

Številka: 2022/05498-NR

Datum: 2. november 2022

**Z a p i s** sestanka članov UO Sekcije za promet pri OZS s predstavniki Ministrstva za infrastrukturo ki je potekal v torek, 25. oktobra 2022 med 10. in 13. uro v prostorih Obrtno-podjetniške zbornice Slovenije (Celovška 71, Ljubljana; sejna soba št. 105/I).

**MZI:** Monika Pintar-Mesarič (generalna direktorica Direktorata za kopenski promet), mag. Andreja Knez (vodja Sektorja za ceste in cestni promet), Tanja Kocjančič (vodja Oddelka za cestni promet), mag. Marjan Nahtigal (Oddelek za cestni promet), Damijan Leskovšek (vodja Oddelka za ceste).

**Prisotni člani UO Sekcije za promet pri OZS:** Peter Pišek (predsednik), Franc Seršen, Branko Cipot, Dean Žunič, Franc Selič, Bogdan Semenič, Stanislav Čepon;  
Opravičeno odsotni: Peter Mirt, Gašper Rudl, Miran Krušič, Srečo Vidic,

**Ostali prisotni:** Slavko Šega (vodja projekta »Obvezno poklicno zavarovanje voznikov«), mag. Igor Prah (predsednik Odbora šol voženj SPR), Anton Dolinšek (predsednik Odbora prevoznikov v gradbeništvu SPR), Natalija Repanšek (sekretarka Sekcije za promet);

*Po uvodnem pozdravu predsednika Sekcije za promet je bil predlagan in sprejet naslednji dnevni red:*

1. Aktualna problematika
2. Pregled in potrditev zapisnika seje UO SPR z dne 8. septembra 2022
3. Umestitev slikovnega besedila na točilnih mestih (pobuda Avtocestne policije)
4. Plan dela Sekcije za promet za leto 2023
5. Pobude in predlogi

Zaradi usklajevanja termina s predstavniki MZI, je bil sestanek naknadno sklican za torek, 25. 10. 2022 in ne v sredo, 26.10.2022, kot je bilo navedeno na vabilu.

### **1. Aktualna problematika**

Direktorica direktorata za kopenski promet je uvodoma povedala, da si tudi na strani MZI želijo realizacije projektov, ki so jih skupaj zasnovali s predstavniki prevoznikov. Poudarila je, da je potrebno ogromno truda, časa in energije, da se kakšna zadeva sploh premakne z mrtve točke. Ko se že najde rešitev, ni soglasja drugega resornega ministrstva ali pa le to ni odzivno. Največkrat je težava z MOP, pa naj si bo to z umeščanjem v prostor, izvajanje Eko Sklada ipd. Sodelovanje s sekcijo za promet pri OZS ocenjujejo kot zelo dobro in konstruktivno.

### **Pobuda za pomoč prevoznikom, ki opravljajo prevoze s tovornimi vozili ali avtobusi na plin**

Predsednik sekcije je na kratko predstavil problematiko visokih cen plina. Zadnja leta je bil s strani vseh politik velik poudarek na zmanjšanju ogljičnega odtisa. Evropska in nacionalna politika je ves čas propagirala prednosti alternativnih goriv, vključujoč plin (LNG, CNG) tudi za sektor cestnega prevoznitva. Prevozniki, ki so pred energetske krizo, v dobri veri da sprejemajo napredne odločitve posodobili vozni park z najsodobnejšimi plinskimi vozili, so sedaj v podrejenem položaju, saj cena

plinskega goriva nikakor ni konkurenčna dieslu. Zaradi nastale situacije je nujno potrebno poiskati možne rešitve, da se prevoznim podjetjem priskrbi ustrezne finančne spodbude. Ocenjuje se, da prevozniki razpolagajo s 400 plinskimi vozili. Predlog prevoznikov je, da se subvencionira nakup goriva (plin).

**Dogovorjeno:** Predstavniki ministrstva za infrastrukturo bodo o problematiki in pobudi za pomoč prevoznikom, ki opravljajo cestne prevoze s tovornimi vozili in avtobusi na plin, seznanili resornega ministra. Sekcija za promet bo skupaj z Združenjem za promet pristojnim ministrstvom posredovala pisno pobudo.

### **Subvencije iz Sklada za podnebne spremembe v obdobju 2021 - 2023**

Vodja sektorja za ceste in cestni promet MZI je podala informacijo, da bo javni razpis za subvencije iz podnebnega sklada, razen za nakup pnevmatik (novih in obnovljenih), objavilo podjetje Borzen. Kot že večkrat omenjeno je za objavo razpisa potrebno zagotoviti zakonsko podlago, saj je pravno formalni status družbe Borzen drugačen od statusa Eko sklada. Ob tem je poudarila, da v primeru, da bi celoten ukrep izvajal Eko sklad, prigrasitev državne pomoči, ki je močno podaljšala postopke, ne bi bila potrebna, saj ima Eko sklad shemo že priglašeno. Ker pa je bilo dogovorjeno, da bo ukrep izvajala družba Borzen, mora MZI priglasiti državno pomoč, saj Borzen zaradi pravno formalnega statusa prigrasitve ne more izvesti. Kar se tiče pravne podlage, je bilo prvotno mišljeno in tudi dogovorjeno z MOP in MF, da bo na podlagi Zakona o varstvu okolja, pripravljen pravilnik, kar je MZI tudi naredilo, temu pa bi sledila potrebna prigrasitev državne pomoči. Glede na to, da je MOP ravno to določilo v novem ZVO-2, umaknilo, je bilo potrebno poiskati nove rešitve. MZI je poskušalo uzakoniti pravno podlago v Zakonu o prevozih v cestnem prometu, kar je bilo neformalno usklajeno tudi z MZ, vendar je v okviru medresorskega usklajevanja MF poslalo negativno mnenje. Prav tako je taki rešitvi nasprotovala služba vlade za zakonodajo, ki je bila mnenja, da MZI ne more zakonsko urejati materije, ki sodi pod okrilje MOP. MZI je moralo ponovno iskati novo rešitev, tokrat v Zakonu o celostnem prometnem načrtovanju, ki ga je pripravil Direktorat za trajnostno mobilnost in je tudi že sprejet. MZI zato že pripravlja uredbo, ki bo predvidoma zagotovila ustrezno zakonsko podlago za prigrasitev državne pomoči, kar je ključno za objavo javnega razpisa. Morata pa na vsebino uredbe podati pozitivno mnenje MF in SVZ. Od tega je je odvisna nadaljnja časovnica tega projekta.

Predlog prevoznikov je, da se subvencionirajo kupljena tovorna vozila in avtobusi na plin od leta 2018 dalje, tako kot je obljubljal takratno vodstvo MZI.

MZI je že v predhodni korespondenci podalo informacijo, da zaradi pravil EU glede državnih pomoči ni možno subvencioniranje nakupa vozil za nazaj. Po stališču MOP-a je zemeljski plin fosilno gorivo in zato se ne sme sofinancirati vozil na fosilna goriva. Predmet subvencij so tako lahko tovorna vozila in avtobusi na sintetični plin, biometan, s pogonom na elektriko ali vodik. Prav s tem razlogom bo MZI ukrep, ki ga bo izvajal Borzen priglasil po dveh shemah, in sicer nakup novih vozil se bo priglasil po shemi skupinskih izjem (po shemi »de minimis« financiranje nakupa vozil ni dovoljeno) zato subvencije ne bodo možne za nazaj, subvencije za nakup spojlerjev in subvencioniranje razgradnje starejših tovornih vozil in avtobusov, pa se bo priglasil po shemi »de minimis«, ki sicer omogoča subvencioniranje za nazaj, ampak v nobenem primeru ne pred 1.1.2021, saj se ukrep financira na podlagi Odloka o Programu porabe sredstev Sklada za podnebne spremembe v obdobju 2021–2023. Vodja Sektorja pa je ponovno poudarila, da bodo točni datumi upravičenosti znani šele po izdaji pozitivnega mnenja o skladnosti načrta pomoči s strani MF.

Prevozniki so opozorili, da ne podpirajo subvencioniranja tovornih vozil in avtobusov na elektriko ali vodik, saj jih bodo lahko kupovala le javna podjetja (ki opravljajo npr. mestne prevoze potnikov), ki imajo že tako možnost koristiti subvencije iz drugih javnih razpisov.

**Dogovorjeno:** MZI bo podalo časovnico predvidenih aktivnosti iz Sklada za podnebne spremembe za obdobje 2021 – 2023 po priglasitvi državne pomoči.

#### **Spodbujanje digitalizacije v sektorju cestnih prevozov blaga in potnikov**

Predsednik sekcije je pojasnil, da bi sektor cestnih prevoznikov nujno potreboval 7 -10 mio EUR za namen digitalizacije iz namenskih sredstev Načrta za okrevanje in odpornost. Že bivši minister za gospodarstvo je sektorju obljubil usmerjeno pomoč. Opozoril je, da je prevoznikiški sektor informacijsko zelo podhranjen in da je digitalizacija ena ključnih rešitev tudi za boljšo pretočnost tovornega prometa na Zahodnem Balkanu, saj bi lahko zagotavljala prepotrebne najave in s tem skrajšala nerazumno dolge čakalne vrste tovornih vozil na mejnih prehodih.

Prevozniki so zaprosili, da bi bil razpis kar se da poenostavljen, da bi nanj lahko kandidirali tudi prevozniki sami brez obširne strokovne in administrativne pomoči.

**Dogovorjeno:** Sekcija za promet in Združenje za promet pri GZS naslovita na pristojna ministrstva (Ministrstvo za digitalizacijo, MZI, MJU in MGRT) pobudo za finančno spodbudo sektorju cestni prevoznikov za namen digitalizacije.

#### **Pomanjkanje voznikov in predolgi roki za pridobitev delovnega dovoljenja**

Predsednik sekcije je opomnil na predlog, ki je bil podan na nedavni logistični konferenci na Brdu pri Kranju in se je nanašal na oblikovanje vladne medresorske delovne komisije, ki bi reševala problematiko predlogih rokov za pridobitev delovnih dovoljenj. S tem problemom se sooča celotno gospodarstvo. Prevozniki voznikov še vedno ne morejo dobiti, balkanski bazen, od koder je v preteklosti prišlo veliko kadra, je praktično izčrpan. Roki za izdajo delovnega dovoljenja so dolgi tudi po več mesecev, mnogi postopki pa se zaradi morebitnih drobnih napak zavlečejo še bistveno dlje. Za delodajalce, še posebej prevoznike, ki morajo voznike kljub njihovi formalni izobrazbi še vsaj leto dni praktično usposabljanje, je taka situacija nevzdržna. Predlaga sistem, ki je uveljavljen v Nemčiji, kjer za delavca v času pridobivanja delovnega dovoljenja v celoti jamči podjetje, ki ga želi zaposliti, delavec pa lahko med tem poskusno dela in se tudi izobražuje. Država mora torej takoj poskrbeti, da bodo roki za izdajo delovnih dovoljenj krajši, s tem pa bi se odpravile tudi neverjetne anomalije, kjer določene upravne enote pri nas že prav slovijo po tem, da se odzivajo na skrajne najdaljše roke, v praksi pa s terena prihajajo informacije, da imajo vloge pač v predalih. Podal je tudi pobudo za spremembo sporazuma o zaposlovanju državljanov BIH v RS, v delu, ki govori, da mora biti delavec predhodno prijavljen na Zavodu za zaposlovanje v BIH. Problematični so tudi viri pridobivanja delavcev, ti se z Balkana vedno bolj širijo na trge dela Kazahstana, Ukrajine, Indije in Filipinov. Vsi ti trgi dela pa imajo svoje specifične težave, zato bi bilo nujno, da se pri reševanju te problematike aktivno vključi država. Prevozniki zato predlagajo ustanovitev posebne delovne skupine, ki bi lahko poskrbela za to, da se te države obišče, se tam oblikujejo centri, ki bi delavce zbirala in jih izobraževala ter poskrbela tudi za vse potrebne dokumente. Prevozniki tega ne morejo početi sami, pri pomanjkanju delovne sile še zdaleč niso osamljeni, je pa transport nedvomno sektor posebnega družbenega pomena, ki mu je potrebno pri zagotavljanju delovne sile pomagati takoj.

Prevozniki so v razpravi tudi predlagali, da bi morala država poenostaviti postopek pridobitve delovnega dovoljenja, stranka v postopku pa bi se lahko obrnila na katerokoli UE, predvsem tiste ki nimajo povečanega obsega dela pri izdaji delovnih dovoljenj.

Vodja oddelka za cestni promet je pojasnila, da področje pridobivanja delovnih dovoljenj ni v pristojnosti MZI, da pa se, kot že večkrat povedano, zaveda problematike in podpira vse aktivnosti, ki

bi pripomogle k hitrejšemu pridobivanju delovnih dovoljenj. V skladu s tem je bilo na pristojna ministrstva podanih že nekaj pobud, tudi za ustanovitev medresorske delovne skupine. Zaveze pristojnih ministrstev in predlog nekaterih konkretnih rešitev so bile podane tudi na panelu logistične konference na Brdu pri Kranju in potrebno bi bilo preveriti, če je bilo do danes na tem področju kaj storjenega.

**Dogovorjeno:** Sekcija za promet pri OZS in Združenje za promet pri GZS skličeta sestanek vseh pristojnih organov, ki sodelujejo v postopku izdaje delovnega dovoljenja (MJU, MDDSZ, Zavod za zaposlovanje). Na sestanek se povabi tudi predstavnike MZI.

### **Posojilni sklad SID Banke**

Kreditna linija Promet 1 s statusom državne pomoči za odpravljanje in omilitev resnih motenj v gospodarstvu zaradi posledic epidemije COVID-19 je bila za sektor cestnega transporta izrednega pomena. Glede na to, da je bilo možno na podlagi dokumenta Začasni okvir za ukrepe državne pomoči v podporo gospodarstvu ob izbruhu Covid-19 skleniti pogodbo s SID Banko le do 30. 6. 2022, so prevozniki predlagali podaljšanje sheme državne pomoči. Upravičljivi razlog za to je ekonomska oziroma energetska kriza, ki je posledica agresije Rusije v Ukrajini.

Direktorica direktorata MZI je podala informacijo, da MF predloga prevoznikov ni podprlo, da je bil namen dodeljenih sredstev vezan na realizacijo 39. člena Zakona o interventnih ukrepih za omilitev in odpravo posledic epidemije COVID-19, zato se bodo morala vsa neporabljena sredstva vrniti v proračun. Prevozniki lahko predlagajo oblikovanje novega sklada. Dodala je še, da je bilo iz sklada PROMET 1 porabljenih le 8 mio EUR od skupnih 35 mio EUR.

V razpravi so prevozniki pojasnili, da je razlog za pomanjkanje interesa koriščenje kreditne linije PROMET 1 v izredno zapletenih razpisnih pogojih, zaradi česar so morali najemati zunanjo strokovno pomoč. Kreditna linija prav tako ni bila namenjena za investicije.

**Dogovorjeno:** Sekcija za promet skliče sestanek s SID Banko in MZI glede pobude za oblikovanje novega posojilnega sklada s statusom državne pomoči sektorju cestnega transporta.

### **Predlog za spremembo Odredbe o prepovedi prometa na cestah v Republiki Sloveniji**

Prevozniki so MZI podali predlog za spremembo Odredbe o omejitvi prometa na cestah v Republiki Sloveniji v delu, ki se nanaša na obveznost samoizločitve voznikov tovornih vozil v primeru zimskih razmer (5. člen odredbe). Predlaga se, da se izločanje tovornih vozil uredi po vzoru izločanja na avtocestah in hitrih cestah.. Na AC/HC se je takšna ureditev izkazala za dobro prakso, saj je povečala pretočnost cest in varnost v izrednih razmerah.

**Dogovorjeno:** MZI bo predlog prevoznikov proučilo in podalo odgovor.

### **Zakonska ureditev naklada/razklada in obvezne sestavine računa za opravljen prevoz**

Vodja Oddelka za cestni promet na MZI je pojasnila, da se bo Zakon o prevozih v cestnem prometu v kratkem odpiral in bodo določbe, ki urejajo naklad/razklad blaga in obvezne sestavine računa za opravljeno prevozno storitev, vključili med spremembe predpisa, ne glede na to, da MZI še vedno meni, da je zadevna problematika že ustrezno naslovljena v Zakonu o prevoznih pogodbah v cestnem prometu (ZPPCP-1) in, da gre v osnovi za materijo, ki je predmet dogovora med prevoznikom in

naročnikom prevoza. V kolikor prevozniki menijo, da bi takšna določba lahko dodatno uredila in izboljšala njihov položaj na trgu, pa predlogu seveda ne nasprotujejo, bo pa v postopku medresorskega usklajevanja določbe potrebno dobiti soglasje tudi drugih resorjev.

Prevozniki so povedali, da takšno ureditev, kot so jo predlagali, so že uzakonile nekatere evropske države npr. Španija in Portugalska.

### **Znižanje višine glob za napake voznikov v postopku cestninjenja**

Predsednik sekcije je opozoril, da se je ta tema obravnavala že ničkolikokrat. Prav tako so bile podane številne pisne pobude za znižanje višine glob po vzoru Avstrije in Nemčije. Višina globe bi mora biti sorazmerna glede na samo kršitev, kar pa se v trenutni ureditvi nikakor ne izraža.

Vodja Oddelka za ceste je pojasnil, da se je ministrstvo zavezalo, da bo ob naslednji noveli Zakona o cestninjenju, ki bo v naslednjem letu, in s katero bo implementiralo novelo t.i. Eurovignette direktive, ponovno proučilo predlog prevoznikov glede znižanja glob za določene prekrške s področja cestninjenja tovornih vozil. . Do spremembe predpisa imajo vozniki možnost, da takoj komunicirajo z nadzornim centrom DARSa in napako odpravijo, žal pa to ravnanje ne pride v poštev če nadzor DARSa že zazna kršitev. Podal je tudi informacijo, da bo DARS moral vzpostaviti evropsko elektronsko cestninjenje (EETS), kar pomeni, da se bodo lahko tudi OBU naprave tujih ponudnikov EETS, ki bodo izkazali interes in katerih OBU naprave bodo izpolnjevale pogoje interoperabilnosti, uporabljale na območju omrežja slovenskega cestninskega sistema. Kot primer iz prakse: nemška OBU naprava se bo lahko uporabljala za cestninjenje v Sloveniji. Kot kaže bo prvi ponudnik EETS storitve implementiran že v naslednjem letu, do konca leta pa še več ponudnikov, odvisno od interesa ponudnikov EETS. S tem bi slovenski prevozniki lahko izbirali katero OBU napravo bodo uporabljali.

Prevozniki so opozorili, da DARSgo naprava ne oddaja zadostnega zvočnega signala, saj vozniki število piskov enostavno preslišijo. Naprava bi morala imeti signalno lučko, kot jo imajo naprave v številnih ostalih evropskih državah, ki bi javljala napako voznika (zelena/rdeča).

**Dogovorjeno:** MZI bo ponovno proučilo predlog znižanja višine glob za napake voznikov v postopku cestninjenja (napačna nastavitev števila osi). Časovnica za sprejem spremembe Zakona o cestninjenju: konec leta 2023.

### **Izobraževanje voznikov**

Predsednik sekcije je bil kritičen do sedanjega dela na področju izobraževanja voznikov, saj se v nekaj letih ni prestavilo iz mrtve točke.

Že večkrat je bil podan predlog, da bi v okviru obeh zbornic (OZS, GZS) pod okriljem MZI naredili projekt praktičnega izobraževanja voznikov v prevoznih podjetjih. Podjetja, ki bi izobraževala bi morali biti primerno stimulirana (npr. v obliki znižanja prispevkov, dodelitev finančne spodbude ipd.). Potrebno je tudi vzpostaviti možnost srednješolskega izobraževanje voznikov.

Vodja oddelka za cestni promet MZI je povedala, da je ministrstvo glede na preteklo pobudo sekcije glede prenove sistema izobraževanja voznikov ustanovilo medresorsko delovno skupino. Ta delovna skupina je bila imenovana z namenom, da se poiščejo rešitve v okviru novega ali starega sistema

izobraževanja. Zaključki delovne skupine, v katero so bili vključeni tudi predstavniki obeh zbornic, so bili, da se sistem lahko izboljša v okviru obstoječega sistema, bi ga pa bilo ustrezno dopolniti s programom tako imenovanega vajeniškega sistema, kjer bi teoretični del lahko izvajali obe zbornici, praktični del pa bi vozniki lahko opravljali v prevoznih podjetjih, ki bi bila zainteresirana za izobraževanje. Glede na to, da je proces izobraževanja povezan z dokaj visokimi stroški, bi se morala poiskati ustrezna finančna sredstva, prevozniki so predlagali, da se nameni finančne podpore prevoznim podjetjem v obliki davčnih olajšav, dodelitve sredstev po vozniku ipd. Kar se tiče zakonskih podlag, je vodja oddelka za cestni promet poudarila, da je bila v Zakonu o prevozih v cestnem prometu v preteklosti določa da mora imeti voznik ustrezno srednješolsko izobrazbo. Na predlog zbornic in zaradi pomanjkanja voznikov se je ta določba umaknila iz zakona in v kolikor bo podan predlog zbornic, da se zakonsko ponovno predpiše ustrezna izobrazba bo ministrstvo to upoštevalo. Se je pa potrebno zavedati, da bo s tem postopek pridobitve voznikov še daljši.

Predsednik odbora šol voženj je predstavil pobudo, da bi skozi srednješolsko izobraževanje logističnega tehnika lahko izobrazili tudi voznika. To pomeni, da bi učenec v okviru srednješolskega izobraževanja imel možnost pridobiti tudi poklic voznika. V praktični del bi izobraževalne ustanove vključile transportna podjetja.

**Sklep 22/35/2022:«Projekt izobraževanja voznikov bo v imenu Sekcije za promet vodil mag. Igor Prah, strokovno pomoč bo nudila Božena Germelj-Drstvenšek, vodja javnih pooblastil OZS.»**

#### **Obvezno poklicno zavarovanje voznikov**

Predsednik sekcije je pojasnil, da prevozniki ministrstvo za delo ter Vlado RS že več let opozarjajo na neustrezno ureditev dodatnega poklicnega zavarovanja za voznike. Vlade se menjajo, področje pa ostaja neurejeno že od leta 2013, ko je ZPIZ-2 Vladi naložil pripravo uredbe, s katero se določijo merila in kriteriji ter način in financiranje ugotavljanja delovnih mest, za katera so delodajalci dolžni plačevati prispevke za poklicno zavarovanje. Zakonski rok za pripravo uredbe je bil šest mesecev od uveljavitve zakona, od česar bo kmalu minilo 10 let. Uredba daje podlago za delovanje dveh komisij, ki lahko presojata, katera so tista delovna mesta, ki jih je treba vključiti v sistem poklicnega zavarovanja. Brez veljavne uredbe, ta presoja ne teče in tudi komisiji trenutno ne delujeta, ves ta čas pa tudi ni zagotovljeno ustrezno pravno varstvo delodajalcev. V začetku letošnjega leta je v okviru ministrstva potekala Delovna skupina za pripravo Uredbe o merilih in kriterijih za poklicno zavarovanje, ki se je sestala enkrat v mesecu aprilu, nato pa je njeno delovanje zamrlo. Sprejetje uredbe je nujno, da se uredi pravna podlaga za delovanje sistema poklicnega zavarovanja in naredi revizija poklicev, ki ni bila opravljena od leta 1982. Sekcija za promet pri OZS in Združenja za promet pri GZS sta zaprosili ministra za delo za takojšen sestanek glede navedene problematike ter med drugim predlagali, da se do ureditve sistema poklicnega zavarovanja voznikov vzpostavi ti. »status quo« oz. moratorij, ki bo zagotavljal, da ne bo prihajalo do krivic in kršenja pravic delodajalcev, ki se trenutno dogajajo. Pritiski prevoznikov za ureditev tega področja so vse hujši.

Predstavniki MZI so se seznanili s problematiko. Ne glede na to, da problematika vsebinsko ne sodi pod okrilje MZI, vseeno podpirajo vse aktivnosti prevoznikov za ureditev pravne podlage, kot to narekuje predmetni zakon.

#### **Novе obveznosti pri izvajanju avtobusnih mednarodnih prevozov potnikov**

Vodja sektorja za ceste in cestni promet MZI je podala informacijo glede novih obveznosti avtobusnih mednarodnih prevozov potnikov državljanov tretjih držav. Obveznost se nanaša na izvedbo prevozov v Schengenski prostor. Preverjanje statusa državljanov tretjih držav mora izvesti prevoznik, ki npr. izvaja avtobusni prevoz iz BiH v Slovenijo. Ni ga potrebno izvajati prevozniku, ki opravlja prevoze znotraj Schengenskega prostora, npr. na relaciji Nemčija – Slovenija. Prav tako ni potrebno preverjanja izvajati prevozniku, ki bi državljanov tretjih držav prevažal iz Brnika kamorkoli v Sloveniji, preverjanje je ob vstopu v Schengenski prostor namreč v tem primeru dolžan izvesti letalski prevoznik.

EES (Entry/Exit System) SVI (sistem vstopa in izstopa) bo stopil v veljavo maja 2023.

Z Uredbo (EU) 2017/2226 se vzpostavlja skupni elektronski sistem SVI za:

- evidentiranje in shranjevanje datuma, časa ter kraja vstopa in izstopa državljanov držav zunaj EU, ki prehajajo meje EU,
- samodejni izračun trajanja dovoljenega bivanja teh državljanov držav zunaj EU in izdajanje opozoril državam EU, ko se dovoljeno bivanje izteče.
- sistem bo nadomestil obveznost žigosanja potnih listov državljanov držav zunaj EU, ki velja za vse države EU.

ETIAS (European Travel Information and Authorisation System)- ETIAS bo omogočil predhodno preverjanje in po potrebi zavrnitev potovalne odobritve državljanom tretjih držav, ki so oproščeni vizumske obveznosti in potujejo na schengensko območje. Prispeval bo k izboljšanju notranje varnosti, preprečevanju nezakonitega priseljevanja, zaščiti javnega zdravja in zmanjšanju zamud na mejah, saj bo omogočal identifikacijo oseb, ki bi lahko na katerem koli od navedenih področij pomenile tveganje, še preden bodo prispele do zunanjih mej.

Prevoznik, ki opravlja mednarodni prevoz potnikov z avtobusi se mora registrirati v sistem EES. S tem mu bo omogočen dostop do sistema, preko katerega bo lahko preveril ali potnik (državljan tretjih držav, ki ne potrebuje vstopnega vizuma) izpolnjuje vstopne pogoje. Preverjanje potovalnega dovoljenja je obvezno pred vstopom potnika v vozilo.

Sekretarka sekcije je pojasnila, da so bili člani sekcije obveščeni glede novosti. Poslano jim je bilo tudi podrobno navodilo za registracijo. Če bo interes na strani prevoznikov, se bodo organizirale tudi dodatne delavnice. Delavnice na ravni EU potekajo že dalj časa. Tudi to informacijo so člani prejeli.

### **Spričevala o strokovni usposobljenosti upravljavca prevozov – izdano v Republiki Hrvaški**

Vodja oddelka za cestni promet MZI je podala informacijo, da se v Sloveniji pojavlja vse več spričeval o pridobljeni strokovni usposobljenosti za upravljavca prevozov, ki so pridobljena v Republiki Hrvaški, čeprav lastniki teh spričeval, v času njihove pridobitve niso na Hrvaškem ne delali in niti niso imeli tam običajnega prebivališča, kar pa je na podlagi osmega člena Uredbe 1071/2009 pogoj za opravljanje izpita v posamezni državi članici. Iz tega izhaja, da so pridobljena spričevala neustrezna. Da bi lahko zajezili uporabo neustrezno pridobljenih spričeval, bi morali v postopku izdaje licence preveriti ali obstaja pravna podlaga za priznavanje le-tega (oseba je v tem času imela v RH običajno prebivališče ali pa je tam delala).

**Dogovorjeno:** Sekcija za promet zaprosi izdajatelja licenc (OZS, GZS) za striktno preverjanje uveljavljanja dokazil o izpolnjevanju strokovne usposobljenosti upravljavca prevozov. Spričevalo je ustrezno le pod pogojem, da je oseba v času pridobitve dokazila imela običajno prebivališče v Republiki Hrvaški ali pa je tam delala.

### **Spremembe Zakona o cestah**

Vodja oddelka za ceste MZI je pojasnil, da so bile pred kratim v Uradnem listu RS objavljene spremembe Zakona o cestah. Opozoril je na novosti pri izvajanju izrednih prevozov. Uvedene so sankcije za najavo izrednega prevoza, tako za voznika, prevoznika in za odgovorno osebo.

V letu 2018 je bila sprejeta novela Zakona o cestah, ki je začela veljati 8. 3. 2018. Omenjena novela zakona je nekoliko drugače uredila dotedanje strokovno usposabljanje spremljevalcev izrednih prevozov. Poleg osnovnega strokovnega usposabljanja je predvidela tudi obnovitveno strokovno usposabljanje vsakih 5 let z namenom, da spremljevalci izrednih prevozov osvežijo svoja znanja. Obnovitveno strokovno usposabljanje se zaključi s preizkusom znanja, spremljevalci izrednih prevozov pa se ga lahko udeležijo že 18 mesecev pred potekom veljavnosti njihovega potrdila o usposobljenosti. Četudi se spremljevalec izrednih prevozov obnovitvenega strokovnega usposabljanja udeleži v obdobju 18 mesecev pred potekom njegovega potrdila o usposobljenosti, s tem niso v ničemer prizadete njegove pravice, saj mu novo potrdilo o usposobljenosti velja od datuma poteka veljavnosti prejšnjega. Prosi, da sekcija po svojih kanalih obvesti članstvo, da potrdila o usposobljenosti za spremljevalca izrednih prevozov potečejo 8. 3. 2023, in sicer vsem spremljevalcem izrednih prevozov, ki so omenjena potrdila prejeli pred 8. 3. 2018. Zanimirani naj vzpostavijo kontakt z gospodarsko družbo B&B, d.o.o., Kranj, ki je edina s strani Ministrstva za infrastrukturo pooblaščen organizacija za izvajanje osnovnega in obnovitvenega strokovnega usposabljanja spremljevalcev izrednih prevozov. Obstaja namreč nevarnost, da bo večina kandidatov čakala zadnji rok, ko pa enostavno ne bo možno pravočasno izvesti izobraževanja za vse kandidate.

### **Implementacija Direktive o najemu vozil**

Predstavniki MZI je podal informacijo, da je potrebno do avgusta 2023 v slovensko zakonodajo implementirati Direktivo o uporabi vozil, najetih brez voznika za cestni prevoz blaga. Države članice morajo sprejeti potrebne ukrepe za zagotovitev, da lahko podjetja s sedežem na njihovem ozemlju za cestni prevoz blaga uporabljajo najeta vozila pod enakimi pogoji kakor vozila v svoji lasti. Če je najeto vozilo registrirano ali dano v promet v skladu s predpisi druge države članice, lahko država članica, v kateri ima podjetje za cestni prevoz sedež: omeji čas uporabe najetega vozila, zahteva da se najeta vozila po obdobju najmanj 30 dni registrirajo v skladu z nacionalnimi predpisi, omeji število vozil, ki jih lahko podjetje uporablja.

Prevozniki podpirajo vsebino direktive o uporabi vozil za cestni prevoz blaga, najetih brez voznikov.

**Dogovorjeno:** MZI skliče sestanek z obema prevozniskima združenjema (OZS, GZS) na temo implementacije direktive o najemu vozil, na katerem se oblikujejo skupna stališča glede pogojev najema.

Za Sekcijo za promet pri OZS:  
Peter Pišek, predsednik sekcije

Za MZI:  
Monika Pintar-Mesarič, direktorica  
Direktorata za kopenski promet



Nadaljevanje sestanka UO Sekcije za promet, na katerem niso prisostvovali gosti iz MZI:

**2. Pregled in potrditev zapisnika seje UO SPR z dne 8. septembra 2022**

Soglasno je bil sprejet naslednji

**Sklep 23/36/2022:«UO sekcije za promet potrjuje zapisnik sestanka z dne 8. septembra 2022.»**

**3. Umestitev slikovnega besedila na točilnih mestih (pobuda Avtocestne policije)**

Gradivo k tej točki so vabljeni prejeli skupaj z vabilom. Uprava avtocestne policije je na sekcijo naslovila dopis v katerem predlagajo, da bi se na bencinskih servisih po francoskem in španskem zgledu točilna mesta, ki so izključno namenjena voznikom tovornih vozil in avtobusov, na primeren način označila s slikovno oznako (piktogramom), ki opozarja na obvezen ročni vnos v tahografu in s tem ovrednotenje njihove aktivnosti (točenje goriva) s klavci, kar pomeni drugo delo. Policisti namreč ugotavljajo, da vozniki ne sledijo pravilom in z neustreznim beleženjem svojih aktivnosti kršijo pravila o delovnem času. V zvezi z neupoštevanjem pravil glede beleženja aktivnosti voznika so predpisane tudi globe za pravne osebe, odgovorne osebe in voznike. V izogib navedenih prekrškov bi želeli s predlagano ureditvijo le opozoriti voznike na svoje obveznosti.

V razpravi, ki je sledila člani UO predlogu niso naklonjeni.

**4. Plan dela Sekcije za promet za leto 2023**

Predlog Plana dela Sekcije za promet pri OZS je bil članom posredovan skupaj z vabilom. Po krajši razpravi je bil soglasno sprejet:

**Sklep št. 24/37/2022:«Člani UO Sekcije za promet so obravnavali predlog plana dela sekcije in nanj nimajo pripomb.»**

**5. Pobude in predlogi**

Sekretarka sekcije je podala odgovore na predhodno zastavljena vprašanja:

- Veljavnost licence Skupnosti izdane v Republiki Poljski in Zvezni Republiki Nemčiji: evropska Uredba o skupnih pravilih za dostop do trga mednarodnega cestnega prevoza blaga določa, da licenco Skupnosti izda pristojni organ države članice za obdobje največ do 10 let. Nadalje Uredba o skupnih pravilih glede pogojev za opravljanje dejavnosti cestnega prevoznika določa, da se redno vršijo ciljno usmerjene kontrole preverjanja izpolnjevanja pogojev za pridobitev licence. Do leta 2014 so se preverjanja izvajala le na vsakih 5 let. Kot sledi iz odgovora pristojnih organov iz Poljske, so še vedno v veljavi licence Skupnosti, ki so bile izdane pred uveljavitvijo prej navedenih uredb. Kljub temu, da je na dokumentu naveden datum veljavnosti za 30, 40 ali več let, se opravljajo pregledi izpolnjevanja pogojev za pridobitev licence, v skladu z EU predpisi.
- Glede predlaganih aktivnosti in dela Sekcije za promet pa je pojasnila, da morajo biti le te v skladu z veljavnim Statutom OZS in Poslovníkom o delu Sekcije za promet.

Vezano na sprejet sklep UO št. 20/33/2022 glede terminov izvedbe UO in skupščine sekcije je bil soglasno sprejet

**Sklep št. 25/38/2022:«Sekcija za promet krije stroške nastanitve in prehrane iz namenskih sredstev sekcije za člane UO, člane skupščine, predsednike delovnih skupin in odborov sekcije ter povabljenih gostov.»**

Zapisala:  
Natalija Repanšek

Predsednik Sekcije za promet:  
Peter Pišek