



REPUBLIKA SLOVENIJA  
DRŽAVNI SVET

*Komisija za lokalno samoupravo in regionalni razvoj*

Številka: 326-03/13 - 3/ EPA 1036 - VI  
Ljubljana, 7. 5. 2013

Komisija Državnega sveta za lokalno samoupravo in regionalni razvoj je, na podlagi drugega odstavka 56. člena Zakona o Državnem svetu (Uradni list RS, št. 100/05-UPB1 in 95/09 - odl. US) in 20. člena Poslovnika Državnega sveta (Uradni list RS, št. 70/08, 73/09 in 101/10), sprejela naslednje

**M N E N J E**

**k Predlogu zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o varnosti v železniškem prometu (ZVZelP-B) - skrajšani postopek**

Komisija Državnega sveta za lokalno samoupravo in regionalni razvoj je na 4. seji 6. maja 2013 obravnavala Predlog zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o varnosti v železniškem prometu, ki ga je Državnemu zboru v obravnavo predložila Vlada.

Komisija **podpira** Predlog zakona.

Predlagane spremembe in dopolnitve Zakona o varnosti v železniškem prometu se nanašajo predvsem na prenos določb Direktive 2011/18/EU o spremembi prilog II, V in VI k Direktivi 2008/57/ES o interoperabilnosti železniškega sistema v Skupnosti, kar bi morala Slovenija storiti že do 31. 12. 2011. Poleg tega je bila Direktiva 2008/57/ES o interoperabilnosti železniškega sistema v Skupnosti ponovno spremenjena po predložitvi Predloga zakona v Državni zbor. Slovenija je v predsodnem postopku prejela tudi uradni opomin zaradi neizpolnjevanja obveznosti Direktive 2004/49/ES o varnosti na železnici, 24. aprila 2013 pa še obvestilo o vložitvi tožbe Evropske komisije. Poleg tega se predlagajo tudi rešitve v zvezi z nivojskimi prehodi cest čez železniške proge, poenostavitve pri pridobivanju lastninske pravice na zemljišču na podlagi sklepa Vlade o ugotovitvi javne koristi, če se dela izvajajo po postopku vzdrževalnih del v javno korist. Nadalje se predlaga črtanje določila, ki ureja vračilo razlaščenih zemljišč v štirih letih od odvzema ali omejitve lastninske pravice, če se v tem roku ne začnejo uporabljati za namen razlastitve. Po mnenju predlagatelja je sedanja omejitev neustrezna, saj včasih iz objektivnih razlogov, na katere investitor ne more vplivati, z gradnjo ni mogoče začeti v štirih letih, posledično pa razlaščeni lastnik dobi nepremičnino nazaj, po odpravi razlogov za zamudo pa je treba zemljišča ponovno pridobiti. Predlog zakona vsebuje tudi jasnejše besedilo nekaterih določb v poglavju o izvršilnih železniških delavcih.

Komisija se je seznanila z mnenjem Zakonodajno – pravne službe Državnega zbora, za katerega pričakuje, da se bo v nadaljnji obravnavi Predloga zakona preučilo in ustrezno upoštevalo.

V zvezi s predlogom za črtanje 42. člena zakona, na podlagi katerega lahko razlaščenec zahteva vrnitev zemljišč in drugih nepremičnin, če se v štirih letih od odvzema oziroma omejitve lastninske pravice ne začnejo uporabljati za namen razlastitve, komisija meni, da je predlog sicer z vidika obrazložitve predlagatelja, da z gradnjo vedno ni mogoče začeti v štirih letih, smiseln, vendar je tak predlog z vidika poseganja v lastninsko pravico razlaščenecv preveč omejujoč in ne predvideva možnosti, da se lahko gradnja na razlaščenem zemljišču opusti. Komisija zato predlaga, da se 34. člen novele zakona spremeni tako, da se v veljavnem 42. členu zakona podaljša rok, v katerem lahko razlaščenec zahteva vrnitev razlaščenih zemljišč in drugih nepremičnin, ali pa zakonsko določi, da se v primeru opustitve namere uporabe zemljišč in drugih nepremičnin za namen razlastitve, le-ta vrnejo razlaščencu. V povezavi s predlagano omejitvijo vračanja zemljišč in drugih nepremičnin komisija opozarja tudi na predlagano lažje poseganje v lastninsko pravico v 33. členu novele zakona, ki za izvedbo del po postopku vzdrževalnih del v javno korist omogoča pridobitev lastninske pravice na zemljišču (razlastitev ali obremenitev lastninske pravice) na podlagi sklepa Vlade o ugotovitvi javne koristi. Komisija se v zvezi s predlaganimi rešitvami v 33. in 34. členu novele zakona strinja z opozorili Zakonodajno – pravne službe Državnega zbora in zato pričakuje, da se bo poiskala taka zakonska rešitev, da bodo razlaščeni lastniki v primeru opustitve uporabe zemljišč in drugih nepremičnin za namen razlastitve le-te dobili nazaj.

Komisija ugotavlja, da sta pri pripravi Predloga zakona sodelovali Javna agencija za železniški promet Republike Slovenije in Slovenske železnice in da je večina rešitev usklajena, pri čemer Slovenske železnice predlagajo še pet predlogov, ki niso bili vključeni v predlog zakona, vendar imajo po njihovem mnenju vpliv na organizacijo železniškega prometa in na poslovanje Slovenskih železnic (prevozniški in upravljavski del).

Slovenske železnice predlagajo podaljšanje trajanja dovoljene neprekinjene vožnje vlečnega vozila s štirih na pet ur, ker bi s tako spremembo izboljšali poslovanje in zmanjšali stroške dela, ob tem pa varnost dela ne bi bila zmanjšana. Danes praktično ni možnosti, da bi en strojevodja prevozil najdaljšo relacijo (npr. Koper – Ljubljana, Dobova – Sežana), pri čemer so najbolj problematični kratki nepredvideni postanki (do deset minut) zaradi vzdrževalnih del, ki podaljšujejo čas vožnje oziroma delo strojevodje. Predstavniki predlagatelja novele zakona je člane komisije seznanili, da je gradivo bilo posredovano na takratno Ministrstvo za delo, družino in socialne zadeve, a njihovega mnenja glede tega predloga niso prejeli do danes. Glede na to, da tudi zakon, ki ureja cestne prevoze, določa, da morajo imeti poklicni vozniki po štirih urah vožnje počitek, se predlagatelj ni odločil za podaljšanje trajanja neprekinjene vožnje vlečnega vozila. Javna agencija za železniški promet ne nasprotuje predlogu, vendar je njihovo stališče, da niso pristojni za odločanje o tem vprašanju, ampak o tem lahko odloča Ministrstvo za zdravje oziroma Ministrstvo za delo, družino, socialne zadeve in enake možnosti. Obstaja tudi sklep iz leta 2001, kjer je v preambuli naveden dogovor med sindikati vseh sektorjev, da lahko traja neprekinjena vožnja vozila ena minuta manj kot pet ur. Komisija je bila seznanjena, da je predlog za podaljšanje trajanja neprekinjene vožnje usklajen s sindikatom in da se je Ministrstvo za

infrastrukturo in prostor obvezalo, da najprej pridobi mnenje pristojnih ministrstev in na podlagi tega pristopi k pripravi sprememb zakona, ki ureja čas trajanja neprekinjene vožnje. Komisija opozarja, da so pri nas relacije kratke in zato verjetno ni potrebe po podaljšanju trajanja neprekinjene vožnje, saj se med drugim lahko postanki ustrezno načrtujejo.

Slovenske železnice predlagajo tudi skrajšanje počitka po strokovnem usposabljanju na 12 ur, s čimer bi racionalizirali raspored dela, ob tem pa se varnost ne bi zmanjšala. Komisija ugotavlja, da ta predlog Slovenskih železnic zaradi določb Poslovnika Državnega zbora, da se lahko amandmaji vlagajo le k členom sprememb in dopolnitev predloga zakona, ni možno upoštevati pri tej noveli zakona. Komisija predlaga, da se pri pripravi naslednjih sprememb in dopolnitev Zakona o varnosti v železniškem prometu predlog za skrajšanje trajanja počitka po strokovnem usposabljanju na 12 ur ponovno preuči.

V zvezi s predlogom Slovenskih železnic, da bi spričevala v skladu z direktivo, ki ureja izdajo spričeval strojevodjem, omejili le na strojevodje in voznike progovnih motornih vozil, medtem ko bi za ostale izvršilne železniške delavce veljala sedanja ureditev, je predstavnik Javne agencije za železniški promet pojasnil, da se želi to področje urediti in zato tak predlog ni sprejemljiv. Namen obvezne izdaje spričeval za vse izvršilne železniške delavce je v tem, da lahko Javna agencija za železniški promet, ki izvaja upravni nadzor prevoznikov in pri upravljavcu železniške infrastrukture, hitreje in učinkoviteje ugotovi dejansko stanje na terenu. To ji namreč lahko omogoči vpogled v en dokument, iz katerega je razvidno, na katerih napravah in infrastrukturi lahko izvršilni železniški delavec, ki sodeluje pri opravljanju funkcij v zvezi z zagotavljanjem varnosti v železniškem prometu, opravlja delo. Poleg strojevodij in voznikov progovnih vozil imajo pomembno vlogo pri zagotavljanju varnosti v železniškem prometu tudi drugi izvršilni železniški delavci, npr. prometniki, dispečerji, vzdrževalci, sprevodniki, itd.

Predlog, da bi zakon omogočil odstranitev delavca na kraju samem, Slovenske železnice utemeljujejo s tem, da se lahko po veljavni ureditvi delavca odstrani šele potem, ko je zaradi njegovega neustreznega ravnanja prišlo do incidenta, nesreče ali resne nesreče. Praksa kaže, da bi bilo iz preventivnega vidika primernejše, da se delavca lahko odstrani v trenutku, ko se opazi, da dela v nasprotju s predpisi in posledice zaradi tega še niso nastopile. Komisija ugotavlja, da tega predloga zaradi določb Poslovnika Državnega zbora ni možno vključiti v to novelo zakona, ker člen ni odprt. Komisija pričakuje, da se bo ta predlog upošteval pri naslednji noveli zakona.

Čeprav na Slovenskih železnicah pozdravljajo predlagano spremembo, da se z obvezno namestitvijo stroboskopskih luči na vlečna vozila počaka na pridobitev pozitivnega mnenja Evropske železniške agencije, predlagajo črtanje določb, ki se nanašajo na namestitev stroboskopskih luči. Morebitno zakonsko obveznost namestitve takih luči bi lahko določili šele po izdaji pozitivnega mnenja Evropske železniške agencije. Njihov predlog temelji na tem, da morajo investicijo načrtovati naprej, kar pa je ob predlagani rešitvi težko. Predstavnik predlagatelja zakona je pojasnil, da je Ministrstvo za infrastrukturo in prostor pri pripravi Predloga zakona načrtovalo črtanje teh določb, vendar so bili opozorjeni, da tak pristop s pravnega vidika ni ustrezen. Zaradi navedenega so se odločili predlagati vezanost roka, do katerega se morajo vlečna vozila opremiti s stroboskopskimi lučmi, na pridobitev

pozitivnega mnenja Evropske železniške agencije, ki predpisuje tehnične specifikacije za interoperabilnost. Komisija ugotavlja, da na Ministrstvu za infrastrukturo in prostor pričakujejo, da Evropska železniška agencija ne bo izdala pozitivnega mnenja o skladnosti in ustreznosti stroboskopskih luči s tehničnimi specifikacijami za interoperabilnost, ki urejajo podsistem tirna vozila. Pridobili so strokovna mnenja, iz katerih izhaja, da bi lahko utripajoče luči delovale zavajajoče na udeležence v cestnem prometu, ljudi, ki bivajo vzdolž železniške proge, in živali, ki živijo ob železniški progi. Predstavnik Javne agencije za železniški promet je dodatno opozoril, da imamo interoperabilne proge in proge, za katere ne veljajo pogoji za zagotavljanje interoperabilnosti, obenem pa nimamo razdeljenih vozil, ki bi vozile po prvih ali drugih progah. To pomeni, da bi vozilo moralo imeti dodatno napravo, ki bi omogočilo oziroma zagotovilo izklop stroboskopskih luči ob prestopu vozila iz neinteroperabilne na interoperabilno progo. V skladu z mnenjem Evropske železniške agencije se opremljenost vozila s stroboskopskimi lučmi ne sme zahtevati kot pogoj za izdajo obratovalnega dovoljenja. To pomeni, da od tujega železniškega prevoznika (npr. RCA) ne moremo zahtevati stroboskopskih luči, čeprav se vozi po progah, za katere ne veljajo pogoji za zagotavljanje interoperabilnosti. Ideja teh luči naj bi bila, da na nivojskih prehodih moteče opomnijo udeležence cestnega in železniškega prometa, kar pa je lahko eden od potencialnih vzrokov za nesrečo in zato po mnenju Javne agencije za železniški promet ne zagotavljajo varnosti v železniškem prometu. Po mnenju Ministrstva za zdravje stroboskopske luči lahko pri 5% ljudi povzročijo epilepsijo. Komisija na podlagi navedenega meni, da bi bilo smiselno črtati vse določbe, ki se nanašajo na stroboskopske luči.

Ob obravnavi predloga zakona je član komisije mag. Stevo Ščavničar opozoril na odnos Slovenskih železnic do prostora, saj je železniška postaja Jesenice v času bivše Jugoslavije kot vstopna postaja v državo potrebovala veliko tirov, danes pa ne in jih zato velik del ni v uporabi. Občina Jesenice je pred desetimi leti dala pobudo, da bi Slovenske železnice opustila nekaj tirov in s tem sprostile prostor, ki je v tej ozki dolini zelo dragocen, a je bil njihov odgovor, da morajo pred tem narediti študijo, ki pa je Občina Jesenice do danes ni prejela. Komisija pričakuje, da bodo Slovenske železnice podale odgovor na pobudo Občine Jesenice. Član komisije Branko Šumenjak je opozoril na primer Občine Ormož, kjer pa se soočajo s pomanjkanjem železniških tirov, kar zavira gospodarski razvoj tega dela Slovenije.

\* \* \*

Za poročevalca je bil določen predsednik komisije Jernej Verbič.

Sekretarka  
Meta Štembal, l.r.

Predsednik  
Jernej Verbič, l.r.