



REPUBLIKA SLOVENIJA

DRŽAVNI ZBOR

Poslanska skupina Slovenske demokratske stranke

Šubičeva ulica 4, 1000 Ljubljana

t: 01 478 95 30, e: ps-sds@dz-rs.si, www.dz-rs.si



SKUPINA POSLANK IN POSLANCEV (prvopodpisana Jelka Godec)

Ljubljana, 29. september 2025

DRŽAVNI ZBOR REPUBLIKE SLOVENIJE mag. Urška Klakočar Zupančič, predsednica

na podlagi 88. člena Ustave Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 33/91-I, 42/97 – UZS68, 66/00 – UZ80, 24/03 – UZ3a, 47, 68, 69/04 – UZ14, 69/04 – UZ43, 69/04 – UZ50, 68/06 – UZ121,140,143, 47/13 – UZ148, 47/13 – UZ90, 97, 99, 75/16 – UZ70a in 92/21 – UZ62a), 19. člena Zakona o poslancih (Uradni list RS, št. 112/05 – uradno prečiščeno besedilo, 109/08, 39/11, 48/12, 17/22, 95/24 in [57/25](#) – ZF) in 114. člena Poslovnika državnega zbora (Uradni list RS, št. 92/07 – uradno prečiščeno besedilo, 105/10, 80/13, 38/17 in 46/20, 105/21 – odl. US, 111/21, 58/23 in 35/24) vlagamo spodaj podpisani poslanke in poslanci

PREDLOG ZAKONA O DOPOLNITVAH ZAKONA O CESTNINJENJU,

ki ga pošiljamo v obravnavo in sprejem po rednem postopku na podlagi 114. in 115. člena Poslovnika državnega zbora.

Pri obravnavi predloga zakona v Državnem zboru Republike Slovenije in pri delu njegovih teles bo v imenu predlagatelja sodeloval poslanec **Danijel Krivec**.

Priloge:

- Predlog Zakona o dopolnitvah Zakona o cestninjenju
- Podpisi poslancev:
 - o Jelka Godec
 - o Anja Bah Žibert
 - o Franc Breznik
 - o Zvonko Černač
 - o mag. Karmen Furman
 - o Rado Gladek
 - o Alenka Helbl
 - o Andrej Hoivik
 - o Janez (Ivan) Janša
 - o Jožef Jelen
 - o Alenka Jeraj
 - o Franci Kepa
 - o Andrej Kosi
 - o Danijel Krivec
 - o Jožef Lenart
 - o Suzana Lep Šimenko
 - o Tomaž Lisec
 - o Žan Mahnič
 - o Zoran Mojškerc
 - o Bojan Podkrajšek
 - o Andrej Poglajen
 - o Franc Rosec
 - o Anton Šturbej
 - o Jože Tanko

ZAKON O DOPOLNITVAH ZAKONA O CESTNINJENJU

I. UVOD

1. OCENA STANJA IN RAZLOGI ZA SPREJEM PREDLOGA ZAKONA

Cestninski sistem v Republiki Sloveniji temelji na načelu, da se za uporabo določenih državnih cest, zlasti avtocest in hitrih cest, plačuje cestnina. Namen sistema je zagotoviti financiranje gradnje, vzdrževanja in upravljanja prometne infrastrukture, hkrati pa prispevati k pravični obremenitvi uporabnikov cest glede na obseg in način njihove uporabe.

Kljub temu načelu obstajajo posamezni odseki znotraj cestninskega omrežja, pri katerih se upravičenost do cestninjenja postavlja pod vprašaj — tako z vidika prometne varnosti in pretiranega obremenjevanja lokalnega prebivalstva s tranzitnim prometom, kot tudi z vidika zgodovinskih okoliščin in primerjave oziroma zagotavljanja enake obravnave v čezmejno državnem območju. Eden izmed takšnih primerov je hitra cesta H5 na odseku Škofije–Koper do uvoza v predor Markovec (in v obratni smeri).

Odsek hitre ceste H5 med Škofijami in Koprom predstavlja strateško pomembno prometno povezavo, istočasno pa tudi obvoznico za mesto Koper in ostale vasi in zaselke v primestju Kopra.

Omenjeni odsek je dolg približno 6 kilometrov in je edina sodobna prometna povezava med zaledjem Trsta, območjem Kopra in širše, ki omogoča vožnjo brez križišč, krožišč ter z ustreznimi varnostnimi elementi. V praksi služi predvsem lokalnemu prebivalstvu, ki ga uporablja za dnevne migracije, gospodarskemu prometu, usmerjenemu v logistične objekte ob obali, in turistom Slovenske Istre. Služi pa tudi turističnemu tranzitu, ki je še posebej povečan med aprilom in oktobrom ter ob koncih tedna.

Čeprav je odsek H5 kategoriziran kot hitra cesta, ima izrazito lokalno in regionalno funkcijo, kar pomeni, da je njegova vključenost v sistem cestninjenja problematična.

Cestnina na tako kratkem odseku ni sorazmerna z dolžino poti in prometno funkcijo. Mnogi vozniki – tako domačini kot vozniki iz tujine – se cestnini izognejo z uporabo občinskih cest skozi primestna naselja Kopra. Tako so se preusmerili na nižje kategorizirane občinske ceste, ki niso načrtovane za tak promet, kar vodi do:

- povečanega prometa skozi gosto naseljena območja,
- večje obrabe občinske infrastrukture,
- zmanjšanja prometne varnosti, predvsem za kolesarje in pešce,
- izpostavljenosti prebivalcev hrupu in izpušnim plinom.

Povečan promet povzroča večjo obremenitev lokalnega okolja in infrastrukture, poslabšanje prometne varnosti v urbanih območjih, zmanjšano pretočnost prometa, povečano porabo goriva in emisij CO₂ ter družbeno-ekonomsko neenakost, saj so prebivalci relativno močnejše obremenjeni z uporabo plačljive državne ceste v primerjavi z drugimi deli Slovenije. Domačini in delavci, ki živijo v zaledju Kopra, so sorazmerno bolj prizadeti, saj morajo za dostop do svojega kraja dela, zdravnika ali javnih storitev

uporabljati cestninski odsek. Gre za skrito obliko lokalne obdavčitve, ki ni prisotna v drugih regijah, gre za specifičen »davek na mobilnost«, kar je v nasprotju z načeli enakopravnosti in sorazmernosti. Predvsem se prebivalci Slovenske Istre vsakodnevno soočajo z nevzdržnimi razmerami, še zlasti med turistično sezono, ko turisti lokalno prometno omrežje popolnoma zasičijo.

Poleg navedenih razlogov ima območje obmejnega prehoda Škofije poseben status tudi z vidika mednarodnega prava. V okviru Osimskih sporazumov med Italijo in nekdanjo Socialistično federativno Republiko Jugoslavijo je bilo dogovorjeno varstvo posebnih prometnih in gospodarskih povezav čezmejnega prostora, zlasti z namenom ohranjanja odprtosti in pretočnosti območij ob meji. Čeprav Slovenija ni formalna podpisnica Osimskih sporazumov, je z njihovo implementacijo prevzela del pravnih in političnih obveznosti, zlasti v zvezi z zagotavljanjem prostega dostopa do obmejnih območij. Vključitev edine povezave med mejnim prehodom Škofije in mestom Koper v cestninski sistem je v nasprotju z duhom teh dogovorov, saj omejuje svobodno in ekonomsko smiselno mobilnost lokalnega prebivalstva in čezmejnih uporabnikov. Izvzem tega odseka iz vinjetnega režima je tako tudi v skladu z zgodovinskimi zavezami Republike Slovenije glede prostega in neoviranega dostopa čezmejnega območja Istre.

S tem predlogom zakona se zato zagotavlja jasna in trajna rešitev:

- odsek H5 (Škofije–Koper) se izloči iz sistema obveznih in izbirnih cestninskih cest,
- Vlada Republike Slovenije se zaveže, da spremeni podzakonske predpise, ki ta odsek trenutno še uvrščajo v cestninski sistem in omogoči normalno uporabo tega odseka vsem v smislu mestne obvoznice.

Odsek H5 je bil vključen v sistem kot stranski produkt kategorizacije in ne na podlagi prometne, ekonomske ali socialne presoje. Zato takšna ureditev ni več upravičena. Vse dosedanje rešitve in ukrepi pristojnega ministrstva niso prinesli izboljšanja razmer. Kljub večletnim pozivom lokalnih skupnosti in evidentnim posledicam za promet, varnost in okolje, sistem ostaja nespremenjen. Ministrica za infrastrukturo mag. Alenka Bratušek zavrača pobudo za izvzem hitre ceste H5 iz vinjetnega sistema kot politično in nedržavotvorno, a pri tem ne upošteva dejstva, da je bilv Mariboru že uveljavljen podoben izvzem (odsek Pesnica–Tezno) zaradi dveh vzporednih cest in nesorazmernega bremena za lokalno prebivalstvo. Tudi v sosednji Italiji, denimo, za celotno obvoznico mimo Trsta v dolžini nekaj 10 kilometrov, ni potrebno plačati cestnine.

Nujno je poudariti, da bo imela zakonska sprememba neposredne pozitivne učinke za prometno pretočnost, varnost, okolje in gospodarsko učinkovitost regije ter bo prispevala k pravičnejši ureditvi uporabe cestnih odsekov v Republiki Sloveniji.

Zaradi navedenih razlogov je sprejem zakonske spremembe potreben in utemeljen.

2. CILJI, NAČELA IN POGLAVITNE REŠITVE PREDLOGA ZAKONA

2.1 Cilji

Cilj predloga zakona izločitev cestnega odseka H5 (Škofije–Koper) iz sistema obveznega cestninjenja.

2.2 Načela

Načela predlagane dopolnitve Zakona o cestninjenju se ne razlikujejo od načel, ki so bila podana ob sprejemu prvotnega Zakona o cestninjenju.

2.3 Poglavitne rešitve

Predlog zakona izrecno izključuje cestni odsek H5 iz sistema cestninjenja, s čimer se:

- razbremeni lokalne ceste in poveča prometna varnost,
- zmanjša onesnaževanje zraka in hrup,
- odpravi neupravičene stroške za lokalne prebivalce,
- izboljša kakovost življenja lokalnih prebivalcev,
- izboljša dostopnost do Kopra in Luke Koper,
- zakonsko prepreči uvedba cestnine na istem odseku.

3. OCENA FINANČNIH POSLEDIC PREDLOGA ZAKONA ZA DRŽAVNI PRORAČUN IN DRUGA JAVNA FINANČNA SREDSTVA

Predlog zakona ne bo imel finančnih posledic za državni proračun, bodo pa prihodki Družbe za avtoceste v Republike Sloveniji (DARS) z izvzemom hitre ceste H5 iz sistema cestninjenja letno na postavki prihodki od prodaje vinjet za približno 3 milijone evrov nižji. Gre za sorazmerno majhen izpad prihodka, upošteva dejstvo, da je DARS iz naslova pobranih vinjet leta 2022 realiziral prihodke v višini 195,2 milijona evrov, leta 2023 v višini 240,9 milijona evrov ter leta 2024 v višini 240,9 milijona evrov ter da je dobiček DARS v letu 2022 znašal 48,1 milijona evrov, v letu 2023 50 milijonov evrov ter v letu 2024 153 milijonov evrov.

Predlog zakona nima posledic za druga javna finančna sredstva.

4. PRIKAZ UREDITVE V DRUGIH PRAVNIH SISTEMIH IN PRILAGOJENOSTI PREDLAGANE UREDITVE PRAVU EVROPSKE UNIJE

4.1 Prilagojenost predlagane ureditve pravu Evropske unije

Predlog zakona ni predmet usklajevanja s pravnim redom Evropske unije.

4.2 Prikaz ureditve v drugih pravnih sistemih

V nadaljevanju je prikazan izvzem določenih cest iz vinjetnega sistema v Avstriji, na Češkem, Slovaškem in Madžarskem.

4.2.1 Avstrija

V Avstriji je zvezna vlada leta 2019 na pobudo dežel in mest izvzela več pomembnih odsekov iz sistema elektronske vinjete. Med njimi so bili tudi cestni odseki v okolici Linza, Kufsteina in Bregenza, ki služijo kot mestne obvoznice in glavni dostopni koridorji do mestnih središč. Glavni razlog za ta ukrep je bilo prekomerno preusmerjanje prometa na lokalne ceste zaradi plačljive uporabe hitrih cest, kar je ogrožalo prometno varnost in povzročalo povečano onesnaženost zraka. Avstrijska praksa izrecno priznava, da je treba prebivalcem urbanih območij omogočiti dostop do prometne infrastrukture brez dodatnih stroškov, če ta služi kot edina smiselna povezava.

4.2.2 Češka

Češka je iz sistema elektronskih vinjet izločila več odsekov avtocest v bližini večjih mest, kot so Praga, Brno in Hradec Králové. Češke oblasti so ob tem poudarile pomen zaščite lokalnega prometa, predvsem zaradi dostopa do mestnih četrti, industrijskih območij in pomembnih regionalnih središč. Izvzem teh odsekov iz vinjetnega sistema je omogočil boljšo pretočnost prometa in zmanjšal pritiske na obvozne občinske poti. Češka zakonodaja vladi omogoča določanje, kateri odseki so vključeni v sistem, zato je ta možnost uporabljena kot orodje za prometno in socialno politiko.

4.2.3 Slovaška

Na Slovaškem je vlada uvedla podobne izjeme za obvoznice v okolici Bratislave, Banske Bystrice in Čadce. Ti cestni odseki se dnevno uporabljajo predvsem za dostop do delovnih mest, šol, bolnišnic in javnih storitev. Slovaki so poudarili, da bi vključitev teh odsekov v vinjetni sistem predstavljala nesorazmerno finančno breme za lokalno prebivalstvo ter ogrozila varnost v naseljenih območjih, saj bi promet preusmerili na sekundarne ceste. Slovaška zakonodaja pri tem jasno opredeljuje, da se cestnine ne uporabljajo na odsekih, ki nimajo tranzitne funkcije, temveč so integralni del lokalne prometne strukture.

4.2.4 Madžarska

Tudi Madžarska, čeprav ima zelo centraliziran in dosleden sistem vinjet, omogoča izjeme za posamezne odseke. Najbolj znan primer je obvoznica Budimpešte (M0), ki jo več sto tisoč voznikov dnevno uporablja za mestni promet. Poleg tega Madžarska omogoča tako imenovane regijske vinjete, ki lokalnemu prebivalstvu omogočajo uporabo avtocest znotraj ene administrativne regije, s čimer se bistveno zmanjšajo stroški za dnevne migrante in gospodarske subjekte. Takšne rešitve temeljijo na razumevanju, da vinjetni sistem ne sme biti ovira za osnovno mobilnost, temveč instrument za upravljanje tranzitnega prometa.

5. PRESOJA POSLEDIC, KI JIH BO IMEL SPREJEM ZAKONA

5.1. Presoja administrativnih posledic:

a) v postopkih oziroma poslovanju javne uprave ali pravosodnih organov:

/

5.2 Presoja posledic za okolje, vključno s prostorskimi in varstvenimi vidiki, in sicer za:

/

5.3 Presoja posledic za gospodarstvo, in sicer za:

/

5.4 Presoja posledic za socialno področje, in sicer za:

/

5.5 Presoja posledic za dokumente razvojnega načrtovanja, in sicer za:

/

6. DRUGE POSLEDICE, KI JIH BO IMEL SPREJEM ZAKONA

Predlog zakona ne bo imel drugih posledic.

II. BESEDILO ČLENOV

1. člen

V Zakonu o cestninjenju (Uradni list RS, št. [102/24](#)) se v 3. členu doda nov peti odstavek, ki se glasi:

»(5) Ne glede na prvi in drugi odstavek tega člena zakona se odsek Škofije-Koper na hitri cesti H5 ne šteje za cestninsko cesto.«.

2. člen

V 4. členu se doda nov tretji odstavek, ki se glasi:

»(3) Ne glede na določbe prvega odstavka tega člena zakona se hitra cesta H5 ne sme določiti kot cestninska cesta.«.

PREHODNA IN KONČNA DOLOČBA

3. člen

Vlada Republike Slovenije najpozneje do 31. decembra 2025 sprejme podzakonske predpise, ki so potrebni za izvajanje tega zakona.

4. člen

Ta zakon začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije, uporabljati pa se začne najkasneje v šestih mesecih po uveljavitvi zakona.

III. OBRAZLOŽITEV ČLENOV

K 1. členu

Hitra cesta H5 na odseku Škofije–Koper po sedanji ureditvi izpolnjuje tehnične pogoje za cestninsko cesto, kot jih določa 3. člen Zakona o cestninjenju (ZCestn-1). Vendar pa ta kratek, a prometno pomemben odsek služi predvsem lokalnemu in regionalnemu prometu ter omogoča dostop do Luke Koper in mesta Koper. Z ukinitvijo cestninskega režima se olajša dostop do mesta Koper, razbremeni lokalne ceste, ki se uporabljajo kot obvozne poti in zmanjša obremenitev okolja. Zato se s tem zakonom izrecno določa, da se ta odsek ne šteje za cestninsko cesto, kar omogoča njegovo izvzetje iz sistema cestninjenja.

K 2. členu

Dodatek k 4. členu izrecno izključuje možnost, da bi bila hitra cesta H5 (med Škofijami in Koprom) določena kot izbirna cestninska cesta. Gre za prometno pomembno vpadnico za obalna mesta in za povezavo s koprskim pristaniščem, zato bi uvedba cestninjenja na tem odseku lahko imela nesorazmeren vpliv na lokalno prebivalstvo, gospodarstvo in prost pretok blaga. Člen zagotavlja pravno varnost in preprečuje možnost uvedbe cestnine na tem delu cestnega omrežja.

K 3. členu

Ta določba nalaga Vladi Republike Slovenije, da najpozneje do 31. decembra 2025 pripravi in sprejme spremembo podzakonskih aktov, ki urejajo seznam cestninskih cest, tako da se uskladijo z novo zakonsko določbo, ki izvzema odsek hitre ceste H5 Škofije–Koper iz sistema cestninjenja. Rok omogoča dovolj časa za tehnične, organizacijske in pravne prilagoditve, kot so sprememba prometne signalizacije, obveščanje uporabnikov in morebitne prilagoditve sistemov nadzora.

K 4. členu

Ta določba določa, da zakon začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije, kar je skladno z uveljavljeno zakonodajno prakso.

Hkrati se zaradi potrebne časovne uskladitve podzakonskih aktov, tehnične izvedbe sprememb na terenu ter zagotovitve nemotenega prehoda iz sedanje v novo ureditev, določa, da se določbe tega zakona začnejo uporabljati najpozneje v šestih mesecih od uveljavitve zakona. Takšen rok omogoča učinkovito implementacijo zakonske rešitve, hkrati pa daje pristojnim organom ter upravljavcu cest zadosten čas za prilagoditev.

IV. BESEDILO ČLENOV, KI SE DOPOLNJUJEJO

3. člen

(obvezne cestninske ceste)

(1) Cestninske ceste so državne ceste, ki so sestavni del vseevropskega cestnega omrežja in so označene s predpisano prometno signalizacijo kot avtoceste ali hitre ceste.

(2) Ne glede na prejšnji odstavek so cestninske ceste tudi ceste, ki so kategorizirane kot avtoceste ali hitre ceste ter so v upravljanju in vzdrževanju upravljavca cestninskih cest, če izpolnjujejo naslednje prometno tehnične pogoje:

- so posebej projektirane in zgrajene za promet motornih vozil;
- ne služijo posameznim zemljiščem in objektom na njih, ki mejijo nanje;
- imajo, razen začasno ali na posameznih odsekih, dva označena prometna pasova na vsakem od fizično ločenih smernih vozišč (npr. z vmesnim ločilnim pasom, ki ni namenjen prometu, varnostno ograjo) in odstavni pas ali odstavne niše;
- se z drugo cesto ali drugim infrastrukturnim objektom (npr. železniška proga, kolesarska steza, pešpot) ne križajo v istem nivoju;
- so označene s predpisano prometno signalizacijo kot avtoceste ali hitre ceste.

(3) Upravljavec cestninskih cest v skladu s predpisi, ki urejajo prometno signalizacijo in prometno opremo na cestah, označi vse cestninske ceste s prometno signalizacijo, ki cestninske zavezanke obvešča o obveznosti plačila cestnine.

(4) Cestninske ceste, dolžine cestninskih odsekov, cestninske postaje oziroma točke cestninjenja na cestninskih cestah in pripadajoče prevozne razdalje ter način označevanja cestninskih cest in cestninskih odsekov predpiše vlada.

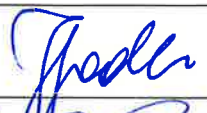
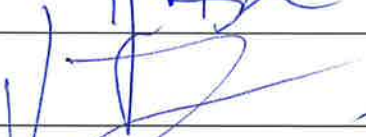
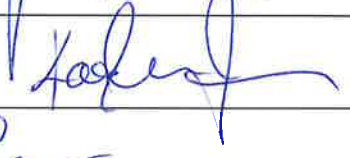
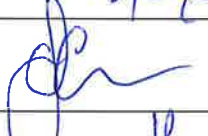
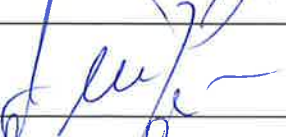
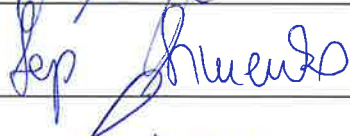
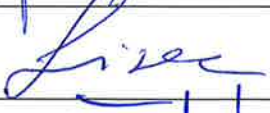
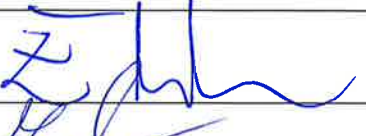
4. člen

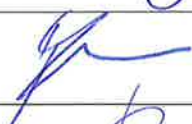
(izbirne cestninske ceste)

(1) Vlada lahko s predpisom iz četrtega odstavka prejšnjega člena določi kot cestninsko cesto tudi državno cesto, ki ne izpolnjuje pogojev iz prejšnjega člena, če gre za cesto, ki je projektirana za daljinski promet, ali cesto, na katero je lahko preusmerjen promet s cestninskih cest iz prejšnjega člena ali ki je v neposredni konkurenci s cestninsko cesto iz prejšnjega člena.

(2) Cestninjenje na cestah iz prejšnjega odstavka ne sme povzročati diskriminacije mednarodnega prometa in izkrivljati konkurence med prevozniki.

PODPISI POSLANK IN POSLANCEV SDS

IME IN PRIIMEK	PODPIS
JELKA GODEC	
ANJA BAH ŽIBERT	
FRANC BREZNIK	
ZVONKO ČERNAČ	
mag. KARMEN FURMAN	
RADO GLADEK	
ALENKA HELBL	
ANDREJ HOIVIK	
JANEZ JANŠA	
JOŽEF JELEN	
ALENKA JERAJ	
FRANCI KEPA	
ANDREJ KOSI	
DANIJEL KRIVEC	
JOŽEF LENART	
SUZANA LEP ŠIMENKO	
TOMAŽ LISEC	
ŽAN MAHNIČ	
ZORAN MOJŠKERC	

BOJAN PODKRAJŠEK	
ANDREJ POGLAJEN	
FRANC ROSEC	
ANTON ŠTURBEJ	
JOŽE TANKO	