

Številka: 2019/03593/NR

Datum: 16. april 2019

REPUBLIKA SLOVENIJA  
DRŽAVNI ZBOR  
Vodjem poslanskih skupin

## **ZADEVA: Aktualna problematika cestnega prevoznništva (blaga in potnikov)**

Vse pogosteje lahko zaznate izraženo nezadovoljstvo slovenskih prevoznikov glede reševanja številnih problemov, ki nas tarejo. V zadnjih dveh letih smo v okviru Sekcije za promet pri Obrtno-podjetniški zbornici Slovenije in Združenja za promet pri Gospodarski zbornici Slovenije pristojnim ministrstvom posredovali številne skupne predloge in pobude za rešitev aktualne problematike cestnega transporta, s katero se prevozniki srečujemo vsakodnevno pri opravljanju svoje dejavnosti. Naše pobude in predlogi so še vedno le mrtva črka na papirju, zato vas želimo le na kratko seznaniti z nekaj bolj pomembnimi področji, ki zahtevajo čim hitrejšo rešitev, če si želimo zdravega razvoja slovenskega cestnega transporta.

### **1. Problematika lokalnega prometa**

Vse širši je obseg cest, na katerih je tovorni promet prepovedan. Prevoznikom to povzroča nezanemarljivo visoke dodatne stroške, ki jih naročniki prevoza enostavno ne priznavajo, saj izhajajo iz načela, da mora biti blago prepeljano po najkrajši možni poti. Na drugi strani prevladuje splošen odpor občanov do cestnega tovornega prometa, čeprav bi imeli vsi radi popolno oskrbo. Zaradi nejasne zakonske opredelitve lokalnega prometa prihaja tudi do krivičnih kaznovanj voznikov, prekrškovni postopki pa so zahtevni in dolgotrajni.

### **2. Boj proti nelojalni konkurenci**

Prevozniki obeh združenj že dalj časa opozarjajo na porast števila prevoznih podjetij, ki so bila ustanovljena v zadnjih letih, njihovi lastniki pa so tujci (predvsem iz tretjih držav). V večini primerov gre za »slamnata podjetja«, ki v Republiki Sloveniji ustanovijo podjetje zaradi lažjega dostopa do evropskega prevoznega trga. So kronični neplačniki, zaposlujejo na črno in so slab zgled celotni prevozniki doma in v tujini. Vozila teh podjetij se ves čas nahajajo v tujini in se le redko vrnejo v Slovenijo, zato jih je v nadzoru na cesti izredno težko izslediti. Ker se v tujini predstavljajo kot slovenski prevozniki (njihova vozila so namreč označena s slovenskimi registrskimi oznakami), smo zaradi vesplošnih kršitev kot slabi prevozniki ožigosani prav vsi slovenski prevozniki v dejavnosti, ne glede na to, da se v večini trudimo poslovati korektno. Za učinkovit boj proti nelojalni konkurenci bi se bilo treba lotiti sprememb zakonodaje (Zakon o prevozi v cestnem prometu, Zakon o prevoznih pogodbah v cestnem prometu). Predlog sprememb in dopolnitev

zakonodaje sta zbornici posredovali strokovnim službam pristojnega ministrstva že v preteklem letu.

### **3. Učinkovit nadzor v povezavi z dejavnostjo cestnega prevoznništva**

Vse večkrat ugotavljamo, da imamo tudi predpise, ki vzorno urejajo določeno področje, vendar pa so le črka na papirju, kajti v tem delu ni ustreznega oz. učinkovitega nadzora. Praksa kaže, da se dnevno vrstijo pritiski naročnikov na prevoznike po tem, da prepeljejo več blaga v čim krajšem času. Uredba (ES) št. 561/2006 med drugim jasno določa, da morajo podjetja, pošiljatelji, špediterji, organizatorji potovanj, glavni izvajalci, podizvajalci in agencije za zaposlovanje voznikov zagotoviti, da pogodbeno dogovorjeni načrti časa prevoza spoštujejo navedeno uredbo. V Zakonu o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozih je predpisana globa za kršitev Uredbe (v razponu od 1.400 – 2.900 evrov). Nadzora na tem področju pa praktično ni. Podobno velja za področje nadzora nad obvezno uporabo AdBlue-ja, predpisane tekočine, ki se mora obvezno uporabljati pri sodobnih dizelskih motorjih za doseg visokih ekoloških standardov. Zaradi neučinkovitega nadzora kršitelji predpisane tekočine ne uporabljajo, koristijo pa znižano cestnino, ki so jo deležna le vozila višjega ekološkega standarda (na dokumentih imajo prikazan ekološki standard EURO V ali VI) ter dodatno onesnažujejo naše okolje.

Poleg tega so splošno znani lažni »prevozi za lastne potrebe«, zaposlovanje na črno ... Gre namreč za težke kršitve prevoznih podjetij, ki zaradi nespoštovanja pravil mečejo slabo luč na celotno dejavnost ter negativno vplivajo na prevozniški trg, saj opravljajo prevoze po nerazumljivo nizkih cenah. S strani nadzornih organov pričakujemo usklajen (nadzori različnih pristojnosti) in učinkovit nadzor (odkrivanje najhujših kršitev).

### **4. Lastna cena prevoza / storitve manipulacije z blagom**

Vsakodnevna praksa je, da se prevozniku kot najšibkejšemu členu v oskrbovalni verigi v ceni prevozne storitve ne priznavajo niti podražitve cestnin ali goriva. Po vzoru ostalih evropskih držav je potrebno tudi v Sloveniji izdelati stroškovno analizo cestnega transporta ter projekt javno objaviti. Prevozno pravo jasno določa predmet prevozne pogodbe – to je prevoz blaga od točka A do točke B. Dolžnost voznika je, da spremlja nalaganje in razlaganje tovora ter daje potrebna navodila. Praksa v gospodarstvu pa je popolnoma obrnjena na glavo; voznik mora sam nalagati in razlagati tovor (za to opravilo mora biti dodatno usposobljen in zavarovan, prevozniku pa se ne prizna storitve manipulacije z blagom, nakladanja in razkladanja). Vozniki tako vsesplošno nadomeščajo skladiščne delavce, ki bi jih morali imeti na razpolago prejemniki blaga oziroma naročniki prevoza.

### **5. Odgovornost voznika in prevoznika v primeru prekoračitve največje osne obremenitve vozila**

Potrebna bi bila pravičnejša ureditev odgovornosti voznika in prevoznega podjetja v primerih, ko na cesti nosijo vso odgovornost zaradi prekoračitve osne obremenitve vozila (ni pa presežena največja dovoljena masa vozila) zaradi nepravilno razporejenega tovora. To se največkrat dogaja pri prevozih kontejnerjev, ki so carinsko zapečateni in voznik ne sme in ne more vplivati na pravilno razporeditev naloženega tovora v kontejnerju. V primeru nadzora na cesti je izrečena globa tako

vozniku, kot tudi prevoznemu podjetju. Izrečene globe v teh konkretnih primerih se nam zdijo izredno krivične, saj bi odgovornost moral nositi dejansko tisti, ki je zakrivil nepravilno naložen tovor. Podobno se dogajajo tudi v primerih prevoza sipkega tovara, ko gre za naravo blaga, ki se v primeru tresljajev nastalih med vožnjo, sam prerazporedi po tovnem prostoru.

#### 6. **Znižanje glob za napake voznikov v postopku cestninjenja**

Zakon o cestninjenju predpisuje enormno visoke globe za prekrške voznika v postopku cestninjenja (800 evrov). Predpis je bil sprejet leta 2017, še pred uvedbo novega elektronskega cestninjenja v prostem prometnem toku. Praksa je pokazala, da se nemalokrat zgodijo nenamerne napake voznika v postopku cestninjenja (npr. napačna nastavitev števila osi zaradi priklopa prikolice ipd.). Ker se neskladnost odkriva s pomočjo nadzornih portalov, voznik pogosto niti ne ve, da je njegova napaka že zaznana kot kršitev. Temu sledi prekrškovni postopek.

Za nenamerno napako voznika v postopku cestninjenja je zato potrebno znižati višino globe (z 800 evrov) in jo uskladiti z višino predpisanih glob, ki veljajo za tovrstni prekršek v Avstriji in Nemčiji (40 evrov). Prav tako je potrebno omogočiti tako imenovano »samoprijavo« voznika, da bi lahko napako v določenem časovnem obdobju odpravil.

#### 7. **Izgradnja drugega železniškega tira**

Predstavniki prevoznikov vsekakor podpirajo izgradnjo drugega železniškega tira Koper – Divača, saj gre za pomemben doprinos k razvoju gospodarstva. Domačega prevoznika je potrebno razbremeniti stroškov, ki jih nosi z uvedbo cestnega pribitka za izgradnjo drugega tira in mu v zameno zagotoviti dodatne finančne vzpodbude. Nikakor ni razumljivo, da bi moral sektor cestnega transporta prispevati k razvoju druge veje prometa. Pribitek za izgradnjo drugega tira slovenske cestne prevoznike postavlja v neenak oz. diskriminatoren položaj, saj ga morajo plačevati le prevozniki, ki uporabljajo AC med Koprom in Šentrupertom. Še bolj je uvedba pribitka prizadela lokalne prevoznike na Primorskem in osrednjem delu Slovenije, ki opravljajo prevoze v gradbeništvu ali v dostavi.

#### 8. **Finančne spodbude in subvencije za sektor cestnih prevoznikov**

Glede na zadnje podražitve cestnine v Sloveniji (leta 2018) je bilo s podporo Ministrstva za infrastrukturo in DARS-om dogovorjeno, da se poiščejo možnosti finančnih spodbud in subvencij, ki bi jih bili deležni slovenski prevozniki. Prevozniki so pričakovali, da bo prvi tovrstni razpis objavljen še v istem letu – subvencioniran naj bi bil nakup bolj ekonomičnih gum. Istočasno prevozniki pričakujejo, da bo zagotovljeno dovolj finančnih sredstev za vse prosilce. Glede na to, da se s podražitvijo cestnine želi obremeniti tuje prevoznike, je potrebno na državni ravni zagotoviti vsakoletno kvoto finančnih sredstev za namene razbremenitve domačega prevoznika (finančne spodbude in subvencije).

## **9. Dolgotrajni in zamudni postopki pridobitve delovnih dovoljenj za voznike tovornih vozil in avtobusov**

Postopki so absolutno predolgi, saj preteče tudi več mesecev, preden voznik lahko pridobi enotno delovno dovoljenje ter ostale zahtevane dokumente (kartica o voznikovih kvalifikacijah, kartica za digitalni tahograf, potrdilo o zaposlitvi voznika tujca-državljana tretjih držav) . Glede na to, da po vsej Evropi kronično primanjkuje tega kadra, ostale države že izvajajo izredne ukrepe, ki prevoznikom omogočajo zaposlitev voznika v nekaj delovnih dneh (npr. Avstrija, Nemčija, Madžarska).

## **10. Prenova sistema izobraževanja in usposabljanja voznikov**

Sektor prevoznništva zaznamuje pomanjkanje kadra in nizka stopnja strokovne usposobljenosti. Ugotavljamo, da le strokovna znanja, ki jih vozniki pridobijo skozi sistem temeljne kvalifikacije in obveznega usposabljanja voznikov nikakor ne zadoščajo zahtevnosti del in nalog voznika. Vzrok je predvsem v pomanjkanju ustreznih praktičnih znanj, ki bi jih voznik pridobil v izobraževalnem programu za poklic voznika, kar se odraža tudi v prometni varnosti (prometne nesreče, v katerih so udeleženci vozniki tovornih vozil so v zadnjih dveh letih v izrazitem porastu). V pogledu specifičnosti dela voznika pa ne smemo prezreti niti zahtevnosti specifičnih znanj, ki so potrebna za izvajanje določene vrste prevoza – pa naj to velja za prevoz blaga ali za področje prevoza potnikov.

Zaradi navedenega predlagamo, da se začne izvajati izobraževanje za poklic VOZNIK. Skupaj s Centrom za poklicno izobraževanje Republike Slovenije je treba pripraviti posodobljen poklicni standard za poklic voznik in v poskusnem obdobju vajeništva dodati tudi poklic voznik, tako v rednem izobraževanju, kot tudi v izrednem izobraževanju (prekvalifikacije zaposlenih delavcev in brezposelnih oseb).

Prevozniška podjetja bi, zaradi pomanjkanja strokovno usposobljenega kadra na področju voznikov, verificirala vajeniška učna mesta in zagotovila tudi usposobljene mentorje za izvajanje praktičnega izobraževanja in usposabljanja vajencev, bodočih voznikov.

Da bi slovenskim prevoznikom zagotovili nemoteno poslovanje pri opravljanju svoje dejavnosti ter prispevali k boljši varnosti v cestnem prometu, bi bilo nujno potrebno uvesti možnost novega, kakovostnejšega izobraževanja poklicnih voznikov ter uvesti popolnoma nov mehanizem mentorskega izobraževanja v prevoznih podjetjih.

## **11. Odprava zastojev na mejnih prehodih in sprejem ukrepov za boljšo pretočnost skozi predor Karavanke**

Na ravni države je treba sprejeti ukrepe za hitrejšo pretočnost mejnih prehodov, saj vozniki vse preveč omejenega delovnega časa porabijo za čakanje v kolonah in ne za vožnjo. Daljši zastoji na mejah gospodarstvu povzročajo dodatne visoke stroške. Dogaja se celo, da se mora zaradi zamud pri dostavi blaga ustaviti proizvodna linija. Rešitev nastale situacije vidimo v kadrovske popolnitvi mejnih nadzornih organov.

Republika Hrvaška je s 1. 4. 2019 prepovedala promet za tovorna vozila skozi MP Mursko Središče (HR) / Petišovci (SLO). Navedeni mejni prehod so pretežno uporabljali slovenski in hrvaški prevozniki. Zaradi zaprtja mejnega prehoda, morajo slovenski prevozniki z območja Prekmurja uporabljati daljše poti, preusmerjeni pa so na mejne prehode, ki so že tako preobremenjeni.

## 12. Spodbujanje uporabe alternativnih goriv

V razvoju cestnega transporta je nujno potrebno pristopiti k spodbudi uporabe alternativnih goriv. Po vzoru ostalih evropskih držav, si tudi slovenski prevozniki želijo finančnih vzpodbud pri nakupu vozil na dvogorivni sistem ali na plin. Za obstoječa vozila pa je potrebno poiskati možnosti subvencioniranja predelave vozil na dvogorivni sistem. Sprejeti bi bilo potrebno ukrepe za širšo uporabo alternativnih

goriv, kot so npr. ustrezna ureditev trošarin, nižja okoljska dajatev, nižje cene uporabe cest. Primer: v Nemčiji so s 1. 1. 2019 plačila cestnine opravičena vsa tovorna vozila, ki so prirejena na dvogorivni sistem (dizel/plin) ali tovorna vozila na plin.

## 13. Izvajanje gospodarske javne službe – integriranega javnega potniškega prometa (GJS-IJPP)

Pred leti so se mala prevozna podjetja z veliko težavo vključila v sistem izvajanja javne gospodarske službe (GJS) – javni prevoz potnikov (JPP). Za mala podjetja še sedaj pomeni izvajanje javne gospodarske službe zgolj preživetje in skrb za potnika, nikakor pa ne usmerjenost k pridobivanju dobičkov na račun subvencioniranih prevozov. Skozi zgodovino se je izkazovalo, da je bil mali prevoznik pri izvajanju javne službe tisti faktor, ki je brez težav pristal na nižje cene, dodatne administrativne zahteve, opravljanje prevozov na relacijah, ki niso »dobičkonosne« ... skratka bil je lahko le vesel, da je vključen v sistem izvajanja javne gospodarske službe. Sledila je uvedba integriranega javnega potniškega prometa (IJPP), ki pa še sedaj ni povsem zaživel.

Za zaščito malega prevoznika in zagotovitev uravnoteženega ter konkurenčnega trga na področju javnega prevoza potnikov je potrebno pristopiti k neposredni sklenitvi pogodb o izvajanju javne službe (kot to omogoča 5. člen Uredbe ES št. 1370/2007). V nasprotnem primeru bodo mali prevozniki nastopili le kot podprevozniki, kar pomeni, da bodo morali izvajati tiste storitve, ki jih velika podjetja pač ne bodo želela, kar pomeni, da bodo postavljena v diskriminatoren položaj.

## 14. Dvojni stroški strojne opreme

Mali prevozniki nosijo visoke stroške dvojne strojne opreme, ki je potrebna za registracijo potnikov. Obvezno morajo uporabljati staro strojno opremo (pred uvedbo IJPP) in novo (z uvedbo IJPP). Kot primer: prevoznik na mesečni ravni proda vozovnice v skupni vrednosti 60 EUR, stroški strojne opreme pa znašajo kar trikrat več.

## 15. Izvedba »čiščenja linij« in uvedba »hitrih linij«

Z učinkovitim javnim potniškim prometom bi lahko veliko prispevali k razbremenitvi že tako preobremenjenih cest. Z uvedbo tako imenovanih »hitrih linij« se lahko del dnevnih migracij preusmeri na javni potniški promet. Istočasno bi lahko ukinili linije, ki praktično nimajo potnikov, so pa vseeno subvencionirane s strani države.

#### 16. Sektor transporta in logistike kot strateška gospodarska panoga

Glede na to, da je sektor cestnega transporta in logistike največji slovenski izvoznik storitev, saj v strukturi BDP (Bruto domačega proizvoda) dosega kar 7 %, je potrebno nemudoma opredeliti to dejavnost kot strateško gospodarsko panogo.

Prizadevamo si, da bi skupaj, tudi z vašo s pomočjo kreirali pogoje za oblikovanje stabilnega poslovnega okolja ter sprejem ukrepov za pravičnejšo konkurenco v naši dejavnosti.

S spoštovanjem!

Milan Slokar, l.r.  
predsednik Sekcije za prevoz blaga pri  
Gospodarski zbornici Slovenije



Peter Pišek, l.r.  
predsednik Sekcije za promet pri  
Obrtno-podjetniški zbornici Slovenije

