



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE, PODNEBJE IN ENERGIJO

Langusova ulica 4, 1535 Ljubljana

T: 01 478 82 00

E: gp.mope@gov.si

www.mope.gov.si

Služba vlade za zakonodajo

Številka: 007-140/2025

Datum: 10. 11. 2025

Zadeva: predlog Uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju – pripombe

Zveza: vaš dopis št. 354-46/2025/9 z dne 3. 11. 2025

Spoštovani,

Na Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo (v nadaljevanju: ministrstvo) ste v okviru medresorskega usklajevanja pri sprejemu predloga Uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju (v nadaljevanju: uredba) posredovali dopis v katerem ste podali pripombe h gradivu z dne 20. 10. 2025 na katere odgovarjamo v nadaljevanju tega dopisa.

Ministrstvo pozna sodbo v zadevi C-24/19 (A in drugi proti Flandriji), vendar pa meni, da ugotovitve le te ne pomenijo avtomatske implikacije pri uredbi.

Za presojo, ali je potrebno izvesti CPVO, je po našem mnenju (in v tem soglašamo s stališčem SVZ) odločilno, ali gre za plan in program, ki določa okvir za prihodnja soglasja za izvedbo projektov iz PVO direktive. Pri presoji je torej - ne glede na formalno (nacionalno) poimenovanje - odločilen funkcionalni kriterij in ne oblika ali vsebina akta. Vendar pa je po SEA direktivi med drugim odločilno tudi vprašanje, ali gre za plan, program ali drug akt, ki predstavlja okvir za izvedbo projektov iz Priloge I in II direktive o presoji javnih in zasebnih projektov na okolje (projektov iz PVO direktive). Tudi zato je ministrstvo mnenja, da predlagana uredba ne predstavlja plana ali programa, ki vsebuje tovrstni okvir, saj za njeno realizacijo niso potrebni projekti iz Priloge I in II.

Ministrstvo bo zadevo nadalje raziskalo in proučilo prakso oz. izvajanje sodbe v Belgiji. S tem v zvezi je ministrstvo Belgiji že poslalo vprašanje. Hkrati pa bomo način izvajanja predmetne sodbe proučili tudi v drugih državah članicah EU.

Za dodatna pojasnila zakaj je primerno, da se ladje izključijo iz uporabe uredbe smo zaprosili Ministrstvo za infrastrukturo (v nadaljevanju: MZI). V nadaljevanju so podana njihova pojasnila.

MZI – Direktorat za letalski in pomorski promet je mnenja, da je izključitev hrupa ladij v pristanišču iz okvira skupne dovoljene meje hrupa nujna in sorazmerna iz osnovnega razloga, ker Luka Koper, d. d. opravlja dejavnost v javnem interesu, kakor je v nadaljevanju natančneje obrazloženo.

1.

Status Luke Koper kot kritičnega subjekta in izvajalca javne službe – omejitev hrupa v pristanišču

Dejavnost, ki jo opravlja Luka Koper d. d. predstavlja dejavnost v javnem interesu (oziroma v smislu prava EU storitev splošnega gospodarskega pomena" (SGEI, *Services of General Economic Interests*), kot sledi v nadaljevanju.

Zakon o kritični infrastrukturi (ZKI-1)¹ opredeljuje javne in zasebne subjekte, ki so določeni kot kritični subjekti ali jih je kot kritične subjekte posebnega evropskega pomena določila Evropska komisija. V skladu s tem zakonom je *kritična infrastruktura* Republike Slovenije sredstvo, objekt, oprema, omrežje ali sistem oziroma njegov del, ki je nujen za oziroma omogoča opravljanje *bistvenih storitev* (4. točka 4. člena ZKI-1), *bistvena storitev* pa je takšna storitev, ki je ključna za nemoteno delovanje države, ohranitev življenjsko pomembnih družbenih funkcij, gospodarskih dejavnosti, javnega zdravja in varnosti ali okolja (1. točka 4. člena ZKI-1). Vlada RS je na podlagi 6. člena ZKI-1 z Uredbo o ugotavljanju kritičnih subjektov (v nadaljevanju tudi: Uredba)² določila bistvene storitve v sektorjih in podsektorjih kritične infrastrukture ter kategorije subjektov v sektorjih in podsektorjih kritične infrastrukture, med drugim tudi »storitve prevoza (potniškega in tovornega) po kopenskih vodah, morju in obalnih vodah (prevozna podjetja za potniški in tovorni promet po kopenskih vodah, morju in obalnih vodah); upravljanje, vodenje in vzdrževanje pristanišč in pristaniških zmogljivosti ter upravljanje opreme in infrastrukture v pristaniščih, vključno z oskrbo z gorivom, pretovarjanjem, privezom, potniškimi storitvami, zbiranjem ladijskih odpadkov in ostankov tovora, pilotažo in vleko (upravni organi pristanišč ter subjekti, ki izvajajo dela in upravljajo opremo v pristaniščih)«. Na podlagi navedenega pravnega okvirja je Luka Koper d. d. kot koncesionar za upravljanje, vodenje, razvoj in redno vzdrževanje pristaniške infrastrukture v koprskem tovrnem pristanišču **kritični subjekt v smislu 5. točke 4. člena ZKI-1**. Kot tak upravlja in uporablja kritično infrastrukturo Republike Slovenije v sektorju prometa, podsektorju pomorski promet in pristanišča.

Dalje, z Uredbo o upravljanju koprskega tovrnega pristanišča, opravljanju pristaniške dejavnosti, podelitvi koncesije za upravljanje, vodenje, razvoj in redno vzdrževanje pristaniške infrastrukture v tem pristanišču³ se ureja način upravljanja in vodenja koprskega tovrnega pristanišča, urejajo pogoji in način opravljanja pristaniških dejavnosti na pristaniškem območju ter določajo pristaniške pristojbine v koprskem tovrnem pristanišču. Koprsko tovrno pristanišče po tej uredbi zajema vodni in priobalni prostor, ki obsega operative in negrajene dele obale ter druga zemljišča na kopnem za opravljanje pristaniških dejavnosti (1. odstavek 2. člena). Poleg pomenov, določenih v Pomorskem zakoniku⁴, Zakonu o gospodarskih javnih službah (v nadaljevanju: ZGJS)⁵ in Zakonu o javno-zasebnem partnerstvu⁶, je v »Uredbi o upravljanju koprskega tovrnega pristanišča, opravljanju pristaniške dejavnosti, podelitvi koncesije za upravljanje, vodenje, razvoj in redno vzdrževanje pristaniške infrastrukture v tem pristanišču« »koprsko tovrno pristanišče« določeno kot »celovit vodni in priobalni prostor, v katerem se opravljajo pristaniške dejavnosti, ki so namenjene za tovorni promet, in dejavnosti, ki so namenjene za potniški promet«. Ker Luka Koper izvaja gospodarsko javno službo, Uredba o upravljanju koprskega tovrnega pristanišča, opravljanju pristaniške dejavnosti, podelitvi koncesije za upravljanje, vodenje, razvoj in redno vzdrževanje pristaniške infrastrukture v tem pristanišču (v nadaljnjem besedilu: Uredba o upravljanju koprskega pristanišča) pa je bila sprejeta tudi na podlagi drugega odstavka 3. člena, 7. in 32. člena ZGJS, je potrebno posebej izpostaviti, da se skladno s 1. členom ZGJS z gospodarskimi javnimi službami zagotavljajo materialne javne dobrine, **katerih trajno in nemoteno proizvodnjo v javnem interesu zagotavlja Republika Slovenija** oziroma lokalna skupnost zaradi zadovoljevanja javnih potreb. Prav tako Uredba o upravljanju koprskega pristanišča v 5. členu določa, da mora upravljavec pristanišča v skladu s koncesijskim aktom za izpolnjevanje svoje obveznosti iz 41. člena Pomorskega zakonika storiti **vse za nemoteno delovanje pristanišča, zlasti pa opravljati naslednje naloge:**

- zagotavljati varno plovbo na območju pristanišča;
- skrbeti za nemoteno obratovanje pristanišča;
- skrbeti, da se na območju pristanišča **trajno izvaja pristaniška dejavnost...**;
- skrbeti za izvajanje gospodarskih javnih služb iz prvega odstavka 44. člena Pomorskega zakonika na način, določen z Zakonom o gospodarskih javnih službah in Zakonom o javno-zasebnem partnerstvu;
- skrbeti za upravljanje pristaniške infrastrukture in upravljati pristaniško infrastrukturo, namenjeno za javni promet;

¹ Uradni Ust RS, št. 102/24

² Uradni list RS, št. 42/25

³ Uradni list RS, št. 71/08, 32/11, 53/13, 25/14, 3/18, 41/18, 62/19, 51/21, 47/22, 9/23 in 50/25

⁴ Uradni list RS, št. 26/01, 21/02, 110/02 - ZGO-1, 2/04, 98/05 - ZPLD-1A, 49/06, 88/10, 59/11, 33/16, 41/17, 21/18-ZNOrg, 31/18 - ZPVZRZECEP, 18/21, 76/23

⁵ Uradni list RS, št. 32/93, 30/98 - ZZLPPO, 127/06-ZJZP, 38/10 -ZUKN, 57/11 - ORZGJS40

⁶ Uradni list RS, št. 127/06, 203/20 - ZIUPOPdVE

- skrbeti za zadovoljevanje Izkazanih obrambnih in varnostnih potreb ter potreb s področja zaščite in reševanja skladno s koncesijsko pogodbo;
- zagotavljati priveze in uporabo nujne operativne pristaniške infrastrukture za priveze namenskih plovil ter skladiščenje ali namestitvev intervencijske opreme ob nenadnem onesnaženju morja skladno s koncesijsko pogodbo;
- zagotavljati razvoj pristanišča.

Bistvene storitve, ki jih Luka Koper zagotavlja in izhajajo iz njene naloge vodenja pristanišča, kakor jih opredeljuje 8. člen Uredbe o upravljanju koprskega pristanišča, so torej:

- neprekinjeno in nemoteno delovanje pristaniške infrastrukture in logističnih sistemov,
- pretovor in skladiščenje blaga, ki je ključno za slovensko gospodarstvo, izvoz in uvoz,
- delovanje oskrbovalnih verig za energetske surovine, prehranske proizvode, industrijske materiale in strateško pomembne dobrine,
- povezava Republike Slovenije s svetovnimi pomorskimi tokovi in delovanje kot nacionalno okno za pomorsko trgovino,
- skrb za opravljanje obrambnih in varnostnih nalog oziroma nalog za zaščito in reševanje ali podporo tem nalogam v zvezi z odzivanjem države na nesreče ali krizne situacije oziroma za izpolnjevanje mednarodnih obveznosti države.

Omejitev delovanja pristanišča zaradi hrupa bi neposredno vplivala na izvajanje teh bistvenih storitev in bi imela za posledico, da bi bilo obratovanje pristanišča moteno (in kot bistveno ne-trajno), kar je torej v nasprotju z ZGJS, ZKI-1, Uredbo o ugotavljanju kritičnih subjektov, PZ, in Uredbo o upravljanju koprskega pristanišča. Naveden poseg bi predstavljal tudi bistvene motnje v oskrbi države z osnovnimi surovinami in energenti, izpad gospodarske dejavnosti, ki je ključnega pomena za slovensko gospodarstvo, motnje v mednarodnih prometnih in trgovinskih tokovih, kar bi imelo čezmejne posledice, ter kršitev obveznosti države iz evropskih prometnih in varnostnih uredb vključno z Direktivo (EU) 2022/2557 o odpornosti kritičnih subjektov. Samo na področju zagotavljanja obrambe in varnosti, kar je v trenutnih zapletenih geo-političnih razmerah izjemnega pomena, bi pomenilo, da Republika Slovenija v koprskem pristanišču ne bi mogla več sprejemati vojaških ladij članic NATO pakta in trgovski ladij, ki enote držav članic NATO pakta oskrbujejo v Evropi in bi s tem neposredno kršila svoje obveznosti do NATO. Storitve omenjenim je ladjam, ki imajo med drugim tudi ponoči delujoče motorje in ventilatorje, treba nuditi 24 ur na dan ne pa le med 6.00 uro zjutraj in do 22.00 ure zvečer. Zato bi vztrajanje pri upoštevanju hrupa ladij v okviru vrednosti kazalcev hrupa tudi neposredno poseglo v obveznosti, ki jih je skladno s 3a. členom Ustava Republika Slovenija prevzela s »prenosom izvrševanje dela suverenih pravic« na NATO.

Prav tako bi bilo onemogočeno izvajanje nalog za zaščito in reševanje. V Luki Koper d. d. je 365 dni v letu in 24 ur na dan v pripravljenosti šest vlačilcev, ki jim motorji delujejo tudi med 22.00 in 6.00 uro, ko so v pogonu zaradi izvajanja storitev ali nujnih intervencij, prav tako oddajajo zvoke, ko so priključeni na elektriko, saj sem jih redno prižigajo črpalke. Vlačilci predstavljajo edine ladje, ki lahko v vsakem vremenu intervenirajo. Ti so npr. v poletju 2023 med 22.00 in 6.00 uro ob močnem neurju z vetrom tramontano preprečili, da bi se velika kontejnerska ladja zabila v dve več tisoč tonski dvigali na kontejnerskem terminalu, ki bi se zrušili v prvi bazen koprskega pristanišča in nato trk iste ladje v ladjo na generalnih tovorih. Po črnem scenariju, bi lahko zrušitev dveh dvigal, povzročila tudi domino efekt zrušitve vseh ostalih dvigal na kontejnerskem terminalu. Že če bi se ne uresničil črni scenarij, da bi v prvi bazen padli le dve kontejnerski dvigali, bi bil ta bazen zaprt za najmanj tri mesece in bi bilo povsem onemogočeno delovanje kontejnerskega in potniškega terminala.

Omejevanje delovanja pristanišča zaradi hrupa bi pomenila, da se dejavnost lahko izvaja samo delno, s čimer ni izpolnjen bistven *habeas corpus*, postulat javnih služb, to je njihova trajnost izvajanja. Ker se gospodarska javna služba, ki jo izvaja Luka Koper, opravlja v javnem interesu (2. odstavek 1. člena ZGJS), je v zadevi torej podan izrazit prevladujoč javni interes, poleg tega:

- je varovanje in neprekinjeno delovanje kritične infrastrukture v skladu z ZKI-1 prednostna naloga države,
- omejitev hrupa bi pomenila ogrožanje prevladujočega javnega interesa, ki zahteva nemoteno delovanje pristanišča.

2.

V primeru upoštevanja hrupa ladij v skupno dovoljeno mejo hrupa, bi se varstvo pred hrupom, ki nastaja v pristanišču, lahko zaostri do te mere, da bi morale pristanišče prenehati z obratovanjem v nočnem času, kar bi bil edinstven primer nesorazmerne obravnave enega vira v primerjavi z drugimi. Mestno okolje ima več virov zvoka, od katerih nekateri (promet, javno življenje) so po pomembnosti primerljivi s pristaniščem. Zato morebitna ad hoc prepoved ladijskega hrupa (v obliki nočne "policijske ure" za ladje), **ne bi dosegla želene tišine**, saj bi ostali drugi viri, hkrati pa bi se izničil en od vitalnih procesov mesta. Pravilnejši pristop – in edino vzdržen – je **sočasno zniževanje vseh glavnih virov hrupa** na razumne načine.

3.

Luka Koper kot izvajalec nalog vodenja pristanišča nima nadzora nad ladjami. Ladja, ne glede ali pluje slovensko ali tujo zastavo, je lahko predmet nadzora le pristojnih državnih organov, ki delujejo skladno z veljavno nacionalno zakonodajo ali mednarodnimi konvencijami, ki jih je ratificirala Republika Slovenija. Skladno z navedenimi pravnimi podlagami, Luka Koper, d. d. **ne more odrediti ladij**, kako in kdaj naj obratuje njena oprema, **niti je ne more prisilno izključiti iz delovanja ali izklopiti opreme**. Če bi Uredba, kot podzakonski akt, to kljub temu zahtevala, bi v praksi bilo to neizvedljivo iz dejanski in pravnih razlogov. Iz dejanskih razlogov zato, ker se motorji čezoceanskih ladij ne morejo izklopiti, ti se lahko izklopijo le v ladjedelnici na remontu. Ladijski motorji se med privezom ne izklopijo, saj ladja zaradi svoje varnosti in tehnoloških razlogov delovanja motorjev potrebuje stalno energijo za delovanje ključnih sistemov, kot so prezračevanje, črpalke, hladilni agregati, navigacijska oprema in varnostni sistemi. V kolikor bi ladja povsem izklopila motorje (čeprav ji to sistemi ne omogočajo, oziroma se to lahko naredi le v ladjedelnici), bi taka ladja predstavljala veliko nevarnost za pristanišče in samo mesto. Iz pravnih razlogov pa zato, ker ji mednarodne konvencije in nacionalni zakonski akti, tega ne dopuščajo. Podobno je tudi v pravnih ureditvah drugih držav.

4.

Pristanišče je **specifična kombinacija dveh vrst dejavnosti**: vsebuje industrijske procese (pretovor) in linijske vire (prihod ladij, tovornjakov, vlakov). Predlog Uredbe zato za pristanišča določa **kombinirane mejne vrednosti** (v 2. stopnji varstva enake kot za industrijo, v 3. in 4. stopnji malenkost višje, da upoštevajo prispevek prometa). Ta ureditev ni izjema "brez razloga", ampak odraža naravo pristanišča. Zato menimo, da samo po sebi **izvzetje ladij kot posameznega vira ni v nasprotju z enakim varstvom prebivalcev**, saj se skupen vpliv pristanišča (ladje + ostalo) še vedno meri in obvladuje z vrsto ukrepov.

5.

Kljub pomanjkanju neposrednih pristojnosti na ladjah pa Luka Koper, d.d. že izvaja številne ukrepe za zmanjševanje hrupa ladij posredno, v okviru svojega vpliva in sodelovanja z ladjarji:

- **Priklop ladij na elektriko (OPS):** Ladja mora v času, ko je zasidrana v pristanišču, imeti stalno prižgane pomožne motorje, ki ji omogočajo nemoteno delovanje (proizvodnja elektrike za ventilacijo, razsvetljavo, delovanje črpalk,...) in s tem povzroča hrup. Luka Koper, d. d. izvaja projekt **Onshore Power Supply**, ki bo omogočil, da se ladje (kontejnerske, potniške) do leta 2030 **prikliučijo na električno omrežje** in izklopijo svoje pomožne motorje med postankom v pristanišču. Gre za največji infrastrukturni projekt s področja okolja, ki ga trenutno vodi Luka Koper, d. d. Ta projekt je tehnično, finančno in organizacijsko zahteven, saj terja nadgradnjo omrežja in tudi prilagoditve ladij, a bo do začetka leta 2030 izpeljan. S tem se bo **odpravil hrup ladijskih dizelskih generatorjev** (glavni vir stalnega brnenja). Po ocenah strokovnjakov OPS zniža skupni hrup ladje za **5 – 10 dB**, pri nekaterih tipih ladij celo do 15 dB. OPS pa **ne odpravi vseh virov hrupa ladje** (ostajajo viri: ventilatorji, hladilne naprave in črpalke, ki še vedno delujejo, a bistveno izboljša stanje. Vsekakor bo pristanišče občutno tišje, ko bo priklop zagotovljen. Pozitivni učinek OPS je tudi odprava emisij iz ladijskih izpustov (dim). Že zaradi teh pričakovanih učinkov je nepotrebno uvajati prehodne administrativne ukrepe. **Evropska komisija s temi zahtevami naslavlja tudi problem ladijskega hrupa** - v obrazložitvi uredbe (EU) 2023/1805 je izrecno navedeno, da bo obalno napajanje prispevalo k zmanjševanju hrupa v mestih s pristanišči, kar je pomembno za kakovost življenjskega okolja. Luka Koper, d. d. torej svojo razvojno strategijo usklajuje z rešitvami, ki so prepoznane kot najbolj učinkovite na mednarodni ravni.

- **Stalen nadzor nad hrupom:** Vzpostavljen je 24-urni monitoring hrupa z merilniki ob robu pristanišča. Tako lahko v realnem času spremljamo, ali posamezna ladja bistveno odstopa. Če zaznamo nenaden dvig hrupa, **nemudoma obvestimo kapitana ladje in zahtevamo izvedbo ukrepov.** Podatki meritev so javno prikazani na spletnem portalu, kar zagotavlja transparentnost. Ob vsakem prejetem opozorilu ali pritožbi prebivalcev naredimo interno preiskavo: strokovnjaki identificirajo vir in nato se ukrepa.
- **Okoljevarstveno dovoljenje (OVD):** za Luko Koper, d.d., ki ga je izdalo pristojno ministrstvo, vključuje tudi posebne zahteve glede hrupa, tudi povezane s hrupom ladij. Luka Koper svoje dolžnosti iz okoljevarstvenega dovoljenja dosledno izpolnjuje – kar pomeni, da ima vse potrebne postopke za **odkrivanje in ukrepanje** v primeru čezmernega hrupa, četudi bi izviral iz ladje.
- **Izvajanje ukrepov varstva pred hrupom:** Luka Koper, d. d. ima že vrsto let z Mestno občino Koper sklenjen dogovor o **sofinanciranju omilitvenih ukrepov** za okoliške prebivalce. Vsako leto se tako financirajo določeni projekti - tipično zamenjave oken z zvočno bolj izolativnimi materiali, ki so najbližje pristanišču, ozelenitve kot protihrupne bariere, ipd. S tem pristanišče pomaga zmanjševati morebitne preostale motnje, čeprav formalno izpolnjuje vse emisijske normative. Pristanišče tudi stalno posodablja in vzdržuje svojo opremo: uvedli smo stroje na **električni pogon** (npr. oprema za razkladanje kontejnerjev je v velikem obsegu že elektrificirana, vlačilci imajo naprave za tiho opozarjanje namesto glasnih piskov pri vzratni vožnji, itd.), gradimo **nasipe in protihrupne ograje** na strateških mestih (že zgrajen zeleni nasip proti Ankaranu), skrbimo za **enakomerno razporejanje hrupnejših del** (npr. najglasnejše aktivnosti planiramo čim bolj v dnevnem času ali stran od naselij). Vse to je del naše zaveze, da **negativne vplive minimiziramo**, ne glede na zakonski minimum.
- **Pravila obratovanja in okoljske spodbude:** v **Pristaniškem redu** in priložniku za uporabnike (Port Book) so zapisana **pravila za ladje v pristanišču** tudi glede zmanjševanja ravni hrupa ladij. Luka Koper, d. d. je tudi prostovoljno vključena v mednarodni sistem **Environmental Ship Index (ESI)**, v katerem sodelujočim ladjarjem ponuja **znižanje pristaniških pristojbin**, če njihove ladje presegajo okoljske standarde (manj emisij in hrupa). Tako finančno stimuliramo prihod **novjših, tišjih ladij**. V zadnjih letih opazujemo, da ladjarji, ki redno prihajajo, rotirajo svojo floto tako, da v Koper prihajajo še zlasti **tiha plovila** – npr. največja ro-ro ladjarja (za avtomobile) sta v dveletnem obdobju zamenjala večino ladij, ki prihajajo v Koper, z modernejšimi, opremljenimi z boljšo zvočno izolacijo ventilatorjev in generatorjev. Nekaj starih ladij, ki so povzročale največ hrupa (in s tem pritožb prebivalcev), **se v Koper ne vrača več** (na pobudo Luke Koper in pristojnih organov se te ladje preusmerijo v druga pristanišča ali upoštevajo zahteve po izboljšavah).

SVZ se pri svojem izvajanju ni zavedal, da dejavnost Luke Koper d. d. ni (zgolj) ustavno zagotovljena svobodna gospodarska javnost temveč storitev splošnega gospodarskega pomena. Nedopustno je sprejeti ukrepe, ki bi z omejitvijo hrupa dejansko onemogočili ali bistveno zmanjšali (posegli v trajno in nemoteno zagotavljanje) izvajanje pristaniških storitev, saj bi bili takšni ukrepi v nasprotju z zakonsko obveznostjo zagotavljanja odpornosti kritične infrastrukture in bi ogrozili gospodarsko ter družbeno varnost Republike Slovenije in širše ter posegli v izvrševanje njenih mednarodnih obveznosti.

Za dodatna pojasnila glede normativne ureditve ugotavljanja čezmernosti linijskih virov hrupa in uporabe nekaterih računskih metod ocenjevanja hrupa smo zaprosili Ministrstvo za infrastrukturo (v nadaljevanju: MZI). V nadaljevanju so podana njihova pojasnila.

9. člen (čezmerna obremenitev)

V mnenju z dne 8. 10. 2025 je Služba Vlade za zakonodajo (v nadaljevanju: SVZ) v zvezi z 9. členom med drugim predlagala, da se deveti odstavek uredbe nomotehnično preoblikuje in pravnosistemske omeji, pri čemer naj se jasno določi, da gre za izjemo, ki se uporablja zgolj v okviru presoje vplivov na okolje, da se domneva ne uporablja, če so mejne vrednosti objektivno presežene in ni izvedenih ukrepov, da se izpolnjenost pogojev ugotavlja v upravnem postopku na podlagi dokazil, ki jih določata deseti in enajsti odstavek.

V mnenju z dne 3. 11. 2025 SVZ svoje pripombe bistveno razširi in komentira skladnost dikcij in ustavnih določb, podaja mnenje, da bi moralo biti tehtanje odločitev predmet transparentnega postopka CPVO, ter da implicitno takšno stališče in predlagana ureditev

pomeni, da se strateško postavlja ekonomske interese nad objektivne standarde varovanja zdravja.

Poleg tega SVZ opozarja, da takšna rešitev pomeni poseg v ustavno pravico do zdravega življenjskega okolja (72. člen ustave), ki jo je treba presojeti po strogem testu sorazmernosti (že omenjeno zgoraj). SVZ trdi, da takšna ureditev pomeni odstop od objektivnih meril varstva okolja, ki so sicer določena v uredbi, in s tem poseg v pravico prebivalcev do varnega in zdravega življenjskega okolja in nadalje trdi, da bo moral predlagatelj izkazati, da je takšna ureditev nujna, da ni mogoče doseči cilja z blažjimi ukrepi (npr. prostorsko načrtovanje, pasivna zaščita, sprememba trase idr.), in da koristi za investitorje presegajo negativne učinke za zdravje ljudi.

V zvezi s ponovno podanimi pripombami SVZ menimo, da je treba uvodoma ponovno pojasniti namen predmetnih določb 9. člena.

Osmi in deveti odstavek določata, da se čezmerna obremenitev lahko odpravi tudi s pasivno protihrupno zaščito, torej z zaščito notranjih bivalnih prostorov, in sicer samo v primerih, ko so izvedeni tehnično, prostorsko in ekonomsko upravičeni ukrepi na viru hrupa in protihrupne ograje. Osmi odstavek ureja postopek presoje, ko so ukrepi načrtovani in še niso izvedeni, deveti odstavek pa vire, ki že obratujejo in so ukrepi že izvedeni. Določila obeh odstavkov dajejo prednost **primarnim ukrepom** (na viru) in **sekundarnim ukrepom** (na poti širjenja (aktivna zaščita) – protihrupna ograja) in v primeru, da le-ti niso tehnično, prostorsko ali ekonomsko upravičeni, dopušča možnost, da se čezmerna obremenitev odpravi s **terciarnimi ukrepi** (pasivno protihrupno zaščito). Pasivna zaščita je kot ukrep definirana tudi v četrtem odstavku 2. člena uredbe in tudi v vseh strokovnih virih spoznana kot legitimen ukrep, ki sicer pride v poštev šele kot terciaren ukrep, v primeru, ko čezmerne obremenitve ni mogoče odpraviti s primarnim niti sekundarnim ukrepom. Brez določil obeh odstavkov izvajanje terciarnih ukrepov sploh ni smiselno, saj ne odpravi čezmerne obremenitve, torej z njo ne dosežemo formalnega učinka. V praksi čezmernih obremenitev skoraj nikdar ni mogoče odpraviti npr. za stavbe, ki imajo neposreden dostop do ceste, za višja nadstropja stavb, za stavbe na vzpetinah nad cesto/železnico, stavbe ob cestah v mestih, kjer ni mogoče izvesti protihrupnih ograj, in v podobnih primerih.

Povezano s pripombo SVZ, ki se nanaša na trditev, da bi predlagatelj moral izkazati, da je takšna ureditev nujna in da ni mogoče doseči cilja z blažjimi ukrepi (npr. prostorsko načrtovanje, pasivna zaščita, sprememba trase idr.), je treba komentirati, da je podan predlog uveljavljena praksa prostorskega načrtovanja za nove linijske infrastrukturne objekte, in da ta dokazila temeljijo na obsežnih strokovnih podlagah, ki se v postopkih prostorskega načrtovanja presojuje že v fazi CPVO.

S trditvijo, da se strateško postavlja ekonomske interese nad objektivne standarde varovanja zdravja se ne strinjamo, dejstvo pa je, da se hrup upošteva v ekonomski analizi.

Stroški in koristi iz naslova hrupa se v ekonomski analizi upoštevajo na podlagi priporočil iz naslednjih priročnikov:

- Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects, Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020 (2014),
- Economic Appraisal Vademecum 2021-2027, General Principles and Sector Applications (EC, 2021),
- Navodila za izdelavo študij upravičenosti cest, Dorsh Consult (Nemčija) in Louis Berger (ZDA), 1974 in novelacija Navodil (Omega Consult),
- Handbook on the external costs of transport (2019).

Na eni strani so v stroških investicije zajeti vsi predvideni stroški protihrupnih ukrepov (npr. aktivna in pasivna protihrupna zaščita, tihi asfalt, preureditve prostorskih ureditev zaradi zmanjšanja hrupa (npr. sprememba poteka ceste)).

Na drugi strani se med koristmi upoštevajo tudi eksterne koristi (tj. zmanjšanje eksternih stroškov, ki jih povzroča transport), med njimi tudi koristi iz naslova obremenitve s hrupom na zdravje ljudi. Ti se lahko izračunajo po metodi s hrupom preobremenjenih prebivalcev (upošteva se število hrupu izpostavljenih prebivalcev in cena povzročene škode povzeta po zgoraj navedenih evropskih smernicah) ali po metodi mejnih stroškov hrupa (faktor mejnih stroškov je povzet po zgoraj navedenih evropskih smernicah).

Sicer pa je bil za Strategijo razvoja prometa v Republiki Sloveniji že izveden postopek celovite presoje vplivov na okolje na podlagi okoljskega poročila za celovito presojo

vplivov na okolje za strategijo razvoja prometa v Republiki Sloveniji, ki ga je izdelal Aquarius d.o.o., julij 2015 (odločba o potrditvi sprejemljivosti št. 35409-24/2012/74 z dne 21. 7. 2015), vključno z vsebino, ki se nanaša na hrup zaradi prometa.

25. člen (začasne metode ocenjevanje kazalcev hrupa)

Medtem ko v drugem mnenju SVZ bistveno širi svoje pripombe, je v prvem mnenju oktobra 2025 SVZ predlaga, da se določba preoblikuje, pri čemer naj se jasno opredeli: da se uporablja zgolj za postopke, formalno začete pred določenim datumom (npr. vložitev vloge ali začetek postopka pred organom), da se določi časovna omejitev, do katere se lahko ti postopki zaključijo po starih metodah, da se pojasni, ali se začasne metode lahko uporabljajo tudi za spremembe ali dopolnitve v okviru že začelih postopkov.

V zvezi s tem ponovno pojasnjujemo vsebino in namen tega člena.

Člen ureja prehodno obdobje uporabe stare metodologije izračuna obremenitev s hrupom v dokumentaciji, ki je bila naročena pred 31. 7. 2022. V zvezi s 25. členom SVZ navaja, da naj se za prehodno obdobje namesto sklica na datum naročila dokumentacije, prehodno obdobje veže na datum pričetka postopka pred organom. Ker od izdelave dokumentacije in sprejema npr. prostorskih aktov oziroma postopek izdelave DGD dokumentacije in pridobivanja okoljevarstvenih soglasij (OVS) oz. integralnih gradbenih dovoljenj (v nadaljevanju IGD) traja lahko več let, je za racionalno porabo javnih sredstev upoštevanje prehodnega obdobja vezano na datum naročila dokumentacije, več kot smiselno. Menimo, da ponovna izdelava vseh študij po novi metodologiji v postopkih sprejemanja prostorskih aktov ali pridobivanja OVS/IGD, ki so bile izdelane po stari metodologiji, ni smiselna in ne bi prispevala k bistveno drugačni ali boljši zaščiti prebivalcev pred hrupom. Hkrati pa bi ponovno javno naročanje vse dokumentacije povzročilo administrativno oviro in zastoj v postopkih sprejemanja DPN in pridobivanja OVS/IGD ter bi hkrati povzročilo velike dodatne stroške, predvsem za državne investitorje. Medtem ko bi za postopek DPN prehodno obdobje še lahko vezali na datum sklepa vlade o pričetku priprave DPN, to pri postopku OVS/IGD ni mogoče, saj se postopek prične z vlogo za izdajo OVS/IGD, ko je celotna dokumentacija, vključno z oceno obremenitve s hrupom in poročilom o vplivih na okolje, že izdelana.

Predlagano prehodno obdobje pomeni, da:

- se za vso kasneje (po 31. 7. 2022) naročeno dokumentacijo za določen poseg upošteva nova metodologija,
- za poseg, pri katerem je v fazi DPN bila upoštevana stara metodologija, se v naslednji fazi načrtovanja, torej v fazi OVS/IGD, izdela nova študija po novi metodologiji,
- za novozgrajene vire, kjer je dokumentacija že v fazi OVS/IGD izdelana po stari metodologiji, pa se nova metodologija uporabi v fazi Prvega ocenjevanja hrupa po pričetku obratovanja vira hrupa, ko se ponovno preveri ustreznost izvedenih ukrepov.

Menimo, da je tako v strokovnem smislu kot za racionalno porabo financ, ureditev ustrezna.

S spoštovanjem,

Pripravil:
Tone Kvasič
podsekretar

mag. Tanja Bolte
generalna direktorica
Direktorat za okolje

po pooblastilu št. 010-41/2025-2570-65
z dne 3. 11. 2025
dr. Martin Batič



