



REPUBLIKA SLOVENIJA
DRŽAVNI SVET

Komisija za lokalno samoupravo in regionalni razvoj

Številka: 326-03/13-7/ EPA 1348-VI
Ljubljana, 24. 9. 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-uradno prečiščeno besedilo, 95/09 - odl. US in 21/13 - ZFDO-F) 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 Zakona o varnosti v železniškem prometu (ZVZelP-D) – skrajšani postopek

Komisija Državnega sveta za lokalno samoupravo in regionalni razvoj je na 11. seji 23. septembra 2013 obravnavala Predlog zakona o spremembah Zakona o varnosti v železniškem prometu, ki ga je Državnemu zboru v obravnavo predložila skupina poslancev Državnega zbora (prvopodpisani Danijel Krivec).

Komisija **podpira** predlog zakona.

Veljavna zakonska ureditev določa, da se vlečna vozila, ki vozijo po progah, za katere ne veljajo pogoji za zagotavljanje interoperabilnosti, opremijo s stroboskopskimi lučmi, ki pa morajo biti pri vožnji na progah, za katere veljajo pogoji za interoperabilnost, izključene, pri čemer je treba pogoj opremljenosti vozil s stroboskopskimi lučmi izpolniti najkasneje v dveh letih po pridobitvi pozitivnega mnenja Evropske železniške agencije o skladnosti te zahteve s tehničnimi specifikacijami za interoperabilnost, ki urejajo podsistem tirna vozila.

Predstavniki predlagatelja novele zakona, s katero se predlaga črtanje določb, ki se nanašajo na uvedbo stroboskopskih luči na vlečnih vozilih, ki vozijo po progah, za katere ne veljajo pogoji za zagotavljanje interoperabilnosti, je članom komisije dodatno pojasnil razloge za predložitev predlaganih rešitev in izpostavil, da se je skušalo to anomalijo, ki nima nobene povezave z interoperabilnostjo na železniških sistemih EU, odpraviti že s spremembami zakona maja 2013, vendar to ni bilo možno zaradi določb Poslovnika Državnega zbora. Ker je imel predlog za črtanje določil o obvezni opremljenosti vlečnih vozil s stroboskopskimi lučmi takrat praktično soglasno podporo vseh poslanskih skupin v Državnem zboru ter tudi podporo predstavnikov resornega ministrstva, je negativno mnenje Vlade, ki je povezano s postopkom pred Evropsko železniško agencijo in ne samo vsebino, presenečenje. V nadaljevanju je predstavil vprašanja, ki jih je kot predlagatelj predloga zakona posredoval na Vlado, a

odgovorov še ni prejel. Med drugim predlagatelja zanima, zakaj so predstavniki Republike Slovenije na delovnih odborih Evropske železniške agencije sprožili vprašanje o ustreznosti ukrepa in njegovih učinkih na varnost, če imamo svoj varnostni organ, ki bi moral o tem najprej podati mnenje. Prav tako ga zanima, v kolikšnem času pričakuje Ministrstvo za infrastrukturo in prostor odgovor Evropske železniške agencije. V nadaljnji razpravi je osvetlil problem v zvezi z neenakopravnostjo prevoznikov in škodljivosti morebitne uvedbe stroboskopskih luči, pri čemer je izpostavil, da je bilo že leta 2011 mnenje Javne agencije za železniški promet negativno.

Predstavniki Ministrstva za infrastrukturo in prostor je komisiji predstavil negativno mnenje Vlade in poudaril, da je njihov zadržek postopkovne in ne vsebinske narave. Vlada se je res ob obravnavi predzadnjih sprememb zakona, ki je bil objavljen v Ur. l. RS, št. 47/2013, strinjala s spremembo 71. člena zakona in črtanjem določil, ki se nanašajo na stroboskopske luči, vendar to ni bilo možno zaradi poslovnih ovir (člen ni bil odprt). Ker je trenutno v veljavi rešitev, da se lahko uvedejo stroboskopske luči v določenem obdobju po pridobitvi morebitnega pozitivnega mnenja Evropske železniške agencije, so na Ministrstvu za infrastrukturo in prostor ocenili, da je smiselno začeti postopek pred Evropsko železniško agencijo nadaljevati in od evropske stroke dobiti jasen odgovor, ali ta rešitev pripomore k večji varnosti v železniškem prometu. Dodal je, da še tako dobra ideja inovatorja ne zadošča za spremembo zakonodaje, a se je žal to v preteklosti zgodilo, ne da bi imeli pozitivna strokovna mnenja Slovenskih železnic in Javne agencije za železniški Republike Slovenije. Če bi morali sprejeti odločitev danes, bi Ministrstvo za infrastrukturo in prostor podprlo črtanje določil, ki se nanašajo na stroboskopske luči, vendar si pred tem želijo dobiti dodatna strokovna mnenja Evropske železniške agencije, ali je naša veljavna rešitev dobra, saj ne želijo, da bi bila rešitev ovržena le zato, ker nimamo dovolj pretehtanih mnenj oziroma dovolj znanja, čez nekaj časa pa bi se taka rešitev izkazala kot sprejemljiva, ki bi jo vpeljale tudi druge države. To je tudi glavni razlog za nasprotovanje predlagani noveli zakona. Predstavniki Republike Slovenije so na srečanju Evropske železniške agencije oziroma skupine za pripravo tehničnih specifikacij (t.i. TSI za lokomotive in potniška vozna sredstva) 1. 7. 2013 odprli vprašanje uvedbe stroboskopskih luči in odgovor pričakujejo do seje matičnega delovnega telesa Državnega zbora. Predstavniki ministrstva je pojasnil, da ta predlog zakona ni v paketu varčevalnih ukrepov, ker bi bila morebitna uvedba stroboskopskih luči vezana na obdobje dveh let po pridobitvi pozitivnega mnenja Evropske železniške agencije.

Člani komisije so bili seznanjeni, da **Slovenske železnice d.o.o.** kot skupina podpirajo novelo zakona, saj ne gre le za stroške, ki bi jih imeli prevozniki, če bi morali vlečna vozila opremiti s stroboskopskimi lučmi, temveč bi realizacija teh določil povzročila neenakopraven položaj prevoznikov glede na to, ali vozijo po progah, za katere veljajo pogoji interoperabilnosti, ali ne. Njihova ocena je, da do uvedbe stroboskopskih luči ne bo prišlo.

Komisija opozarja, da je veljavna zakonska rešitev taka, da potrebujemo za uvedbo stroboskopskih luči mnenje Evropske železniške agencije in ne njenega soglasja, ki ima drugačne učinke, to pa pomeni, da to ne bi bilo obvezujoče na ravni EU. Komisija se strinja s predlagateljem novele zakona, da bi se lahko morebitne nove

rešitve uvedle v Sloveniji, ko bi bile standardizirane za vse države, ne pa da prehitavamo.

Komisija izpostavlja, da uvedba stroboskopskih luči prinaša Slovenskim železnicam d.o.o. finančne posledice v višini okoli 800.000 evrov, pri čemer niso vključeni stroški rednega in investicijskega vzdrževanja, hkrati pa taka rešitev nima strokovne podlage, da zagotavlja večjo varnost v železniškem prometu.

Komisija je že leta 2011 nasprotovala predlagani dopolnitvi zakona z določili, ki se nanašajo na uvedbo stroboskopskih luči, saj ji je bilo že takrat predstavljeno mnenje o nevarnosti utripajočih luči ter o neenakopravnosti prevoznikov v povezavi s tem, ali se vozijo po progah, za katere veljajo pogoji za zagotavljanje interoperabilnosti, ali po progah, za katere ne veljajo pogoji za zagotavljanje interoperabilnosti. Podobno negativno stališče ji je bilo predstavljeno tudi na 4. seji 6. maja 2013, ob obravnavi predzadnje novele zakona (EPA 1036-VI). Komisija je bila takrat seznanjena, 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, saj naj bi obstajala mnenja, 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. Prav tako je člane komisije predstavnik Javne agencije za železniški promet Republike Slovenije 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. Glede na mnenje Evropske železniške agencije, da opremljenost vozila s stroboskopskimi lučmi ni pogoj za izdajo obratovalnega dovoljenja, bi to pomenilo, da od tujega železniškega prevoznika ne moremo zahtevati stroboskopskih luči, čeprav bi se vozil po progah, za katere ne veljajo pogoji za zagotavljanje interoperabilnosti.

Na podlagi navedenega komisija podpira predlog zakona in hkrati predlaga Vladi, da med ukrepe za konsolidacijo javnih financ na področju prometa uvrsti tudi predmetni Zakon o spremembah Zakona o varnosti v železniškem prometu (EPA 1348-VI), ki po grobih ocenah prinaša okoli 800.000 evrov prihranka.

Po mnenju komisije ta inovacija, ki je dobila tudi zakonsko podlago, spominja na primer prometnih nalepk, ki so voznikom povzročile dodatne stroške in smo jih kasneje ukinili.

Po mnenju komisije bi za večjo varnost v železniškem prometu, predvsem varnost udeležencev cestnega prometa pri (nezavarovanih) nivojskem prečkanju ceste z železniško progo, naredili z večjo preglednostjo prehodov in ovinkov (npr. košnja).

* * *

Za poročevalca je bil določen predsednik komisije Jernej Verbič.

Sekretarka
Meta Štembal, l.r.

Predsednik
Jernej Verbič, l.r.