



REPUBLIKA SLOVENIJA
DRŽAVNI SVET

Komisija za lokalno samoupravo in regionalni razvoj

Številka: 326-07/13 – 5/ EPA 1034 - VI
Ljubljana, 4. 4. 2013

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-UPB1 in 95/09 - odl. US) in 20. člena Poslovnika Državnega sveta (Uradni list RS, št. 70/08, 73/09 in 101/10) sprejela naslednje

M N E N J E

k Predlogu zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o prevozih v cestnem prometu (ZPCP-2E) – skrajšani postopek, EPA 1034-VI

Komisija Državnega sveta za lokalno samoupravo in regionalni razvoj je na 2. seji 3. aprila 2013 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 in nanj nima pripomb.

Predstavnik predlagatelja novele zakona je članom komisije predstavil poglobitve rešitve in poudaril, da je glavni razlog za njeno predložitev uradni opomin Evropske komisije, ki Sloveniji očita neustrezno implementacijo Direktive 2003/59/ES o temeljnih kvalifikacijah in rednem usposabljanju voznikov nekaterih cestnih vozil za prevoz blaga ali potnikov ter kršenje splošnega dogovora glede prehodnih obdobj za pridobitev temeljne kvalifikacije z vsemi državami članicami, kot je bilo dogovorjeno 27. 5. 2009 na Odboru EK za voziška dovoljenja. Slovenija je bila med prvimi državami članicami EU, ki je v slovenski pravni red prenesla zahteve navedene direktive, vendar je takrat naredila napako, ker je predvidevala, da bodo na enak način postopale tudi druge države članice (npr. Avstrija, Švedska, Nemčija), ki pa so uveljavila prehodna obdobja (npr. Nemčija si ni želela, da bi v enem letu nekaj sto tisoč voznikov zamenjalo voziško dovoljenje). S predlagano novelo zakona bo Republika Slovenija določila skrajne roke za voznike drugih držav članic EU, do katerih morajo imeti vpisano kodo 95 v voziškem dovoljenju oziroma posebni izkaznici (za voznike kategorije D 10. 9. 2015 in za voznike C 10. 9. 2016).

Drug sklop sprememb se nanaša na sistem subvencioniranja dijaških in študentskih vozovnic, ki je bil ob uvedbi zelo dobro sprejet med upravičenci. V okviru istega obsega finančnih sredstev smo v uporabo javnega potniškega prometa pritegnili bistveno več mladih: za 36% več dijakov in za 50% več študentov. Med izvajanjem zakona se je pokazala potreba po uvedbi polletnih in letnih vozovnic, s čimer se

zmanjšujejo administrativne ovire, poleg tega bodo imetniki takih vozovnic upravičeni do brezplačnih vozovnic v juliju in avgustu. S predlogom, da dijaki in študentje pridobijo pravico do subvencioniranega prevoza, če je njihovo bivališče od kraja izobraževanja oddaljeno najmanj 2 km in ne več najmanj 5 km, je predlagatelj sledil opozorilom, tudi Varuha človekovih pravic, da je sedanji kriterij oddaljenosti (5km) diskriminatoren, ker študentje in dijaki, ki živijo izven mestnih središč in v oddaljenosti do 5 km, te pravice ne morejo uveljaviti. Zaradi večje operativnosti se predlaga tudi določitev razredov oddaljenosti, ki se z leti spreminjajo glede na strukturo potnikov, v podzakonskem aktu in ne več v zakonu.

Tretji sklop sprememb je usmerjenih v povezovanje različnih prevozov na področju javnega potniškega prometa. Ministrstvo za infrastrukturo in prostor danes brez soglasja koncesionarja ne more reševati problemov v prostoru (npr. odpirati novih linij). Evropska uredba, ki se nanaša na železniški in avtobusni potniški promet, omogoča, da lahko nacionalni, regionalni ali lokalni organ, ki ureja javni potniški promet, neposredno s pogodbo podeli koncesijo v primeru, če gre za pogodbo v vrednosti do milijona evrov in do 300.000 prevoženih potniških km na letni ravni, pri čemer mora to dopustiti tudi nacionalna zakonodaja, kar pa trenutno ne omogoča. Če Evropa odpira to možnost, predlagatelj ne vidi ovir, da tega ne bi izkoristili v Sloveniji. Odpirajo se tudi možnosti povezovanja šolskih prevozov in javnih linijskih prevozov in posebnih prevozov. Ministrstvo za infrastrukturo in prostor ima v letošnjem proračunu zagotovljenih 24.240.000 evrov za izvajanje gospodarske javne službe avtobusnega linijskega prometa, občine pa skoraj 40 milijonov za šolske prevoze, vendar nam sedanja zakonodaja ne omogoča povezovanja teh potencialov.

Komisija ocenjuje predlagane rešitve kot ustrezne za razvoj javnega potniškega prometa v Sloveniji.

Komisija podpira predlagano rešitev, po kateri bodo dijaki in študentje pridobili pravico do subvencioniranja prevoza, če prebivajo najmanj 2 km od kraja izobraževanja. S to spremembo se sledi tudi pripombam Komisije za lokalno samoupravo in regionalni razvoj prejšnjega mandata, ki je ob obravnavi zadnje novele tega zakona opozorila, da kriterij 5 km oddaljenosti med krajem bivanja in izobraževanjem za uveljavitev pravice do subvencioniranja prevoza postavlja študente in dijake, ki uporabljajo javni potniški promet, v neenakopravni položaj (npr. študent, ki je oddaljen od kraja izobraževanja 4 km, si mora sam kupiti vozovnico, tisti, ki je oddaljen 5 km, pa mu pripada subvencija). Komisija ugotavlja, da finančna tveganja niso tako velika, da ne bi prisluhnili zahtevam po izenačitvi pravic vseh, ki imajo to možnost.

Komisija podpira predlog, ki bo omogočil povezovanje na področju javnega potniškega prometa in bodo lahko storitve posebnega linijskega prevoza uporabljali tudi drugi potniki (če se s pogodbo dogovorita naročnik in izvajalec prevoza). Komisija ob tem ugotavlja, da ta sprememba še ne omogoča skupnega avtobusnega prevoza šoloobveznih otrok in drugih potnikov, saj to Zakon o pravilih cestnega prometa prepoveduje. Komisija zato pričakuje, da bo pristojno ministrstvo čim prej pripravilo spremembo Zakona o pravilih cestnega prometa, da bodo lahko tudi drugi potniki uporabljali vozila, s katerimi se prevažajo šoloobvezni otroci, na kar že dolgo čakajo tudi v območjih z redko poseljenostjo in slabimi povezavami.

Komisija ugotavlja, da je število potniških km in število potnikov od leta 1970 do lanskega leta padalo, medtem ko se je lani prvič zaradi uvedbe subvencioniranja prevozov dijakov in študentov število potniških km na letni ravni povečalo za 2% ter povečalo število potnikov na račun dijakov in študentov. Komisija je bila tudi seznanjena, da danes plača potnik v železniškem prometu le 22% dejanske cene vozovnice oziroma 24% dejanske cene vozovnice v avtobusnem prometu. Primer subvencioniranja dijaških in študentskih vozovnic kaže, da je ugodna cena prevoza eden od načinov, da postane javni potniški promet bolj zanimiv za ljudi. Komisija ugotavlja, da predlagatelj razmišlja, da bi podoben način subvencioniranja prevoza na delo in z dela uveljavili tudi za zaposlene v javnem sektorju. Komisija ob tem opozarja, da se ljudje vozilo na delo in z dela z osebnimi vozili, ker ni zagotovljenega javnega potniškega prometa (npr. časovno neusklajeni vozni redi, ukinjene javne linije, itd)), hkrati pa jim delodajalec ne prizna stroškov prevoza z osebnim vozilom.

Ob obravnavi te novele zakona je komisija izpostavila problem starosti vozil v povezavi s prepovedjo vožnje mladoletnih otrok, kar določa Zakon o pravilih cestnega prometa, saj se npr. z gasilskimi vozili, ki so starejša od 12 let, čeprav so tehnično brezhibna, otroci ne smejo prevažati. Posledično so občine soočene z zahtevami po nakupu novih gasilskih vozil.

* * *

Komisija je ob obravnavi Predloga zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o prevozih v cestnem prometu sprejela **d o d a t e n s k l e p**:

Komisija predlaga Ministrstvu za notranje zadeve in javno upravo, da vključi Ministrstvo za infrastrukturo in prostor v medresorsko usklajevanje glede linijskih prevozov z dela in na delo oziroma v razprave o stroških prevoza z dela in na delo.

* * *

Za poročevalca je bil določen predsednik komisije Jernej Verbič.

Sekretarka
Meta Štembal, l.r.

Podpredsednik
Alojz Glavač, l.r.