

SEKCIJA ZA PROMET

Na prvi redni seji skupščine Sekcije za promet je bil sprejet sklep, da se v mesecu maju (15. 5. 2017) izvedejo predčasne volitve sekcije. Na predčnih volitvah je bil sprejet Poslovnik o delu sekcije za promet, ki določa mandatarski način volitev. Izvoljen je bil novi predsednik sekcije, ki je imenoval novi upravni odbor sekcije. Za reševanje problematike cestnih prevoznikov so bile imenovane delovne skupine:

- Odbor prevoznikov v agroživilstvu in farmaciji (OPAF)
- Odbor-mali logistični centri (MLC)
- Odbor za notranje oz. nacionalne prevoze
- Odbor avtotaksi prevozov
- Avtobusni odbor
- Delovna skupina: omejevanje tovornega prometa na lokalnih cestah
- Delovna skupina: fleksibilne oblike zaposlovanja voznikov
- Delovna skupina: priprava strateškega načrta za boj proti nelojalni konkurenci
- Delovna skupina: organizacija dogodka za prevoznike »Srečanje prevoznikovskih družin in prevoznikov Slovenije«
- Delovna skupina: obisk na nastop na sejnih
- Delovna skupina: reševanje problematike nalaganja in razlaganja blaga ter neupravičeno zaračunavanje palet
- Delovna skupina: priprava nabora finančnih vzpodbud cestnim prevoznikom
- Delovna skupina: lažje zaposlovanje tujcev
- Delovna skupina: možnosti dodatnega financiranja SPR

K aktivnemu delu v delovnih skupinah in odborih so bili povabljeni vsi člani sekcije.

Do izvolitve novega vodstva sekcije so bili izvedeni 3 sestanki upravnega odbora, 1 sestanek skupščine sekcije ter 1 dopisna seja upravnega odbora. Pod novim vodstvom sekcije je bilo izvedenih 8 sestankov upravnega odbora, 1 redna skupščina ter 3 dopisne seje upravnega odbora.

Na sekciji smo izvedli 1.566 svetovanj članom zborničnega sistema in območnim zbornicam. Sekcija je pridobila 109 novih članov.

Članom sekcije je bilo poslanih 41 strokovnih informacij iz področja cestnega transporta.

Odbor prevoznikov v agroživilstvu in farmaciji (OPAF)

Aktivnosti odbora so bile usmerjene predvsem na področje reševanja problematike vračanja palet in neupravičene zahteve naročnikov prevozov po razkladanju ali nalaganju tovora. S pogodbo o prevozu blaga se prevoznik zaveže, da bo blago prepeljal v namembni kraj, nikakor pa osnovna prevozna pogodba ne vključuje nikakršnih manipulacij z blagom (naklad, razklad) – razen, če se o tej dodatni storitvi izrecno dogovorita prevoznik in naročnik prevoza. Zato je potrebno spremeniti zakonodajo, tako da bodo obveznosti jasno opredeljene, dodatne storitve pa bo prevoznik lahko upravičeno zaračunal. Prav tako je potrebno jasno opredeliti obveznost vračanja palet. Za transportno embalažo, vključno s paletami ne more biti odgovoren prevoznik. V kolikor se od prevoznika zahteva vračilo palet, gre za dodatno storitev, ki je plačljiva.

V pripravi so predlogi spremembe nacionalne zakonodaje. Prav tako bo problematika predstavljena na evropskem nivoju. Skozi podporo zavezništva prevoznikovskih podjetij, pod okriljem poljskih kolegov, se pričakuje sprejem ustreznih evropskih predpisov.

Izolirane hladilne naprave, ki se uporabljajo za transport pokvarljivih živil morajo biti redno vzdrževane in pregledane s strani pooblaščenih ATP postaj. Gre za sporazum o mednarodnem prevozu pokvarljivih živil in o specialnih vozilih za njihov prevoz. Dejstvo je, da v Sloveniji ne zagotavljamo regijske pokritosti, kjer bi prevozniki lahko opravijo redni ali

izredni pregled vozil po posebnih ATP zahtevah. To jim povzroča dodatne stroške, kajti pregled morajo opraviti v za nekatere zelo oddaljenih krajih. Ministrstvu pristojnemu za promet se je posredoval predlog za zagotovitev ustreznega števila centrov za pridobitev ATP certifikata, ki zagotavlja regijsko pokritost;

Obor aktivnosti usmerja tudi k izboljšanju splošne podobe prevozniškega sektorja, kajti javnosti je potrebno ob vsaki priložnosti sporočiti razliko med pomenom »slovenski prevoznik« in »prevozno podjetje ustanovljeno v Sloveniji«;

Odbor-mali logistični centri in varovana parkirišča (MLC)

Pomembno je sodelovanje med lokalnimi skupnostmi (prostorski načrt) in državo (vzpodbijanje javno-zasebnega partnerstva). Vse smernice kažejo, da je potrebno več aktivnosti nameniti izgradnji malih logističnih centrov in varovanih parkirišč ob AC križu.

Na MZI in MGRT je bil poslan dopis za sprejem ukrepov, ki bodo vzpodbudili javno-zasebno partnerstvo na avtocestnem križu z izgradnjo 10 malih logističnih centrov. Predvsem je pomembno umeščanje MLC v sam Državni prostorski načrt ter zagotovitev ustreznih finančnih vzpodbud.

Prednostna naloga MZI je, da Slovenija okrepi svojo vlogo na področju logistike. Izkoristiti je potrebno geostrateško lego države. Med drugim je v pripravi tudi predlog Strategije RS na področju alternativnih goriv, saj bo to področje Evropa vse bolj vzpodbijala. Vsekakor MZI podpira aktivnosti na področju razvoja logistike in vzpodbuja vse dejavnosti v smeri dopolnjevanja in nadgrajevanja storitve.

Odbor za notranje oz. nacionalne prevoze

Narejene so bile podrobne analize predvidene podražitve cestnine z uvedbo novega cestninskega sistema. Delo odbora je bilo usmerjeno v pogajanja proti napovedani (16%) podražitvi, kajti ta ukrep bo najbolj prizadel voznike, ki opravljajo lokalne prevoze. Predlagana je bila tudi rešitev v novi definiciji lokalnega prometa in sicer tako, da se vsa dostava smatra kot lokalni promet. Enako velja za 2-osne avtobuse. Še naprej se bodo iskali ukrepi, ki bodo zaščitili tudi najmanjšega prevoznika, ki opravlja le prevoze znotraj Slovenije. K aktivnemu sodelovanju reševanja problematike so bili povabljeni vsi delegati skupščine, ki so kakorkoli pripravljeni sodelovati v delovni skupini.

Odbor avtotaksi prevozov

Aktivnosti so bile usmerjene k nasprotovanju uvedbe novih oblik prevozov (Uber) ter pripravi predlogov za dvig ugleda dejavnosti ter izoblikovanja predlogov za boj proti neloyalni konkurenci v panogi.

Avtobusni odbor

Uspešno so bila izvedena pogajanja za podpis novih koncesijskih pogodb in aneksov. Na področju izvajanja IJPP je bila reševana naslednja problematika:

- podvojeni stroški zaradi dvojne strojne opreme,
- neznan nabor produktov strojne opreme,
- problematika prekomernih kompenzacij (čiščenje registra voznih redov ter možnost pridobitve dodatnih linij zaradi izravnave kilometrine; nerazumljivo je, da je prevoznik zaradi dobrega dela »kaznovan«)
- podana zahteva za neposredno sklepanje koncesijskih pogodb, kot to določa 5. člen Uredbe (ES) št. 1370/2007.

Na mednarodnem področju je bila uspešno rešena problematika neupravičeno izrečenih glob s strani madžarskih nadzornih organov. Gre za »avtomatično« izrekanje glob za prekoračitev hitrosti avtobusov na AC in HC. Problem nastane, ker madžarski nadzorni organi nimajo podatka o naših vozilih – katera od njih imajo v prometnem dovoljenju vpisano opombo (100 km/h), zato smatrajo, da lahko vozijo max le 80 km/h. Do končne razrešitve nastale situacije velja naslednji sklenjeni dogovor: če prevozno podjetje prejme očitano globo, dokument skopira ter skupaj s kopijo prometnega dovoljenja vrne prekrškovnemu organu.

Delovna skupina: omejevanje tovornega prometa na lokalnih cestah

Številne težave, ki jih imajo slovenski prevozniki z omejevanjem tovornega prometa po lokalnih cestah bi država lahko enostavno rešila z definicijo besede »tranzit«. Ker ministrstvo pristojno za promet tej rešitvi ni naklonjeno, je bil sprejet dogovor, da se obravnavajo posamezni cestni odseki. Ugodne rešitve so bile sprejete za cesto Lenart – Ptuj, trenutno pa se obravnava cesta Celje – Krško.

Gre za izredno nevhvaležno delovno nalogo, saj ne državne, ne lokalne oblasti nimajo posluha za ustrezno prometno ureditev, ki bi prevoznikom olajšala delo in ne bi povzročala dodatnih prevoznih stroškov.

Delovna skupina je obravnavala tudi nerazumljivo visoke stroške za pridobitev dovoljenja za izredne prevoze, kajti pristojbina za uporabo občinskih cest je dosti višja od državnih.

Predpis, ki ureja področje lokalnega prometa je nejasen, zato ga različno tolmačijo in uporabljajo tudi nadzorni organi. Problem predstavlja tudi prekategorizacija državnih cest v občinske, kar se na koncu odraža v včasih nerazumni prometni signalizaciji in nesorazmerno visokem znesku za pridobitev dovoljenja za uporabo cest.

Delovna skupina: fleksibilne oblike zaposlovanja voznikov

V postopku se obravnava predlog, da se lahko delavca prijavi v zavarovanje v roku 24 ur.

Delo delovne skupine je usmerjeno predvsem v reševanje naslednje problematike:

- predolgi roki za pridobitev ustreznih dokumentov, kadar gre za zaposlitev voznika tujca ter nedopustnost zaposlovanja voznikov na podlagi pogodb civilnega prava;
- možnost posojanja voznikov med prevoznimi podjetji;
- previsoki prispevki za občasno oz. začasno delo upokojenecv.

Delovna skupina: priprava strateškega načrta za boj proti nelojalni konkurenci

Ena od pomembnejših nalog je usmerjena v nadzor nad izpolnjevanjem pogojev za pridobitev licence (sedež podjetja). To še posebej velja za podjetja, ki so v 100 % tuji lasti.

Pričakuje se učinkovit nadzor pristojnih inšpekcijskih in nadzornih organov. Izdajatelj licenc ima predvsem možnost upravnega nadzora ter v sodelovanju z nadzornimi organi nadzor nad izpolnjevanjem pogojev za pridobitev licence (sedež podjetja) tudi na terenu. Na strani OZS so podelili 25 licenc prevoznim podjetjem, ki so v 100 % tuji lasti, na strani GZS pa cca 500. V postopku odvzema licence je že nekaj podjetij.

Sekcija je MZI predlagala ponovno uvedbo dovolilnic za vse vrste prevozov za tretje države, predvsem pa: BiH, Srbijo, Turčijo in Makedonijo. Prav tako je bil podan predlog za uvedbo t.im. luških dovolilnic, na podlagi katerih bi lahko tuji (iz tretjih držav) prevozniki opravljali prevoze iz luke Koper.

Delovna skupina: organizacija dogodka za prevoznike »Srečanje prevoznških družin in prevoznikov Slovenije«

V mesecu septembru je sekcija skupaj z Združenjem za promet pri GZS organizirala odmevni dogodek pod naslovom »Srečanje prevoznških družin in prevoznikov Slovenije«. Dogodka se je udeležilo preko 1.200 udeležencev. Sponzorji dogodka so bila številna podjetja, ki so povezana z dejavnostjo. Dogodek so prevozniki, sponzorji in mediji ocenili kot izredno uspešnega.

Delovna skupina: obisk na nastop na sejmih

Delovna skupina spremlja možne nastope slovenskih prevoznikov na sejmih. Za ta namen sekcija aktivno sodeluje z javno agencijo Republike Slovenije za spodbujanje podjetništva, internacionalizacije, tujih investicij in tehnologije, ki bo razstavljalcem v primeru skupinskega nastopa krila stroške neopremljenega prostora.

Delovna skupina: reševanje problematike nalaganja in razlaganja blaga ter neupravičeno zaračunavanje palet

Delovna skupina je pripravila predlog zakonskih sprememb (Zakon o prevoznih pogodbah v cestnem prometu), na podlagi katerih je jasneje opredeljena prevozna pogodba, obveznosti prevoznika in navaja obvezne sestavine v zvezi z izdajo računa za prevozne storitve. Izstavljen račun bi moral vsebovati tudi naslednje postavke: znesek voznine, stroški cestnine, stroški nalaganja/razlaganja tovora (vključno s stroški vračila palet). Predlog je bil predstavljen pristojnemu ministrstvu.

Delovna skupina: priprava nabora finančnih vzpodbud cestnim prevoznikom

Na to temo je bilo izvedenih več sestankov na katerem so sodelovali predstavniki pristojnih ministerstev ter predstavniki EKO Sklada RS. Skupno se iščejo možnosti finančnih vzpodbud namenjenih cestnemu prevoznštvu. Proučujejo se možnosti nudenja ugodnosti pri nakupu gum, vračilo CO2 takse ter možnosti subvencioniranja nakupa novih tovornih vozil in avtobusov (v skladu z Strategijo alternativnih goriv v RS). Delovna skupina išče predvsem vzpodbude namenjene najširšemu krogu prevoznikov. Delovna skupina je pridobila tudi informacije o tujih praksah – kakšen sistem vzpodbud nudijo v ostalih evropskih državah. Aktivnosti se bodo intenzivno odvijale v letu 2018.

Delovna skupina: lažje zaposlovanje tujcev

Podane so bile zahteve za spremembo oz. odpoved Sporazuma o zaposlovanju med Slovenijo in BiH. Organiziranih je bilo več sestankov s predstavniki Zavoda za zaposlovanje RS na temo hitrejšega izdajanja potrebnih dokumentov za pridobitev enotnega delovnega dovoljenja. Na to temo se je pristopilo k organizaciji širšega sestanka, na katerega bodo vabljeni vsi pristojni organi, ki sodelujejo v postopku izdajanja delovnega dovoljenja.

Delovna skupina: možnosti dodatnega financiranja SPR

Doseganje zadanih ciljev in nalog sekcije je neposredno povezano z visokimi stroški, zato je bila imenovana delovna skupina, ki uspešno promovira sektor cestnih prevoznikov in pridobiva finančno podporo za izvedbe dogodkov, ki so namenjeni članom sekcije.

Zakonodaja

V letu 2017 je sekcija aktivno spremljala zakonodajo, ki se nanaša na sektor cestnih prevozov blaga in potnikov ter podajala predloge in pobude za spremembe posameznih predpisov tako na nacionalni, kot tudi na evropski ravni.

S 1. januarjem 2018 je stopil v veljavo Zakon o čezmejnem izvajanju storitev. Sekcija si je vse čas prizadevala, da zakon ne bi med napotene delavce uvrščal voznike v mednarodnem cestnem prometu ter lažjo pridobitev Potrdila A1 (na podlagi 13. člena Uredbe 883/2004). Anomalijo glede uvrstitve voznikov med napotene delavce je bila odpravljena s spremembami Zakona o dohodnini s katerim je bilo rešeno vprašanje priznavanja dnevnic za mobilne delavce (v mednarodnem prometu) v primerih, ko njihova (enkratna) pot traja do 90 dni. Sekcija bo nadaljevala z aktivnostmi vezane na možnost pridobitve Potrdila A1 tudi za upokoјence.

V mesecu februarju je sekcija uspešno nasprotovala spremembam in dopolnitvam Zakona o prevozih v cestnem prometu (ZPCP). Predlogi o vgradnji tahografa tudi za dvosledna vozila z višino vozila nad prvo osjo 1,3 metra ali več ter za vozila, katerih največja masa ne presega 3500 kg in so zasnovana in izdelana za prevoz več kot šestih potnikov (poleg voznika), uvedba dodatnega pogoja za pridobitev licence (zaposlitev voznika) ter predpisanih dodatnih obveznih dokumentov v vozilu (pogodba o zaposlitvi za določen ali nedoločen čas ter dokazila o nakazilih plač in plačanih prispevkih za zadnje tri mesece), niso bili sprejeti. Sekcija je tudi uspešno nasprotovala pobudi Trgovinske zbornice Slovenije za spremembo 110a. člena ZPCP v delu, ki določa solidarno odgovornost za plačilo voznine. Ves čas se je ostro nasprotovalo uvedbi novih oblik prevozov in predlagalo primerno ureditev avtotaksi prevozov.

Na pobudo sekcije so se v Zakonu o cestninjenju odpravile visoke globe za prevozna podjetja in odgovorne osebe za prekrške, ki jih storijo vozniki v postopku cestninjenja (in podjetje na ravnanje voznika ne more vplivati). V Uredbi o cestninskih cestah in cestnini je bil podan predlog po določitvi novega cestninskega razreda v katerega se uvrsti 20-sedežne avtobuse in tovorna vozila do 7,5 NDM. Glede na to, da se v RS v letu 2018 uvaja nov elektronski cestninski sistem (v prostem prometnem toku), bo navedeno pobudo možno realizirati s 1. 1. 2019.

Zakon o cestah: podana je bila pobuda za ureditev lokalnega prometa ter predlog definicije »tranzitni prevoz«. Resorno ministrstvo je dalo zavezo, da se bodo posamično reševali sporni odseki lokalnih cest, kjer je s prometno signalizacijo označena prepoved prometa za tovorna vozila katerih NDM presega 7,5 t. Na številne urgence sekcije za ureditev odvoza pokvarjenih in poškodovanih vozil navedeni zakon natančneje ureja tudi to področje.

Strategija alternativnih goriv v RS: podane so bile pobude za subvencioniranje nakupa avtobusov in gospodarskih vozil na SZP in ZUP ter subvencioniranje predelave na dvogorivni sistem, znižanje stopenj cestnine za ta vozila, znižanje stopnje letne dajatve za uporabo vozil v cestnem prometu pri registraciji ter oprostitev okoljske dajatve (CO2 takse).

Podana zahteva za implementacijo Direktive (EU) 2015/719 s katero se je spremenil Pravilnik o delih in opremi vozil. Pomembna je predvsem sprememba, ki določa 15 cm

toleranco dolžine vozil ali skupine vozil, ki prevažajo zabojnike dolžine 13,7 m (45 čevljev). Spremembe pravilnika tudi jasneje opredeljujejo intermodalni prevoz.

Zakon o varstvu okolja: Kar nekaj EU držav je v preteklih letih uvedlo obvezne prijave za prevoznike odpadkov iz drugih držav, kar v praksi slovenskim podjetjem prinaša dodatne administrativne in finančne obremenitve, zato menimo, da je potrebno uvesti enako politiko prijav za tuje voznike. Slovenski prevozniki, ki opravljajo prevoze blaga, ki so smatrani kot odpadki, se morajo vpisati v register prevoznikov odpadkov na Nizozemskem, Veliki Britaniji, Nemčiji in Italiji. Predvsem v Italiji so postopki za vpis v evidenco prevoznikov odpadkov dolgotrajni, zahtevni in izredno dragi, zato naj se enak način predpiše v slovenski zakonodaji. Glede na navedeno, je sekcija zahtevala recipročne ukrepe.

Zakon o drugem tiru: sekcija je ostro nasprotovala uvedbi dodatnega pribitka na cestnino. Na to temo je bila v sodelovanju z združenjem za promet pri GZS v mesecu januarju organizirana novinarska konferenca.

Obravnavala se je tudi Odredba o omejitvi prometa na cesta v RS v delu, ki določa, da se lahko vozilom, ki so registrirana v RS in vstopijo v RS v času prepovedi, dovoli vožnja od mejnega prehoda do prebivališča voznika oziroma do namembnega kraja. Glede na različne razlage nadzornih organov (za primere ko vstopi vozilo tik pred »zaporo« in ta nastopi med vožnjo do namembnega kraja) ter po mnenju zbornic neupravičenem kaznovanju voznikov je bil sprejet predlog za spremembo predpisa.

V Avstriji od leta 2016 velja predpis o preprečevanju dumpinga pri plačah in socialnih prispevkih, ki je podjetjem še dodatno zaostрил pogoje pri čezmejnem opravljanju storitev. Povsem nerazumljivo je, da predpis velja tudi za sektor transporta (prevozi v/iz Avstrije in za kabotažo). Za tuje ponudnike storitev (storitev prevoza blaga in potnikov) to pomeni številne ovire, saj morajo zagotoviti ogromno dodatne dokumentacije, ki mora biti prevedena v nemški jezi (obvezni prevodi pogodb o zaposlitvi, plačilnih list, evidence delovnega časa s prikazom opravljenih delovnih ur na ozemlju Avstrije,..). Vsi ti ukrepi našim prevoznim podjetjem povzročajo dodatne administrativne ovire in posledično visoke dodatne stroške. Na tak način postajajo vse manj konkurenčni na tujem trgu. Dodatno oviro predstavljajo zahteve po izpolnjevanju vlog, ki so neprilagojene sektorju transporta.

Sekcija je zato intenzivno nadaljevala z aktivnostmi argumentiranega nasprotovanja novemu predpisu (naslovljena evropski komisarki za promet, vsem pristojnim ministrstvom). V smeri reševanja problematike so se povabilu odzvala tudi tuja druga združenja cestnih prevoznikov (GZS, tuja združenja iz Hrvaške, Madžarske, Češke). Odlično lahko ocenimo tudi sodelovanje z veleposlaništvom RS na Dunaju. Delo v smeri zahteve po poenostavitvi postopkov, jasnih in nedvoumih navodil ter postavitve novih okvirjev glede obsega vrste prevozov, za katere se zahteva dodatna dokumentacija, se bo moralo intenzivno nadaljevati tudi v prihodnosti. Na vseh mednarodnih srečanjih prevozniških združenj in srečanjih z evropsko komisarko za promet smo predstavili za prevozniški sektor diskriminatorno tujo zakonodajo (predpis o minimalni plači: Nemčija, Avstrija, Francija, Italija-administrativne ovire pri vpisu prevoznikov e evidenco prevoznikov odpadkov....)

Sekcija je prejela vse več prošenj za pomoč v zadevah tožb voznikov zoper prevoznike. Pri pregledu dokumentacije se je največkrat ugotavljalo, da prevoznik z voznikom nima sklenjene vsebinsko ustrezne pogodbe o zaposlitvi. Zato se je na zbornici organizirala

strokovna delovna skupina, ki je za sektor transporta pripravila ustrezen delovni pripomoček (vzorec pogodbe), ki je prevoznikom v pomoč pri pripravi pogodbe.

Del aktivnosti je sekcija namenila tudi reševanju problematike nepopolne uradne evidence motornih vozil. Nekateri podatki so celo napačni in ne odražajo dejanskega stanja, zaradi česar so marsikateremu lastniku motornega vozila neupravičeno zaračunani previsoki stroški registracije (plačilo letne dajatve za uporabo cest). Na sekciji ocenjujemo, da pristojno ministrstvo (kljub številnim urgencam) ni ustrezno uredilo tega področja.

Na evropski ravni se sprejema t.im »Road package – Europe on the Move«. Ministrstvo je v Bruselj posredovalo predloge, ki so jih na strokovni ravni pripravile službe Združenja za promet GZS in Sekcije za promet pri GZS. Odločno se nasprotuje, da se mobilni delavec smatra za napotnega delavca. Področje mednarodnih prevozov je potrebno urediti enotno in preprečiti administrativne ovire. Pravila morajo biti izredno jasna in preprosta.

Podani so bili predlogi za spremembo:

- Direktive 2006/22 glede zahtev za izvrševanje ter določanje posebnih pravil v zvezi z Direktivo 96/71/ES in Direktivo 2014/67/EU za napotitev delavcev v sektorju cestnega prevoznika,
- Uredbe (ES) 1072/2009 o skupnih pravilih za dostop do trga mednarodnega prevoznika,
- Uredbe (ES) 1071/2009 o skupnih pravilih glede pogojev za opravljanje dejavnosti cestnega prevoznika,
- Uredbe (ES) 1073/2009 o skupnih pravilih za dostop do mednarodnega trga avtobusnih prevozov,
- Uredbe (ES) 561/2006 o socialni zakonodaji na področju cestnega transporta ter o uporabi tahografa,
- Direktive (ES) 2006/1 o najemu vozil ter predpisov za področje infrastrukture in cestninjenja.

Glede na drastično pomanjkanje voznikov (ne glede na vrsto prevoza) je bila podana pobuda Ministrstvu za delo, da se za sektor transporta pod določenimi pravili omogoči možnost opravljanja dela tudi na podlagi pogodbe civilnega prava (podjemna pogodba).

Strokovne aktivnosti

Sekcija je aktivno zastopala interese članov tudi na naslednjih področjih:

- podani predlogi in pobude glede učinkovitega izvajanja zimske službe;
- organiziran sestanek s pristojnimi službami za nemoteno izdajanje dovoljenj za vožnjo v času prepovedi prometa za tovorna vozila;
- Ministrstvu za finance RS posredovana pobuda za »Zeleno proračunsko reformo«, ki naj bi za področje učinkovite rabe energije (URE)*(ZRAK) vključevala vzpodbude za uporabo pnevmatik višjega energijskega razreda, vzpostavitev učinkovitega javnega potniškega prometa (»čiščenje« linij in uvedba linij glede na potrebe potnikov, učinkovito delovanje IJPP, subvencioniranje nakupa tovornih vozil na plin in subvencioniranje predelave tovornih vozil na plin, subvencioniranje nakupa električnih avtobusov, znižanje cestnine za tovorna vozila in avtobuse na električni pogon ali plin ter za ta vozila znižanje okoljskih dajatev.

- Finančni upravi RS so bila posredovana strokovna stališča in evropska praksa glede razlage sodbe Sodišča Evropske unije v zadevi C-288/16 (obdavčitev storitve prevoza podprevoznika pri izvozu blaga);
- Pristojnim organom podana zahteva za odpravo daljših čakalnih dob na mejnih prehodih (predvsem Obrežje). Na to temo je na MNZ potekal sestanek. Med drugim je bil sklenjen dogovor, da bosta obe strani v komunikaciji z vladnimi službami, ki so pristojne za infrastrukturo mejnih prehodov, iskali skupne rešitve v korist slovenskega in evropskega gospodarstva. MZI RS je ministrstvo pristojno za promet Republike Avstrije vnovič opozorilo na problematiko zastojev na Karavankah in pozvalo k organizaciji dela, ki bo omogočala čim večjo pretočnost skozi karavanski predor. Dogovorjeno je bilo, da se skliče sestanek državnih sekretarjev MGRT, MF, MNZ, MZI, MJU z namenom zagotovitve proračunskih sredstev za infrastrukturno nadgradnjo/preureditev MP z dodatnimi pasovi za zagotovitev večje pretočnosti na tovornem delu.
- podana je bila pobuda za odpravo ukrepa zasega motornega vozila za primere hujših kršitev voznikov (sprememba Zakona o pravilih cestnega prometa);
- Podana je bila zahteva za spremembo ali odpravo Sporazuma o zaposlovanju med Slovenijo in BiH;
- članom je bilo razdeljeno 1.200 ABC tablic;
- družbi Petrol je bil poslan protest proti neposlovni obravnavi problemov malih prevoznikov za razvoz ko-el dizla;
- obravnavana je bila problematika prevoznikov OOOZ Litija v zadevi občasnega povečanja odvoza mleka. Iščejo se rešitve v smeri pridobitve možnega dovoljenja za občasno prekoračitev teže zaradi izrednih razmer;
- reševana je bila problematika neupravičenega kaznovanja prevoznikov, ki opravljajo odvoze mleka iz zbirališč v mlekarne. Po veljavni zakonodaji so te vrste prevozov opredeljeni kot izjema in jim ni potrebno uporabljati tahografa. To pomeni, da za njih veljajo pravila zakona, ki urejajo delovna razmerja. Dodatno potrditev je sekcija pridobila tudi s strani Komisije in je bila posredovana pristojnim organom;

Izobraževanje

Sekcija je za svoje člane v mesecu februarju 2017 organizirala brezplačno strokovno delavnico »Opravljanje čezmejnih storitev v Avstriji po 1. 1. 2017«.

Avtobusnim prevoznikom je bila organizirana predstavitev uvedbe integriranega javnega prevoza potnikov. Prevozniki so na srečanju opozorili na številne probleme, s katerimi se srečujejo pri izvajanju IJPP.

Pod okriljem Sekcije so strokovne službe OZS pripravile vzorec pogodbe o zaposlitvi mobilnega delavca (za prevoze blaga in za prevoze potnikov). Vzorec pogodbe prevoznim podjetjem služi kot delovni pripomoček, dodatno pa lahko zaprosijo za individualno pripravljeno pogodbo, glede na prevoznikove specifične prevoze.

Promocija

Revija Kamion&bus – Tehnologije & trendi 2017 je v mesecu oktobru v Ljubljani organizirala strokovno konferenco pod naslovom »Kaj prinašajo novi zakonski predlogi Evropske komisije«, na kateri je aktivno sodelovala tudi sekcija. Skozi predavanja so bile predstavljene tematike:

- predstavitev svežnja o mobilnosti
- problematika prevoznikov, ki opravlajo mednarodni cestni transport
- konkurenčnost slovenskih prevoznikov
- novo cestninjenje v RS
- logistika v okviru poslovanja v EU.

»Oskrbovalne verige v znanosti in praksi 2016«, ki se je odvijal v mesecu aprilu 2017 v Portorožu, je bil že peti mednarodni poslovno-logistični kongres. Na kongresu je aktivno nastopala tudi sekcija.

Mednarodne aktivnosti

V mesecu juniju so se predstavniki UO sekcije sestali s predstavniki prevoznikov Hrvaške (prostovoljno hrvaško združenje prevoznikov) ter se seznanili z njihovim delovanjem, kot tudi delovanjem v povezavi z ostalimi evropskimi združenji. Glede na enotne usmeritve združenj (nasprotovanje »napotitveni« zakonodaji, razbremenitvi prevozniškega sektorja ipd.) se je sekcija vključila k aktivnostim, ki jih izvajajo na evropskem nivoju ter v mesecu septembru podpisala dokument »Memorandum razumnosti – Zveza za prihodnost prometa« v katero se lahko vključijo le asociacije prevoznikov »novih« članic Skupnosti (vstop v EU od 2004). Glede na to, da UETR ni zastopala interesov slovenskih prevoznikov na področju »napotitvenih« predpisov, je bilo združenju poslano izstopno obvestilo.

V mesecu juliju je sekcija gostila evropsko komisarko za promet, predstavnike madžarskega združenja cestnih prevoznikov Nit Hungary in predstavnike hrvaških prevoznikov. Ga. Violeti Bulc so bila predstavljena jasna stališča prevoznikov:

- vozniki ne morejo biti napoteni delavci. Izjema je le kabotaža. V tem primeru morajo biti postavljena pravila jasna in enostavna. Poenoteni morajo biti predpisani postopki in obrazci;
- zahteva za prosti pretok blaga in storitev, ki pa zaradi številnih administrativnih ovir tujih držav sedaj ni mogoč;
- sistem opuščanja vinjet za osebna vozila nikakor ni dober predlog Komisije, saj bodo po žepu udarjeni najšibkejši, promet pa se bo preusmeril na lokalne ceste, ki so že sedaj preobremenjene.

Komisarki so bili predani tudi podpisi prevoznikov članov OZS in Nit Hungary, s katerimi so izrazili svoje nestrinjanje glede novih zahtev in opredelitvi voznika kot napotnega delavca, ki so jih postavile nekatere države: Nemčija, Francija, Avstrija,...

V mesecu oktobru smo skupaj s hrvaškimi kolegi (Združenje hrvaških cestnih prevoznikov) uspešno nasprotovali zavori mejnega prehoda Petišovci (Mursko Središče) za tovorni promet.

V mesecu decembru so se predstavniki sekcije udeležili letnih srečanj hrvaških prevoznikov v Varaždinu in srbskih prevoznikov v Beogradu.

Sekcija je tudi v tem letu večkrat izpostavila problematiko neupravičenega kaznovanja naših voznikov v Italiji in sicer v primerih, ko se prevoznim podjetjem že zaradi manjših prekrškov zaseže tovorno vozilo. To v praksi za naše člane pomeni, da v kolikor je voznik storil cestno prometni prekršek, bi mu morala biti izrečena le globa, ki je za tak prekršek predpisana. Vendar pa Italijanski nadzorni organi prikažejo že manjši prekršek kot zelo težko kršitev, na podlagi katere se lahko po njihovi zakonodaji zaseže vozilo za dobo od 3-6 mesecev. S tem pa se prevoznemu podjetju poleg visokih glob in stroškov stojnine vozila onemogoči normalno poslovanje, kar povzroča dodatno gospodarsko škodo. Sekcija je reševala tudi primere prevoznikov, ki so prejeli globe za prekoračitev hitrosti na italijanskih cestah. Veliko je primerov, ko je bil storjen prekršek pred več kot letom dni (zastarani prekrški). Sekcija je zaradi tovrstne diskriminatorne obravnave naših prevoznikov na številne organe in institucije naslovila prošnje in zahteve po sklicu slovensko-italijansko mešane komisije, vendar do sedaj zaradi nezainteresiranosti italijanske strani do sestanka ni prišlo.

Predstavniki sekcije so se udeležili tudi mešane komisije za področje cestnih prevozov z BIH. Zapisniki mešanih komisij so bili objavljeni na spletni strani sekcije.

Evropska komisija je proizvajalcem tovornih vozil zaradi kartelnega dogovarjanja in kršitve protimonopolnih pravil EU pri prodaji tovornih vozil v obdobju 1997 do 2011 naložila rekordno kazen v višini 2,93 milijarde evrov. Zaradi kartelnega dogovarjanja proizvajalcev vozil, so bili v omenjenem obdobju oškodovani tudi slovenski kupci. Sekcija je v sodelovanju s fundacijo Stichting Truck Claim (STC) iz Nizozemske omogočila vsem slovenskim kupcem tovornih vozil, da podajo zahtevek za vračila preveč plačanih tovornih vozil.

Prevozna podjetja, ki opravljajo prevoze v/iz/po Franciji morajo imenovati svojega predstavnika, pri katerem se hrani vsa predpisana dokumentacija. Za te namene smo v Sekciji za promet preko veleposlaništva v Parizu, pridobili ugodno ponudbo za naše člane. V letu 2017 smo sodelovanje z ga. Suzano Crassard še razširili na dodatno obveščanje članov in nudenje dodatne strokovne podpore povezane z francoskimi nacionalnimi predpisi.

Natalija Repanšek
Sekretarka sekcije za promet

Peter Pišek
Predsednik Sekcije za promet