

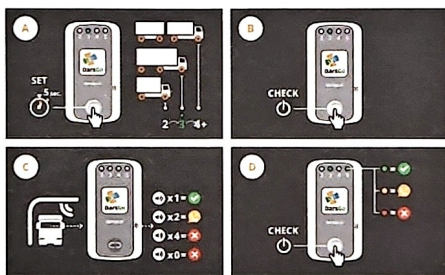
Nesorazmerni prekrškovni ukrepi pri elektronskem cestninjenju



Državna svetnica in predsednica Sindikata delavcev prometa in zvez Slovenije (SDPZ) Saška Kiara Kumer zaradi nesorazmernosti glede odgovornosti voznika za delovanje elektronske cestninske naprave OBU (angleško On-board-unit), pri nas poznane kot DarsKO, poziva ministrstvo za infrastrukturo k spremembam Zakona o cestninjenju (ZCestn).

Kot je sedaj zapisano v zakonu, objektivno odgovornost glede delovanja naprave OBU nosi zgolj voznik oziroma cestni zavezanec, kar je še posebej problematično pri voznikih tovornih vozil, saj naprava zaradi narave svojega delovanja profesionalnim voznikom ne omogoča upravljanja, pri katerem ne bi ogrozili sebe in drugih udeležencev v prometu. Člen 25 ZCestn določa, da naprava, ki jo uporabnik prevzame, registrira in nanjo naloži dobroimetje, ostane v lasti upravljalca cest, torej podjetja DARS, d. d.; cestninskemu zavezancu pa nadalje 27. člen nalaga, da ves čas vožnje preverja pravilnost delovanja naprave OBU. Kot v pobudi ministrstvu za infrastrukturo poudarja državna svetnica in generalna sekretarka SDPZ **Saška Kiara Kumer**, je izvajanje te 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 v praksi na trenutke nemogoče. Voznik tovornega vozila se namreč lahko znajde v prekršku, če prevozi točko cestninjenja z nepravilno delujočo cestninsko napravo. V praksi to pomeni, da voznik avtobusa, ki mu je delodajalec namestil delujočo napravo OBU, 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 prevoženju 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. ZCestn vozniku izrecno prepoveduje uporabo naprav in opreme, ki zmanjšuje njegovo vidno in slušno zaznavanje, torej tudi tipkanje po napravi OBU. Nadzor nad tem, ali je naprava oddala pisk, je lahko med drugim onemogočen tudi zaradi glasnosti

potnikov in okolja, ali pa zato, ker voznik ne ve, kje po Sloveniji se 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. V drugem primeru, ki ga poda Saška Kiara Kumer, 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.



» Uporaba naprave ni preprosta, še posebej med vožnjo lahko prihaja do napak pri cestninjenju. Foto Dars

»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 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 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,« ugotavlja Kumer. Po podatkih SDPZ naj bi v preteklem obdobju veliko voznikov in prevoznikov globe plačalo brez pritožbe oziroma uveljavljanja sodnega varstva, da so tako izkoristili možnost plačati polovični znesek globe. Kot primer je izpostavila eno večjih prevoznških podjetij v Sloveniji, ki je lani za cestnine in vinjete plačalo okoli 600 tisoč evrov z DDV, poleg tega pa, ravno zaradi zgoraj opisanih napak na napravah, še za 20 tisoč evrov glob. Obstajali naj bi tudi primeri, ko je bil sprožen postopek zahteve za sodno varstvo, kjer se je sodišče postavilo na dve različni stališči. Prvo je menilo, 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, v ničemer ni izkazovalo konkretnih dejanj, s katerimi naj bi voznik storil očitani prekršek, in je zato postopek v celoti ustavilo.

Po mnenju državne svetnice bi se moralo ministrstvo za infrastrukturo čimprej opredeliti do izpostavljene problematike. Pri tem je predlagala, da k temu pristopi konstruktivno s spremembo ZCestn v delu, ki brezkompromisno nalaga objektivno odgovornost vozniku in cestninskemu zavezancu. Bolj smiselna in do izvajalcev cestnega prometa prijaznejša bi bila določba, da se v primeru, da škoda izvajalcu cestninjenja ni nastala, saj je bila cestnina plačana in iz okoliščin izhaja, da je šlo za nenamerne napake, postopek ustavi. Obstoječa sodna praksa namreč jasno kaže v smer, da so prekrškovne določbe zakona neživljenjske oziroma postavljajo previsok standard skrbnosti, ni pa mogoče od državljanov pričakovati, da bodo v vsakem posamičnem primeru iskali sodno varstvo, če je najbolj smiselna rešitev prav sprememba zakona na sistemski ravni.

M. P.