



REPUBLIKA SLOVENIJA  
DRŽAVNI SVET

### *Interesna skupina delojemalcev*

Številka: 061-13-7/2020/3  
Ljubljana, 22. 6. 2020

PREDLOG

## Z A P I S N I K

7. izredne seje Interesne skupine delojemalcev, ki je bila v ponedeljek, 22. 6. 2020, ob 7.30 uri, soba 110/I, poslopje parlamenta Republike Slovenije, Ljubljana, Šubičeva 4.

#### Prisotni:

- vodja interesne skupine Lidija Jerkič
- Oskar Komac
- Ladislav Rožič
- Branimir Štrukelj

#### Dnevni red:

### **1. Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o pravilih cestnega prometa (ZPrCP-E)**

Interesna skupina je brez pripomb potrdila dnevni red 7. Izredne seje interesne skupine.

\* \* \*

#### **K točki 1:**

Po krajši razpravi so se člani interesne skupine odločili, da vložijo predlog odločilnega veta na Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o pravilih cestnega prometa (ZPrCP-E).  
Obrazložitev predloga odločilnega veta se glasi:

»Državni zbor je na 18. redni seji 18. 6. 2020 sprejel Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o pravilih cestnega prometa (v nadaljevanju: ZPrCP-E), EPA 1034-VIII, s katerim se spreminja predvsem definicija izraza »skupina otrok« v 38. točki prvega odstavka 3. člena Zakona o pravilih cestnega prometa (Uradni list RS, št. 82/13 – uradno prečiščeno besedilo, 68/16, 54/17, 69/17 – popr., 3/18 – odl. US in 43/19 – ZVoz-1B; v nadaljevanju: ZPrCP), z njegovo uveljavitvijo pa preneha veljati tudi tretji odstavek 2.a člena Zakona o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozi (Uradni list RS, št. 45/16 – uradno prečiščeno besedilo in 62/16 – popr.; v nadaljevanju: ZDCOPMD), spreminja se tudi četrta točka četrtega odstavka 49. člena Zakona o motornih vozilih (Uradni list RS, št. 75/17; v nadaljevanju: ZMV-1).

Predlog zakona, ki ga je vložila skupina poslank in poslancev s prvopodpisano Mojco Žnidaršič, je bil po besedah predlagateljev v zakonodajni postopek vložen z namenom, da se gasilskim, športnim in kulturnim društvom ter drugim neprofitnim organizacijam olajša prevoze svojih najmlajših članov. Za slednje veljajo administrativne omejitve, ki po besedah predlagateljev povzročajo zgolj nepotrebno visoke stroške, veljajo pa za prevoze skupin otrok v šolo oziroma v linijskem potniškem prometu, medtem ko naj bi na območju Evropske



60  
LET  
STAVBE

unije veljale le za opravljanje prevozov potnikov in blaga v notranjem in mednarodnem cestnem prometu. Predlagatelj je zmotila predvsem obvezna uporaba tahografov pri prevozi skupin otrok, ki jih opravljajo društva in druge nevladne organizacije. Predlog zakona je tako vseboval člene, ki bi spremenili definicijo izraza »skupina otrok« in dodali nov 90.a člen, ki bi določal manj stroge pogoje za prevoz skupine največ osmih otrok, ki jih opravljajo društva, zveze društev in ustanove.

Številni deležniki so že glede osnovnega predloga zakona izrazili pomisleke, nekdanja evropska komisarka za promet Violeta Bulc je poudarila pomen tahografov, saj so po njenih besedah edini način, da se preveri število opravljenih delovnih ur, obvezne počitke in nujne prekinitve dela profesionalnih voznikov, z njihovo ukinitvijo pa se zmanjšuje varnost otrok in vseh ostalih udeleženi v prometu. Odprto pismo so poslancem Državnega zbora poslali tudi iz Zavoda Varna pot, v katerem so jih pozvali, naj ne znižujejo standardov varnosti v cestnem prometu. Ob tem so tudi poudarili pomen trdega in dolgoročnega dela vladnih in nevladnih organizacij, s pomočjo katerih so uspeli Slovenijo popeljati iz države z eno od najnižjih stopenj varnosti na cestah na čelo držav Evropske unije, saj je Slovenija danes glede na število umrlih in poškodovanih ena izmed držav z najvišjo stopnjo varnosti na cestah. Poudarili so tudi, da so tragedije na slovenskih cestah, tudi pri prevozi mladih športnikov, na poti v šolo ali iz šole in izletov, ki so jih organizirala športna in druga društva, v preteklosti spodbudile ključne spremembe, ki so prispevale k izboljšanju varnosti na slovenskih cestah.

Pomisleki so bili torej izraženi že k osnovnemu predlogu zakona, Vlada Republike Slovenije pa je nato v svojem mnenju k predlogu zakona izpostavila, da je predlagane rešitve (to je izključitev obvezne uporabe tahografa pri prevozu določene skupine otrok) ob ohranitvi enakih varnostnih pogojev za vse prevoze skupine otrok, kot so določeni v ZPrCP in ZMV-1, možno urediti zgolj s posegom v določbo tretjega odstavka 2.a člena ZDCOPMD. Med zakonodajnim postopkom je bil nato predlog zakona z amandmaji spremenjen tako, da je bil med prehodne in končne določbe dodan člen, ki določa, da preneha veljati tretji odstavek 2.a člena ZDCOPMD, skladno s katerim so se Uredba 165/2014/EU, Uredba 561/2006/ES, AETR in ZDCOPMD uporabljale tudi za prevoze skupine otrok, kot so opredeljeni v zakonu, ki ureja varnost cestnega prometa. V zakonodajnem postopku je bil spremenjen tudi 1. člen predloga zakona, in sicer tako, da ZPrCP-E iz izraza »skupina otrok«, za katerega veljajo strožji pogoji za opravljanje prevozov in ki predvideva tudi uporabo tahografa, izrecno izključuje tudi skupino petih ali več otrok, ki se prevaža v javnem linijskem prevozu potnikov.

Končno besedilo ZPrCP-E kot »skupino otrok« opredeljuje skupino najmanj petih predšolskih otrok ali otrok, ki obiskujejo osnovno šolo in ki predstavljajo večino potnikov v motornem vozilu, medtem ko se skupina petih ali več otrok družine in sorodnikov v ravni črti in v stranski črti do vštete tretjega kolena in skupina petih ali več otrok, ki se prevaža v javnem linijskem prevozu potnikov ne šteje za skupino otrok. Taka definicija, skupaj s prehodnimi in končnimi določbami ZPrCP-E, ki spreminjajo ZDCOPMD in ZMV-1, pomeni nedopustno nižanje varnostnih standardov pri prevozi otrok v cestnem prometu. Predlagatelji zakona se pri pripravi zakona in v okviru zakonodajnega postopka niso posvetovali z vsemi deležniki, kot so npr. reprezentativni sindikati delavcev, ki so pogosto prav tako potniki v vozilih, s katerimi se izvaja organiziran prevoz skupin otrok. Predlog zakona tako ne znižuje zgolj varnosti otrok v cestnem prometu, temveč tudi njihovih spremljevalcev in ostalih udeležencev v cestnem prometu. Prav tako so v zakonodajnem postopku tudi nekateri poslanci ob obravnavanju amandmajev izrazili pomisleke glede nižanja varnostnih standardov pri prevozu otrok v cestnem prometu, poslanska skupina Levica pa je vložila tudi amandma, ki bi ustrezno črtal člen, ki je v predlog zakona dodal spremembo ZDCOPMD in ZMV-1. Ta amandma ni bil sprejet.

Izpostaviti je treba, da tahograf ni administrativna ovira, temveč gre za nadzorno napravo, s katero zagotavljamo varno vožnjo. Sprejeti amandmaji k predlogu zakona in posledično končno besedilo sprejetega zakona prispevajo k deregulaciji poklica voznika in sproščanju

ukrepov, katerih namen je zagotavljanje varnosti v cestnem prometu. Dilema neenakega položaja poklicnih voznikov, ki bi morali uporabljati tahograf, in nepoklicnih voznikov, ki jim tahografa po prvotnem predlogu zakona ne bi bilo treba uporabljati, je bila v zakonodajnem postopku rešena na način, da je bila odpravljena obvezna uporaba tahografa pri prevozih otrok, ki ne sodijo v okvir definicije skupine otrok iz 38. točke prvega odstavka 3. člena ZPrCP. Sprejeto besedilo zakona torej ne povečuje prometne varnosti, temveč jo znižuje.

Na koncu je treba izpostaviti predvsem dejstvo, da so bila strožja pravila na področju pravil v cestnem prometu in obvezna uporaba tahografa v slovenski pravni red sprejeta prav zaradi tragične prometne nesreče na gorenjski hitri cesti pri Naklem januarja 1998, ko je voznik kombija z mladimi smučarskimi skakalci za trenutek zadremal in zapeljal na nasprotni vozni pas, med petimi smrtnimi žrtvami pa sta bila tudi dva dečka. Od takrat je sicer res minilo že 22 let, izboljšala se je tudi avtomobilska tehnika in varnost na slovenskih cestah, vendar to ne sme biti opravičilo za rahljanje pravil v cestnem prometu. Po številnih tragedijah je Sloveniji v zadnjih dveh desetletjih uspelo neverjetno napredovati in danes na področju varnosti v cestnem prometu sodi v vrh držav Evropske unije. Vsaka smrtna žrtev na cesti je preveč, zato bi morali stremeti k višanju varnostnih standardov v cestnem prometu, ne pa nižanju, saj bomo le na ta način še naprej zagotavljali visoko raven varnosti v cestnem prometu.«

Za poročevalca je bil določen član interesne skupine Branimir Štrukelj.

\*\*\*

Seja Interesne skupine delojemalcev se je zaključila ob 7.45.

Zapisala:  
Mateja Faletič

Vodja interesne skupine  
Lidija Jerkič, l.r.