



AGENCIJA ZA PROMET d.o.o.

**PREDSTAVLJANJE PRIJEDLOGA SUSTAVNOG
KONCEPTA PRAVNOG UREĐENJA
INTEGRIRANOG JAVNOG PRIJEVOZA PUTNIKA U
REPUBLICI SLOVENIJI**

**I. Razlozi koji su doveli do
promjene pravnog uređenja**

Prema trenutnom pravnom uređenju u Republici Sloveniji o djelatnosti javnog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom i željezničkom prometu od javnog interesa brinu se država i lokalne zajednice uz obvezatnu odnosno neobvezatnu gospodarsku javnu službu. No ipak, ova služba svim korisnicima nije dostupna pod jednakim uvjetima. Povezanost između pojedinih vrsta javnog prijevoza putnika je loša, dok je sistem neučinkovit, a sve to predstavlja direktan razlog za neprekidno smanjivanje potražnje za javnim prijevozom i sve češću uporabu osobnih vozila. U takvim uvjetima okoliš se sve više opterećuje, broj zastoja u prometu se povećava, a pogoršavaju se i kakvoća života stanovništva te opća dobrobit cijelog društva. Međusobna nepovezanost sredstava kojima se iz javnih resursa sufinancira izvođenje javnog prijevoza putnika podjelom sredstava različite izvođače jest razlog da su ta sredstva ekonomski loše upotrijebljena.

**II. Osnova na kojoj se temelje
predložene promjene**

Predložene promjene su osnovane na primarnim (Ugovor o Europskoj uniji u članku 2. uspostavlja konkurenciju između ekonomskih i društvenih funkcija konkurencije, te koheziju između ekonomskih i socijalnih prava, a u članku 18. mobilnost građana Unije) i sekundarnim aktima Europske unije (u

nastavku EU), lokalnim politikama EU, te na Ustavu i Rezoluciji o prometnoj politici Republike Slovenije. Među pravnim resursima EU valja istaknuti Uredbu Europskog parlamenta i vijeća EC No.1370/2007 o uslugama javnog prijevoza putnika željeznicom i cestom, Direktivu Europskog parlamenta i vijeća 2004/17/EC kojom se usklađuju postupci nabave subjekata koji djeluju u sektoru vodnog gospodarstva, energetske i prometne sektoru, te sektoru poštanskih usluga (on coordinating the procurement procedures of entities operating in the water, energy, transport and postal services sectors), Uredbu EEC 3577/92 o uslugama prijevoza morem, reguliranju podjele prava na izvođenje javnog prijevoza putnika morem u postupku javnog natječaja, te slobodnim izvođenjem usluga prijevoza morem među državama članicama, pa i presude suda Europskih zajednica, posebno presudu u predmetu *Altmark (Altmark Trans GmbH and Regierungspräsidium Magdeburg protiv Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (C-280/00))*. Među političkim aktima treba istaknuti Bijelu knjigu o europskoj prometnoj politici do 2010. godine uz ocjenu implementacije **ACCESSES** – Assessment of the contribution of the TEN and other transport policy measures to the midterm implementation of the White Paper on the European Transport Policy for 2010 i Zelenu knjigu Europske komisije o novoj kulturi za urbanu mobilnost od 25.09.2007. (*Green Paper: Towards a new culture of urban mobility*), koja uključuje niz ekonomskih, ekoloških i socijalnih ciljeva, principa i preporuka kojima bi se trebali ukloniti uzroci za trenutno stanje na području prometa i koji bi trebali dovesti do veće upotrebe javnih prijevoznih sredstava, omogućiti lakši pristup tim uslugama i povećati njihovu kakvoću, te dovesti do upotrebe suvremene tehnologije i njezinog stalnog poboljšanja. Pored navedenih dokumenata autori su uzeli u obzir i ciljeve Bijele knjige koji se odnose na usluge općeg (javnog) značaja od 12.05.2004., te paket prijedloga i preporuka EU Komisije o ekološki prihvatljivijem prometu i lakše održivom razvoju prometa i tržišta. Pored navedenih pravnih temelja i politika autori su se prilikom osnivanja predloženih promjena nastojali uskladiti s pojedinim rješenjima u pravnom uređenju Nizozemske, Savezne republike Njemačke, Republike

Austrije, Kraljevine Švedske i Velike Britanije.

**III. Ciljevi, principi i najvažnija
rješenja koja se slijede pomoću
predloženih promjena**

Osnovni cilj predloženih promjena je sustavno uređenje planiranja i izvođenja javnog prijevoza putnika u Republici Sloveniji, kojim će se uspostaviti uvjeti za suvremen, sveobuhvatan i učinkovit sustav visokokvalitetnog, pouzdanog, integriranog, intermodalnog i ka razvoju usmjerenog javnog prijevoza putnika koji će biti usklađen s europskim pravnim poretkom. Predloženo uređenje dozvoljava da se djelatnost javnog prijevoza putnika organizira na temelju principa regulirane konkurencije kao siguran, učinkovit, visokokvalitetan te tehnički, funkcionalno i informacijski povezan sustav uspostavljen transparentnim postupcima, ali uz uvažavanje socijalnih (skrb za pojedine društvene skupine kao što su na primjer umirovljenici, školska mladež, osobe s motoričkim poremećajima itd.) potreba i potreba na razini ekologije i regijskog razvoja. Predložene promjene uključuju mehanizme za sprječavanje diskriminacije pojedinih pravnih i ostalih osoba koje izvode javni prijevoz putnika i koji su pripadnici različitih država članica, te mehanizme za permanentnu kontrolu sigurnosti i kakvoće kojom se izvode usluge javnog prijevoza putnika.

Zaštita interesa kod korisnika usluga javnog prijevoza putnika je prema prijedlogu promjena organizirana u okviru rada ovlaštenog upravitelja uz uključenje potrošačkih organizacija u sustav planiranja, te kontrole izvođenja svih vrsta usluga javnog prijevoza putnika.

Posebno su naglašeni slijedeći gospodarski, socijalni i ekološki ciljevi:

- a) revitalizacija željeznica, povećanje putničkog i teretnog prometa unutar države članice te među ostalim državama članicama (monopolizacija infrastrukture i uvođenje konkurencije među prijevoznicima kao korisnicima infrastrukture pod jednakim odnosno nediskriminirajućim uvjetima),
- b) poboljšanje kakvoće prijevoza cestom,

- c) poticanje prijevoza morem i kopnenim vodama, povezivanje, integracija različitih vrsti prijevoza,
- e) formiranje uvjeta koji dozvoljavaju naplatu za uporabu infrastrukture – integracija eksternalija treba poticati uporabu prijevoznih sredstava uz najmanje moguće štetne utjecaje za okoliš,
- f) građanima EU treba osigurati pravo na visokokvalitetne usluge prijevoza putnika,
- g) izgraditi visokokvalitetan urbani javni prijevoz i osigurati njegov razvoj (modernizaciju i veću upotrebu javnog prijevoza putnika, čime će se osigurati održiv razvoj i smanjiti emisije CO₂ – obveza prema Kjotskom protokolu),
- h) adekvatno uređenje regulirane konkurencije od strane države odnosno njezinih nadležnih organa,
- i) izgradnja cjelokupnog javnog prijevoza putnika po mjeri čovjeka, osiguravanje takozvanog intermodaliteta – ostvarivanje integritetnog sustava prijevoznih karata i transparentnost njihovih cijena kod različitih vrsta prijevoza (zrak-autobus-trajekt-vlak-javni prijevoz-parkirališta): različiti operateri – integrirane usluge – jedinstvena prijevozna karta,
- j) osiguravanje integriteta na putovanju: parkirališta u odnosu na stanice u javnom prijevozu putnika, trgovine itd.
- k) Osiguravanje visokokvalitetnih usluga javnog prijevoza putnika zbog interesa i potreba korisnika, korisnicima ih treba staviti na raspolaganje konstantno i u svako doba (frekventnost, točnost, slobodna sjedala, cijena za korisnike).

IV. Vrste prijevoza koje su uključene u predložene promjene i način organizacije

Predložene promjene obuhvaćaju unutarnji cestovni, željeznički i vodeni prijevoz na prigradski, gradski, regijski i međuregionalnoj razini, dok je željeznički prijevoz tretiran i na vangraničnoj razini. Promjene ne

obuhvaćaju međunarodni i zračni prijevoz te prijevoz žičarom, dok je taksi prijevoz reguliran u okviru nadstandardnih usluga koje se mogu omogućiti kao javni prijevoz putnika, ali pod uvjetom da zainteresirane lokalne zajednice osiguravaju sredstva iz vlastitih resursa.

Centralizacija organizacije i izvođenja javnog prijevoza putnika je prema stručnim procjenama nužan uvjet koji treba osigurati kako bi se postigli postavljeni ciljevi i osigurali jednaki uvjeti za sve korisnike i kako bi se ostvario jedinstveni standard za sve stanovnike u Republici Sloveniji. Predloženom organizacijom osigurati će se ekonomski učinkovit sustav, jer će transakcijski troškovi biti minimalni, a korištenje sredstava iz proračuna optimalno, pa će se time postići najveća moguća dobrobit za društvo.

V. Integralno sufinanciranje usluga javnog prijevoza putnika iz javnih resursa

S namjerom integracije svih vrsti javnog prijevoza putnika u okviru cijele države i uvođenja jedinstvene putničke karte je u predloženim promjenama predviđeno sufinanciranje u skladu s financijskim mogućnostima i opredijeljenim standardima kakvoće usluga za sve vrste prijevoza odnosno za sve kategorije korisnika usluga javnog prijevoza putnika pod jednakim uvjetima. Centraliziran pristup je uvjet za ostvarivanje pravednog jedinstvenog sustava (za sve korisnike pod jednakim uvjetima) koji je koordiniran na učinkovit i jedinstven način.

Troškovi izvođenja djelatnosti nositelja javnog prijevoza putnika i sufinanciranja izvođenja integralnog javnog prijevoza putnika pokrivaju se iz proračuna Republike Slovenije. Predložene izmjene prevladavaju bruto model financiranja koji se može nakon uvođenja sustava promijeniti, ako se ispostavi da je neto sistem boje rešenje. Troškovi izvođenja djelatnosti nositelja pokrivaju se na temelju prihoda od prodaje prijevoznih karata i drugih usluga prijevoza, ostalih prihoda koje je nositelj ostvario na tržištu, te na temelju sufinanciranja od strane drugih organizacija. Sredstva za izvođenje usluga nadstandardnog javnog prijevoza putnika osiguravaju se od strane onih lokalnih zajednica u čijem

je interesu da se takve usluge uvedu.

Pored zaduženja koje je na njega prenijelo ministarstvo, nositelj može obavljati i tržišne usluge kao što su:

- a) usluge na području ekonomskih, tehnoloških i tehničkih istraživanja za potrebe izvođača usluga u javnom prijevozu putnika,
- b) usluge savjetovanja za izvođače usluga u javnom prijevozu putnika,
- c) oglašavanje i ostale tržišne usluge koje nisu u konfliktu interesa sa djelatnostima koje se obavljaju u skladu s aktom o koncesiji i ugovorom o koncesiji.

VI. Uloga lokalnih zajednica

Prijedlogom promjena predviđeno je sudjelovanje lokalnih zajednica s (zajedničkim) nositeljem kod planiranja javnog prijevoza putnika, te na području kontrole izvođenja usluga. Prema predloženim promjenama javni prijevoz putnika na razini Republike Slovenije bi se trebao integrirati na centraliziran način, dok bi prema inicijativi lokalnih zajednica javni prijevoz putnika koji prema jedinstvenim standardima osigurava Republika Slovenija za područje cijele države bio nadopunjen nadstandardnim uslugama koje se uvode na prijedlog pojedine lokalne zajednice odnosno više lokalnih zajednica, ali pod uvjetom da se te usluge sufinanciraju od strane lokalne zajednice koja je predložila uvođenje tih usluga, odnosno od strane onih zajednica u kojima se te usluge izvode.

Marjan Kotar, direktor

Ljubljana, 04. 03. 2012