



REPUBLIKA SLOVENIJA
DRŽAVNI SVET

Komisija za lokalno samoupravo in regionalni razvoj

Številka: 0651-05/12-2/2
Ljubljana, 8. 4. 2013

Z A P I S N I K

2. seje Komisije Državnega sveta za lokalno samoupravo in regionalni razvoj, ki je bila v sredo, 3. aprila 2013, v sobi 212/II, v prostorih parlamenta Republike Slovenije, Šubičeva 4, Ljubljana.

Seja se je začela ob 14. uri in zaključila ob 16. 15. uri.

Sejo sta vodila predsednik komisije Jernej Verbič (1. in 2. točka dnevnega reda) ter podpredsednik komisije Alojz Glavač (3., 4. in 5. točka dnevnega reda).

Prisotni:

- predsednik: Jernej Verbič
- podpredsednik: Alojz Glavač
- člani: Uroš Brežan, Franc Golob, Samer Khalil, Mirko Kozelj, mag. Darija Kuzmanič Korva, dr. Milan Medved, Dušan Strnad, mag. Stevo Ščavničar, Drago Ščernjavič, Branko Šumenjak, Matjaž Švagan in Cvetko Zupančič.

Opravičeno odsoten:

- Boris Popovič.

Ostali prisotni:

- Franc Pojbič, Agencija Republike Slovenije za varnost prometa
- Nataša Kovše, DARS, d.o.o.
- Tatjana Podbregar, Natalija Vidergar, Občina Zagorje ob Savi
- Macerl Uroš, Eko krog
- Marija Urank, Boris Zupančič, Ministrstvo za izobraževanje, znanost in šport
- Brigita Miklavc, mag. Bojan Žlender, Ministrstvo za infrastrukturo in prostor
- dr. Jože Roth, Ministrstvo za kmetijstvo in okolje

D n e v n i r e d:

- 1. Ugotovitev sklepčnosti in potrditev dnevnega reda**
- 2. Predlog resolucije o Nacionalnem programu varnosti cestnega prometa (ReNPVCP13-22), EPA 1063-VI**
- 3. Predlog zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o prevozih v cestnem prometu (ZPCP-2E) -skrajšani postopek, EPA 1034-VI**

4. **Pobuda državnega svetnika Matjaža Švagana glede osnutka Uredbe o spremembi Uredbe o emisiji snovi v zrak iz nepremičnih virov onesnaževanja**
5. **Odobritev zapisnika 1. seje komisije**

Ad 1)

Komisija je bila sklepčna in je potrdila (8 ZA, 0 PROTI) predlagani dnevni red.

Ad 2)

Komisija je obravnavala Predlog resolucije o Nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje od 2013 do 2022, ki ga je Državnemu zboru v obravnavo predložila Vlada.

Komisija **podpira** Predlog resolucije o Nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje od 2013 do 2022 (v nadaljevanju: Predlog resolucije), ki za navedeno obdobje obravnava prometno varnostno politiko v cestnem prometu in podaja vizijo Nič, kar pomeni nič smrtnih žrtev in nič hudo telesno poškodovanih oseb zaradi prometnih nesreč v Sloveniji.

Komisijo je uvodoma seznanil s pglavitnimi rešitvami Predloga resolucije **v. d. direktorja Agencije Republike Slovenije za varnost prometa Franc Pojbič**, ki je poudaril je, da je v letošnjem letu do 3. aprila v prometnih nesrečah umrlo 24 oseb, lani v istem obdobju 18 udeležencev v prometu, letos se je hudo telesno poškodovalo 78 oseb, lani v istem obdobju 152 oseb, v letošnjem letu se je lažje telesno poškodovalo v prometnih nesrečah 1608 oseb, lani pa 1756 oseb. Podatki kažejo, da z varnostjo v cestnem prometu v Sloveniji ne moremo biti zadovoljni, saj zadnji dve leti ni bilo nobenega napredka. Zato je nacionalni program, ki bi moral biti sprejet že leta 2012, še toliko bolj pomemben, predvsem pa je nujno čim prej sprejeti operativne ukrepe. V skladu z dokumentom Evropske komisije Evropski prostor varnosti v cestnem prometu: usmeritve politike na področju varnosti v cestnem prometu v obdobju 2011–2020 morajo vse države članice EU sprejeti strateške dokumente na področju varnosti cestnega prometa za obdobje desetih let ter vsako leto posredovati Evropski komisiji nacionalni načrt izvajanja aktivnosti na področju varnosti cestnega prometa.

Predlog resolucije obravnava prometno varnostno politiko v cestnem prometu in strokovno zahtevne ter varnostno najbolj transparentne probleme na področju varnosti cestnega prometa v Republiki Sloveniji za obdobje od 2013 do 2022. Primarni cilj tega strateškega dokumenta je prepolovitev števila mrtvih in hudo telesno poškodovanih v prometnih nesrečah do leta 2022, s čimer sledimo evropskim usmeritvam. Nacionalni program predvideva, da število umrlih v prometnih nesrečah v letu 2022 ne bi bilo večje kot 70 oziroma 35 na milijon prebivalcev in število hudo telesno poškodovanih ne večje kot 460 oziroma 230 na milijon prebivalcev. Izpostavil je podatek, da je število hudo telesno poškodovanih deset krat večje od števila mrtvih v prometnih nesrečah in dodal, da prinašajo najhujše posledice prometnih nesreč velike družbene stroške.

Temeljna področja Predloga resolucije so: 1) Ciljno usmerjena področja zagotavljanja varnosti cestne infrastrukture vsem udeležencem cestnega prometa so: obravnava in odprava nevarnih mest; zagotavljanje varnega načrtovanja gradnje in pregledovanja cestne infrastrukture; upravljanje, vodenje in nadzor prometa; varnost v predorih; upravljanje prometa težkih tovornih vozil in prevoza nevarnega blaga; občinska cestna infrastruktura; delo na cestah; zagotavljanje varnosti cestne infrastrukture in obveščanje javnosti. 2) Ciljno usmerjena področja zagotavljanja varnosti vozil v cestnem prometu so: priprava ustreznih postopkov za delo; posodobitev postopka usposabljanja; vzpostavitev ustreznega

strokovnega in inšpekcijskega nadzora; analiza rezultatov tehničnih pregledov; ugotavljanje vzročne povezave med prometnimi nesrečami in tehničnim stanjem vozil. Cilj teh ukrepov je izboljšanje kakovosti vozil v cestnem prometu. 3) Ciljno usmerjena področja prometne vzgoje in vseživljenjskega učenja so: prvo življenjsko obdobje; predšolsko obdobje; osnovnošolsko obdobje; prvo življenjsko obdobje - prvo triletnje (od 6 do 8 let); prvo življenjsko obdobje – drugo triletnje (od 9 do 11 let); prvo življenjsko obdobje – tretje triletnje (od 12 do 14 let); prvo življenjsko obdobje – obdobje srednješolskega izobraževanja (od 15 do 18 let) in mladi vozniki (od 18 do 24 leta) in vseživljenjsko učenje za varnost sodelovanje v prometu. Po mnenju Evropske komisije je to področje zelo pomembno, saj se vzgoja začne od rojstva naprej in ljudje participirajo v prometu od rojstva in do smrti. 4) Zdravstvena oskrba ponesrečencem: aktivnosti so usmerjene v izboljšanje kakovosti zdravstvene oskrbe ponesrečencem na mestu nesreče in v bolnicah. 5) Ciljno usmerjena področja zagotovitve učinkovitega nadzora prometa na slovenskih cestah so: povečan obseg nadzora policije; nadzor v samoupravnih lokalnih skupnostih; učinkovit nadzor nad cestninjenjem, vključno z nadzorom nad tovornimi vozili v zimskih razmerah; učinkovit inšpekcijski nadzor; večja varnost vojaških vozil; vzpostavitev ustreznega strokovnega in inšpekcijskega nadzora nad izvajanjem programov usposabljanja. 6) Eno od temeljnih področij je tudi varnost in zdravje pri delu, katerega cilj je tesneje povezati varnost in zdravje pri delu z varnostjo v cestnem prometu. 7) V okviru področja pomoč žrtvam in svojcem žrtev prometnih nesreč je cilj povezati socialno varstvo z varnostjo v cestnem prometu. 8) Parcialna področja varnosti cestnega prometa so usmerjena v hitrost, alkohol, voznike motornih dvokoles, kolesarje, voznike traktorjev, mlade in starejše voznike, prehode cest preko železnice, varstvo šibkejših prometnih udeležencev (pešce) in varnostni pas ter otroške varnostne sedeže.

V nadaljevanju je podal odgovore na postavljena vprašanja članice in članov komisije, pri čemer je poudaril, da se mora država zavedati odgovornosti zagotavljanja varnosti cestnega prometa in čim prej določiti vse tiste deležnike, ki lahko odločajo o finančnih sredstvih in njihovi alokaciji. Poudaril je, da so ukrepi nujni, med drugim je izpostavil sedanji slab odnos do prometa. Med drugim je izpostavil slabo organiziranost izpitnih centrov, ki je na ravni leta 1994. Danes kandidati opravljajo teoretični del vozniškega izpita toliko časa, dokler na izpitu ne dobijo izpitne pole, ki so si jo prej pridobili in zato poznajo odgovore. V letošnjem letu se bo uvedlo elektronsko testiranje teoretičnega znanja, s čimer se želi zagotoviti, da bodo morali biti kandidati pripravljeni na vsa možna vprašanja o cestnoprometnih predpisih. Nadalje je v nekaterih primerih problem, da so posamezne kategorije izpitov izvajajo na neustrezni prometni infrastrukturi (primer Ilirske Bistrice, kjer lahko kandidati opravljajo izpit za B kategorijo, čeprav ni nobenega semaforja, dvopasovnice). Po reorganizaciji bo v Sloveniji 12 izpitnih centrov z enakimi infrastrukturnimi pogoji za praktično izvajanje vozniškega izpita. Rezultat dveletnega nadzora nad javno agencijo in odvisnih družb je ugotovljenih 2700 kaznivih dejanj, kar je tudi razlog za slabo prometno varnost in neustrezen odnos do prometa. Kot primer dobre prakse na področju varnosti cestnega prometa je navedel Irsko, ki letno nameni za to področje 85 milijonov evrov, ki je zbrano na enem mestu, pri čemer javna agencija s svojimi aktivnostmi zasluži 58 milijonov evrov. V Sloveniji se temu področju namenja bistveno manj denarja in dokler ne bomo vzpostavili sinergije delovanja vseh vpletenih organov in se zgledovali bo razvitejših državah, ne bomo dosegli zastavljenega cilja.

Predstavnika Ministrstva za izobraževanje, znanost in šport Boris Zupančič je pojasnil, da je vzgoja za varnost v prometu ena od temeljnih točk vzgojno izobraževalnih programov in je zato v njih posebej opredeljena. Usmeritve nacionalnega programa so bile medresorsko usklajene tudi z njihovim ministrstvom. Izpostavil je področje osnovnega šolstva, ki vključuje novost – izbirne vsebine na področju varnosti v cestnem prometu, za katero uveljavitev si bodo prizadevali v okviru svojih pristojnosti. Danes v osnovnih šolah nimamo izbirnih vsebin, ki bi pokrivalo področje varnosti v cestnem prometu, so pa prisotne v srednješolskih izobraževalnih programih. Podal je pobudo, da bi skupaj z Zavodom za šolstvo kot strokovnim nosilcem učnih programov in učnih vsebin ter drugimi strokovnjaki s tega

področja začeli razmišljati in pristopili k vzpostavitvi tovrstnega predmeta v osnovnih šolah. Med mladimi je veliko zanimanja za gibanje v prometu, vendar se tako gibanje brez ustreznega vodenja lahko tragično konča. Njihovo ministrstvo vedno poudarja, da lahko šole na nevsiljiv, vendar prepričljiv način osveščajo o prometni varnosti tudi starše, ki lahko vzgajajo svoje otroke z dobrimi vzgledi varnega obnašanja v prometu. Preko vzgojno izobraževalnega procesa lahko vlogo staršev, ki so prvi v procesu vzgoje, dopolnujemo. Izpostavil je problem, ki se pojavlja v generaciji mladih po šestnajstem letu in traja do konca srednješolskega obdobja ali tudi do 22. leta, in sicer izkazovanje radoživosti mladih v prometu. Treba bi bilo poiskati primerne oblike in vsebine za osveščanje mladostnikov o varnosti v cestnem prometu. Čeprav se izvajajo različne preventivne akcije, so nekatere premalo domišljene glede na značilnosti tega starostnega obdobja in lahko prinesejo nasprotno učinke od željenih.

Komisija podpira ciljno usmerjena področja in predlagane ukrepe za povečanje prometne varnosti na slovenskih cestah.

V Sloveniji umre v prometnih nesrečah približno 70 oseb na milijon prebivalcev, medtem ko imajo v najbolj razvitih državah (npr. Švedska, Nizozemska) okoli 35 smrtnih žrtev na milijon prebivalcev, kar je naš cilj šele leta 2022. Ob zavedanju, da že zamujamo s sprejemanjem strateškega dokumenta na področju varnosti cestnega prometa in da zadnji dve leti nismo na tem področju nič napredovali, med drugim je v letošnjem letu na cestah v prometnih nesrečah umrlo več oseb kot lani v enakem obdobju, je nujno takoj začeti z izvajanjem operativnih ukrepov.

Zmanjšanje števila umrlih v prometnih nesrečah v letu 2022 na največ 35 oseb na milijon prebivalcev in zmanjšanje števila hudo telesno poškodovanih na največ 230 oseb na milijon prebivalcev bomo brez ustreznih finančnih in kadrovskih resursov ter boljšega sodelovanja odgovornih in uporabe dobrih praks težko dosegli. K takemu prepričanju nas napotuje tudi Predlog resolucije, ki omenja, da bo ta cilj možno doseči, če se bo po letu 2011 do leta 2022 v povprečju zmanjšalo število umrlih po 6-7 udeležencev na leto. Za doseg tega cilja so v Predlogu resolucije prikazani trije scenariji, komisija pa izpostavlja prvi scenarij, ki zaradi pomanjkanja resursov in varčevanja predvideva zmanjšanje dejavnosti in njihovega obsega, kar bi lahko v posameznih obdobjih povzročilo celo bistveno povečanje števila mrtvih.

Iz Predloga resolucije izhaja, da je potrebno za uveljavitev strategije nacionalnega progama na lokalni ravni zagotoviti sistemski vir financiranja. Komisija opozarja, da so trenutno na lokalni ravni na voljo le proračunska sredstva, ki pa so že tako podhranjena.

Komisija pozitivno ocenjuje odločitev Državnega zbora, ki je 28. 3. 2033 zavrnil Predlog zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o voznikih (EPA 1035-VI), ki je predvideval ukinitve Javne agencije Republike Slovenije za varnost prometa, saj gre za ključnega nosilca izvajanja ukrepov varnosti cestnega prometa. Komisija pričakuje, da se bodo ugotovljena kazniva dejanja v javni agenciji in odvisnih družbah ustrezno sankcionirala in z notranjim nadzorom odpravile vse nepravilnosti, ki so tudi pripomogle k sedanji slabi prometni varnosti.

Predlog resolucije uvršča zagotavljanje in izboljšanje varnosti cestne infrastrukture na prvo mesto in v okviru tega cilja se predvidevajo odprava nevarnih mest, vzdrževanje cest, izboljšanje kvalitete vozišč in druge aktivnosti, ki bodo pripomogle k izboljšanju stanja prometnih površin, za kar pa potrebujemo zadostna finančna sredstva. Komisija je bila ob opozorilu o potrebnih sredstev za sanacijo poškodovanih cest oziroma neustrezni porabi sredstev letne dajatve za uporabo vozil v cestnem prometu seznanjena, da ne gre za nenamensko porabo sredstev, ampak se sredstva na podlagi Zakona za uravnoteženje javnih financ ne namenjajo izključno za cestno infrastrukturo, ampak za katerikoli javno prometno infrastrukturo.

Komisija poziva poslanke in poslance Državnega zbora, da pri predvidenem rebalansu državnega proračuna za leto 2013 upoštevajo posledice letošnje zime in zagotovijo dodatna sredstva za vzdrževanje oziroma sanacijo poškodovanih državnih cest ter občinam zagotovijo dodatna sredstva za vzdrževanje oziroma sanacijo poškodovanih občinskih cest.

Komisija kot posledico pomanjkanja finančnih sredstev izpostavlja dolgoletni problem pasivno zavarovanih nivojskih prehodov cest čez železniški progo, pri čemer jih je največ na cestah, ki jih upravljajo občine. Čeprav se komisija zaveda, da so nesreče na nivojskih prehodih predvsem posledica neupoštevanja prometnih pravil, pa pričakuje, da se bo njihovo število čim prej zmanjšalo in da se bodo takoj začeli izvajati predvideni ukrepi, ki bodo v največji možni meri prispevali k večji stopnji varnosti na nivojskih prehodih.

Komisija podpira ostrejšo kazni za kršitelje predpisov zaradi katerih se dogajajo hude prometne nesreče, kar predvideva scenarij 3, ter meni, da bi kazalo razmisliti, da bi najhujše prekrške opredelili kot kazniva dejanja (npr. vožnja v nasprotno smer).

Komisija podpira pobudo Ministrstva za izobraževanje, znanost in šport, da skupaj z Zavodom za šolstvo kot strokovnim nosilcem učnih programov in učnih vsebin ter drugimi strokovnjaki s tega področja pristopi k vzpostavitvi izbirne vsebine na področju varnosti v cestnem prometu v osnovnih šolah.

Predlog resolucije pri nekaterih ciljno usmerjenih področjih umešča med nosilce ukrepov občine (občinska cestna infrastruktura, zagotavljanje varnosti cestne infrastrukture in nadzor v samoupravni lokalni skupnosti), pri drugih sta med nosilce izvajanja ukrepov navedeni Združenje občin Slovenije in Skupnost občin Slovenije (zmanjšanje števila smrtnih žrtev ter hudo telesno poškodovanih med kolesarji za 50%; zmanjšanje števila prometnih nesreč, v katerih so udeleženi pešci ter zmanjšanje teže posledic teh prometnih nesreč za 50% in zmanjšanje števila smrtnih žrtev in hudo poškodovanih na nivojskih prehodih ceste čez železniško progo za 50%). Po mnenju komisije bi bilo smiselno, da so v vseh navedenih področjih vključene tako občine kot Združenje občin Slovenije in Skupnost občin Slovenije, saj ne vidi razlogov, zakaj bi bile v nekatere aktivnosti kot nosilke izvajanja ukrepov vključene le občine, v druge pa le obe reprezentativni združenji občin.

Komisija predlaga, da se v nadaljnji obravnavi Predloga resolucije preuči pobuda, da se med nosilce izvajanja ukrepov na področju upravljanja, vodenja in nadzora prometa, v okviru katerega je predvidena vzpostavitev nacionalnega centra za upravljanje prometa, umesti tudi občine, ki imajo organiziran center za nadzor nad prometom. Zakon o cestah v 105. členu namreč določa, da v okviru nacionalnega centra za upravljanje prometa sodeluje tudi občina, ki ima organiziran center za nadzor nad prometom.

V okviru področja pešci je predviden podcilj znižanje povprečnih hitrosti vozil v naseljih na 47km/h, s čimer bi dosegli večjo varnost pešcev. Ob predstavljenem dejstvu, da je najpomembnejši dejavnik, ki vpliva na teže posledic v prometnih nesrečah z udeležbo pešcev, hitrost vozila, se komisiji zastavlja vprašanje, zakaj se je predlagatelj odločil za znižanje hitrosti vozil na 47km/h in si ni postavil bolj ambiciozen cilj, saj vemo, da so lahko že nižje hitrosti usodne za pešca.

Komisija ugotavlja, da bodo zagotavljanju varnosti cestne infrastrukture sprva podvržene ceste V. in X. evropskega prometnega koridorja, saj je evropska zahteva, da ceste na navedenem koridorju ustrezajo zahtevanim varnostnim lastnostim. Komisija ob tem opozarja na slabo stanje velikega dela državnega cestnega omrežja, npr. 4. razvojne osi (Keltike), ki povezuje Posočje z ostalim delom Slovenije. Zagotovljena sredstva na nacionalni ravni ne zadoščajo, da bi Posočje v bližnji prihodnosti dobil varnostno bolj ustrezno prometno povezavo z drugimi območji Slovenije.

* * *

Za poročevalca je bil določen predsednik komisije Jernej Verbič.

* * *

Po opravljeni razpravi so člani komisije glasovali o Predlogu resolucije in jo podprli (14 ZA, 0 PROTI).

Ad 3)

Komisija je obravnavala Predlog zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o prevozih v cestnem prometu, ki ga je Državnemu zboru v obravnavo predložila Vlada.

Komisija **podpira** Predlog zakona in nanj nima pripomb.

Predstavnik predlagatelja novele zakona je članom komisije predstavil poglobitve in poudaril, da je glavni razlog za njeno predložitev uradni opomin Evropske komisije, ki Sloveniji očita neustrezno implementacijo Direktive 2003/59/ES o temeljnih kvalifikacijah in rednem usposabljanju voznikov nekaterih cestnih vozil za prevoz blaga ali potnikov ter kršenje splošnega dogovora glede prehodnih obdobj za pridobitev temeljne kvalifikacije z vsemi državami članicami, kot je bilo dogovorjeno 27. 5. 2009 na Odboru EK za voziška dovoljenja. Slovenija je bila med prvimi državami članicami EU, ki je v slovenski pravni red prenesla zahteve navedene direktive, vendar je takrat naredila napako, ker je predvidevala, da bodo na enak način postopale tudi druge države članice (npr. Avstrija, Švedska, Nemčija), ki pa so uveljavila prehodna obdobja (npr. Nemčija si ni želela, da bi v enem letu nekaj sto tisoč voznikov zamenjalo voziško dovoljenje). S predlagano novelo zakona bo Republika Slovenija določila skrajne roke za voznike drugih držav članic EU, do katerih morajo imeti vpisano kodo 95 v voziškem dovoljenju oziroma posebni izkaznici (za voznike kategorije D 10. 9. 2015 in za voznike C 10. 9. 2016).

Drug sklop sprememb se nanaša na sistem subvencioniranja dijaških in študentskih vozovnic, ki je bil ob uvedbi zelo dobro sprejet med upravičenci. V okviru istega obsega finančnih sredstev smo v uporabo javnega potniškega prometa pritegnili bistveno več mladih: za 36% več dijakov in za 50% več študentov. Med izvajanjem zakona se je pokazala potreba po uvedbi polletnih in letnih vozovnic, s čimer se zmanjšujejo administrativne ovire, poleg tega bodo imetniki takih vozovnic upravičeni do brezplačnih vozovnic v juliju in avgustu. S predlogom, da dijaki in študentje pridobijo pravico do subvencioniranega prevoza, če je njihovo bivališče od kraja izobraževanja oddaljeno najmanj 2 km in ne več najmanj 5 km, je predlagatelj sledil opozorilu, tudi Varuha človekovih pravic, da je sedanji kriterij oddaljenosti (5km) diskriminatoren, ker študentje in dijaki, ki živijo izven mestnih središč in v oddaljenosti do 5 km, te pravice ne morejo uveljaviti. Zaradi večje operativnosti se predlaga tudi določitev razredov oddaljenosti, ki se z leti spreminjajo glede na strukturo potnikov, v podzakonskem aktu in ne več v zakonu.

Tretji sklop sprememb je usmerjenih v povezovanje različnih prevozov na področju javnega potniškega prometa. Ministrstvo za infrastrukturo in prostor danes brez soglasja koncesionarja ne more reševati problemov v prostoru (npr. odpirati novih linij). Evropska uredba, ki se nanaša na železniški in avtobusni potniški promet, omogoča, da lahko nacionalni, regionalni ali lokalni organ, ki ureja javni potniški promet, neposredno s pogodbo podeli koncesijo v primeru, če gre za pogodbo v vrednosti do milijona evrov in do 300.000 prevoženih potniških km na letni ravni, pri čemer mora to dopustiti tudi nacionalna zakonodaja, kar pa trenutno ne omogoča. Če Evropa odpira to možnost, predlagatelj ne vidi ovir, da tega ne bi izkoristili v Sloveniji. Odpirajo se tudi možnosti povezovanja šolskih prevozov in javnih linijskih prevozov in posebnih prevozov. Ministrstvo za infrastrukturo in prostor ima v letošnjem proračunu zagotovljenih 24.240.000 evrov za izvajanje gospodarske

javne službe avtobusnega linijskega prometa, občine pa skoraj 40 milijonov za šolske prevoze, vendar nam sedanja zakonodaja ne omogoča povezovanja teh potencialov. . Komisija ocenjuje predlagane rešitve kot ustrezne za razvoj javnega potniškega prometa v Sloveniji.

Komisija podpira predlagano rešitev, po kateri bodo dijaki in študentje pridobili pravico do subvencioniranja prevoza, če prebivajo najmanj 2 km od kraja izobraževanja. S to spremembo se sledi tudi pripombam Komisije za lokalno samoupravo in regionalni razvoj prejšnjega mandata, ki je ob obravnavi zadnje novele tega zakona opozorila, da kriterij 5 km oddaljenosti med krajem bivanja in izobraževanjem za uveljavitev pravice do subvencioniranja prevoza postavlja študente in dijake, ki uporabljajo javni potniški promet, v neenakopravni položaj (npr. študent, ki je oddaljen od kraja izobraževanja 4 km, si mora sam kupiti vozovnico, tisti, ki je oddaljen 5 km, pa mu pripada subvencija). Komisija ugotavlja, da finančna tveganja niso tako velika, da ne bi prisluhnili zahtevam po izenačitvi pravic vseh, ki imajo to možnost.

Komisija podpira predlog, ki bo omogočil povezovanje na področju javnega potniškega prometa in bodo lahko storitve posebnega linijskega prevoza uporabljali tudi drugi potniki (če se s pogodbo dogovorita naročnik in izvajalec prevoza). Komisija ob tem ugotavlja, da ta sprememba še ne omogoča skupnega avtobusnega prevoza šoloobveznih otrok in drugih potnikov, saj to Zakon o pravilih cestnega prometa prepoveduje. Komisija zato pričakuje, da bo pristojno ministrstvo čim prej pripravilo spremembo Zakona o pravilih cestnega prometa, da bodo lahko tudi drugi potniki uporabljali vozila, s katerimi se prevažajo šoloobvezni otroci, na kar že dolgo čakajo tudi v območjih z redko poseljenostjo in slabimi povezavami.

Komisija ugotavlja, da je število potniških km in število potnikov od leta 1970 do lanskega leta padalo, medtem ko se je lani prvič zaradi uvedbe subvencioniranja prevozov dijakov in študentov število potniških km na letni ravni povečalo za 2% ter povečalo število potnikov na račun dijakov in študentov. Komisija je bila tudi seznanjena, da danes plača potnik v železniškem prometu le 22% dejanske cene vozovnice oziroma 24% dejanske cene vozovnice v avtobusnem prometu. Primer subvencioniranja dijaških in študentskih vozovnic kaže, da je ugodna cena prevoza eden od načinov, da postane javni potniški promet bolj zanimiv za ljudi. Komisija ugotavlja, da predlagatelj razmišlja, da bi podoben način subvencioniranja prevoza na delo in z dela uveljavili tudi za zaposlene v javnem sektorju. Komisija ob tem opozarja, da se ljudje vozilo na delo in z dela z osebnimi vozili, ker ni zagotovljenega javnega potniškega prometa (npr. časovno neusklajeni vozni redi, ukinjene javne linije, itd)), hkrati pa jim delodajalec ne prizna stroškov prevoza z osebnim vozilom.

Ob obravnavi te novele zakona je komisija izpostavila problem starosti vozil v povezavi s prepovedjo vožnje mladoletnih otrok, kar določa Zakon o pravilih cestnega prometa, saj se npr. z gasilskimi vozili, ki so starejša od 12 let, čeprav so tehnično brezhibna, otroci ne smejo prevažati. Posledično so občine soočene z zahtevami po nakupu novih gasilskih vozil.

* * *

Komisija je ob obravnavi Predloga zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o prevozih v cestnem prometu sprejela **d o d a t e n s k l e p**:

Komisija predlaga Ministrstvu za notranje zadeve in javno upravo, da vključi Ministrstvo za infrastrukturo in prostor v medresorsko usklajevanje glede linijskih prevozov z dela in na delo oziroma v razprave o stroških prevoza z dela in na delo.

* * *

Za poročevalca je bil določen predsednik komisije Jernej Verbič.

* * *

Po opravljeni razpravi so člani komisije glasovali o predlogu sklepa, da komisija podpira predlog zakona (9 ZA, 0 PROTI).

Ad 4)

Komisija je obravnavala Pobudo državnega svetnika Matjaža Švagana glede osnutka Uredbe o spremembi Uredbe o emisiji snovi v zrak iz nepremičnih virov onesnaževanja in jo podprla ter na podlagi razprave sprejela naslednja

s k l e p a:

1. Komisija podpira pripombe Občine Zagorje ob Savi k osnutku Uredbe o spremembi Uredbe o emisiji snovi v zrak iz nepremičnih virov onesnaževanja, objavljene 20. 2. 2013, in Ministrstvu za kmetijstvo in okolje predlaga, da jih ponovno preuči in upošteva.
2. Komisija poziva Ministrstvo za kmetijstvo in okolje, da javno razpravo o osnutku Uredbe o spremembi Uredbe o emisiji snovi v zrak iz nepremičnih virov onesnaževanja podaljša in opravi širšo razpravo z občinami, okoljskimi nevladnimi organizacijami in zainteresirano javnostjo ter jim da enako možnost sodelovanja, kot so jo imeli pred pripravo osnutka navedene uredbe zainteresirani gospodarski subjekti.

Obrazložitev:

Komisija Državnega sveta za lokalno samoupravo in regionalni razvoj je na 2. seji 3. aprila 2013 obravnavala pobudo župana Občine Zagorje ob Savi in državnega svetnika Matjaža Švagana glede osnutka Uredbe o spremembi Uredbe o emisiji snovi v zrak iz nepremičnih virov onesnaževanja (v nadaljevanju: osnutka uredbe) ter se seznaniła s stališčem Ministrstva za kmetijstvo in okolje ter društva za naravovarstvo in okoljevarstvo Eko krog.

Predstavnik Ministrstva za kmetijstvo in okolje je člane komisije seznanił, da je Uredba, ki se nanaša na problematiko kakovosti zunanjega zraka, leta 2007 glede kakovosti zunanjega zraka v industrijskih objektih uveljavila pravni režim, za katerega se je predvidevalo, da bo dosegal evropske rezultate. Ob uveljavitvi uredbe pristojno ministrstvo še ni imelo podatkov oziroma analiz in študij, ki bi pokazale, kdo in na kakšen način prispeva k onesnaževanju zraka, tekom izvajanja uredbe pa se je pokazalo, da je strogi pravni režim v Sloveniji težko izvesti. Uredba je takrat predvidevala pripravo programov ukrepov oziroma načrtov za kakovost zraka, ki pa se niso pravočasno sprejeli in je zato ostal v veljavi le strog režim omejevanja emisij snovi v zrak. Po besedah predstavnika Ministrstva za kmetijstvo in okolje imajo v Sloveniji t.i. IPPC dovoljenja praktično vsi IPPC zavezanci, razen Lafarge Cement, d. o. o., in še kakšen center za ravnanje z odpadki, zaradi česar je Slovenija v predhodnem postopku prejela tudi uradni opomin Evropske komisije zaradi neizvršitve sodbe Sodišča EU zaradi nepravočasne izdaje vseh IPPC dovoljenj. S predlaganim osnutkom uredbe se želi obstoječim obratom omogočiti, da v okviru obstoječih načrtov pridobijo še več podatkov in v okviru njih urejajo zadeve. Da okoljevarstvena dovoljenja ne bi postala pravno sporna, je treba za obstoječe naprave uvesti dodatni pravni režim, ki bi bil začasen in predstavlja kompromis.

Komisija ugotavlja, da je Ministrstvo za kmetijstvo in okolje pred pripravo osnutka uredbe opravilo razpravo s predstavniki industrijskih obratov in Gospodarske zbornice Slovenije, ki so imeli možnost podajanja pripomb, medtem ko te možnosti niso imele prizadete občine in okoljske organizacije. Tak način dela pristojnega ministrstva nakazuje, da je sprememba uredbe pripravljena na pobudo industrijskih onesnaževalcev in sledi le njihovim interesom. Komisija je bila seznanjena, da je bil z Ministrstvom za kmetijstvo in okolje sprejet dogovor,

da bo pred javno objavo osnutka uredbe opravljena javna razprava v Zasavju, vendar je ministrstvo na svoji spletni strani 20. 2. 2013 objavilo osnutek uredbe brez prej dogovorjene javne razprave v lokalnem okolju. Komisija je bila tudi seznanjena, da je Občina Zagorje ob Savi posredovalo pripombe na Ministrstvo za kmetijstvo in okolje, ki pa se do njih sploh ni opredelilo.

Sprejem osnutka uredbe v predlagani vsebini bi imel škodljive posledice za zdravje ljudi in okolja na območju Zasavja in v širšem slovenskem prostoru, saj bi okoli 27 obstoječih industrijskih obratov dobilo možnost, da pridobijo okoljevarstveno dovoljenje, čeprav ne izpolnjujejo pogojev za pridobitev okoljevarstvenega dovoljenja po veljavni Uredbi o emisiji snovi v zrak iz nepremičnih virov onesnaževanja (Ur. l. RS, št. 31/07, 70/08 in 61/09; v nadaljevanju: uredba). Na ta način se postavlja v neenakopraven položaj tudi gospodarske subjekte, ki so morali za pridobitev okoljevarstvenega dovoljenja izpolniti vse okoljevarstvene zahteve in pogoje, kar je imelo tudi finančne posledice.

Osnutek uredbe se osredotoča na posamezne objekte v okolju, medtem ko zanemarja oziroma ne upošteva vplivov ostalih industrijskih obratov v istem okolju, saj za obstoječe naprave ne bi več veljalo, da je naprava škodljiva na zdravje ljudi, če njene emisije snovi skupaj z emisijami snovi iz drugih naprav povzročajo preseganje mejnih in ciljnih vrednosti kakovosti zunanjega zraka (četrti odstavek novega 10. a člena osnutke uredbe ne vključuje druge alineje 1. točke drugega odstavka 5. člena veljavne uredbe, ki določa, kdaj je naprava zdravju škodljiva).

Če bi sprejeli osnutek uredbe v predlagani vsebini, bi to pomenilo povečanje emisij snovi v zrak iz nepremičnih virov onesnaževanja in posledično zastrupljanje okolja (zemlja, hrana, zdravje ljudi), kar je nesprejemljivo. Po mnenju komisije je tako ravnanje Ministrstva za kmetijstvo in okolje neodgovorno, tudi zaradi neodzivnosti na pripombe lokalnega okolja. Komisija se strinja, da bi morale Ministrstvo za kmetijstvo in okolje skrbeti za zasledovanje ciljev varstva okolja in posledično varovanja zdravja ljudi in ne na račun interesov kapitala te vidike zanemariti.

Komisija izpostavlja, da Uredba o emisiji snovi v zrak iz nepremičnih virov onesnaževanja iz leta 2007 ureja strog način omejevanja emisij snovi, vendar kakovost zraka v Sloveniji kljub temu ni v skladu z evropsko zakonodajo. Komisija namreč ugotavlja, da je Slovenija prejela tudi uradni opomin Evropske komisije zaradi nesprejetih ustreznih ukrepov za izpolnitev obveznosti Direktive o kakovosti zunanjega zraka in čistejšem zraku za Evropo, med drugim še ni sprejet načrt za kakovost zraka na območju Zasavja.

* * *

Konkretna pripomba Občine Zagorje ob Savi k osnutku uredbe:

V novem 10. a členu se prvi odstavek spremeni tako, da se glasi:

» (1) Za nove in za obstoječe naprave se v okoljevarstvenem dovoljenju določijo največji urni prostorninski pretoki odpadnih plinov za vsak odvodnik posebej in največji urni masni pretoki za snovi iz priloge 5 te uredbe in za snovi iz 21. do 29. člena te uredbe, ki so ugotovljeni v odpadnih plinih iz obstoječe naprave za celo obstoječo napravo skupaj.«

V novem 10. a členu se drugi odstavek črta.

* * *

Po opravljeni razpravi so člani komisije glasovali o predlaganih sklepih in jih podprli (9 ZA, 0 PROTI).

Ad 5)

Zapisnik 1. seje komisije je bil odobren brez pripomb.

Sekretarka
Meta Štembal

Predsednik
Jernej Verbič