

Številka: 2022/01022-NR

Datum: 18. marec 2022

**Z a p i s** sestanka članov UO Sekcije za promet pri OZS z Jernejem Vrtovcem, ministrom za infrastrukturo,  
ki je potekal v sredo, 16. marca 2022 med 10. in 13.00 uro v prostorih Obrtno-podjetniške zbornice Slovenije (Celovška 71, Ljubljana; sejna soba št. 105/I).

**MZI:** Jernej Vrtovec (minister), dr. Anita Goršek (namestnica generalnega direktorja Direktorata za kopenski promet), mag. Andreja Knez (vodja sektorja za ceste in cestni promet), Tanja Kocjančič (vodja oddelka za cestni promet).

**Vodstvo OZS:** Branko Meh (predsednik), Danijel Lamperger (generalni direktor);

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

**Sekcija za prevoz blaga – GZS:** Milan Slokar (predsednik), Igor Sep (sekretar)

**Ostali prisotni:** Slavko Šega (kolegij predsednika OZS), Urban Golež (Galcom d.o.o.), Natalija Repanšek (sekretarka sekcije za promet pri OZS);

*V uvodnem pozdravu je predsednik OZS Branko Meh izrazil skrb zaradi energetske in ukrajinske krize, ki imata večje posledice na gospodarstvo.*

*Minister za infrastrukturo Jernej Vrtovec se je zahvalil zbornici in sekciji za promet za dobro sodelovanje v minulih letih, ki so jih zaznamovali izredni, nepredvideni vplivi, ki jih je povzročila zdravstvena kriza in vojna v Ukrajini.*

*Predsednik sekcije za promet pri OZS se je v imenu celotnega sektorja zahvalil resornemu ministru, njegovim strokovnim službam in vodstvu OZS za podporo pri reševanju problematike prevoznikov.*

## **1. Možnosti pridobitve kredita po programu PROMET1**

Predsednik sekcije za promet pri OZS je podal kritiko nad delom Sid Banke. Kreditna linija, ki je bila vzpostavljena po skoraj dvoletnem usklajevanju, je zelo pomembna za sektor prevoznitva, ki je v času COVID-a utrpel velike upade prometa in izgube. Predvsem so to občutili na področju avtobusnih prevozov, kjer je do upada prišlo zaradi ukrepov za preprečevanje širjenja bolezni (zaprtje šol, omejitve družjenja oseb, ustavitve linij, posebni pogoji prevozov ipd..) kot tudi zaradi drastičnega upada števila turistov in domačih gostov. Ravno zaradi teh nepredvidljivih dogodkov je bilo za pomoč sektorju na državni ravni namenjenih 10 mio EUR. Sektor cestnega prevoza potnikov, kot ena najbolj prizadeta panoga, bi morala dostopati do kreditov brez dodatnih omejitev. Sredstva v višini 10 mio, ki jih je država namenila za pomoč sektorju prevoza potnikov morajo biti razdeljena med prevoznike. Ministra za

infrastrukturo je zaprosil tudi za pomoč pri pridobitvi namenskih sredstev za digitalizacijo iz naslova Načrta za okrevanje in odpornost v višini 7 mio EUR.

Predstavniki prevoznikov so poudarili, da je kreditna linija PROMET1 za sektor cestnega prevoznikstva izrednega pomena. Vzpostavljeni sta bili dve skupini: prevoz blaga, ki je v času zdravstvene krize kolikor toliko lahko deloval ter prevoz potnikov, ki je utrpel ogromno škodo (drastični upad prometa in državni ukrepi za preprečevanje širjenja bolezni). Povsem razumljivo je, da so zaradi izrednih razmer poslovni rezultati teh podjetij slabi. Ravno ta podjetja, ki bi ugodne kredite najbolj potrebovala, pa do teh zaradi slabih poslovnih rezultatov, ne morejo. Kot kažejo primeri, se nekatere vloge rešujejo nerazumno dolgo, zahtevane pa so še dodatne garancije (hipoteke).

Minister Jernej Vrtovec je obljubil pomoč. V kratkem bo MZI sklical sestanek s SID Banko in predstavniki prevoznikov.

## **2. Pričetek izvajanja finančnih spodbud za sektor cestnih prevoznikov (podpis sporazuma MOP-MZI, podpis tripartitne pogodbe MZI, MOP in družbe Borzen)**

MZI je predstavilo aktivnosti v zvezi s pripravo razpisa. Za ukrepe iz Podnebnega sklada je potrebnih bistveno več aktivnosti kot v preteklih razpisih preko Eko sklada. Kljub zelo intenzivnemu delu je napredek počasen, na vsakem koraku se srečujejo z novimi izzivi in zahtevami. MZI kot povezovalni člen dnevno koordinira aktivnosti z Eko skladom, Borzenom, Ministrstvom za okolje in prostor in Ministrstvom za finance. V delovno skupino za pripravo razpisa so vključeni tudi predstavniki zbornic.

V pripravi so naslednji dokumenti:

- Sporazum MOP-MZI
- Tripartitna pogodba MZI-MOP-Borzen
- DIIP za Eko sklad (Dokument identifikacije investicijskega projekta)
- DIIP za Borzen.
- Zagotovitev pravnih podlag za vse podukrepe, vključno s prijavo državne pomoči
- Priprava vladnega gradiva za NRP: po potrditvi obeh DIIP in po uskladitvi z MF glede pravnih podlag za prijavo državne pomoči.
- Študija prihrankov CO2 (pogoj MOP za pripravo razpisa): prvi poziv ni uspel, v pripravi je nova verzija
- Priprava razpisa.

Časovni okvir objave razpisa: 6 mesecev.

## **3. Zakonska ureditev naklada/razklada in obveznih sestavin računa**

Peter Pišek je ponovno poudaril, da gre pri naročnikih za grobo izkoriščanje voznikov, saj zahtevajo, da ti opravijo naklade/razklade blaga. Predvsem trgovske verige na tak način varčujejo na plečih prevoznikov, saj jim ni potrebno zaposlovati skladiščnih delavcev. Problem je v tem, da naročnik prevoza te manipulacije blaga ne priznava, kar pomeni, da jih prevoznik ne more zaračunati.

Predstavniki MZI so pojasnili, da bo v kratkem odprt Zakon o prevozih v cestnem prometu, v katerega bi lahko vključili tudi zakonsko ureditev naklada/razklada blaga. V kolikor bo taka rešitev vključena v zakon, bo potrebno določbo tudi medresorsko uskladiti.

## **4. Spremembe Zakona o pravilih cestnega prometa po skrajšanem postopku s katerimi se 15., 16. in 17. odstavek 30. člena pričnejo uporabljati z zagotovitvijo dodatnih parkirnih mest (časovna omejitev parkiranja TV)**

V nadaljevanju je bil obravnavan tudi predlog prevoznih združenj glede nujno potrebne spremembe Zakona o pravilih cestnega prometa, s katerimi naj se 15., 16. in 17. člen (časovna omejitev parkiranja TV na počivališčih ob AC/HC) uporabljajo šele z zagotovitvijo dodatnih parkirnih mest. Predstavniki prevoznikov so že v postopku sprejemanja sprememb Zakona o pravilih cestnega prometa, nasprotovali časovnemu omejevanju parkiranja tovornih vozil na parkiriščih ob AC/HC. Predstavniki Združenja za promet pri GZS je predložil informacijo o tem, da Evropsko sodišče oziroma Evropska komisija vodi postopek kršitve evropskih določil, ker na Danskem niso odpravili omejitve parkiranja 25-ur za tovorna vozila. Evropska komisija se je zato junija 2021 odločila, da bo proti Danskemu sprožila tožbo na Evropskem sodišču. Po poročanju danskega tiska je dansko ministrstvo za zunanje zadeve sedaj prejelo uradno obvestilo o sodni tožbi 8. marca. Predstavniki prevoznikov so pojasnili, da v primeru, da MZI ne bo odreagiralo na njihovo pobudo, bodo o časovni omejitvi parkiranja na slovenskem AC omrežju obvestili komisarko Adino Valean in ostale pristojne na evropskem nivoju.

MZI je opozorilo, da spremembe ni mogoče uveljaviti s pravilniki ali odloki, ampak zgolj na nivoju zakona. Pri tem je opozorilo, da v sedanjem obdobju vlaganje predlogov sprememb zakonov ni več mogoče, ker se je zadnja redna seja te sestave Državnega zbora začela že dne 14.3.2022.

#### **5. Uvedba dodatnega popusta pri plačilu cestnine za 20-sedežne avtobuse (minibuse) v cestninskem razredu R2**

Predstavniki prevoznikov so MZI ponovno podali pobudo, da se za minibuse (20-sedežne avtobuse, NDM do 7,5 t) in lažja tovorna vozila (NDM do 12 t) uvede dodatni plačilni razred ali pa dodatne popuste za plačilo cestnine. Trenutno so ta vozila uvrščena v drugi cestninski razred (R2), enako kot to velja za večje avtobuse (50-sedežne; NDM do 22 t) in tovorna vozila (NDM 18 t). Minibusi predstavljajo predvsem vozila domačih prevoznikov, ki opravljajo šolske prevoze. S predlaganim ukrepom bi pomagali predvsem domačemu prevozniku. Tudi pri tovornih vozilih je velik razkorak med višino cestnine, saj lahko npr. dvosledna motorna vozila (NDM do 3,5 t) s priklopom (do 4,5 t) vozijo samo z vinjeto, medtem ko za lahka tovorna vozila (NDM do 7,5 t) velja plačilo cestnine po prevoženih razdalji (razred R2). To nesorazmerje pa nikakor ni razumno.

Predstavniki MZI so pojasnili, da morajo pobudo prevoznikov proučiti. Naknadno bodo zbornicama podali njihovo stališče.

#### **6. Spremembe Zakona o cestninjenju (višina glob za napake voznikov v postopku cestninjenja naj bo primerljiva z višino glob, ki so predpisane v Avstriji ali Nemčiji)**

Peter Pišek je na kratko predstavil problematiko visokih glob za napake voznikov v postopku cestninjenja. Pojasnil je, da je bil pred kratkim na to temo tudi sestanek s predstavniki MZI, DARS in obeh prevoznih združenj. Po predlogu zbornic naj se višina glob uskladi z višino predpisanih glob, ki veljajo za tovrstne prekrške v Avstriji in Nemčiji. DARS ne nasprotuje znižanju glob voznikom v primeru napačne prijave števila osi.

Predstavniki MZI so pojasnili, da bodo predlog zbornic znova proučili in se po posvetovanju z DARSom do predloga pisno opredelili.

## **7. Cene goriva za komercialne prevoze**

Minister Jernej Vrtovec je pojasnil, da se Slovenija zavzema za uveljavitev embarga na uvoz ruskih energentov v EU. Ne glede na odločitve glede embarga ima Slovenija dovolj zalog različnih energentov, zato ni razloga za skrb. Poudaril je, da lahko le z odločnim ukrepanjem prepovedi uvoza energentov dosežemo cilj, ki je mir. Pred kratkim se je v Bruslju udeležil izrednega zasedanja ministrov za energijo, ki je bilo sklicano z namenom razprave o trenutni situaciji na energetske trgu v Evropi po invaziji ruskih sil na Ukrajino. Slovenija se je zavzela za diverzifikacijo dobaviteljev oskrbe in zmanjšanje uvozne odvisnosti od Rusije v prihodnje in sinhronizacijo ukrajinskega elektroenergetskega sistema z evropskim. Že prihodnji teden ima delovni obisk v Katarju, kjer bodo pogovori potekali glede dodatnih možnosti sodelovanja pri dobavah zemeljskega plina. Trenutno je o samih cenah energentov še preuranjeno govoriti.

Predstavniki prevoznikov so predstavili italijanski model cene diesel goriva. Prevozniki, kljub visokim cenam še vedno prejemajo vračilo dela trošarine. Minister ja zaprosil, da se mu omenjeni model posreduje. Pripravili bodo podrobno predstavitev modela in ga posredovali ministrstvu v proučitev.

## **8. Dolgotrajni postopki pridobitve delovnih dovoljenj**

Prevozniki so ponovno opozorili na nerazumno dolge čakalne dobe za pridobitev delovnega dovoljenja za voznike. Ti trajajo po več mesecev. Zaradi dolgotrajnih postopkov se marsikateri voznik raje zaposli v tujini, kjer potrebne dokumente uredi v zelo kratkem času. Prevozniki so zopet predstavili nemški model, kjer prevozno podjetje lahko zaposli voznika v 2-3 tednih.

MZI so zaprosili, da še pred državnimi volitvami organizira sestanek vseh pristojnih ministrstev (MDDSZ, MJU in MZI).

MZI je pojasnilo, da je bil s strani ministra na MDDSZ naslovljen dopis v katerem je bila izpostavljena omenjena problematika s prošnjo, da se zaposlovanje tujcev v prevozniškem sektorju čimprej naslovi s spremembo ustrezne zakonodaje.

## **9. Uvedba novega sistema izobraževanja voznikov (praktični del naj se izvaja v transportnih podjetjih)**

Predsednik sekcije za promet pri OZS je predstavil pobudo prevoznikov o uvedbi novega produkta oziroma sistema izobraževanja voznikov. Poklic voznika zahteva širok nabor posebnih znanj. Poleg tega gre tudi za posamezne specifične dela, glede na vrsto tovora, ki se prevaža. Zavedati se je potrebno, da se zaradi nezadostnega znanja voznikov dodatno ogroža varnost v cestnem prometu, povzroča pa se tudi dodatna gospodarska škoda, ki jo utrpijo predvsem prevozniki.

V novem, dodatnem sistemu izobraževanja bi teoretični del lahko izvajali obe zbornici pod okriljem MZI, 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 morala država finančno podpreti »mentorstvo«. Oblika finančne podpore prevoznim podjetjem bi se lahko izkazala v obliki davčnih olajšav, dodelitve sredstev po vozniku ipd. Proces poučevanja za usposobljenega voznika v praksi traja do 2 leti. Po zaključku usposabljanja bi voznik z uspešno opravljenim izpitom pridobil certifikat oz. spričevalo. Navedeni dokument bi služil kot dokazilo, da je voznik opravil proces izobraževanja in je usposobljen za samostojno opravljanje dela. Podoben sistem izobraževanja se je bil pred leti vzpostavljen v največjih prevoznih podjetjih (Viator, Intereuropa). Prevozniki si želijo, da MZI podpre predstavljeni predlog.

## **10. Zastoji na mejnih prehodih**

Prevozniki so obravnavali tudi problematiko dolgih čakalnih dob ob prehajanju meje. Izpostavili so MP Gruškovje. Eden od ukrepov za hitrejšo pretočnost navedenega mejnega prehoda je tudi v izgradnji parkirnega mesta (pri vstopu v Republiko Slovenijo pred prvim izvozom). Tudi nadzorni organi so na sestanku z zbornicama ta predlog potrdili. Vozniki, ki čakajo na prestop meje namreč preživljajo čas v izredno nehumanih pogojih (vročina/mraz, brez higienskega minimuma, brez toalet...).

Prevozniki bodo na MNZ podali vprašanje glede sestanka delovne skupine za reševanje problematike dolgih čakalnih dob.

#### **11. Promocija poklica voznik/voznica v cestnem prometu**

Po krajši razpravi so člani UO Sekcije za promet pri OZS soglasno sprejeli naslednji

**Sklep št. 13/2022:«Sekcija za promet pri OZS in Združenje za promet pri GZS bosta z namenom promocije poklica voznik/voznica v cestnem prometu, nastopila na sejmu v Komendi v času 8. – 10. 4. 2022. Stroški povezani z nastopom na sejmu se krijejo iz skupnih sredstev obeh združenj prevoznikov (SM:1107; SN 110702)«**

Zapisala:  
Natalija Repanšek

Predsednik Sekcije za promet:  
Peter Pišek