

Državna svetnica
Saška Kiara Kumer

Številka: 326-01-2/2024/1
Ljubljana, 20. 2. 2024

Gospod
Marko Lotrič
predsednik
Državnega sveta Republike Slovenije

ZADEVA: Pobuda Ministrstvu za infrastrukturo za spremembo Zakona o cestninjenju v delu, ki objektivno odgovornost glede delovanja OBU naprave nalaga zgolj vozniku oziroma cestninskemu zavezancu

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, 123/20, 67/22 in 69/23) predlagam, da se na Ministrstvo za infrastrukturo naslovi naslednjo

p o b u d o:

Ministrstvo za infrastrukturo naj pristopi k spremembi Zakona o cestninjenju (Uradni list RS, št. 24/15, 41/17, 158/20 in 159/21) v delu, ki objektivno odgovornost glede delovanja OBU naprave nalaga zgolj vozniku oziroma cestninskemu zavezancu.

Obrazložitev:

Podjetja, ki se ukvarjajo s cestnim potniškim prometom in transportna podjetja pri svojih vozilih, ko vstopajo v območje cestninjenja, uporabljajo storitev cestninjenja v prostem prometnem toku. DARS, d. d., kot upravljavec cestninskih cest zagotovi, da je na vseh cestninskih cestah in cestninskih cestnih objektih zagotovljeno cestninjenje brez ustavljanja vozila. V ta namen zagotavlja uporabnikom elektronski sistem cestninjenja z uporabo OBU naprave (bolj poznana pod imenom DarsGo). Ta naprava, ki jo uporabnik prevzame, registrira in nanjo naloži dobroimetje (ali plača naknadno, po izdanem računu), ostane (skladno s 25. členom Zakona o cestninjenju, (Uradni list RS, št. 24/15, 41/17, 158/20 in 159/21); v nadaljevanju ZCestn) v lasti upravljalca cest (torej DARS, d. d.).

Dolžnost cestninskega zavezanca je, da skladno s 27. členom ZCestn namesti OBU napravo na način, kot je določen v splošnem aktu, da vnese pravilne podatke o številu osi vozila ter da ves čas vožnje preverja pravilnost delovanja OBU naprave. V praksi pa je izvajanje teh dolžnosti tako za voznika, zaposlenega pri cestninskem zavezancu, ki vožnjo po cestninskih cestah dejansko izvaja, kot tudi za dejanskega cestninskega zavezanca, pravno osebo, težavno in na trenutke nemogoče.

Kot določa 42. člen ZCestn, je cestninski zavezanec dolžan na vozilo namestiti delujočo elektronsko napravo za cestninjenje, kot je v skladu s predpisi, in nato med ostalimi obveznostmi prevoziti vsako cestninsko postajo, točko cestninjenja ali drugo mesto elektronske registracije z elektronsko napravo za cestninjenje na vozilu ali z delujočo oziroma pravilno delujočo napravo. Pri tem je dolžan voziti po cestninski cesti in prevoziti

cestninsko postajo, točko cestninjenja ali drugo mesto elektronske registracije z elektronsko napravo za cestninjenje na vozilu ustreznega emisijskega in cestninskega razreda.

Prekršek stori pravna oseba, ki prevozi cestninsko postajo z elektronsko napravo za cestninjenje na vozilu neustreznega cestninskega ali emisijskega razreda. Prav tako stori prekršek tisti posameznik, ki prevozi točko cestninjenja z nepravilno delujočo cestninsko napravo.

V praksi to pomeni, da voznik npr. avtobusa, ki mu je delodajalec namestil delujočo OBU napravo, prevozi točko cestninjenja, ob tem pa se zgodi, da ne steče mikrovalovna komunikacija med OBU napravo in napravami za izvajanje cestninjenja, ki zagotavljajo podatke za obračun cestnine. Vse OBU naprave so narejene tako, da v delujočem stanju ob prevoženih točki oddajo tih pisk, če pa mikrovalovna komunikacija zataji, piska ni. Dolžnost voznika bi torej morala biti, da pri vsaki točki zazna pisk. Pri tem mora biti voznik seveda pozoren na vožnjo, dogajanje na cesti in v vozilu, kar je pomembno predvsem pri višjih hitrostih. Zakon o pravilih cestnega prometa izrecno prepoveduje vozniku uporabo naprav in opreme, ki zmanjšuje voznikovo vidno in slušno zaznavanje, torej tudi tipkanje po OBU napravi. Nadzor nad tem, ali je naprava oddala pisk, je onemogočen tudi zaradi glasnosti potnikov in okolja, pa tudi zato, ker voznik ne ve, kje po Sloveniji se sploh nahajajo točke cestninjenja. Ko neko točko cestninjenja prevozi in OBU naprava ne zapiska, voznik sploh ne ve, da je ravnokar prevozil točko, kjer bi moral zaslišati pisk.

Drugi primer je, ko voznik vozi po cestninski cesti s pravilno nameščeno OBU napravo, s pravilno določenimi podatki o številu osi na tovornem vozilu (4 ali 2), pa se med vožnjo zgodi, da se v napravi samodejno »preklopi« št看ilo osi, kar seveda vpliva na višino obveznosti cestnine.

V obeh primerih je bilo tako podjetjem kot njihovim zaposlenim v preteklih letih izdanih veliko št看ilo glob za očitane prekrške. Skladno s 45. členom ZCestn so prekrškovni organ za te prekrške cestninski nadzorniki. DARS, d. d., kot upravitelj cestninskih cest pri tem trdno stoji na stališču, da že samo dejstvo, da ni stekla mikrovalovna komunikacija, izpolni znake prekrška in (na podlagi zalednega sistema nadzora s kamerami) po ugotovljeni kršitvi prične s prekrškovnim postopkom. V primerih, ko naprava večkrat zaporedoma »zataji«, so lahko kazni za posameznika izredno visoke, tudi nekaj tisoč evrov, in to za posameznika, voznika, ki je pri cestninskem zavezancu zgolj zaposlen in nima nikakršnega interesa zavajati upravitelja. Dodajmo še dejstvo, da se cestnina s strani s strani zavezancev tako in tako poravnava, ter dejstvo, da gre za naprave, ki so dejansko v lasti DARS, ki potem v primeru, da njihova naprava »zataji«, reagira kot prekrškovni organ in uporabniku naloži plačilo globe, kar je res absurdno.

V preteklem obdobju je veliko voznikov pa tudi prevoznikov globe plačalo brez nadaljnega postopka, da so tako imeli možnost plačati polovični znesek globe. Za primer izpostavljam primer enega večjih podjetij v Sloveniji, ki je lani za cestnine in vinjete plačalo okoli 600.000,00 EUR z DDV, poleg tega pa, ravno zaradi zgoraj opisanih napak na napravah, še za 20.000 EUR glob. Imamo pa tudi nekaj primerov, ko je bil sprožen postopek zahteve za sodno varstvo, kjer se je sodišče postavilo na dve različni stališči. Prvo govori o tem, da objektivni znaki prekrška sicer obstajajo, vendar vozniku ni mogoče pripisati premajhne skrbnosti, zato je sodišče odpravilo globo ter izreklo zgolj opomin. V drugem primeru je sodišče pojasnilo, da zgolj dejstvo, da mikrokomunikacija med napravami ni stekla, še v ničemer ne izkazuje konkretnih dejanj, s katerimi naj bi voznik storil očitani prekršek in je zato postopek v celoti ustavilo.

Ministrstvo za infrastrukturo se zato poziva, da se opredeli do izpostavljenе problematike. Pri tem se predlaga, da ministrstvo pristopi k spremembi ZCestn v delu, ki brezkompromisno nalaga objektivno odgovornost vozniku in cestninskem zavezancu. Predlaga se obrnjeno dokazno breme prekrškovnega organa, ki je hkrati tudi lastnik OBU naprav, oziroma možnost, da se v primeru, da škoda izvajalcu cestninjenja ni nastala (plačana cestnina) in iz okoliščin v veliki verjetnosti izhaja, da je šlo za nenamerne napake, postopek ustavi. Obstoječa sodna praksa namreč jasno kaže v smer, da so prekrškovne določbe zakona neživiljenjske oziroma postavljajo previsok standard skrbnosti, ni pa moč od državljanov pričakovati, da bodo v vsakem posamičnem primeru iskali sodno varstvo, če je rešitev sprememba zakona na sistemski ravni.

Državna svetnica
Saška Kiara Kumer, l.r.