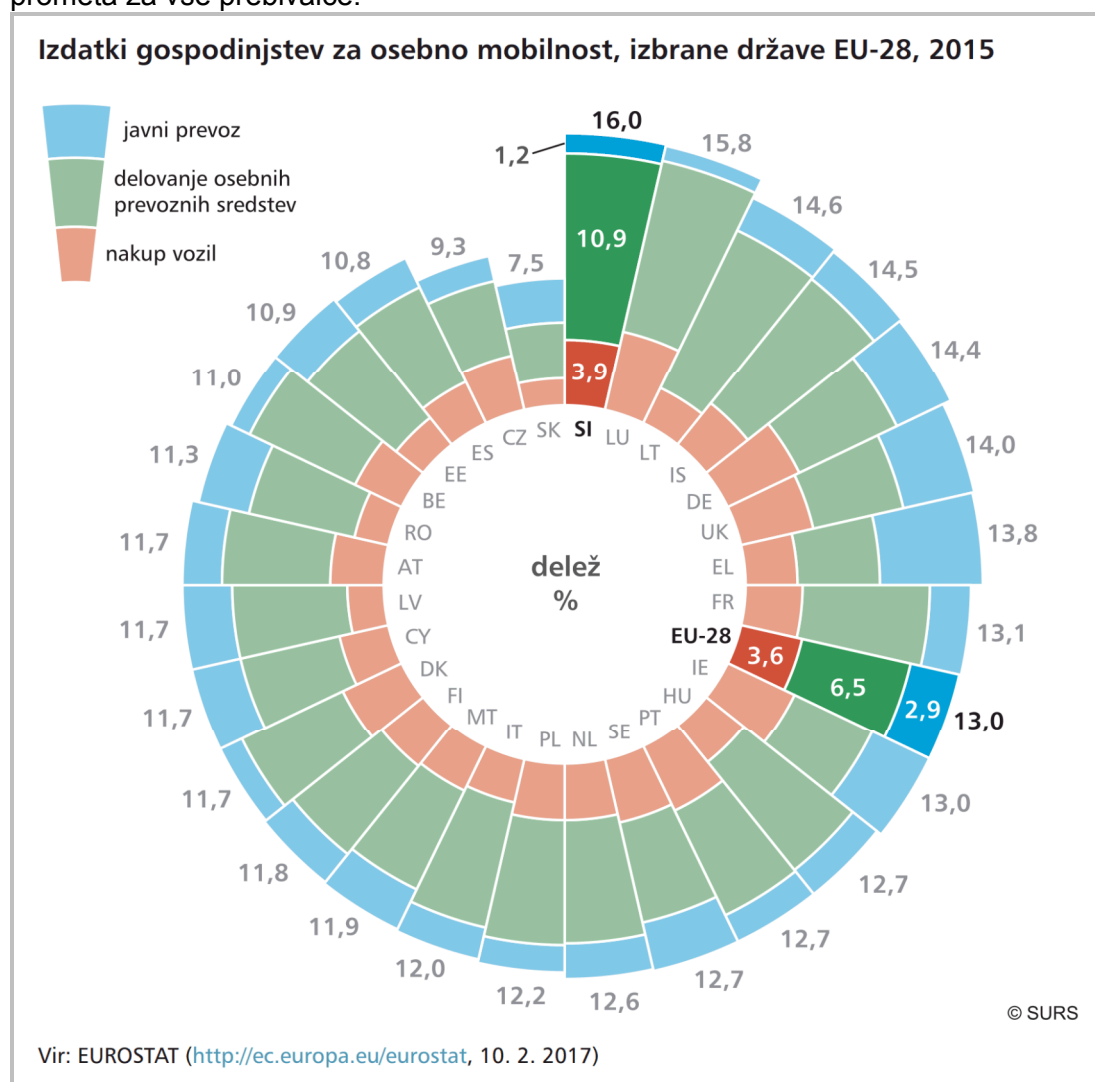
Da se omogočijo nove oblike prevozov oseb je zato nujna sprememba zakona, ki bo predvidela tudi takšne vrste prevoza. Predlog novele želi omogočiti, da se v Sloveniji omogočijo inovativne in napredne tehnologije, ki lahko zagotovijo, da si ponudniki storitev delijo sredstva, čas in znanje, ter spretnosti, da uporabniki storitev pridejo do novih storitev z razširjeno ponudbo in z nižjimi cenami, in da sodelovanje poteka na naprednih platformah. Predlog spremembe zakona spreminja izvajanje občasnih in taksi prevozov ter predlaga tudi zmanjšanje administrativnih ovir za izvajanje taksi dejavnosti.

Občasni prevoz je mogoče izvajati samo kot prevoz v naprej določene skupine potnikov, prevoz enega potnika pa je možen samo v obliki avtotaksi prevoza, zato je v predlogu

zakona predvideno, da se lahko izvede občasni prevoz tudi za enega potnika. Ker gre za prevoz potnikov, ki je možen na nacionalni ravni se za take prevoze še vedno zahteva ustrezna licenca za prevoz potnikov. Tako bo tak prevoz lahko izvedel samo licencirani prevoznik oziroma subjekt.

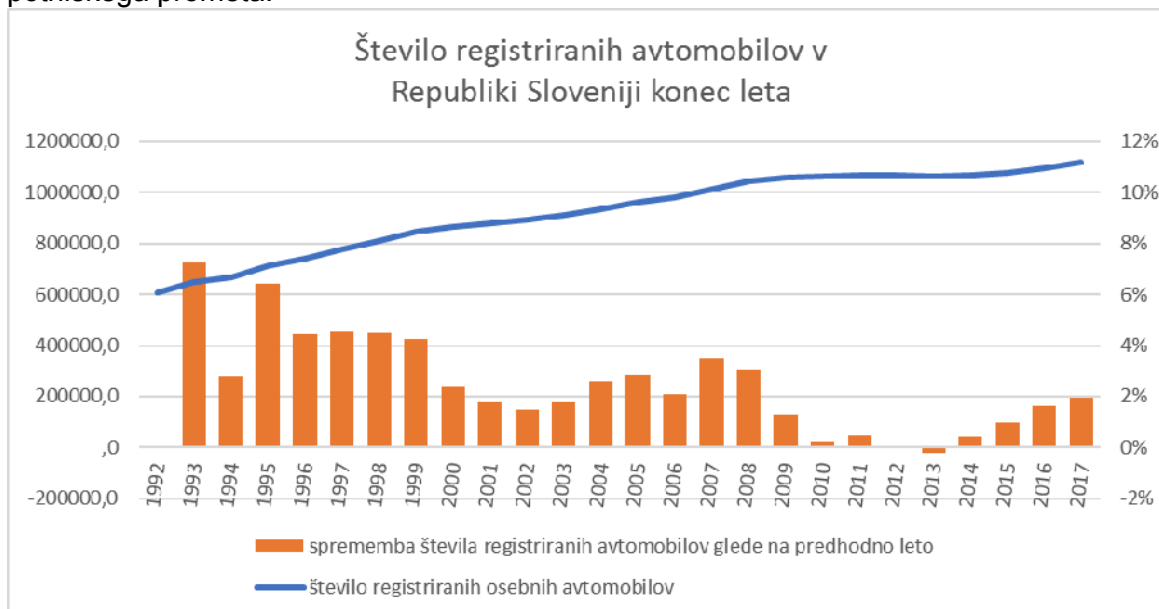
Znani in v svetu uveljavljeni primeri izvajanja storitve prevoza potnika s pomočjo platforme omogočajo, da se na področjih, kjer zagotavljajo storitev z uporabo pametnega telefona, na katerem je naložena aplikacija, naroči storitev prevoza. Aplikacija prepozna lokacijo uporabnika in najde razpoložljive izvajalce, ki so v bližini. Ko izvajalec privoli v vožnjo, aplikacija o tem obvesti uporabnika, tako da pokaže profil izvajalca in oceno prevoznine do cilja, ki ga je navedel uporabnik. Po opravljeni vožnji se znesek samodejno odtegne z bančne kartice, ki jo mora uporabnik navesti pri vpisu v aplikacijo. Aplikacija vključuje tudi funkcijo ocenjevanja, tako da lahko potniki ocenijo izvajalca, izvajalci pa potnike. Povprečne ocene, ki so nižje od določenega praga, lahko privedejo do izključitve s platforme.

Tudi problematika javnega potniškega prometa je zelo aktualna in zahteva čim prejšnje in učinkovite ukrepe na ravni države, statističnih regij in občin. Dejstvo, da je Slovenija na prvem mestu po deležu sredstev družinskih proračunov, namenjenem za osebno mobilnost, terja pozornost. Nujno je povečati privlačnost in učinkovitost javnega potniškega prometa za vse prebivalce.

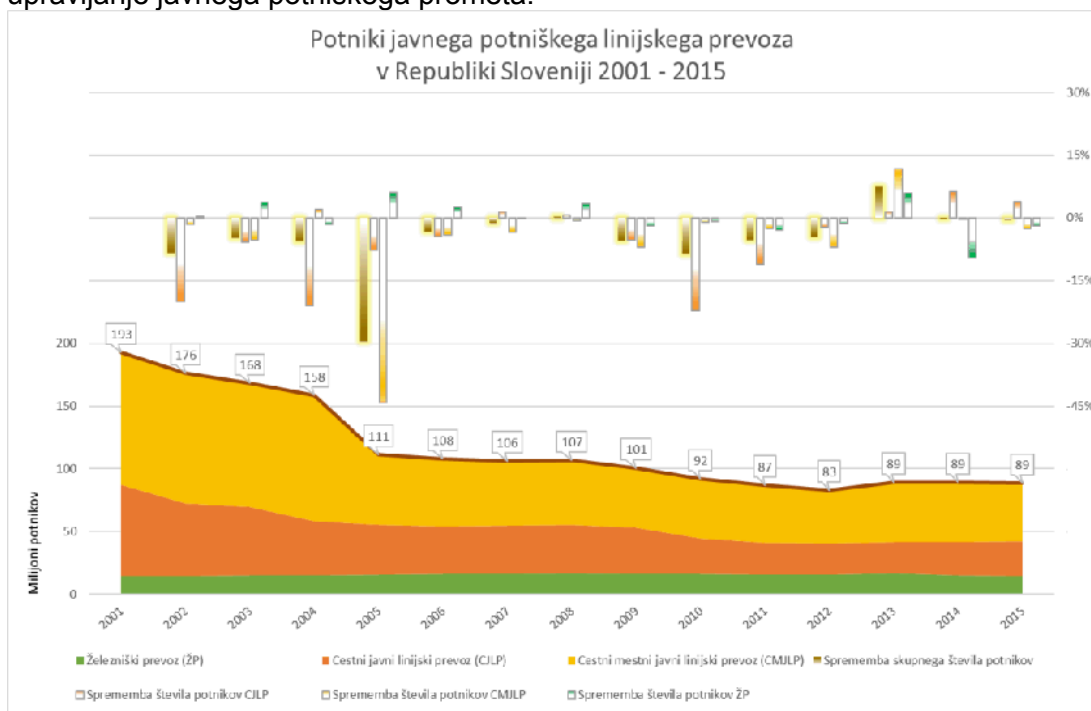


Vir: SURS (ISBN 978-961-239-364-9)

V program blaženja in prilagajanja podnebnim spremembam je potrebno vključiti ukrepe za spodbujanje javnega potniškega prometa. Slovenija je namreč v zadnjih letih v stopnji motorizacije dohitela in celo prehitela številne zahodnoevropske države, občutno naraščanje količine cestnega prometa (število registriranih avtomobilov se je od leta 1995 do leta 2017 povečalo za 54%) pa spremlja tudi upadanje interesa za uporabo javnega potniškega prometa.



Država si prizadeva ustaviti trend upadanja števila uporabnikov javnega potniškega prometa in dolgoročno doseči njegovo povečanje tudi s projektom integriranega javnega potniškega prometa, z uvedbo enotne vozovnice in usklajenih voznih redov avtobusnega in železniškega prometa. V ta namen se bo ta sistem vključil v novega upravljavca Družbo za upravljanje javnega potniškega prometa.



Za učinkovito upravljanje in vodenje kompleksnega sistema integracije javnega potniškega prometa je potrebno vzpostaviti družbo za upravljanje javnega potniškega prometa, ki bo imela funkcijo upravljavca javnega potniškega prometa na nivoju železniškega in na nivoju avtobusnega prometa. Upravljanje javnega potniškega prometa v mestih je v izvirni pristojnosti občin, zato je za popolno integracijo na ravni enotne vozovnice predvideno sklepanje pogodb na ravni država-občina, v katerih se bodo na podlagi pogodb uredila medsebojna razmerja in odškodnine mestom. Ustvarjene bodo podlage za nadaljnji razvoj in izboljšave v javnem potniškem prometu, saj se bodo aktivnosti nadaljevale tudi po zaključku projekta integracije.

Vzpostavitev celovitega upravljanja sistema (IJPP) bo potekala hkrati na dveh nivojih: na nivoju ustanavljanja Družbe za upravljanje javnega potniškega prometa (DUJPP) in na nivoju izvajanja projekta integracije javnega potniškega prometa. Današnje stanje na področju javnega potniškega prometa izkazuje zelo nizko uporabo javne storitve prevoza potnikov po cesti in po železnici. Naloga državne uprave je spodbujanje in usmerjanje družbenega razvoja in zagotavljanje javnih služb.

Namen ustanovitve DUJPP je zagotovitev večje stopnje samostojnosti, učinkovitosti in kakovosti pri opravljanju in vodenju nalog sistema gospodarske javne službe upravljanje javnega potniškega prometa. To se bo doseglo z združitvijo kadrovskih in finančnih potencialov ter potencialov znanja in izkušenj. Eden ključnih ciljev ustanovitve DUJPP je sistemska in bolj racionalna raba proračunskih sredstev. Kljub potrebnemu vložku zagonskih sredstev pa z ustanovitvijo DUJPP dolgoročno ne bo večjih obremenitev državnega proračuna, saj so vsa potrebna proračunska sredstva že predvidena v tekočem proračunu in spremljajočem Načrtu razvojnih programov (vanj je projekt vključen v obliki šestletnega programa).

Izboljšanje upravljanja JPP je še posebej pomembno zaradi pandemije COVID-19, ki je temu sektorju povzročila ogromno škodo. Ta je bil za dva meseca v letu 2020 zaustavljen, nato pa je število potnikov upadlo za skoraj 90%. Trajalo bo nekaj let, da se bomo vrnili na prvotno stanje in zato je usklajeno in učinkovito ukrepanje na tem področju v okviru DUJPP še toliko bolj pomembno.

V predlogu zakona uvajamo tudi nekatera določila, s katerimi poenostavljamo pridobivanje kartic oz. vozovnic za kategorizirane športnike, poenostavljamo obliko kartic (brez slike imetnika) in uvajamo določila, s katerimi bo možno poenostaviti sistem vozovnic integriranega javnega potniškega prometa.

Sistem subvencioniranih vozovnic za dijake, študente in udeležence izobraževanja odraslih je bil uveljavljen v letu 2012 in je bistveno prispeval k povečanju uporabe javnega prevoza potnikov med mladimi. Na podlagi izkušenj in analiz izvajanja subvencioniranih vozovnic so pripravljene poenostavitve celotnega sistema, ki ima trenutno kar 69 možnih produktov oziroma kombinacij vozovnic. Nekatere vozovnice (na primer mesečno vozovnico za razdaljo nad 90 km) uporablja le nekaj deset uporabnikov, kar zelo bremenili ozadje sistema subvencionirane vozovnice in sisteme enotne vozovnice. Predvideno je, da se število produktov bistveno zmanjša in se uporabnikom ponudi bolj privlačne produkte v okviru sredstev, ki so namenjena za izvajanje subvencionirane vozovnice. Brišejo se tudi nekatere omejitve, ki v praksi niso imele nobenega učinka.

2. CILJI, NAČELA IN POGLAVITNE REŠITVE PREDLOGA ZAKONA

2.1 Cilji

Cilj zakona je omogočiti nove vrste prevoza potnikov, ki bi omogočale tudi naročanje prevozov preko spletnih platform, aplikacij za mobilne naprave ipd. Predlog spremembe zakona spreminja izvajanje občasnih in taksi prevozov ter predlaga tudi zmanjšanje administrativnih ovir za izvajanje taksi dejavnosti.

Cilj zakona je tudi sistemska ureditev načrtovanja in izvajanja javnega potniškega prometa v Republiki Sloveniji, ki bo vzpostavila pogoje za sodoben, učinkovit in z evropskim pravnim redom usklajen celostni sistem visoko kakovostnega, zanesljivega, integriranega, inter-modalnega, trajnostnega in razvojno naravnega javnega potniškega prometa.

2.2 Načela

Zakon zasleduje načelo svobodne gospodarske pobude za ponujanje prevozov v obliki, ki je bila do pred kratkim obravnavana kot del sodelovalnega gospodarstva, danes pa jo skladno s pravnim redom EU uvrščamo v eno od oblik prevozov. Zasleduje tudi načelo enakosti saj bodo novo vrsto prevoza lahko ponujali tako subjekti preko modernih elektronskih aplikacij, kakor tudi na druge načine.

Glede na postavljene cilje v zvezi z upravljanjem javnega potniškega prometa je bilo pri pripravi predloga zakona upoštevano predvsem načelo gospodarnosti in učinkovitosti delovanja gospodarske javne službe upravljanja javnega potniškega prometa ter v povezavi z njim, tudi celotnega sistema javnega potniškega prometa.

2.3 Poglavitne rešitve

Predlog zakona odpravlja dodatne administrativne ovire za taksi prevoze in omogoča občasni prevoz za enega potnika. V tujini takšne prevoze nekje poznajo kot »najem limuzine« oziroma najem vozila skupaj z voznikom (pravno gledano gre za izvedbo prevoza v skladu s prevozno pogodbo).

Uvaja se tudi možnost taksi prevozov z uporabo aplikacije. Prevoznik se lahko odloči ali bo takšne prevoze izvajal z uporabo taksimetra ali pa z uporabo aplikacije.

Določajo se tudi minimalne zahteve, ki jih mora izpolnjevati takšna aplikacija.

Na področju javnega potniškega prometa se predlaga ustanovitev DUJPP, kot družbe zasebnega prava. Določa se način ustanovitve družbe, njene naloge in financiranje.

V predlogu zakona uvajamo tudi nekatera določila, s katerimi poenostavljamo pridobivanje kartic oz. vozovnic za kategorizirane športnike, poenostavljamo obliko kartic (brez slike imetnika) in uvajamo določila, s katerimi bo možno poenostaviti sistem vozovnic integriranega javnega potniškega prometa. Predvideno je, da se število produktov subvencionirane vozovnice bistveno zmanjša in se uporabnikom ponudi bolj privlačne produkte v okviru sredstev, ki so namenjena za izvajanje subvencionirane vozovnice.

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

Finančne posledice so v višini, ki so v predlogih proračunov za leti 2021 in 2022.

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

Finančne posledice so v višini, ki so v predlogih proračunov za leti 2021 in 2022.

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

Skupna značilnost ureditev v državah EU, ki poleg taksi prevozov urejajo tudi najem vozila z voznikom je, da zahtevajo licenco za prevoz potnikov, ustrezno zavarovanje potnikov in ustrezno vozilo.

Velika Britanija

V Veliki Britaniji so pogoji za taksi dejavnost in za vožnjo najetega vozila izenačeni. Pristojnost je podeljena lokalnim skupnostim, ki lahko urejajo obe dejavnosti s posebnimi pogoji. Za izvajanje taxi dejavnosti in vožnjo najetega vozila mora imeti izvajalec dovoljenje za izvajanje dejavnosti, vozilo mora izpolnjevati vse pogoje za vožnjo oseb (do devet oseb) in imeti ustrezno zavarovanje.

Voznik mora izpolnjevati naslednje pogoje:

- vozniško dovoljenje ustrezne kategorije, starost 21 let,
- pridobljena licenca za vožnjo taksi vozila ali za vožnjo najetega vozila,
- zdravniško spričevalo za voznika taksija ali za voznika najetega vozila,
- izpolnjevati zahteve o nekaznovanosti in dovoljenje za vpogled v kazensko evidenco,
- opraviti mora test.

Nemčija

Taksi dejavnost je v Nemčiji regulirana s koncesijami za izvajanje dejavnosti, ki jih izdajajo mesta ali regije in z določeno ceno vožnje. Dejavnost lahko izvaja poslovni subjekt, ki mora imeti licenco. Za najem vozila z voznikom veljajo enaki pogoji za voznika, izvajalec mora imeti registrirano dejavnost in licenco.

Pogoji za voznika taksija in za vožnjo najetega vozila

- vozniško dovoljenje najmanj 2 leti,
- starost najmanj 21 let,
- bivališče v kraju, kjer vozi,
- opravljen test v okolju kjer vozi,
- zdravstveni pregled s testom vida.

Nizozemska

Nizozemska je deregulirala taksi dejavnost v letu 2011, ko je pristojnost za izdajanje licenc in dovoljenj prenesla na raven lokalnih skupnosti, da lahko te bolj uspešno prilagajajo dejavnost potrebam okolja. Na nizozemskem ni natančno določenih razlik za taksi dejavnost in najem vozila z voznikom, zato morajo izpolnjevati enake pogoje kot taksi vozniki. Nizozemska zakonodaja zahteva, da ima izvajalec taksi prevozov dobro ime, da je vpisan v poslovni register in register davčnih zavezancev, da izpolnjuje pogoje za bivanje

na Nizozemskem, da izpolnjuje pogoje za izdajo licence za taksi prevoznika in licence za vsako vozilo, certifikat za vozila, s katerimi se izvajajo taksi prevozi, voznik mora imeti potrebna dokazila za taksi voznika. Sistemi, preko katerih se izvajajo taksi prevozi, morajo omogočati prenos podatkov v nacionalne registre.

Estonija

Estonija je zakonodajo, ki ureja možnost delovanja informacijskih platform uveljavila s 1. 11. 2017 in je uredila področje taksi prevozov in delovanja informacijskih platform za posredovanje prevozov na nacionalni ravni. Za obe vrsti prevozov veljajo enaki pogoji in jih lahko opravljajo le subjekti, ki imajo status prevoznika. Prosilec za podelitev licence za taksi voznika mora izpolniti pogoj, da ima dobro ime, kar se preveri, da ni bil obsojen zaradi kaznivega dejanja prve stopnje ali, da ni bil več kot enkrat obsojen zaradi kaznivega dejanja druge stopnje, da izpolnjuje pogoje določene v Zakonu o cestnih prevozi, da ni kršil predpisov s področja davčne zakonodaje glede goriv, da izpolnjuje pogoje glede poznavanja jezika. Izvajalec prevozov mora izpolnjevati ekonomske pogoje dobro stoječega izvajalca. Za izvajalce storitev s pomočjo platform so postavljeni enaki pogoji kot za taksi prevoze, aplikacija pa mora biti neposredno povezana z davčnim uradom, da so na voljo vsi finančni podatki in vse transakcije platforme.

Prilagojenost predlagane ureditve pravu Evropske unije

Predlog zakona ni predmet usklajevanja s pravnim redom Evropske unije. Je pa Evropska komisija v Evropski agendi za sodelovalno gospodarstvo {SWD (2016) 184 final) pozvala države članice, da pri ocenjevanju zahtev za dostop do trga, ki se uporabljajo za sodelovalno gospodarstvo, upoštevajo ali so zahteve potrebne, upravičene in sorazmerne za doseganje ciljev javnega interesa. Področje najema vozila z voznikom zato države članice ponovno preverjajo in spreminjajo zakonodajo. Na področju izvajanja prevozov s pomočjo platform se že oblikuje pravna praksa Sodišča Evropske Unije (Zadeva C 434/15, Asociación Profesional Elite Taxi proti Uber Systems Spain SL), ki jo predlog upošteva. Predlog za spremembo in dopolnitev Zakona o prevozi v cestnem prometu v tem delu sledi tudi stališču Generalnega pravobranilca Evropskega sodišča, ki se je v primeru C 371/16 opredelil, da je storitev, ki se ponuja za prevoze v cestnem prometu s pomočjo sodobnih platform kompleksna enotna storitev, ki jo sestavljata storitev povezovanja potnikov s prevoznikom prek programske opreme za mobilne telefone in storitev prevoza. Kadar gre za tako mešano storitev, je njen sestavni del, ki se zagotavlja elektronsko, za uporabo opredelitve takih storitev iz člena 1(2) spremenjene Direktive 98/34 mogoče šteti za storitev informacijske družbe le, če je ekonomsko neodvisen od sestavnega dela, ki se ne zagotavlja na ta način, ali če gre za glavno storitev mešane storitve. Namreč, uporaba predpisov Unije o storitvah informacijske družbe (torej tako spremenjene Direktive 98/34 kot Direktive 2000/31(11)) za storitve, ki niso ne neodvisne ne glavne v razmerju do storitev prevoza, ki so v nacionalnem pravu posebej opredeljene. Storitve posredovanja prevozov s pomočjo sodobnih platform in z uporabo pametnih telefonov ni neodvisna od storitve prevoza, saj je z njo neločljivo povezana. Stališče Generalnega pravobranilca je, da je storitev povezovanja sekundarna glede na storitev prevoza, ki je dejanski ekonomski razlog storitve povezovalne platforme kot celote, zato se taka storitev ne sme šteti za storitev informacijske družbe v smislu opredelitve takih storitev iz člena 1, točka 2, spremenjene Direktive 98/34(14) in mora biti ustrezno urejena v zakonodaji, ki ureja prevoze v cestnem prometu.

Normativna ureditev javnega potniškega prometa

Nizozemska

Z Zakonom o potniškem prometu (*Wet Personenvervoer 2000*) Nizozemska ureja pravno

podlago in okvir javnega avtobusnega, tramvajskega, železniškega in podzemnega potniškega prometa, in sicer na podlagi koncesij in po javno naročniškem sistemu. Zakon razmejuje naloge in pristojnosti med Vlado (ministrstvi) in regionalnimi oblastmi po sistemu regulirane konkurence. Iz tega zakona je izveden poseben železniški zakon (*Railways Act*), s katerim Nizozemska ureja ločitev železniške infrastrukture od izvajanja prevoznih storitev na tej infrastrukturi, upravljanje z infrastrukturo in dodeljevanje pravic do izvajanja javnega prevoza na infrastrukturi. Z nedavno izvedeno reformo je uvedla dve temeljni ravni urejanja storitev javnega potniškega prometa, in sicer nacionalni in regionalni.

Nacionalna raven javnega potniškega prometa zajema glavne železniške proge-linije, na katerih je Ministrstvo za transport podelilo javno storitev po izvedenem javnem razpisu domačemu izvajalcu - koncesijo za opravljanje storitev potniškega prometa za dobo 10 let. Na nacionalnem nivoju je participacija uporabnikov vzpostavljena z Nacionalnim interesnim forumu uporabnikov javnih potniških storitev (LOCOV- *Landelijk overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer*), organiziranim tripartitno (predstavniki nacionalnega urada za varstvo potrošnikov, predstavniki operaterja *Nederlandse Spoor* (NS) in predstavniki Ministrstva). Forum sicer nima formalnih pristojnosti, vendar je obvezno posvetovalno telo, pri vsaki pomembnejši spremembi, s katero se ureja železniško omrežje in izvajanje dejavnosti naj tem omrežju.

Regionalni nivo javnega potniškega prometa zajema na Nizozemskem vse oblike javnega potniškega prometa, avtobusni, tramvajski, prevoze s podzemno železnico, regionalne železniške prevoze in druge oblike transporta. Ministrstvo se od leta 2001 neposredno ne vmešava v podeljevanje pravic izvajalcem, svoje pristojnosti je preneslo na regionalni nivo (na pokrajine - 12 provinc in sedem mestnih območij - Amsterdam, Rotterdam, Haag, Utrecht itd.). Regionalne oblasti so tako na svojem teritoriju pristojne in odgovorne za financiranje in za organiziranje vseh vrst javnega potniškega prometa. Glavni vir financiranja še vedno zagotavlja država, ki dodeljuje sredstva posameznim regijam. Namen takšne decentralizacije je zagotoviti k uporabniku usmerjen in stroškovno učinkovit regionalen javni potniški prevoz. Regionalne oblasti na strateški ravni načrtujejo javni regionalni potniški promet in opravljajo nadzor nad izvajanjem prometne (transportne) politike. Decentralizacijo zakonodajalec utemeljuje z dejstvom, da so lokalne oblasti za določanje lokalnih potreb, standardov kot poznavalcev razmer, primernejše od države. Izvajalci storitev, operaterji pri tem ohranjajo nadzor nad samo izvedbo, storitev. Taka ureditev temelji na prepričanju, da mora operater poznati želje in preference potencialnih uporabnikov bolje kot oblastni organi in da mu zato mora biti omogočeno prilagajanje storitev dejanskim potrebam in željam uporabnikov. Regionalne oblasti morajo pri dodeljevanju koncesij postopati po pravilih javnega naročanja, z izjemo mest v tranzicijskem času. Regionalne, pokrajinske oblasti so svoja območja razdelile na eno ali več regionalno določenih koncesijskih območij, v urbanih območjih pa se dodeljujejo koncesije za določeno vrsto prevoza kot so avtobusni, tramvajski itd. Tudi pri teh načinih morajo regionalne oblasti določiti pogoje kot so kakovost, pogostost voženj in druge. Ureditev participacije uporabnikov je urejena podobno kot na nacionalni ravni, regionalne oblasti morajo pridobiti pri urejanju vseh pomembnejših zadevah, ki se nanašajo na storitve javnega potniškega prometa, mnenje ustrezne potrošniške regionalne organizacije. Cene vozovnic še vedno določa Ministrstvo, v prihodnosti pa naj bi določalo samo še izjeme. Enotno vozovnico je Nizozemska uvedla leta 2002. Koncesija za izvajanje javnega potniškega prometa se podeli na podlagi javnega razpisa, mogoče jo je podeliti tudi neposredno.

Za razliko od številnih drugih evropskih držav nadomestila za izvajanje javnega potniškega prometa prevoznikom na Nizozemskem zagotavlja država (vlada, ministrstva) z neposrednimi transferji. To je privedlo do pozitivnih makro- in mikroekonomskih učinkov pri maksimiziranju ponudbe in kakovosti za storitev glede na obseg nadomestil iz proračuna, za razliko od skandinavskega modela, ki je izveden po sistemu minimiziranja stroškov za

vnaprej določeno raven zahtevnosti storitev.

Avstrija

Država opravlja nadzor nad izvajanjem javnega potniškega prometa v posameznih deželah (monitoring).

Dežele in lokalne skupnosti so zadolžene za načrtovanje izvajanja javnega potniškega prometa v skladu s potrebami prebivalstva po javnem potniškem prometu ter naročanjem prevoznih storitev pri posameznih prometnih zvezah (*Verkehrsverbunde*), za vodenje deželnih družb (agencij) za organiziranje prometne zveze, za sklenitev pogodb za izvajanje dejavnosti javnega prevoza (podeljevanje koncesij), za sofinanciranje javnega potniškega prometa v delu, ki se ne pokrije s financiranjem države in prihodki od prodaje vozovnic in za pripravo vseh potrebnih podatkov za državni nadzor nad izvajanjem javnega prometa. Deželne družbe za organiziranje prometne zveze so gospodarske družbe, katerih ustanoviteljice so posamezne dežele, njihova naloga je, da v sodelovanju s prometnimi zvezami določijo deželne tarife za prevoze, načrtujejo in naročajo prevozne storitve posameznim prevoznikom, opravljajo marketinška in poslovodna dela, nudijo informacije uporabnikom javnega potniškega prometa, nadzirajo kvalitativno kriterije za delo prevoznikov ipd. Deželne družbe so tako upravljalci deželnega javnega prometa.

Država zagotavlja za posamezne dežele vnaprej predvidena sredstva za organizacijo in izvajanje javnega potniškega prometa posameznih dežel. Višina sredstev, ki jih dobi posamezna dežela je odvisna od obsega izvajanja dejavnosti v preteklih letih in se tekom let spreminja, pri čemer zakon določa fiksne zneske za prvo leto veljavnosti zakona. Država namenja sredstva za: a.) izvajanje že uveljavljenih programov javnega potniškega prometa (neposredno financiranje posameznih prometnih zvez), b.) zagotavljanje dodatnih programov javnega potniškega prometa, c.) subvencioniranje vozovnic za železniški promet v skladu z Zakonom o javnih železnicah in Zakonom o zasebnih železnicah (subvencije železniških prevoznikov) in d.) subvencioniranje šolskih vozovnic (subvencije za šolarje). Pri čemer se financiranje pod točkama a in b nanaša na subvencioniranje deželnega javnega potniškega prometa kot takega in so sredstva za posamezno deželo določena z zakonom, financiranje pod točkama c in d pa je neodvisno od dežel in se veže na število šolarjev, ki uporabljajo javni potniški prevoz oziroma na financiranje javnih in zasebnih železniških prevoznikov z namenom povečati število potnikov na sistemu železnic, pri čemer država sklepa pogodbe o sofinanciranju neposredno z železniškimi prevozniki.

Dežele imajo popolno odgovornost za financiranje in za organiziranje javnega potniškega prometa na nivoju mestnega, primestnega in regionalnega javnega potniškega prometa. Od države dobijo z zakonom določena sredstva, zakon jim nalaga dolžnost, da državi redno poročajo o kvalitativnih in kvantitativnih kriterijih javnega prevoza.

Nemčija

Zvezna raven

Na zvezni ravni področje javnega potniškega prometa kot javno službo urejajo trije temeljni zakoni: Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz – RegG, ureja regionalizacijo javnega potniškega prometa), Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG; ureja železniški prevoz) in Personenbeförderungsgesetz (v nadaljevanju PBefG; ureja cestni promet in tramvaje, podzemno železnico ter S-Bahn –cestna železnica). Uredbe EC No. 1370/2007 ZR Nemčija še ni implementirala v nacionalno zakonodajo.

Zveza ureja temeljna pravila o organizaciji, načinu izvajanja ter o pogojih za pridobitev

dovoljenja posameznih gospodarskih družb za opravljanje javnega potniškega prometa. Vsaka dežela lahko sama organizira in ovrednoti možne oblike sistemske integracije javnega potniškega prometa na svojem teritoriju. Dežele lahko prav tako same izbirajo način naročanja prometnih storitev (podeljevanja koncesij).

Deželna raven (in ožje okrožna raven)

Značilnost nemške ureditve je, da je načrtovanje, organiziranje in financiranje javnega potniškega prometa (železniškega kot cestnega) v pristojnosti posameznih zveznih dežel oziroma posameznih deželnih okrožij (Landkreis). Vsaka dežela lahko tudi sama organizira in ovrednoti možne oblike sistemske integracije javnega potniškega prometa na svojem teritoriju ter izbirajo način naročanja prometnih storitev.

Prilagojenost predlagane ureditve pravu Evropske unije

Uredba (ES) št. 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta 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 po določilih 8. člena (v nadaljevanju uredba), govori med drugim o pogodbah o izvajanju GJS javni linijski prevoz potnikov.

Ureditev nove GJS upravljanje javnega potniškega prometa sledi opredelitvi integriranih storitev javnega potniškega prevoza v skladu z uredbo. DUJPP kot izvajalec te GJS bo odgovoren za izvedbo celostnega prehoda na integrirane storitve JPP.

6. PRESOJA POSLEDIC, KI JIH BO IMEL SPREJEM ZAKONA

6.1 Presoja administrativnih posledic

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

Ustanovitev Družbe za upravljanje javnega potniškega prometa (DUJPP), ki bo od Ministrstva za infrastrukturo prevzela operativno upravljanje javnega potniškega prometa.

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

Zmanjšajo se obveznosti strank pri pridobitvi licence za opravljanje prevoza potnikov z vozili, ki imajo poleg voznikovega največ 8 sedežev.

6.2 Presoja posledic za okolje, vključno s prostorskimi in varstvenimi vidiki:

Ni posledic.

6.3 Presoja posledic za gospodarstvo:

Spreminjajo se oblike občasnih in taksi prevozov, ki bodo omogočile razvoj novih gospodarskih pobud.

Zmanjšajo se obveznosti pri pridobitvi licence za opravljanje prevoza potnikov z vozili, ki imajo poleg voznikovega največ 8 sedežev.

Z integracijo različnih oblik JPP in poenostavitvijo vozovnic bo ta bolj učinkovit, kar bo prispevalo tudi k boljši in cenejši mobilnosti potnikov.

6.4 Presoja posledic za socialno področje:

Ni posledic.

6.5 Presoja posledic za dokumente razvojnega načrtovanja:

Ni posledic.

6.6 Presoja posledic za druga področja

Ni posledic.

6.7 Izvajanje sprejetega predpisa:

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

- Ni drugih pomembnih okoliščin.

7. PRIKAZ SODELOVANJA JAVNOSTI PRI PRIPRAVI PREDLOGA ZAKONA:

Posvetovanje z javnostjo še ni bilo izvedeno.

8. Podatek o zunanjem strokovnjaku oziroma pravni osebi, ki je sodelovala pri pripravi predloga zakona, in znesku plačila za ta namen:

Pri pripravi predloga zakona zunanji strokovnjak oziroma pravna oseba ni sodelovala.

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

1. Jernej Vrtovec, minister
2. Blaž Košorok, državni sekretar
3. Darko Trajanov, generalni direktor Direktorata za trajnostno mobilnost in prometno politiko
4. mag. Matjaž Vrčko, vodja Sektorja za javni potniški promet
5. Velja Peternelj, Vodja pravne službe
6. dr. Dušan Zalar, sekretar v Sektorju za javni potniški promet
7. mag. Bojan Žlender, sekretar v Sektorju za javni potniški promet.

II. BESEDILO ČLENOV

1. člen

V Zakonu o prevozih v cestnem prometu (Uradni list RS, št. 6/16 – uradno prečiščeno besedilo in 67/19) se v prvem odstavku 3. člena za 16. točko doda nova točka 16.a, ki se glasi:

»16a Javni potniški promet v okviru upravljanja javnega potniškega prometa v tem zakonu pomeni predvsem kolektivne načine prevoza z avtobusom in vlakom, ki so na voljo vsem, njihov primarni cilj pa je javna korist. Pri tem se ne omejuje na prevoze z določenim časovnim razporedom in potjo pa tudi ne na točno določeno vrsto cestnega vozila.«

2. člen

V drugem odstavku 4. člena se črtajo točke 18, 19, 20, 21, 22, 23, 26, 27, 28, 29, 30 in 31.

3. člen

Za 4. členom se dodajo nov 4.a, 4.b, 4.c, 4.d in 4.e členi, ki se glasijo:

»4.a člen

(družba za upravljanje z javnim potniškim prometom)

(1) Družba za upravljanje javnega potniškega prometa (v nadaljevanju: DUJPP) ima status gospodarske družbe po zakonu, ki ureja gospodarske družbe. Ustanovitelj DUJPP je Republika Slovenija.

(2) Ne glede na zakon, ki ureja Slovenski državni holding, upravlja z deležem Republike Slovenije in uresničuje pravice Republike Slovenije kot družbenika v družbi Vlada Republike Slovenije.

(3) Za spremljanje kapitalske naložbe je pristojno ministrstvo, pristojno za infrastrukturo (v nadaljnjem besedilu: ministrstvo).

4.b člen

(naloge DUJPP)

DUJPP opravlja strokovne naloge v zvezi z upravljanjem javnega potniškega prometa:

- razvoj in raziskave v javnem potniškem prometu;
- oblikovanje predlogov sprememb zakonodaje in drugih aktov (metodologij, pravil, navodil);
- dolgoročno in kratkoročno planiranje javnega potniškega prometa v prometnem, ekonomskem, socialnem in okoljskem pogledu;
- izvajanje postopkov v zvezi s sklepanjem koncesijskih oziroma izvajalskih pogodb za izvajanje javnega prevoza potnikov;
- upravljanje kartične sheme ter razvoj in vzdrževanje vozovničnega sistema;
- izvajanje poravnave prihodkov od prodanih vozovnic;
- izvajanje informacijske, fizične in tarifne integracije javnega prevoza;
- informiranje potnikov in promocija javnega prevoza;
- nadzor nad izvajanjem koncesijskih oziroma izvajalskih pogodb;
- prodaja vozovnic;

- druge naloge povezane z javnim potniškim prometom.

4.c člen (financiranje)

DUJPP se financira iz:

- sredstev proračuna;
- prihodkov od provizije za prodajo enotnih vozovnic;
- prihodkov od provizije za poravnavo prihodkov od prodanih enotnih vozovnic;
- drugih prihodkov, povezanih z izvajanjem te dejavnosti.

4.d člen (pogodba o naročilu)

Republika Slovenija sklene z DUJPP pogodbo, s katero pogodbeni stranki uredita medsebojne pravice in obveznosti v zvezi z izvajanjem nalog iz 2. člena tega zakona, zlasti glede:

- določitve strategije in programa dela upravljanja in razvoja javnega potniškega prometa;
- višine nadomestila za opravljanje storitev;
- načina in rokov za zagotavljanje finančnih sredstev za izvajanje nalog;
- načina in oblike nadzora, ki ga izvaja Republika Slovenija v zvezi z izvajanjem pogodbenih obveznosti, zlasti porabe sredstev ter kakovosti in pravočasnosti izvajanja nalog.«

4. e člen (posebne določbe o organih družbe)

(1) Družba ima naslednje organe:

- upravo;
- nadzorni svet;
- skupščino.

(2) Za organe družbe se uporabljajo določbe zakona, ki ureja gospodarske družbe, kolikor ta zakon ne določa drugače.

(3) Za upravo družbe se poleg določb, po zakonu, ki ureja integriteto in preprečevanje korupcije, smiselno uporabljajo tudi določbe glede nezdružljivosti opravljanja funkcije, prepovedi članstva in dejavnosti, prepovedi in omejitev sprejemanja daril in omejitev poslovanja, ki veljajo za poklicne funkcionarje, prijava premoženjskega stanja in določbe o lobiranju.

(4) Naloge in pristojnosti skupščine družbe uresničuje Vlada Republike Slovenije.

4. člen

Dvanajsti odstavek 17. člena se spremeni tako, da se glasi:

»(12) Evidenca iz dvanajstega odstavka prejšnjega člena se za namen odločanja o pravici do brezplačnega oziroma subvencioniranega prevoza za registrirane športnike poveže z evidenco registriranih in kategoriziranih športnikov, ki se vodi na podlagi zakona, ki ureja področje športa. Kot povezovalni znak se uporabljajo ime, priimek in EMŠO upravičenca. Iz evidence registriranih in kategoriziranih športnikov se pridobijo podatki o statusu registriranega športnika in veljavnosti tekmovalne licence.«.

V trinajstem odstavku tega člena se za besedilom Zavod za pokojninsko zavarovanje Slovenije doda besedilo: », evidenco o imetnikih evropske kartice ugodnosti za invalide, ki jo vodi ministrstvo, pristojno za socialo«.

5. člen

V 20. členu doda nov četrti odstavek, ki se glasi:

»(4) Za pridobitev licence za izvajanje prevozov z vozili, ki imajo poleg voznikovega sedeža največ osem sedežev ni potrebno izpolnjevati pogojev iz b) in c) točk prvega odstavka tega člena.«.

6. člen

Drugi odstavek 46. člena se spremeni tako, da se glasi:

»(2) Vozovnica je listna ali elektronska. Elektronske vozovnice so zapisane na elektronski kartici ali pametni napravi. Imenska vozovnica vsebuje vsaj ime in priimek uporabnika, EMŠO in podatke o veljavnosti. Elektronska kartica vsebuje vsaj edinstveno številko kartice, ime in priimek uporabnika ter logotip integriranega javnega potniškega prometa. Minister predpiše obliko elektronske kartice.«.

7. člen

Prvi odstavek 55. člena se spremeni tako, da se glasi:

»(1) Občasni prevoz potnikov v cestnem prometu je prevoz enega ali več potnikov v skladu z dokazilom o občasnem prevozu. Občasni prevoz ne sme vsebovati ponavljajočih se elementov linijskega oziroma posebnega linijskega prevoza, kot so relacija, čas odhoda in prihoda ter mesto vstopanja in izstopanja potnikov. Prevozi niso namenjeni vsakodnevnim, ponavljajočim se migracijam iste javnosti kot linijski prevozi.«

8. člen

Drugi in peti odstavek 56. člena se spremenita tako, da se glasita:

»(2) Dovoljenje izda pristojni organ občine podjetju, ki ima veljavno licenco za avtotaksi prevoze.«

»(5) Občine lahko predpišejo standarde kakovosti izvajanja avtotaksi storitev, pri čemer ne smejo predpisati izpitov za voznike ali določati takih standardov glede videza ali opreme vozila, ki bi izvajalcem avtotaksi prevozov onemogočali, da pridobijo dovoljene tudi v drugi

občini. Občine lahko določijo tudi avtotaksi postajališča in skladno z zakonom tudi način njihove uporabe«.

9. člen

57. člen se spremeni tako, da se glasi:

»57. člen (določitev cene avtotaksi prevoza)

- (1) Cena avtotaksi prevoza se določi s taksimetrom ali elektronsko aplikacijo.
- (2) V primeru uporabe taksimetra lahko občina za vožnjo, ki se začne in konča na njenem območju, predpiše maksimalno tarifo izvajanja avtotaksi prevozov.
- (3) Taksimeter mora biti pregledan v skladu s predpisi, izdanimi na podlagi zakona, ki ureja meroslovje. Taksimeter in obvestilo o maksimalni tarifi na območju, za katero je bilo prevozniku izdano dovoljenje, ter obvestilo o tarifi prevoznika, morajo biti nameščeni tako, da so vidni uporabnikom prevoza.
- (4) Taksimeter se mora uporabljati v skladu z njegovim namenom, in sicer tako, da je za posameznega potnika ali povezane skupine potnikov taksimeter vključen od začetka do konca vožnje in da se cena prevoza izračuna na osnovi prevožene razdalje in pretečenega časa v skladu z izbrano tarifo.«

10. Člen

Za 57. členom se doda nov 57.a člen, ki se glasi:

»57.a člen (elektronska aplikacija za avtotaksi prevoz)

- (1) Elektronska aplikacija mora potnika pred začetkom vožnje seznaniti s predvideno potjo do cilja, najvišjo možno ceno vožnje, modelom in registrsko označbo vozila.
- (2) Potnik mora biti pred začetkom vožnje seznanjen s splošnimi pogoji uporabe elektronske aplikacije, ki morajo biti tudi javno dostopni na spletu.
- (3) Elektronska aplikacija mora potniku med vožnjo kazati podatke o poteku poti, predvidenem času prihoda in avtotaksi prevozniku.
- (4) Po opravljenem prevozu mora elektronska aplikacija posredovati potrdilo, ki vsebuje glavne podatke o vožnji, vključno s podatki o avtotaksi prevozniku, na potnikov elektronski naslov.
- (5) Elektronska aplikacija mora potniku omogočati vpogled v podatke o preteklih vožnjah.
- (6) Elektronska aplikacija mora omogočati plačilo prevoza s plačilno kartico.
- (7) Plačilo prevoza, izvedenega s pomočjo elektronske aplikacije, mora biti izvršeno v skladu z davčnimi predpisi.«.

Dosedanji 57.a člen in 57. b člen postaneta 57.b člen in 57.c člen.

11. člen

Prvi in tretji odstavek 114. b člena se spremenita tako, da se glasita:

»(1) Upravičenec do subvencioniranega prevoza (v nadaljnjem besedilu: upravičenec) po tem zakonu je vlagatelj, ki ima bivališče najmanj dva kilometra oddaljeno od kraja izobraževanja, v Republiki Sloveniji ali tujini ni v delovnem razmerju ali ne opravlja

samostojne registrirane dejavnosti ali ni vpisan v evidenco brezposelnih oseb pri pristojnem organu in se izobražuje po veljavnih izobraževalnih in študijskih programih in iz evidenc ministrstva, pristojnega za izobraževanje, izhaja, da ima status:

- učenca, vzporedno vpisanega v strokovni del srednješolskega izobraževalnega programa,
- dijaka, skladno s predpisi, ki urejajo srednješolsko izobraževanje,
- osebe, ki se izredno izobražuje po programih poklicnega, strokovnega in splošnega srednješolskega izobraževanja ter višjega strokovnega izobraževanja, do dopolnjenega 26. starosti, če se ne izobražuje v skladu s predpisi o urejanju trga dela,
- študenta.

(3) Minister, pristojen za promet določi vrste in obdobje veljavnosti subvencioniranih vozovnic, ki jih lahko kupijo upravičenci iz prvega odstavka tega člena, ter pogoje za nakup vozovnic.«.

Črta se četrti in peti odstavek tega člena. Dosedanji peti do deseti odstavek postanejo četrti do osmi odstavek.

V prvem stavku enajstega odstavka, ki postane deveti odstavek, se črta besedilo: »ali ni poslovodna oseba gospodarske družbe ali direktor zasebnega zavoda«.

V prvem stavku dvanajstega odstavka, ki postane deseti odstavek, se črta besedilo: »ali ni poslovodna oseba gospodarske družbe ali direktor zasebnega zavoda«.

Trinajsti odstavek, ki postane enajsti odstavek, se spremeni tako, da se glasi:

»(11) Minister predpiše način in postopek izvajanja brezplačnega prevoza iz četrtega, osmega, devetega in desetega odstavka tega člena, poročanje ter izvajanje nadzora nad delom izvajalcev.«.

12. člen

Prvi odstavek 114. č člena se spremeni tako, da se glasi:

»(1) Za dijake in udeležence izobraževanja odraslih se subvencionirajo prevozi v obdobju od 1. septembra do 31. avgusta tekočega šolskega leta oziroma za študente od 1. oktobra do 30. septembra tekočega študijskega leta.«.

Brišeta se drugi in tretji odstavek tega člena. Četrti odstavek postane drugi odstavek.

13. člen

Prvi odstavek 114. d člena se spremeni tako, da se glasi:

»(1) Upravičenec plača subvencionirano vozovnico po enotni subvencionirani ceni, glede na vrsto vozovnice.«.

V tretjem odstavku se briše besedilo: », ter razrede oddaljenosti«.

14. člen

Za 131. c členom se doda nov 131.d člen, ki se glasi:

»131. d člen
(prekršek)

(1) Z globo od 400 do 1.500 eurov se kaznuje za prekršek pravna oseba, samostojni podjetnik posameznik ali posameznik, ki samostojno opravlja dejavnost in je imetnik elektronske aplikacije za avtotaksi prevoz, če ravna v nasprotju z 57.a členom.

(2) Z globo od 800 do 3.000 eurov se kaznuje za prekršek pravna oseba, samostojni podjetnik posameznik ali posameznik, ki samostojno opravlja dejavnost, ki je imetnik elektronske aplikacije za avtotaksi prevoz, če omogoči uporabo elektronske aplikacije pravni ali fizični osebi, ki ne izpolnjuje zakonskih pogojev za izvajanje avtotaksi prevozov.«.

15. člen
(prehodna določba)

(1) Republika Slovenija ustanovi DUJPP iz 4.a člena najkasneje do 2. 9. 2021.

(2) Določbe iz 10., 11. in 12. člena tega zakona se uveljavijo od 1. julija 2021.

16. člen
(končna določba)

Ta zakon stopi v veljavo 15. dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

III. OBRAZLOŽITEV

K 1. členu

Doda se opredelitev pojma »javni potniški promet« zaradi opredelitve področja dela DUJPP.

K 2. členu

Brišejo se naloge Ministrstva pristojnega za promet, ker se prenašajo na DUJPP.

K 3. členu

DUJPP se ustanovi najpozneje tri mesece pred sklenitvijo novih koncesijskih pogodb za izvajanje gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu. Edini ustanovitelj in družbenik je Republika Slovenija, ki tudi uresničuje pravice Republike Slovenije kot družbenika. Za spremljanje kapitalske naložbe je pristojno Ministrstvo za infrastrukturo. Pri upravljanju javnega potniškega prometa je treba zagotavljati neposreden vpliv vlade na strateški razvoj javnega potniškega prometa v skladu s Strategijo razvoja prometa v Republiki Sloveniji, DUJPP pa bo skrbel za podrobnejše načrtovanje in izvajanje te strategije. Zaradi navedenega je potrebno uresničevanje pravic Republike Slovenije kot edinega družbenika poveriti Vladi republike Slovenije.

Naloge zvezi z javnim prometom opredeljene v sedanjem zakonu so v veliki meri vezane na operativno delovanje (obratovanje) javnega prometa in izhajajo iz obdobja preden je le ta postal subvencioniran s strani države. Naloge v zvezi z upravljanjem navedene v 2. členu pa so naloge upravljanja z javnim potniškim prometom. Prvi del teh nalog se je pojavil z uvedbo subvencioniranja javnega prevoza, drugi del nalog z integracijo javnega prevoza, tretji del nalog pa se bo moral izvajati po izvedbi razpisa za podelitev koncesij oziroma razpisa za sklenitev pogodb za prevoz potnikov. Nekatere od nalog (npr. poravnava prihodkov od prodanih vozovnic) v okviru ministrstva (ob sedanji zakonodaji) sploh ni mogoče izvajati.

Upravljanje javnega potniškega prometa se danes financira le direktno iz proračuna. Financiranje upravljanja iz provizije od prodanih vozovnic in provizije od poravnave prihodkov prenaša del financiranja upravljanja na obseg uporabe javnega prometa (na trg).

Pogodba o naročilu zagotavlja sredstva iz proračuna za poslovanje DUJPP.

Stroški izvajanja avtobusnega javnega linijskega potniškega prometa (AJLPP) v letu 2019 so znašali 73 mio EUR. Poslovnega načrt DUJPP predvideva, da bo v družbi zaposlenih 29 delavcev. Predvideni stroški poslovanja so 4 mio letno, kar predstavlja 4-5% stroškov izvajanja AJLPP. V kolikor pa bo prevzel upravljanje tudi ostalih oblik javnega potniškega prometa, se bo ta odstotek še znižal. Financiranje DUJPP naj bi bilo glede na stanje po sklenitvi novih pogodb v petem letu obratovanja doseglo proračunsko nevtralnost. Proračunska nevtralnost sloni na predpostavki, da se bo sedanje administrativno upravljanje AJLPP transformiralo v ciljno upravljanje – to je doseganje učinkovitosti AJLPP glede na prometne, ekonomske, socialne in okoljske okvire, kar bo prineslo tudi finančne koristi pri izvajanju te dejavnosti. Upravljaec bo aktivno iskal tudi dodatne vire pri podjetjih, lokalnih skupnostih, turističnih združenjih in drugih zainteresiranih organizacijah. Za financiranje določenih razvojnih aktivnosti pa bo lahko konkuriral za EU sredstva na EU razpisih.

K 4. členu

V skladu z zakonom, ki ureja področje športa, lahko Olimpijski komite Slovenije – Združenje športnih zvez vodi za registrirane in kategorizirane športnike tudi podatke EMŠO, zato se EMŠO uporabi tudi kot povezovalni podatek, ki zagotavlja zanesljivo možnost za uveljavitev pravic registriranih športnikov. Za ugotavljanje upravičenosti do subvencionirane brezplačne vozovnice za invalide, ki so imetniki evropske kartice ugodnosti za invalide, izdane na podlagi zakona, ki zagotavlja enake možnosti za invalide, se evidenca enotne vozovnice poveže z evidenco ministrstva, pristojnega za socialo in se tako zagotovi upravičencem lažji dostop do uveljavitve pravice iz tega zakona.

K 5. členu

Pogoj ustreznega finančnega položaja ni potreben za izvajalce avtotaksi prevozov in občasnih prevozov z vozili, ki imajo poleg voznikovega sedeža največ osem sedežev. Ti prevozniki morajo imeti namreč že po zakonu sklenjena ustrezna zavarovanja, vključno z zavarovanjem potnikov, ki krijejo morebitno škodo v primeru nezgode. Ker je velika večina tovrstnih prevoznikov malih podjetnikov, predstavlja ta pogoj veliko birokratsko oviro za vstop na tržišče in širitev dejavnosti. Velika večina držav v širši regiji je že opustila pogoje vezane na finančno sposobnost izvajalcev avtotaksi in občasnih prevozov, saj močno otežujejo vstop na tržišče novim ponudnikom.

K 6. členu

Elektronska kartica, na kateri so zapisane različne vozovnice, ki jih ima uporabnik, je lahko fizična kartica ali elektronska kartica na pametni napravi. Na kartici so zapisani ključni podatki za ugotavljanje upravičenosti uporabe vozovnice. Dodaten tisk fotografije, ki je na fizičnih karticah sicer možen, bi pomenil bistveno povečanje stroškov za upravičenca. Umestitev fotografije upravičenca, ki bi bila ustrezno zaščitena, na elektronsko kartico na pametni napravi, pa bila praktično neizvedljiva. Tako kot je to v drugih državah, kjer imajo enotne sisteme vozovnic, je predvideno, da je na kartici in pametni napravi logotip integriranega javnega potniškega prometa in ne logotip izdajatelja. Zato je člene spremenjen tako, da je brisana obveznost tiskanja fotografije.

K 7. členu

Trenutna zakonska ureditev ne dopušča izvajanja občasnega prevoza za posameznega potnika, četudi bi bili izpolnjeni vsi ostali pogoji za izvajanje občasnega prevoza. Predlagana sprememba bi tako omogočila izvajanje občasnega prevoza tudi za posameznega potnika, kar dopuščajo tudi primerljive tuje zakonodaje. Če torej licenca za izvajanje prevozov potnikov v notranjem cestnem prometu skladno z zakonom zadošča za izvajanje občasnega prevoza skupine potnikov, bi morala zadoščati tudi za izvajanje občasnega prevoza posameznega potnika, ki ima enake značilnosti.

S predlagano spremembo bi zapolnili pravno praznino, v kateri delujejo številni ponudniki storitve najema vozila z voznikom, ki se v veliki večini primerov izvaja zgolj za posameznega potnika. Gre za storitev, ki jo v Sloveniji in po svetu tradicionalno izvajajo hoteli, rent-a-car in druga podobna podjetja.

Najem vozila z voznikom predstavlja pomemben del turistične ponudbe, obenem pa ga v Sloveniji koristijo tudi državni organi, veleposlaništva, podjetja in druge organizacije za VIP in podobne prevoze.

Kljub temu, da slovenska zakonodaja te storitve izrecno ne ureja, gre pri najemu vozila z voznikom za obliko cestnega prevoza potnikov, ki je po vsebini bistveno podobna občasnemu prevozu, pri čemer pa se največkrat nudi zgolj enemu potniku.

K 8. členu

Trenutno lahko občine predpišejo izpit za avtotaksi voznike vozil o poznavanju območja občine. Mestna občina Ljubljana zahteva uspešno opravljeni praktični in teoretični izpit, kar predstavlja dodatno birokratsko oviro, ki je v času GPS tehnologije povsem nepotrebna.

Prav zato so države v širši regiji tovrstne topografske in ostale občinske izpite že povsem odpravile. Predlog spremembe sledi tem zgledom in odpravlja možnost, da občine določajo topografske in druge izpite kot dodatne pogoje za izdajo dovoljenja za avtotaksi prevoze.

K 9. členu

Razvoj novih tehnologij je v zadnjem desetletju botroval digitalni transformaciji avtotaksi prevozov in deljenih prevozov (ridesharing). Velika večina evropskih zakonodaj zato že omogoča potnikom, da sami odločajo med prevozi, ki se izvajajo s pomočjo taksimetra, in prevozi, ki se izvajajo s pomočjo elektronskih aplikacije. Takšne aplikacije so izjemno priljubljene, saj zagotavljajo popolno cenovno transparentnost in višjo kakovost storitve. Ker je potnik vnaprej seznanjen s ceno in drugimi lastnostmi prevoza, je možnost zlorab onemogočena. Obenem elektronske aplikacije omogočajo brezgotovinsko plačevanje, kar povečuje varnost in sledljivost transakcij. Omejevanje cen je smiselno pri prevozih s pomočjo taksimetra, saj potniku ob začetku vožnje končna cena ni znana. Pri prevozih s pomočjo elektronskih aplikacij pa takšno omejevanje ni potrebno, saj je potnik seznanjen s ceno in potjo do cilja še pred samim začetkom vožnje. Prevoz se v tem primeru opravi zgolj, v kolikor potnik pristane na ponujeno ceno in druge pogoje prevoza.

K 10. členu

Elektronska aplikacija mora potniku omogočati celovito seznanjenost o ključnih vidikih prevoza tako pred vožnjo, kot tudi med vožnjo in po njej. Te informacije, ki vključujejo podatke o ceni in poteku vožnje, avtotaksi prevozniku in vozilu, zagotavljajo največjo možno mero cenovne transparentnosti, predvidljivosti poti in varnosti potnika.

Ključno je tudi, da elektronska aplikacija omogoča brezgotovinsko plačilo, kar prispeva k večji sledljivosti transakcij in s tem davčni transparentnosti. Prav tako morajo biti vsa plačila prek elektronske aplikacije, tako gotovinska kot brezgotovinska, izvedena v skladu s slovensko davčno zakonodajo.

K 11. členu

Sistem subvencioniranih vozovnic za dijake, študente in udeležence izobraževanja odraslih je bil uveljavljen v letu 2012 in je bistveno prispeval k povečanju uporabe javnega prevoza potnikov med mladimi. Na podlagi izkušenj in analiz izvajanja subvencioniranih vozovnic so pripravljene poenostavitve celotnega sistema, ki ima trenutno kar 69 možnih produktov oziroma kombinacij vozovnic. Nekatere vozovnice (na primer mesečno vozovnico za razdaljo nad 90 km) uporablja le nekaj deset uporabnikov, kar zelo bremenili ozadje sistema subvencionirane vozovnice in sisteme enotne vozovnice. Predvideno je, da se število produktov bistveno zmanjša in se uporabnikom ponudi bolj privlačne produkte v okviru sredstev, ki so namenjena za izvajanje subvencionirane vozovnice. Zato se iz člena črtajo vse določbe, ki podrobno določajo vrste vozovnic in njihovo ureditev prepustili podzakonskemu aktu. Brišejo se tudi nekatere omejitve, ki v praksi niso imele nobenega učinka.

K12. členu

Uvaja se enotno obdobje veljavnosti subvencioniranih vozovnic od začetka šolskega oziroma študijskega leta do zaključka tega obdobja. Upravičenci bodo lahko pridobili subvencionirano vozovnico tudi v obdobju šolskih oziroma študijskih počitnic.

K 13. členu

Za zmanjšanje števila produktov, ki so na voljo upravičencem do subvencionirane vozovnice, se spreminja koncept subvencionirane vozovnice, ki ne bo več temeljil na omejitvah za posamezne vrste prevozov (na primer prevoz od kraja bivanja do kraja izobraževanja), ampak bo upravičencem ponudil večje možnosti uporabe javnega linijskega prevoza potnikov tudi za druge dejavnosti, ki jih ta zakon ne obravnava posebej (na primer za dejavnosti na področja kulture, znanosti ali drugih interesov mladih). Spodbujanje uporabe javnega linijskega prevoza potnikov mora temeljiti na bolj prilagodljivih vrstah vozovnic.

K 14. členu

S ciljem zagotavljanja spoštovanja predpisov o delovanju elektronske aplikacije za avtotaksi prevoz se predpiše tudi kazen za imetnika oz. lastnika elektronske aplikacije v primeru kršitev.

K 15. členu

Zaradi prilagoditve sistema se določi prehodno obdobje za uveljavitev določb o subvencioniranih vozovnicah.

K 16. členu

Določi se dan nastopa veljavnosti zakona.