

ZAPISNIK 3. SEJE UPRAVNEGA ODBORA SEKCIJE ZA PROMET
ki je potekala v ponedeljek, 11. 5. 2015 med 11. in 16.00 uro v sejni sobi UO OZS

Prisotni člani UO SP: Andrej Klobasa, Aleksander Bizjak, Franc Selič, Bogdan Semenič, Bojan Praper, Borut Fijavž, Branko Oberč, Franc Seršen, Mario Zadel, Miran Jelen;

Ostali prisotni: Kapsch TrafficCom d.o.o. (pod prvo točko dnevnega reda): Jože Hebar in Suzana Mihelin-Ritlop; OZS: Bojan Pečnik, Slavko Šega, Natalija Repanšek;

Odsoten: Peter Mirt

Predsednik sekcije za promet, g. Klobasa je pozdravil vse prisotne in predlagal naslednji dnevni red:

1. Problematika cestninjenja gospodarskih vozil v Sloveniji
2. Razprava o sestanku z avtoprevozniki dne 18. 4. 2015
3. Razprava o delu predsednika Sekcije za promet pri OZS
4. Razprava o delu obeh podpredsednikov Sekcije za promet pri OZS
5. Aktualna problematika v dejavnosti cestnega prevoznitstva
6. Pregled zapisnika pretekle seje in realizacija sklepov
7. Pobude in predlogi
8. Razno

Dnevni red so člani UO sekcije soglasno potrdili.

Add 1

Direktor podjetja Kapsch TrafficCom, g. Jože Hebar je podrobneje predstavil problematiko uporabe ABC naprav za cestninjenje ter sistem cestninjenja v Sloveniji. DARS je 1. 2. 2015 prenehal izdajati ABC naprave, saj jih po navedbah DARS nimajo več na zalogi. ABC naprave, ki jih uporabljajo tovorna vozila v postopku cestninjenja omogočajo hitrejši pretok skozi cestninske postaje, saj se vozilu ni potrebno popolnoma ustaviti. Tak način cestninjenja je bil za tovorna vozila pred leti uveden na pobudo Sekcije za promet pri OZS, da bi se na tak način zmanjšali zastoji, ki so se pojavljali na nekaterih cestninskih postajah. Izpostavljeni so bili zastoji tovornih vozil predvsem na cestninskih postajah Vransko in Tepanje. Ti zastoji so imeli velik vpliv na ekologijo ter na ergonomske prevozne stroške (poraba goriva, neučinkovita izraba delovnega časa voznikov...). Glede na predstavljen ukrep DARS se pojavlja upravičen strah prevoznikov, da se bo negativna izkušnja ponovila.

Iz predstavitve sistema cestninjenja je bilo razvidno, da slovenski način zaračunavanja cestnine ne sledi evropskim smernicam ki zapovedujejo, da je potrebno sistem plačila cestnine prilagoditi tako, da bo uporabnik plačal uporabo ceste po dejansko prevoženih kilometrih. Kot primer so bili predstavljeni odseki cest H5, H6, Ljubljanska obvoznica, HC v Mariboru, kjer je za osebna vozila obvezna uporaba vinjete, medtem ko je za tovorni promet vožnja brezplačna. Po predstavljenih podatkih tako ni pokritih več kot več kot 8 % cestnega omrežja oz. je zaradi tega približno 10 mio EUR nepobrane cestnine, ki bi jo v pretežnem delu morali plačati tuji prevozniki (na večini cestnih odsekov predvsem madžarski prevozniki). Iz navedenega lahko sklepamo, da DARS »subvencionira« predvsem tuje prevoznike, saj je delež tujih tovornih vozil na naših avtocestah kar 80 %. Zaprt cestninski sistem je uveden na primorskem kraku avtoceste, kar pomeni, da bi morali uporabniki plačati višino cestnine glede na opravljene kilometre, vendar se je izkazalo, da se v tem delu preplača uporabnika ceste.

Tovorna vozila katerih največja dovoljena masa presega 3,5t cestninijo na skupno 27 cestninskih postajah, na katerih je skupno 195 cestninskih stez, od tega je 62 vinjetnih stez in 59 kombiniranih stez (vinjeta + tovorna vozila>3,5t). 60 navadnih stez in 14 hitrih ABC stez je namenjenih samo vozilom z največjo dovoljeno maso nad 3,5 t. Cestninjenju predora Karavanke je na cestninski postaji Hrušica namenjenih šest kombiniranih stez. V cestninskem sistemu se nahaja 15 čelnih cestninskih postaj (Dragotinci, Pesnica, Prepolje, Tepanje, Vransko, Kompolje, Log, Bazara, Dane, Videž, Hrušica, Torovo, Dob, Drnovo, Nanos) ter 13 stranskih (Slovenske Konjice, Blagovica, Lukovica, Krtina, Vrhnika, Logatec, Unec, Postojna, Senožeče, Divača, Kozina, Razdrto, Krško).

DARS d.d. trenutno upravlja skupno 607 km avtocest in hitrih cest in 166 km priključkov nanje, 23 km razcepov, sedem kilometrov drugih servisnih cest ter več kot 30 km počivališč.

Gre za naslednje avtoceste in hitre ceste:

Naziv	AC in HC v upravljanju DARS	Dolžina v m
A1	Šentilj – Dragučova – Maribor (Ptujška cesta) – Slivnica – Celje –Trojane – Ljubljana (Zadobrova–Malence–Kozarje) – Postojna – Razdrto – Divača – Črni Kal – Srmin	245.266
A2	Predor Karavanke – Lesce – Podtabor – Kranj – Ljubljana (Kozarje) – po A1 – Malence – Ivančna Gorica – Bič – Pluska - Trebnje – Hrastje – Novo mesto – Kronovo – Drnovo – Obrežje	175.475
A3	Divača (Gabrk) - Sežana V - Fernetiči	12.246
A4	Slivnica - Hajdina - Draženci [- <i>Gruškovje</i> *]	20.750
A5	Maribor (Dragučova) – Lenart – Senarska – Vučja vas – Murska Sobota – Dolga vas – Lendava – Pince	79.574
H2	Pesnica - Maribor (Tezno)	7.200
H3	Ljubljana (Zadobrova - Tomačevo – Koseze)	10.222
H4	Razdrto – Vipava – Ajdovščina – Selo – Šempeter - Vrtojba	42.117
H5	Škofije - Koper (Škocjan) [- <i>Dragonja</i> *]	7.833
H6	Koper(Škocjan-Semedela) [- <i>Lucija</i> *]	1.880
H7	Dolga vas – meja Madžarska	4.063
Skupaj:		606.626

Predstavljene so bile tudi nekatere tuje prakse sistemov cestninjenja. Za slovenski model bi bil najučinkovitejši t.i. »mikrovalovni sistem«. Madžarski sistem predstavlja »unicum« na področju cestninjenja in ni združljiv z ostalimi evropskimi sistemi cestninjenja. To hkrati pomeni, da tak sistem ni v skladu z evropskimi smernicami. Je tudi veliko manj učinkovit kot npr. Češki ali Slovaški sistem cestninjenja.

Podana je bila informacija, da ima podjetje Kapsch TrafficCom na zalogi še 400 ABC naprav, ki bi jih lahko z sodelovanjem DARS-a dali v uporabo, vendar mora biti vsaka naprava, ki gre v uporabo, predhodno inicializirana, kar bi moral zagotoviti DARS.

Prav tako bi se z določenimi postopki nadgradnje starih in iztrošenih ABC (izrabljene baterije) naprav usposobilo dodatnih 10.000 naprav, ki bi bile lahko na razpolago prevoznikom. Tem napravam bi bilo potrebno zamenjati baterije, opraviti nadgradnjo sistema ter na koncu izvesti inicializacijo. Po podatkih g. Hebarja bi nadgradnja ABC naprave znašala približno 7,50 – 8,00 EUR na enoto.

Poudarjeno je bilo, da bi lahko z določenimi postopki usposobili toliko naprav, kot bi jih potrebovali do vzpostavitve novega sistema cestninjenja tovornih vozil, kljub temu, da gre za zastarelo tehnologijo. Na tak način bi zagotovili tudi večjo pretočnost prometa na naših avtocestah. Podjetje KapschTrafficCom je DARSu že podal pobudo za izvedbo predstavljenega projekta, vendar je DARS pojasnil, da bi v tem primeru morali izvesti postopek javnega naročila, to pa zna sam postopek izredno časovno zavleči. Istočasno pa se postavlja tudi vprašanje, kdaj bo v Sloveniji uveden nov sistem cestninjenja, ki bo omogočal pravično cestninjenje ter prosti pretok skozi cestninske postaje.

Po krajši razpravi je bil sprejet sklep

»V najkrajšem možnem času sekcija za promet pri OZS skliče skupni sestanek s predstavniki DARS in podjetjem Kapsch TrafficCom, na katerem bi se proučila možnost izdaje 400 ABC naprav za člane OZS ter možnost obnovitve starih in izrabljenih ABC naprav, ki bi se ponovno dale na trg«

G. Fijavž je opozoril na nezadosten nadzor nad tujimi tovornimi vozili na našem avtocestnem križu. Tuji vozniki so pogosto kršitelji socialne zakonodaje na področju cestnega transporta, prav tako je velikokrat vprašljiva tehnična brezhibnost vozil in njihova oprema, predvsem v zimskem času.

Add 2., 3., 4.

G. Klobasa je pozval prisotne člane, da izrazijo svoje mnenje glede njegovega dela na sekciji in dela sekcije kot celote.

G. Semenič je povedal, da tudi tokrat ni nič drugačnega mnenja, kot ga je podal na sestanku prevoznikov 18. 4. 2015 na OZS v Ljubljani. Z delom sekcije ni zadovoljen, ter predlagal, da bi celotni UO naredil največ, če bi v celoti odstopil. Nema lokrat so člani UO sekcije in tudi sam je prosil, da povabijo na sejo UO tudi predsednika in direktorja OZS, pa žal do tega ni prišlo. V preteklosti so se storile tudi velike napake funkcionarjev, ko so posegali na področje kadrovanja na zbornici. Tudi g. Selič je bil podobnega mnenja. Meni, da sekciji ni uspelo rešiti poglobitnih nalog kot so npr: znižanje cestnin, povračilo CO2 takse. Kritičen je bil tudi glede obveščanja prevoznikov, ki naj bi ga zagotavljala sekcija. G. Selič je tudi sam ponudil odstop, saj se čuti soodgovornega. G. Fijavž je povedal, da je sam novi član UO, tako kot še dva preostala člana. Svoje delo opravlja šele nekaj mesecev, kar pomeni, da praktično še niso imeli niti možnosti, da bi se izkazali, zato je proti sklicu volilne skupščine.

V razpravi so bili ostali člani UO enotnega mnenja ter pojasnili, da se trudijo po svojih najboljših močeh in v kolikor bi se strinjali s sklicem izredne volilne skupščine, bi to praktično pomenilo, da negirajo svoje delo. Poudarili so, da bi morali stopiti skupaj, iskati skupni interes ter delo usmeriti v reševanje prevozniške problematike.

G. Klobasa je še enkrat na kratko predstavil trenutne poglobitne naloge sekcije. Poudaril je, da je ena izmed trenutnih prednostnih nalog postopek pridobitve novih ABC naprav, dogovor o možnosti obnove starih ABC naprav, delo sekcije pa se mora nemudoma usmeriti k pripravi predloga dopolnitev in sprememb Zakon o prevozih v cestnem prometu, Zakon o motornih vozilih, Zakon o voznikih, Zakona o cestah ter ureditev lokalnega prometa. Poudaril je tudi, da bodo lahko le skupaj kaj storili proti nelojalni konkurenci. V ta namen OZS že nekaj časa izvaja uradne prijave kršiteljev pristojnim nadzornim organom. Pozval je vse prisotne, da v kolikor bodo na terenu zaznali hujše kršitelje, naj to nemudoma sporočijo sekciji, ki bo izvedla nadaljnje korake. Kar set tiče vabila vodstva zbornice na sejo UO je pojasnil, da sta bila predsednik in direktor vabljeni na sejo, ki so jo imeli v Lendavi. Predsednik in direktor OZS nista bila vabljeni na sejo v Gornjo Radgono, saj so morali člani UO sekcije sami razjasniti glede dela sekretarja sekcije.

Soglasno je bil sprejet naslednji sklep:

»Člani UO Sekcije za promet pri OZS podpirajo delo predsednika in obeh podpredsednikov sekcije in so proti sklicu izredne volilne skupščine.«

Add. 5

G. Šega je dodal, da v kolikor želijo prevozniki narediti red v svojih vrstah, bodo morali ukrepati odločno in brez zadržkov. Prijave o kršitvah se morajo izvajati ne glede na to, ali gre za prevoznika ki je član OZS ali celo funkcionarja OZS. Poglavitni podatek o možnih kršitvah je tudi število zaposlenih v podjetju, glede na obseg voznega parka.

Po krajši razpravi je bil sprejet sklep:

»Strokovne službe sekcije za promet pridobijo informacije o možnosti pridobitve podatkov o zaposlenih v posameznih podjetjih. Informacija se pošlje članom UO SPR, ki bo odločala o nadaljnjih aktivnostih obveščanja nadzornim organom.«

G. Klobasa je poudaril, da v sekciji želijo vzpodbuditi delo mlajših članov – prevoznikov. Vendar pa je to lahko težava, saj so starejši člani svoje delo praktično že prenesli na svoje potomce, tako da imajo mlajši prevozniki manj časa, ki bi ga namenili delu v sekciji.

V zvezi s tem je bil sprejet naslednji sklep

»SPR v letošnjem letu pripravi piknik, ki bo namenjen predvsem družinskemu spoznavanju in vzpodbujanju mladih k aktivnejšemu delu v sekciji. Na piknik se povabi vse člane skupščine sekcije za promet z njihovimi družinami. Dogodek vodijo: Aleksander Bizjak (vodja), Bogdan Semenič in Borut Fijavž.«

G. Selič je ponovno opozoril na visoke regresne zahtevke zavoda za zdravstveno in pokojninsko zavarovanje in drugih zdravstvenih zavarovalnic proti delodajalcem. Zakon o zdravstvenem varstvu in zdravstvenem zavarovanju in Zakon o pokojninskem in invalidskem zavarovanju določata, da imata Zavod za zdravstveno zavarovanje Slovenije ter Zavod za invalidsko in pokojninsko zavarovanje, pravico zahtevati od delodajalca povrnitev stroškov zdravljenja in drugo povzročeno škodo, če je delavcu nastopila poškodba pri delu, bolezen oz. invalidnost ali celo smrt in je ta posledica nastala, ker niso bili izvedeni ustrezni higiensko-sanitarni ukrepi, ukrepi varstva pri delu ali drugi ukrepi, predpisani ali odrejeni za varnost ljudi. Ti regresni zahtevki lahko narastejo v enormne višine. Še posebej je opozoril na primere, ko vozniki delajo na višini. Zato od strokovnih služb sekcije pričakuje odgovor, kako mora v konkretnem primeru nastopati delodajalec. Ga. Natalija je odgovorila, da je bil odgovor poslan vsem prevoznikom v preteklem tednu.

Ga. Natalija je prisotne člane prosila za maksimalno racionalizacijo dela na sekciji. Poudarila je, da člani potrebujejo strokovno pomoč sekcije vsak dan. To delo je oteženo, kadar je potrebno opravljati dela na terenu ali v primeru odsotnosti zaradi udeležbe na sestankih. Pojasnila je tudi, da je teh vprašanj dnevno zelo veliko, v zadnjem času pa se pojavlja vse več vprašanj članov drugih »branž«, ki opravljajo prevoze za lastne potrebe. Tudi tem članom je potrebno nuditi strokovno pomoč. G. Klobasa je poudaril, da sekcija za promet nudi pomoč le članom sekcije za promet, ostali člani naj se obrnejo na svojo sekcijo.

G. Pečnik je podal informacijo, da pripravljajo spremembe in dopolnitve Zakona o cestah, ki ureja lokalni promet.

Sprejeta sta bila naslednja sklepa:

»Problematika lokalnega prometa prioriteto rešuje ekipa v sestavi: g. Pečnik, ga. Natalija in g. Semenič.«

»V okviru prireditve »Transport Show 2015« se na temo sprememb Zakona o prevozih v cestnem prometu in priprave Uredbe glede pogojev za opravljanje dejavnosti cestnega prevoznika za dne 23. 5. 2015 skliče sestanek prevoznikov. Na sestanek se povabi: člane skupščine sekcije za promet, člane odbora avtobusnih prevoznikov in člane odbora avtotaksi prevoznikov. Dogodek se organizira v sodelovanju z Združenjem za promet GZS.

G. Fijavž je izpostavil problematiko odgovornosti prevoznega podjetja v primeru kršitev voznika. Narava dela voznika je namreč takšna, da je neposredni nadzor nad njim s strani odgovorne osebe praktično nemogoč. V praksi se nemalokrat dogaja, da vozniki namensko kršijo predpise, posledice pa vsekakor nosi prevozno podjetje. Postavlja se tudi vprašanje, ali bi se prevoznik lahko zaščitil na način, da ga sam prijavi nadzornim organom (npr. policiji).

Ga. Natalija je v zvezi s tem pojasnila, da je zakonodaja in tudi sodna praksa na tem področju jasna in sicer: po blanketni določbi (14. člena) zakona o prekrških se za odgovornost pravne osebe, samostojnega podjetnika posameznika, ki zaposluje druge osebe, smiselno uporabljajo določbe zakona, ki ureja odgovornost pravnih oseb za kazniva dejanja, o pogojih, pod katerimi je pravna oseba odgovorna za kaznivo dejanje. Že Kazenski zakonik določa kot osnovni pogoj za odgovornost pravne osebe za kaznivo dejanje, da je le-tega storilec izvršil v njegovem imenu, na njegov račun ali v njegovo korist. Navedene formalne temelje vsebujejo tudi določila Zakona o odgovornosti pravnih oseb za kazniva dejanja. Po Zakonu o prekrških je odgovorna oseba odgovorna za tisti prekršek, ki ga stori pri opravljanju poslov, za katere je pooblaščen pri pravni osebi oziroma samostojnem podjetniku posamezniku. Odgovorna je za prekršek, če je bil storjen z njenim dejanjem ali z opustitvijo dolžnega nadzorstva.

Še dodatno pa za področje cestnih prevozov določa odgovornost prevoznih podjetij Uredba (ES) št. 561/2006. Ta določa, da je prevozno podjetje odgovorno za kršitve, ki jih povzročijo vozniki podjetja, tudi če je bila kršitev storjena na ozemlju druge države članice ali tretje države. V primeru, da bi podjetje samo prijavilo svoje voznike nadzornim organom (npr. policiji), bi prijava pomenila tudi ugotavljanje odgovornosti podjetja (odločitev prekrškovnega organa je odvisna od vsakega postopka posebej). V praksi pa se pojavlja vse več primerov, ko vozniki prijavljajo svoje delodajalce tako policiji, kot tudi ostalim nadzornim organom. Zato bi bilo smiselno pripraviti smernice, kako naj prevozno podjetje ravna v postopkih izvajanja notranje kontrole, da bi v primeru prekrškovnih postopkov lahko dokazovalo, da je storilo vse, da do kršitev voznikov ne bi prišlo.

Ad 6.

Ta točka se bo obravnavala na naslednji seji.

Ad7.

Glede na pobudo, da bi se na seje UO sekcije vabilo tudi vodstvo OZS (predsednika in direktorja), z namenom da bi se ju seznanilo z aktualno problematiko prevoznitstva, je bila kratka razprava in po njej,

Sprejet naslednji sklep:

»Na naslednjo sejo UO sekcije za promet se povabi predsednika OZS, g. Branka Meha in direktorja OZS, g. Danijela Lampergerja.«

G. Klobasa je podal informacijo o poslovnem dogodku pod naslovom »Slovenija, zakaj tako pesimistično?«.

Sprejet je bil naslednji sklep:

»Gospodarskega srečanja »Slovenija, zakaj tako pesimistično?« ki se bo odvijalo 19. 5. 2015 ob 19. uri v Ljubljani se bosta udeležila g. Klobasa in g. Šega.«

G. Zadel je podal informacijo o aktivnostih sekcije za promet pri OOZ Koper.

Dopolnitev zapisnika:

Pod točko 7. sta bila sprejeta naslednja sklepa:

»Madžarsko - Slovenske mešane komisije za mednarodni cestni prevoz, ki bo potekala v Budimpešti med 2. 6. in 3. 6. 2015 se bodo udeležili: Bojan Praper, Bogdan Semenič, Arpad Sobočan in Bojan Pečnik. Stroški potovanja se krijejo iz za to namenjenih sredstev sekcije.«

»Sestanka UETR, ki bo potekal v Dortmundu (Nemčija) 1. 6. 2015 se udeležijo: Andrej Klobasa, Darko Petrovčič in Natalija Repanšek. Pot nadaljujejo v Bruselj (Belgija), kjer se dne 4. 6. 2015 udeležijo mednarodne konference poda naslovom »Socialna zakonodaja na področju cestnega transporta«. Dne 3. 6. 2015 opravijo ogled blagovnega terminala v Calaisu (Francija) in s pristojnimi organi opravijo razgovor na temo »Priporočljiv postopek voznika pri preprečevanju prevoza ilegalcev.« Stroški potovanja se krijejo iz sredstev sekcije za promet.«

Zapisala:

Natalija Repanšek
Sekretarka sekcije za promet

Predsednik sekcije: Andrej Klobasa