

Mag. Igor Velov
državni svetnik

2

Številka: 326-01-9/2020/1
Kranj, 12.10.2020

Gospod
Alojz Kovšca
Predsednik Državnega sveta

ZADEVA: Pobuda Ministrstvu za infrastrukturo v zvezi s Pravilnikom o delih in opremi vozil (Uradni list RS, št. 44/13, 36/14, 69/15, 44/17 in 75/17 – ZMV-1), PRILOGA II – Del A

Na podlagi 66. in 98. člena Poslovnika Državnega sveta (Uradni list RS, št. 70/08, 73/09, 101/10, 6/14, 26/15, 55/20 in 123/20) predlagam, da Državni svet podpre in na Ministrstvo za infrastrukturo naslovi naslednjo

p o b u d o:

Ministrstvo za infrastrukturo naj ponovno prouči razumevanje dikcije »največje dovoljene mere skupine vozil, prirejene posebej za prevoz vozil na avtocestah, hitrih cestah, glavnih cestah ter regionalnih in občinskih cestah, če je tako urejeno s prometno ureditvijo« in v zvezi s tem sprejme ustrezno razlago ali spremembo Pravilnika o delih in opremi vozil oz. njegove Priloge II - Del A.

Obrazložitev:

Problematika so vozila za prevoz avtomobilov. Prikolice imajo hidravlični podaljšek in ko so natovorjene, so daljše od 12 m oz. osnovne dovoljene mere v Sloveniji. Prikolica je evropskega proizvajalca in ima dvostopenjsko homologacijo (ko je v osnovni formi in ko je podaljšana). Ker je zaradi podaljška prikolica posledično daljša tudi skupina vozil (vlečno in priklopno vozilo), postane daljša od osnovne dovoljene dolžine 18,75 m. Zato je bil pred leti spremenjen Pravilnik o delih in opremi vozil, in sicer se je v prilogi II - Del A v 9. alineji točke 1.1., poglavja 1 "NAJVEČJE DOVOLJENE MERE" dodala alineja z naslednjim besedilom: »skupina vozil, prirejena posebej za prevoz vozil: a) na avtocesti, hitri cesti, glavnih cestah 22 m, na regionalnih in občinskih cestah, če je tako urejeno s prometno signalizacijo 22 m.« Ker se prikolica nikoli ne vozi sama, ampak vedno z vlečnim vozilom, je razumeti, da gre za dolžino skupine vozil in ne za dolžino prikolice. Pravilnik tako določa osnovno dovoljeno mero posebej za vlečno in posebej za priklopno vozilo, ko pa sta skupaj, sta lahko skupaj daljši od 18,75 torej do 22 m. Obe vozili imata svojo homologacijo za dejansko lastno dolžino, ko sta v prometu. Leta in leta je bilo tako in ni bilo težav. Pred meseci so na Specializirani enoti za nadzor prometa (SENP) začeli razlagati Pravilnik tako, da je določena dolžina prikolice 12 m in če je daljša (kljub homologaciji, registraciji in določilu 22 m za skupino vozil) pisati globe. Pristojno

ministrstvo za promet je vse do sedaj tolmačilo omenjeno določbo iz priloge Pravilnika na način, da se dolžina 22 m za skupine vozil razume, kot opisano zgoraj, torej v duhu pisanja izjeme in rešitve dolžine skupine vozil, ki so prilagojene za prevoz vozil. Sedaj pa je isto ministrstvo in isti uslužbenec podpisal dokument s povsem nasprotno razlago in je tako pritrdil SENP.

V nadaljevanju povzemam še odziv prevoznikov (Združenja za promet in zveze) na zadnje mnenje sedaj Ministrstva za infrastrukturo, v katerem so nad novo razlago presenečeni iz več razlogov. Pravilnik o delih in opremi vozil v 6. točki 3. člena določa, da je »skupina vozil« med seboj povezana skupina najmanj enega vlečnega vozila in najmanj enega priklopnega vozila, ki so v cestnem prometu udeleženi kot celota; za skupino vozil, posebej prirejeno za prevoz vozil, je predpisana izjema 22 m. Poudarjajo, da je večina vozil za prevoz vozil "štraserjev" konstruirana tako, da je vlečno vozilo znatno krajše, priklopno pa daljše, s hidravličnimi podaljški to presega 12 m, zaradi specifične nakladanja vozil ter dejstva, da daljše vlečno vozilo povzroča težave pri obračanju vozil in vožnji skozi rondoje. Takšna so tudi vozila ostalih prevozniških podjetij (primer takšnega vozila na fotografiji), s podaljški priklopniki presegajo 12 m. Evropske države imajo za vozila za prevoz vozil predpisane izjeme. Nadgradnje za prevoz vozil so večinoma izdelane v drugih evropskih državah. Dodajajo, da s skupino vozil za prevoz vozil (in podobnimi) vozijo po vseh evropskih cestah že vrsto let, ne da bi bili v prekršku, ne v tujini ne doslej v Sloveniji. Opozarjajo, da je prišlo do drugačne obravnave čez noč, brez predhodnega obdobja. Novo stališče ministrstva posledično pomeni spremenjene pogoje tako za prevoznike kot za naročnike, saj se bo z istim številom vozil lahko prepeljalo manjše število vozil. Dodatno to pomeni višje stroške, predvsem za slovenske proizvajalce vozil, saj bodo v slabšem položaju v primerjavi z ostalim. Za prevoz več vozil ni mogoče pridobiti dovoljenja za izredni prevoz, ker gre za deljiv tovor. To bo povečalo število tovornih vozil na cestah, posledično večjo obremenitev za okolje. Sprašujejo se, katere se možnosti za razrešitev nastale situacije. Dovoljenja za izredni prevoz za prevoz večjega števila vozil ni mogoče pridobiti in ali ni bil ravno to razlog izjeme za skupino vozil prirejeno za prevoz vozil.

Menim, da je potrebno zadevo takoj urediti, in sicer tako, da pristojno ministrstvo sprejeme ustrezno razlago ali spremeni Pravilnik tako, da omenjena dikcija glede dovoljene mere skupine vozil, prirejene posebej za prevoz vozil iz Priloge II - Del A ne bo dopuščala napačne razlage oz. njenega napačnega izvajanja. Prevoz vozil je zelo pomembna dejavnost za slovensko gospodarstvo, mdr. je to tudi zelo velik delež posla in konkurenčna prednost Luke Koper. Z novo razlago Pravilnika in če se problematika ne razreši, bomo poleg stroškov za prevoznike, dobavitelje, Luko Koper še veliko drugih negativnih posledic kot: več tovornih vozil na cesti, več zastojev, slabša prometna varnost, nižja pretočnost prometa, več izpustov v zrak, dodatno uničevanje naših cest (posledice so kolesnice, udrtine, razpoke, preplastitve itd).

Državni svetnik
mag. Igor Velov

Priloga:

- Prikaz dolžine prikolice za prevoz avtomobilov