



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO

MINISTRICA

Tržaška cesta 19, 1000 Ljubljana

T: 01 478 80 00
F: 01 478 81 70
E: gp.mzi@gov.si
www.mzi.gov.si

Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo
Langusova 4
1000 Ljubljana

Številka: 007-242/2025/9-02411764
EVA: 2025-2570-0038
Datum: 9.10.2025

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

Spoštovani!

Na Ministrstvo za infrastrukturo smo v medresorsko usklajevanje prejeli predlog Uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju (v nadaljnjem besedilu: Uredba).

Po pregledu gradiva podajamo predloge in pripombe, navedene v nadaljevanju.

Pripombe na 3. člen

Pripomba na 24. točko 3. člena Uredbe, in sicer, da se za letališča in heliporte na enak način, kot to velja pri cestah in železnicah, določi prag obsega prometa, nad katerim se takšno letališče definira kot vir hrupa. Ob tem vas prosimo tudi za pojasnila, na kakšen način je predlagana uredba povezana z Uredbo o ocenjevanju in urejanju hrupa v okolju (Uradni list RS, št. 121/04, 59/19, 44/22 – ZVO-2 in 53/22), ki definira »večja letališča«, pri čemer navaja prag 50.000 premikov letno. Enak prag je naveden tudi v Uredbi (EU) št. 598/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. aprila 2014 o oblikovanju pravil in postopkov glede uvedbe s hrupom povezanih omejitev operacij na letališčih Unije v okviru uravnoteženega pristopa ter razveljavitvi Direktive 2002/30/ES. Predlagamo dopolnitev tretje alineje 24. točke 3. člena, in sicer:

24. vir onesnaževanja okolja s hrupom (v nadaljnjem besedilu: vir hrupa) je:

- cesta, na kateri letni pretok presega 1.000.000 vozil,
- železniška proga z letnimi prevozi več kot 10.000 vlakov,
- letališče, **ki ima več kot ... premikov letno**, heliport, **ki ima več kot ... premikov letno (za premik se šteje tako vzlet kot pristanek zrakoplova)** ali pristanišče,
- skladišče ali druge odprte površine za pretovor blaga, če letna masa tega blaga presega 10.000 ton (v nadaljnjem besedilu: objekt za pretovor blaga),
- odprto parkirišče, na katerem letni pretok vozil presega 1.000.000 vozil, razen tistih, ki so v skladu s predpisom, ki ureja javne ceste, del avtoceste, hitre ceste, glavne ceste ali regionalne ceste,
- naprava, katere obratovanje zaradi izvajanja industrijske, obrtne, proizvodne, storitvene in podobnih dejavnosti ali proizvodne dejavnosti v kmetijstvu ali gozdarstvu povzroča v okolju stalen ali občasen hrup. Naprava je tudi naprava za obdelavo odpadkov, vetrna elektrarna,

objekt za izkoriščanje ali predelavo mineralnih surovin, strelišče ali poligon za uničevanje neeksplozivnih ubojnih sredstev, objekt za športne ali druge javne prireditve, gostinski ali zabaviščni lokal, ki zunaj stavbe uporablja zvočne naprave in zabaviščni objekt (npr. avtodrom, vrtiljak ali športno strelišče),

- industrijski kompleks,

- gradbišče, na katerem se izvaja poseg v okolje, za katerega je treba izvesti presojo vplivov na okolje v skladu s predpisi, ki urejajo varstvo okolja,

- obrat;

OBRAZLOŽITEV:

Namen dopolnitve tretje alineje 24. točke tretjega člena je, da se letališča, ki ne dosegajo določenega obsega prometa izloči iz obveznosti izvajanja obratovalnega monitoringa, ki ga določa 14. člen zadevne Uredbe.

V preteklosti so na CAA imeli primere, ko je okoljski inšpektor naložil izvedbo monitoringa hrupa na določenih "športnih letališčih", npr. v Slovenj Gradcu, kjer je operacij (vzletov in pristankov) res zelo malo. Uredba loči med mednarodnimi letališči in letališči, ki niso mednarodna torej vsa ostala. Glede na to, da so velike razlike med temi ostalimi letališči, ki niso mednarodna, predlagamo, da se uporabi enak princip kot velja za ceste in železnice, in sicer da se določi vsebinsko primeren prag (npr. za ceste je 1 mio vozil, za železnice 10 tisoč vlakov). Tudi naša mednarodna letališča (Ljubljana, Maribor in Portorož) imajo v primerjavi z evropskimi letališči relativno majhen obseg prometa. Prag bi bilo treba določiti z letnim številom premikov (premik se šteje tako vzlet kot pristanek zrakoplova), morda poenoteno, kot določa Uredba (ES) 598/2014 ali Uredba o ocenjevanju in urejanju hrupa v okolju.

Prosimo, da glede na naš predlog ustrezno dopolnite ostale določbe Uredbe, če prihajajo z njo v protislovje.

Predlagamo tudi da se 3. člen uredbe dopolni z dodatno točko, kjer bo jasna razmejitev odgovornosti glede hrupa ladij in naj se glasi:

»Upravljavec vira hrupa je pravna ali fizična oseba, ki ima dejanski in pravni nadzor nad načinom obratovanja konkretnega vira hrupa. Upravljavec pristanišča ni upravljavec ladje kot vira hrupa.«

Prosimo, da se glede na naše predloge smiselno dopolnijo obrazložitve členov. V primeru dodatnih vprašanj/pojasnil smo na voljo pripravljavcu predloga uredbe.

Pripomba na 6. člen:

V 3. odstavku je treba popraviti obliko besede »določenimi«, da se bo razumelo, na kaj se nanaša. Trenutno namreč ni jasno, ali se zapis nanaša na kazalce hrupa v okolju ali na izračunane povprečne ravni hrupa. Predlagamo, da se namesto besede »določenimi« uporabi izraz, ki kaže na to, da se zapis uporablja za kazalce hrupa (z uporabo kazalcev hrupadoločenih v predpisu?).

*(3) Hrup gradbišč, mednarodnih letališč, in linijskih virov hrupa se ocenjuje z uporabo kazalcev hrupa Ldan, Lvečer, Lnoč in Ldvn, izračunanih kot dolgoročne povprečne ravni hrupa za vsa ocenjevalna obdobja v letu, **določenimi** v predpisu, ki ureja ocenjevanje in urejanje hrupa v okolju.*

Predlog:

(3) Hrup gradbišč, mednarodnih letališč, in linijskih virov hrupa se ocenjuje z uporabo kazalcev hrupa Ldan, Lvečer, Lnoč in Ldvn, ki so določeni v predpisu, ki ureja ocenjevanje in urejanje hrupa v okolju, ter izračunani kot dolgoročne povprečne ravni hrupa za vsa ocenjevalna obdobja v letu.

Pripomba na 7. člen:

V 7. členu naj se ohranita spodaj navedena odstavka (2. in 4. odstavek) iz obstoječe uredbe, ki določata, da se hrup ocenjuje pred fasadami stavb z varovanimi prostori oziroma na območjih

brez stavb z varovanimi prostori na razdalji 500 m od vira hrupa. V nasprotnem primeru se lahko razume, da hrup na nepozidanih območjih na meji vira (ceste, železnice, letališča, gradbišča) ne sme presegati mejne vrednosti, kar je bistveno strožji in neizvedljiv pogoj.

Predlog, da ostaneta obstoječa odstavka 7. člena:

(2) Pri ocenjevanju kazalcev hrupa, ki ga povzroča posamezni vir hrupa, je mesto ocenjevanja pred fasadami najbolj izpostavljenih stavb z varovanimi prostori v skladu s standardom SIST ISO 1996-2.

(4) Če v razdalji z vodoravno projekcijo do 500 metrov od meje vira hrupa ni stavb z varovanimi prostori, se za mesto ocenjevanja izbere mesto na prostem v razdalji z vodoravno projekcijo 500 metrov od meje vira hrupa.

Pripomba na 9. člen:

Dodani 14. odstavek v zvezi z vplivnim območjem ne sodi v ta člen, saj vplivno območje ni območje čezmernosti.

Predlagamo, da se določilo vrne v 25. točko 3. člena (izrazi). Določilo se lahko tudi opusti, saj priloga 2 opredeljuje zgolj, da se vplivno območje grafično prikaže.

Predlog črtanje 14. točke 9. člena:

~~(14) Vplivno območje vira hrupa se oceni v skladu s prilogo 2, ki je sestavni del te uredbe.~~

Pripombe na 15. člen:

Na predlagano uredbo podajamo pripombo na 1. odstavek 15. člena predloga uredbe, ki se glasi: *(1) Upravljavec letališča z vzletno stezo, daljšo od 2.100 metrov, in upravljavec pristanišča, ki lahko sprejme plovila z več kot 1.350 bruto registrskimi tonami, morata za obratovanje vira hrupa pridobiti okoljevarstveno dovoljenje v skladu z zakonom, ki ureja varstvo okolja.* Podčrtani del teksta se pravilno glasi »**z bruto tonažo 1.350 ali več**«.

Opozarjamo, da je na podlagi 1. odstavka 4. člena Uredbe o upravljanju koprskega tovornega pristanišča, opravljanju pristaniške dejavnosti, podelitvi koncesije za upravljanje, vodenje, razvoj in redno vzdrževanje pristaniške infrastrukture v tem pristanišču) upravljavec koprskega tovornega pristanišča Republika Slovenija. Vendar bo v primeru koprskega tovornega pristanišča tisti, ki bo moral na podlagi 1. odstavka 15. člena Uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju za obratovanje vira hrupa pridobiti okoljevarstveno dovoljenje, **koncesionar** (Luka Koper d.d.) in ne upravljavec pristanišča (RS).

Na osnovi navedenega predlagamo, da se 1. odstavek 15. člena glasi:

- (1) Upravljavec letališča z vzletno stezo, daljšo od 2.100 metrov, in upravljavec pristanišča oziroma koncesionar v primeru koprskega tovornega pristanišča, ki lahko sprejme plovila z bruto tonažo 1.350 ali več, morata za obratovanje vira hrupa pridobiti okoljevarstveno dovoljenje v skladu z zakonom, ki ureja varstvo okolja.

Pripomba na 23. člen

Zaradi odločitve Upravnega sodišča, da se trenutna uredba ne sme uporabljati, ker je bila ugotovljena njena neustavnost, bi bilo treba vse obstoječe postopke dokončati po novi uredbi. To pomeni, da bo prišlo do ponovnega vsebinskega presojanja vplivov hrupa, ki ga izvede bodisi MNVP v postopkih integralnega gradbenega dovoljenja bodisi MOPE v postopkih okoljevarstvenega soglasja. Glede na to, bi bilo po našem mnenju treba ponovno pridobiti mnenje MOPE o tej tematiki v okviru konkretnih integralnih gradbenih dovoljenj, saj odločitev MNVP temelji na mnenju MOPE, obe odločitvi pa morata biti izpeljani po novi uredbi, če se želi izogniti potencialnim sporom glede uporabe nezakonite uredbe. Ker pa v novi uredbi ni večjih vsebinskih

sprememb, se lahko pri oblikovanju mnenja MOPE in odločanju o tej tematiki (bodisi na MNVP ali na MOPE) uporabijo vsebinsko že izdelane strokovne podlage in poročilo o vplivih na okolje. Ker je v vmesnem obdobju prišlo do nekaterih sprememb pri tolmačenju obstoječe uredbe glede obdobja, za katerega se ravni hrupa računajo, predlagamo takšen zapis določbe, ki bi poleg dolgoročne (letne) povprečne ravni hrupa omogočal in ohranil tudi izračune iz strokovnih podlag in poročila o vplivih na okolje, ki so bili morebiti pripravljeni za krajša obdobja (kot dnevne ravni). Na ta način bi omogočili vsebinsko uporabo obstoječih strokovnih podlag, torej naročnikom ne bi bilo treba ponovno naročati vsebinskih sprememb strokovnih podlag oz. celo spreminjati projektnih rešitev. Ureditev bi morala veljati enako za postopke integralnega gradbenega dovoljenja kot tudi za okoljevarstvena soglasja.

Predlagamo, da se 3. odstavek preoblikuje tako, da se glasi:

(3) Ne glede na prejšnji odstavek se v postopkih izdaje integralnega gradbenega dovoljenja in postopkih izdaje ali spremembe okoljevarstvenega soglasja, začelih pred uveljavitvijo te uredbe, lahko za gradbišča, namesto dolgoročne povprečne ravni hrupa za vsa ocenjevalna obdobja v letu, upošteva tudi krajše obdobje.

Podajamo komentar k določbam 3. člena predloga Uredbe, ki se nanašajo na področje letališč, predvsem v luči začetka uporabe novega Zakona o letalstvu (Uradni list RS, št. 85/24; v nadaljevanju: ZLet-1), ki vzpostavlja nekoliko drugačno sistemsko ureditev na področju letališč, kot je veljala do sedaj:

K 3. členu:

V 4. točki je definiran heliport. Heliport ni eksplicitno definiran v nacionalnih letalskih predpisih. Ker gre za dokaj kompleksno ureditev v letalskih predpisih, ki ni relevantna za vsebino predlagane uredbe, lahko predlagana definicija tudi ostane. V praksi trenutno vsi heliporti delujejo v okviru bolnišnic.

V 11. točki je definirano »letališče«. Definicija sicer ni napačna, predlagamo pa, da se določi konkretnije in sicer: »letališče je letališče, kot je določeno z zakonom, ki ureja letalstvo«.

V 13. točki je definiramo mednarodno letališče. Definicija sicer vsebinsko ni napačna, predlagamo pa, da se poenoti z določbo 118. člena ZLet-1 in sicer: »mednarodno letališče je letališče, na katerem se opravlja mednarodni zračni promet v skladu s predpisi, ki urejajo letalstvo«.

Predlagamo, da upoštevate zgoraj navedene pripombe in prosimo za sestanek v zvezi s predlogom uredbe, na katerem bodo prisotni predstavniki MZI in DARS.

S spoštovanjem,

Zbrala:

Irena Jocif Bošnjak
sekretarka

Mag. Alenka Bratušek
MINISTRICA

Poslati naslovniku elektronsko
V vednost: DCCP, DŽŽ UP, DLPP
Vložiti: zbirka dokumentarnega gradiva