REPUBLIKA SLOVENIJA - DRŽAVNI ZBOR
Prejeto: 15 -01- 2020
Šifra: 020-07/19-2066/3
Povezava: 326-07/19-15
EPA: EU:
Sign. zn.:
Kratica:

REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO
MINISTRICA
Langusova ulica 4, 1535 Ljubljana

T: 01 478 80 00
F: 01 478 81 39
E: gp.mzip@gov.si
www.mzip.gov.si

Državni zbor Republike Slovenije
mag. Dejan Židan, predsednik

Šubičeva ulica 4
1000 Ljubljana

gp@dz-rs.si

Številka: 001-13/2018/264-02111214
Datum: 6. 1. 2020

Zadeva: **Odgovor na pisno poslansko pobudo poslanca g. Zvonka Černača v zvezi s spremembo Pravilnika o delih in opremi vozil ter spremembo Zakona o cestah glede neustrezne kaznovalne politike**
Zveza: Vaš dopis št. 020-07/19-2066/2 z dne 19. 12. 2019

Spoštovani,

poslanec Državnega zbora Republike Slovenije, g. Zvonko Černač, je ministrici za infrastrukturo podal poslansko pobudo v zvezi s spremembo Pravilnika o delih in opremi vozil ter spremembo Zakona o cestah glede neustrezne kaznovalne politike. V pobudi poslanec navaja, da je bil v zadnjih letih zaznan napredek na področju tovornih vozil in ostale mehanizacije, katerih posledica so predvsem višja raven varnosti v cestnem prometu, varovanja zdravja, varstva okolja in energetske učinkovitosti. Prav tako je bilo v slovenski pravni red prenesenih več direktiv Evropske unije, ki med drugim urejajo ukrepe v zvezi z izboljšanjem varnosti cestne infrastrukture, uvajanjem inteligentnih transportnih sistemov, prepoznavo vozil ali skupine vozil, ki sama ali skupaj s tovorom presegajo dovoljene mase, predpisane za posamezne vrste vozil ali skupine vozil, in obveznostmi špediterjev pri prevozu zabojnikov in zamenljivih tovorišč. Ob tem dodaja, da so številni prevozniki zaradi določb Pravilnika o delih in opremi vozil oglobljeni, kljub temu, da tehnične specifikacije njihovih vozil oziroma homologacija omogočajo prevoze v skupni masi 44 t, ki jo omenjeni pravilnik dovoljuje samo za majhen del avtocestnega omrežja (odsek avtoceste A3 Terminal Sežana – Terminal Fernetiči, št. odseka 0372). V tej zvezi predlaga, da se Pravilnik o delih in opremi vozil spremeni tako, da bo največja dovoljena skupna masa 44 t dovoljena na celotnem slovenskem cestnem omrežju in ne le na

prej omenjenem odseku avtoceste A3. Hkrati predlaga, da se znižajo globe za prekrške v zvezi s preobremenjenostjo vozil, saj so po njegovem mnenju previsoke, poleg tega pa naj bi ubijale podjetništvo in slovenske prevoznike postavljale v slabši položaj v primerjavi s tujimi prevozniki. Pobuda za znižanje glob po mnenju poslanca sledi pozivom Evropske komisije in Sveta Evropske unije glede enakih konkurenčnih pogojev v državah članicah kot tudi pozivom številnih podjetnikov, ki zaradi ostre kaznovalne politike izgubljajo v bitki za trg in konkurenčnost v širšem evropskem prostoru. V nadaljevanju vam posredujemo odgovor na navedeno poslansko pobudo.

Največje dovoljene mase vozil v cestnem prometu v Republiki Sloveniji določa Pravilnik o delih in opremi vozil (Uradni list RS, št. 44/13, 36/14, 69/15, 44/17 in 57/17 – ZMV-1; v nadaljnjem besedilu: pravilnik), ki je bil sicer z uveljavitvijo Zakona o motornih vozilih (Uradni list RS, št. 57/17; v nadaljnjem besedilu: ZMV-1) razveljavljen, vendar se še uporablja do uveljavitve novega pravilnika, v kolikor ni v nasprotju z ZMV-1. Največje dovoljene mase vozil v cestnem prometu so določene v Prilogi II pravilnika, pomenijo pa prenos Direktive Sveta 96/53/ES z dne 25. julija 1996 o določitvi največjih dovoljenih mer določenih cestnih vozil v Skupnosti v notranjem in mednarodnem prometu in največjih dovoljenih tež v mednarodnem prometu (UL L št. 235 z dne 17. 9. 1996, str. 59), zadnjič spremenjene z Direktivo (EU) 2015/719 Evropskega Parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2015 o spremembi Direktive Sveta 96/53/ES o določitvi največjih dovoljenih mer določenih cestnih vozil v Skupnosti v notranjem in mednarodnem prometu in največjih dovoljenih tež v mednarodnem prometu (UL L št. 115, z dne 6. 5. 2015, str. 1, v nadaljnjem besedilu: Direktiva 96/53/ES) v nacionalno zakonodajo.

V skladu s pravilnikom je za dvoosna motorna vozila s triosnim priklopnikom, triosna motorna vozila z dvo- ali triosnim priklopnikom, dvoosne vlačilce s triosnim polpriklopnikom in triosne vlačilce z dvo- ali triosnim polpriklopnikom predpisana največja dovoljena skupna masa 40 t. Ta vrednost je tudi določena s točkama 2.2.1 in 2.2.2 Priloge I Direktive 96/53/ES. Ne glede na to pa omenjena direktiva v točki a drugega odstavka 4. člena omogoča, da država članica EU na svojem ozemlju dovoli odstopanje od nekaterih mer in mas vozil (npr. največja višina vozil, največja dovoljena masa vozil), vendar mora pred tem pridobiti mnenje Evropske komisije, da predpisane največje dovoljene skupne mase vozil po slovenski pravni regulativi ne vplivajo na konkurenčnost podjetij in ne morejo predstavljati ovire v prometu med državami članicami EU. Na podlagi takega soglasja Evropske komisije je Republika Slovenija določila izjemo in je bila s pravilnikom prej omenjenim skupinam vozil dopuščena največja dovoljena skupna masa 44 t, vendar zgolj na t. i. kamionski cesti, ki povezuje terminala Fernetiči in Sežana. Gre za povezovalno cesto med omenjenima terminaloma, ki je namenjena tovornemu prometu.

Ministrstvo za infrastrukturo ob pripravi pravilnika sodeluje s strokovnjaki s področja cestne infrastrukture, saj ne sme omogočiti takih mas vozil, ki bi povzročile poslabšanje cestne infrastrukture in posledično slabšo varnost cestnega prometa. Napredek na področju razvoja vozil proizvajalcem vozil sicer omogoča, da se za posamezna vozila predpisujejo vedno večje tehnično dovoljene mase vozil, vendar pa to še ne pomeni, da smejo vozila s takšnimi obremenitvami voziti tudi po javnih

cestah. Iz razloga varstva javnih cest, zlasti zaradi njihovih tehničnih omejitev, v praksi prihaja do situacij, ko lahko po javnih cestah vozijo tovorna vozila z največjo dovoljeno skupno maso, ki je včasih (bistveno) nižja od tehnično dovoljene skupne mase samega vozila. Le na ta način se obstoječe ceste varujejo pred predčasnim uničenjem oziroma uničenjem pred predvidenim življenjskim ciklom.

V skladu z Zakonom o cestah (Uradni list RS, št. 109/10, 48/12, 36/14 – odl. US, 46/15 in 10/18) vozila ali skupine vozil, sama ali skupaj s tovorom, na javnih cestah ne smejo presegati dovoljenih skupnih mas, predpisanih s pravilnikom za posamezne vrste vozil ali skupine vozil. Ne glede na navedeno pa vozila ali skupine vozil na javnih cestah, sama ali skupaj s tovorom, ne smejo presegati tudi s prometnim znakom omejenih skupnih mas. Če vozilo ne presega največjih dovoljenih mas, določenih v pravilniku, je lahko udeleženo v cestnem prometu v prostem prometnem toku, seveda pod pogojem, da to dovoljuje tudi cestna infrastruktura (npr. ceste, premostitveni objekti). Če pa vozilo presega največje dovoljene mase v cestnem prometu, določene v pravilniku, je potrebno zanj za udeležbo v cestnem prometu pridobiti dovoljenje za izredni prevoz. Pri tem je pomembno, da je dovoljenje za izredni prevoz mogoče pridobiti samo za prevoz nedeljivega tovora, kar je logično glede na dejstvo, da je mogoče deljiv tovor (npr. razsuti tovor, les) prepeljati z več vožnjami znotraj dovoljenih omejitev mas.

Vsa odstopanja od predpisanih največjih dovoljenih mas so z Zakonom o cestah opredeljena kot prekršek, pri čemer je globa za posamezen prekršek določena glede na višino odstopanja od s predpisi ali s prometnim znakom omejene največje dovoljene skupne mase. To pomeni, da je višina globe za posamezen prekršek predpisana sorazmerno s težo prekrška. Poleg tega so globe predpisane v taki višini, da imajo odvračilen učinek in so učinkovite. Globe za prekrške v zvezi s preobremenjenostjo vozil so nediskriminatorne, saj višina globe enaka za vse kršitelje. Pri tem je treba izpostaviti, da se globe za kršitve, povezane s preseganjem največjih dovoljenih skupnih mas vozil niso spreminjale že od uveljavitve Zakona o cestah v letu 2011. Ob tem ni nepomembno, da so bile določbe Zakona o cestah glede dovoljenih skupnih mas vozil tako v materialnem kot tudi v kazenskem delu v veliki meri povzete po Zakonu o varnosti v cestnem prometu, ki je veljal pred uveljavitvijo Zakona o cestah. To kaže na pomembnost področja, saj zakonodajalec zaradi vpliva, ki ga ima preobremenjevanje vozil na prometno varnost in varstvo cestne infrastrukture, stališča pri urejanju tega vprašanja ne spreminja.

Dejstvo je, da cestna infrastruktura s prekomernimi obremenitvami vozil izgublja ne le na kakovosti in trajnosti, ampak pomeni tudi zelo povečano tveganje za varen cestni promet. Zaradi zaskrbljujočega stanja na področju preobremenjevanja cestne infrastrukture in posledično poškodovanja ter pospešenega propadanja cest in objektov je odgovornost za kršitve na strani fizičnih oseb vezana na voznika, na osebo, ki je tovor naložila, ter naročnika prevoza, prav tako pa so za iste prekrške odgovorne tudi pravne osebe, ki so poslovno vezane s prej omenjenimi fizičnimi osebami. Globe so tako predpisane za vse subjekte, ki se pojavljajo v verigi izvedbe oziroma organizacije prevoza posameznega tovora. Seveda pa je kršitev storjena le pod pogojem, da je preobremenjeno vozilo

udeleženo v cestnem prometu na javni cesti. Sankcije za prekrške so odvisne od relativne višine odstopanja od dovoljenih skupnih mas, največjih dovoljenih mas in osnih obremenitev. S preobremenjevanjem tovornih vozil se srečujemo zlasti pri prevozu razsutih tovorov, tudi lesa, pri čemer razlog za to, glede na izkušnje v praksi, ni v nezmožnosti ocenitve dejanske teže tovora, ampak največkrat v želji po zmanjševanju prevoznih stroškov na način, da se tovor prepelje do cilja s čim manj vožnjami. Ker se zakonodajalec zaveda, da prevoznik nima vedno možnosti tehtanja vozila na kraju naložitve tovora, je z Zakonom o cestah predpisano, da se globa za prekršek izreče šele, ko je dovoljena skupna masa vozila, predpisana s pravilnikom ali odrejena s prometnim znakom, prekoračena za več kot 3 odstotke.

Kljub temu, da so z Zakonom o cestah za kršitve, povezane s preobremenitvijo vozil, predpisane relativno visoke globe in da so globe predpisane za vse subjekte, ki se pojavljajo v verigi izvedbe oziroma organizacije prevoza posameznega tovora, s stanjem v praksi ne moremo biti zadovoljni, saj se še vedno odkrije relativno veliko kršitev. Če bi globe za tovrstne kršitve znižali, bi to zagotovo pomenilo povečanje števila kršitev, kar pa je nesprejemljivo z vidika prometne varnosti in varstva cestne infrastrukture.

Ob upoštevanju navedenega vaši pobudi po zvišanju največje dovoljene skupne mase posameznih vrst vozil iz 40 na 44 ton po celotnem slovenskem cestnem omrežju in znižanju glob za kršitve v zvezi s preobremenitvijo vozil ne moremo ugoditi.

S spoštovanjem,

Pripravila:
Damijan Leskovšek, univ.dipl.prav.
sekretar
Sektor za ceste
Direktorat za kopenski promet

dr. Robert Jerončič, univ.dipl.inž.str.
sekretar
Sektor za cestni promet in logistiko
Direktorat za kopenski promet

REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO
11
LJUBLJANA

mag. Alenka Bratušek
MINISTRICA

Posredovati:
- naslovniku (elektronsko),
- zbirki dokumentarnega gradiva.