



Langusova ulica 4, 1535 Ljubljana

T: 01 478 80 00
F: 01 478 81 39
E: gp.mzi@gov.si
www.mzi.gov.si

Številka: 007-107/2016/67-02111214

Ljubljana, 3. oktober 2017

EVA 2016-2430-0035

GENERALNI SEKRETARIAT VLADE REPUBLIKE SLOVENIJE
Gp.gs@gov.si

**ZADEVA: Predlog Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o cestah – NOVO GRADIVO
ŠT. 2**

1. Predlog sklepov vlade:

Na podlagi drugega odstavka 2. člena Zakona o Vladi Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 24/05 – uradno prečiščeno besedilo, 109/08, 38/10 – ZUKN, 8/12, 21/13, 47/13 – ZDU-1G in 65/14) je Vlada Republike Slovenije na svoji seji dne sprejela naslednji

SKLEP:

Vlada Republike Slovenije je določila besedilo predloga Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o cestah (EVA 2016-2430-0035) in ga pošlje v obravnavo Državnemu zboru Republike Slovenije po rednem zakonodajnem postopku.

Mag. Lilijana Kozlovič
GENERALNA SEKRETARKA

Priloga:

- Predlog Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o cestah

Sklep prejmejo:

- Ministrstvo za infrastrukturo
- Ministrstvo za notranje zadeve
- Ministrstvo za finance
- Služba Vlade Republike Slovenije za zakonodajo
- Urad Vlade Republike Slovenije za informiranje

2. Predlog za obravnavo predloga zakona po nujnem ali skrajšanem postopku v državnem zboru z obrazložitvijo razlogov:

/

3.a Osebe, odgovorne za strokovno pripravo in usklajenost gradiva:

- dr. Peter Gašperšič, minister,
- Jure Leben, državni sekretar,
- mag. Darja Kocjan, generalna direktorica Direktorata za kopenski promet,
- mag. Zvonko Zavasnik, vodja Sektorja za ceste, Direktorat za kopenski promet,
- Damijan Leskovšek, sekretar, Direktorat za kopenski promet.

3.b Zunanji strokovnjaki, ki so sodelovali pri pripravi dela ali celotnega gradiva:

Pri pripravi gradiva niso sodelovali zunanji strokovnjaki.

4. Predstavniki vlade, ki bodo sodelovali pri delu državnega zbora:

- dr. Peter Gašperšič, minister,
- Jure Leben, državni sekretar,
- mag. Klemen Potisek, državni sekretar,
- mag. Darja Kocjan, generalna direktorica Direktorata za kopenski promet,
- mag. Zvonko Zavasnik, sekretar, Direktorat za kopenski promet,
- Damijan Leskovšek, sekretar, Direktorat za kopenski promet,
- mag. Bogdan Pezdirc, sekretar, Direktorat za kopenski promet,
- mag. Marjan Nahtigal, sekretar, Direktorat za kopenski promet,

5. Kratek povzetek gradiva:

S predlogom zakona se v slovenski pravni red prenaša Direktiva (EU) 2015/719 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2015 o spremembi Direktive Sveta 96/53/ES o določitvi največjih dovoljenih mer določenih cestnih vozil v Skupnosti v notranjem in mednarodnem prometu in največjih dovoljenih tež v mednarodnem prometu (UL L št. 115 z dne 6. 5. 2015, str. 1), in sicer v delu, ki se nanaša na vzpostavitev sistemov za prepoznavo vozil ali skupine vozil, ki sama ali skupaj s tovorom presegajo dovoljene mase, predpisane za posamezne vrste vozil ali omejene s prometnim znakom in na obveznosti špediterja pri prevozu zabojnikov in zamenljivih tovarišč. Rok za prenos predmetne direktive v slovenski pravni red je potekel 7. maja 2017.

S predlogom zakona se ureja tudi vprašanje odstranjevanja poškodovanih in pokvarjenih tovornih vozil na avtocestah in hitrih cestah. Ureditev predmetnega vprašanja je nujna, saj se je v zadnjem času izkazalo kot eden najbolj kritičnih dejavnikov, ki vplivajo na prometno varnost na avtocestah. Poleg tega je bilo v zadnjem času zaznati več primerov resnih težav pri odstranjevanju pokvarjenih tovornih vozil s cest. Ne glede na to, da je upravljavec avtocest in hitrih cest organiziral odstranjevanje poškodovanih in pokvarjenih vozil z avtocest in hitrih cest, je prihajalo do konkretnih težav v zvezi s posameznimi primeri, zlasti pri tujih voznikih tovornih vozil, ki so bili tudi žrtve izkoriščanja njihove stiske. Novo zastavljeni sistem odstranjevanja na avtocesti in hitri cesti poškodovanih in pokvarjenih vozil ne posega v pravice uporabnikov, saj za uporabnike ne uvaja novosti, razen v delu, da bo lahko odvoz tovornega vozila opravil le tisti izvajalec odstranjevanja vozil, s katerim bo upravljavec avtoceste ali hitre ceste po izvedenem javnem razpisu sklenil pogodbo. Pogodbeni izvajalec odvoza vozil bo lahko svojo storitev zaračunal v skladu s cenikom, kjer bodo določene najvišje cene, ki jih bo mogoče zaračunati za posamezno storitev.

Iz Zakona o voznikih (Uradni list RS, št. 109/10, 25/14 in 85/16 – ZVoz-1) se v predlog zakona prenašajo določbe, ki se nanašajo na spremstvo izrednih prevozov oziroma usposabljanje spremljevalcev izrednih prevozov. Področje glede izvajanja usposabljanja spremljevalcev izrednih prevozov ostaja v pretežni meri enako sedanjemu, s to razliko, da bo postopek podelitve pooblastila za izvajanje usposabljanja ter strokovni nadzor nad pooblaščenimi organizacijami izvajalo ministrstvo, pristojno za promet. Slednje je tudi logično, saj je ministrstvo, pristojno za promet, tudi pristojno za pripravo predpisov na tem področju. Poleg navedenega se za ohranitev statusa spremljevalca izrednih prevozov po zgledu nekaterih držav članic EU predlaga obnovitveno strokovno usposabljanje, ki se zaključi s preizkusom znanja. Podrobneje so razlogi za to predstavljeni v gradivu.

Zaradi izvajanja Uredbe (ES) št. 1071/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o skupnih pravilih glede pogojev za opravljanje dejavnosti cestnega prevoznika in o razveljavitvi Direktive Sveta 96/26/ES, ki se uporablja neposredno, se kazenske določbe Zakona o cestah v zvezi s kršitvami pravil o največjih dovoljenih merah in masah vozil v cestnem prometu predpisujejo na način, ki bo poenostavil izvajanje predmetne uredbe in omogočil obveščanje Evropske komisije v skladu z zahtevami predmetne uredbe ter vnašanje podatkov o kršitvah v nacionalni elektronski register, ki ga prav tako uvaja Uredba (ES) št. 1071/2009. Ob tem je potrebno poudariti, da globe za prekrške v zvezi z s preseganjem največjih dovoljenih mas vozil ali skupine vozil ostajajo v pretežni meri v okviru sedaj predpisanih.

S predlogom zakona se uvaja definicija t.i. skupnega prometnega prostora in ureja možnost vzpostavitve poskusne prometne ureditve na državni cesti z namenom preveritve njenih učinkov v praksi.

Poleg navedenega se s predlogom zakona posamezne določbe, za katere se je pri izvajanju Zakona o cestah izkazalo, da povzročajo težave pri izvajanju zaradi njihove nezadostne jasnosti oziroma se jih lahko interpretira na različne načine, zapisujejo jasneje in določneje. Takšna je na primer določba veljavnega šestega odstavka 9. člena Zakona o cestah, kjer se pojavljajo različne interpretacije glede upravičenega subjekta za vložitev vloge za odobritev odstopanj od predpisov s področja projektiranja javnih cest. Zato je v predlogu zakona predlagan redakcijski popravek izključno z namenom, da se povsem jasno in nedvoumno zapiše, da mora predlagane rešitve, ki se razlikujejo od predpisanih, posebej utemeljiti upravljavec ceste. To pomeni, da je za vložitev vloge za razlikovanje od pogojev, ki jih določajo predpisi o projektiranju, aktivno legitimiran samo upravljavec ceste, ne pa tudi drug subjekt (na primer projektant). S tem se sedanja ureditev ne spreminja, se pa z določnejšim zapisom prispeva k večji jasnosti besedila. Pristop jasnejšega in določnejšega zapisa smo uporabili tudi pri nekaterih drugih določbah Zakona o cestah, pri čemer so razlogi za to podrobneje pojasnjeni v obrazložitvi k posameznim členom.

V predmetnem gradivu se je v besedilo prvega odstavka 41. člena predloga zakona, s katerim se razveljavljajo določbe Zakona o voznikih (Uradni list RS, št. 109/10, 25/14 in 85/16 – ZVoz-1), ki se nanašajo na pooblaščenje organizacij za usposabljanje kandidatov za spremljevalce izrednih prevozov in njihovo usposabljanje, po dodatnem posvetu s Službo Vlade Republike Slovenije za zakonodajo vključila tudi določba petega odstavka 95. člena Zakona o voznikih, ki kot prehodna določba določa, da pooblastila, izdana organizacijam, ki izvajajo program usposabljanja spremljevalcev izrednega prevoza pred uveljavitvijo Zakona o voznikih, ostanejo veljavna. Gre za vsebinsko določbo v okviru prehodnih določb Zakona o voznikih, zato jo je potrebno v predlogu zakona razveljaviti, saj se veljavnost pooblastil, danim pooblaščenim organizacijam v zvezi z izvajanjem programa usposabljanja spremljevalcev izrednih prevozov pred uveljavitvijo predloga zakona, ureja posebej. Ker ni nobene potrebe po ohranitvi določbe petega odstavka 95. člena Zakona o voznikih, se v 41. členu predloga zakona predlaga njena razveljavitev.

Poleg navedenega se za posameznika, pravno osebo, samostojnega podjetnika posameznika in posameznika, ki samostojno opravlja dejavnost, zvišujejo globe prekrške, povezane s postavitvijo oziroma uporabo objektov za obveščanje in oglaševanje. Dejstvo je, da sedaj predpisane globe nimajo odvračilnega učinka, saj glede na stanje, s katerim se soočamo v praksi, kršiteljev ne odvračajo od storitve predmetnih prekrškov. Razlog v tem je, da je sedaj predpisana globa tako nizka, da se kljub zagrojeni globi kršitelju »izplača« kršiti določbo 78. člena Zakona o cestah, saj je njegov zaslužek pri oglaševanju bistveno višji kot pa globa, ki jo mora plačati. V praksi se pogosto dogaja, da oglaševalska podjetja v želji po zaslužku povsem zavestno kršijo določbo 78. člena, saj najprej postavijo objekt za obveščanje in oglaševanje, šele nato pa zaprosijo upravljavca ceste za izdajo soglasja, čeprav se zavedajo, da bi moral biti vrstni red njihovih aktivnosti ravno obraten. Takšno obnašanje oziroma ravnanje oglaševalskih podjetij je nesprejemljivo tudi iz prometno varnostnega vidika. Da bi oglaševalska podjetja odvrnili od slabe prakse, ki je na nek način prepogosto uveljavljena, je treba predpisati globe v višini, ki bodo potencialne kršitelje odvrčale od storitve prekrškov v zvezi s postavitvijo in uporabo objektov za obveščanje in oglaševanje. Zato se za posameznika predlaga globa v višini 2.000 evrov, za pravno osebo, samostojnega podjetnika posameznika in posameznika, ki samostojno opravlja dejavnost, globa v višini 8.000 evrov, za njihovo odgovorno osebo pa globa v višini 2.000 evrov. Predlagane globe so sorazmerne s težo in naravo kršitve, pa tudi s posledicami, ki izvirajo oziroma lahko izvirajo iz kršitve.

6. Presoja posledic za:

a)	javnofinančna sredstva nad 40.000 EUR v tekočem in naslednjih treh letih	NE
b)	usklajenost slovenskega pravnega reda s pravnim redom Evropske unije	NE
c)	administrativne posledice	NE
č)	gospodarstvo, zlasti mala in srednja podjetja ter konkurenčnost podjetij	NE
d)	okolje, vključno s prostorskimi in varstvenimi vidiki	NE

e)	socialno področje	NE
f)	dokumente razvojnega načrtovanja: <ul style="list-style-type: none"> – nacionalne dokumente razvojnega načrtovanja – razvojne politike na ravni programov po strukturi razvojne klasifikacije programskega proračuna – razvojne dokumente Evropske unije in mednarodnih organizacij 	NE
7.a Predstavitev ocene finančnih posledic nad 40.000 EUR:		
/		

I. Ocena finančnih posledic, ki niso načrtovane v sprejetem proračunu				
	Tekoče leto (t)	t + 1	t + 2	t + 3
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (-) prihodkov državnega proračuna				
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (-) prihodkov občinskih proračunov				
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (-) odhodkov državnega proračuna				
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (-) odhodkov občinskih proračunov				
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (-) obveznosti za druga javnofinančna sredstva				
II. Finančne posledice za državni proračun				
II.a Pravice porabe za izvedbo predlaganih rešitev so zagotovljene:				
Ime proračunskega uporabnika	Šifra in naziv ukrepa, projekta	Šifra in naziv proračunske postavke	Znesek za tekoče leto (t)	Znesek za t + 1
SKUPAJ				
II.b Manjkajoče pravice porabe bodo zagotovljene s prerazporeditvijo:				
Ime proračunskega uporabnika	Šifra in naziv ukrepa, projekta	Šifra in naziv proračunske postavke	Znesek za tekoče leto (t)	Znesek za t + 1
SKUPAJ				
II.c Načrtovana nadomestitev zmanjšanih prihodkov in povečanih odhodkov proračuna:				
Novi prihodki	Znesek za tekoče leto (t)	Znesek za t + 1		
SKUPAJ				
7.b Predstavitev ocene finančnih posledic pod 40.000 EUR:				
Gradivo nima finančnih posledic za državni proračun oziroma druga javno finančna sredstva.				
8. Predstavitev sodelovanja z združenji občin:				
Vsebina predloženega gradiva (predpisa) vpliva na:			NE	
<ul style="list-style-type: none"> - pristojnosti občin, - delovanje občin, - financiranje občin. 				
Gradivo (predpis) je bilo poslano v mnenje:				
<ul style="list-style-type: none"> - Skupnosti občin Slovenije SOS: DA - Združenju občin Slovenije ZOS: DA - Združenju mestnih občin Slovenije ZMOS: DA 				
Predlogi in pripombe združenj so bili upoštevani: delno				

Predlog zakona je bil posredovan v mnenje Skupnosti občin Slovenije, Združenju mestnih občin Slovenije, Združenju občin Slovenije, Gospodarski zbornici Slovenije in Obrtno-podjetniški zbornici Slovenije. Njihovi predlogi so bili upoštevani v največji možni meri.

Tako Skupnost občin Slovenije kot tudi Združenje mestnih občin Slovenije sta v zvezi s 47. členom Zakona o cestah predlagala črtanje prvega odstavka, ki določa, da gradnjo prometnih površin, objektov in naprav iz prvega odstavka 62. člena Zakona o cestah na, ob, pod ali nad voziščem državne ceste financira oziroma sofinancira občina. V zvezi s tem je treba poudariti, da so v prvem odstavku 62. člena navedene le tiste prometne površine, objekti in naprave, ki so v funkciji naselja in so nujne za zagotavljanje varnosti lokalnega prebivalstva. Skrb za varnost prebivalcev Slovenije ni zgolj odgovornost države, ampak tudi občin, ki morajo v primeru poteka državne ceste skozi naselja prevzeti svoj del odgovornosti za varnost svojih občanov. Dejstvo je, da je potrebno v primeru gradnje oziroma poteka državne ceste skozi naselje zaradi zagotavljanja varnosti lokalnega prebivalstva zgraditi tudi določene druge prometne površine (npr. pločnike, kolesarske steze, avtobusna postajališča, nadhode in podhode za pešce) oziroma postaviti dodatno prometno signalizacijo in razsvetljavo. Vse to zahteva dodatna finančna sredstva, ki jih je potrebno zagotoviti že pri gradnji ceste oziroma pozneje pri vzdrževanju, zato je prav, da svoj delež prispeva tudi občina.

Poleg navedenega je bilo podano mnenje, da se s predlagano spremembo 62. člena Zakona o cestah povečujejo obveznosti občin. V zvezi s tem je treba povedati, da se s predlagano spremembo oziroma dopolnitvijo 62. člena v obseg nalog občin po Zakonu o cestah ne posega, ampak je razlog v večji jasnosti in nedvoumnosti pri izvajanju določil glede vzdrževanja priključkov na državno cesto in prometnih površin, objektov ter naprav na, ob ali nad voziščem državne ceste, ki so v funkciji javnih površin naselja. Nova alineja je zapisana v navezavi na določilo 59. člena, ki določa vzdrževanje križišč državne ceste z drugimi cestami. Po predmetni določbi vzdržuje direkcija v območju križišča državne z drugo cesto vozišče in prometno signalizacijo državne ceste, razen prometne signalizacije iz 62. člena. To pomeni, da priključke občinskih cest na državno cesto vzdržujejo občine, kar je sedaj tudi jasno zapisano v predlagani spremembi 62. člena.

Skupnost občin Slovenije je predlagala tudi spremembo 6. člena Zakona za cestah tako, da bi občinam omogočil parcelacijo zemljišč, tudi tistih v zasebni lasti brez soglasja lastnika. Predlog je utemeljen na dejstvu, da s takim dejanjem za lastnika ne bi bilo sprememb, saj parcelacija ne spreminja lastništva. Parcelacija bi se izvedla na predlog države ali občine, ne glede na soglasje lastnika zemljišča. S parcelacijo bi se določile parcele potrebne za gradnjo ali rekonstrukcijo, kar je za občine v nadaljnjih postopkih pomembno.

Predloga Skupnosti občin Slovenije glede parcelacije brez soglasja lastnika zemljišča v zasebni lasti ni mogoče sprejeti iz razlogov, navedenih v nadaljevanju.

Zemljišča, potrebna za gradnjo ali rekonstrukcijo javne ceste, se ne določijo s parcelacijo obstoječih zemljiških parcel, temveč s prostorskim aktom ali s sklepom vlade ali občinskega sveta o ugotovitvi javne koristi na podlagi drugega odstavka 12. člena Zakona o cestah. S parcelacijo se namreč le spreminjajo meje parcel in sicer: pred gradnjo ali rekonstrukcijo javne ceste, če je to potrebno zaradi pridobitve zemljišč, ki so v zasebni lasti, v javno korist; po gradnji ali rekonstrukciji javne ceste pa, če je to potrebno zaradi pravne ureditve (npr. ureditev meje in statusa) pripadajočih zemljišč javne ceste.

Pred izvedbo nameravane gradnje ali rekonstrukcije javne ceste mora investitor pridobiti vsa zemljišča, ki so za nameravano gradnjo ali rekonstrukcijo javne ceste potrebna; za ta namen je lahko potrebna parcelacija zemljiških parcel, ki so v zasebni lasti, ki jih mora investitor pred pričetkom gradbenih del pridobiti v last države ali občine, za gradnjo ali rekonstrukcijo javne ceste, torej v javno korist. Zemljiških parcel, na katerih investitor namerava graditi ali rekonstruirati javno cesto, in so že v lasti države ali občine, pred izvedbo nameravanih gradbenih del ni potrebno parcelirati. Parcelacija se lahko izvede po zaključku gradbenih del, če je to potrebno zaradi urejanja meje javne ceste in statusa javnega dobra na zemljiščih, ki pripadajo javni cesti.

Parcelacija je torej potrebna le v primerih, ko mora investitor pred izvedbo nameravane gradnje ali rekonstrukcije javne ceste pridobiti določena zemljišča v zasebni lasti, v last države ali občine, pa pravnega posla z lastnikom teh zemljišč brez predhodno potrebne parcelacije ni mogoče skleniti, ker je javna korist utemeljena le na delu zemljiške parcele in je potrebno spreminjanje meje parcele (parcelacija). Potrebno spreminjanje mej za ta namen se lahko izvede na dva načina: ali s privolitvijo oziroma sodelovanjem lastnika, ali v postopku razlastitve, kjer o utemeljenosti razlastitve in s tem povezane predlagane parcelacije odloča pristojni upravni organ državne uprave.

Gospodarska zbornica Slovenije in Obrtno-podjetniška zbornica Slovenije sta v svojem mnenju k predlogu zakona izpostavili zlasti odstranjevanje poškodovanih in pokvarjenih tovornih vozil z avtocest in hitrih cest in lokalni promet.

V zvezi z odstranjevanjem pokvarjenih in poškodovanih tovornih vozil z avtoceste oziroma hitrih cest je bilo predlagano, da bi moral pogodbeni izvajalec odvoza vozil izvesti odstranitev pokvarjenega vozila na najbližje javno parkirišče oziroma na kraj, ki ga določi prevoznik (lastnik) vozila, ter za primer kršitve te obveze predpisati globo. V tej zvezi je treba poudariti, da gre v predmetnem primeru za obligacijsko pravno razmerje med voznikom/lastnikom/uporabnikom vozila in pogodbenim izvajalcem odvoza vozil, zato ga je treba prvenstveno reševati v skladu z normami obligacijskega prava. Upravljevec avtocest oziroma hitrih cest je v pogodbi, ki jo je sklenil z izbranim izvajalci odvoza vozil, predvidel tudi primere, ko bi izvajalec odvoza vozil storitev opravil v očitnem nasprotju z naročilom in voljo voznika ali lastnika pokvarjenega ali v prometni nesreči poškodovanega vozila. V teh primerih lahko upravljevec avtocest oziroma hitrih cest odstopi od pogodbe z izbranim izvajalcem. Predlog ni bil upoštevan, saj omenjeno pogodbeno določilo vnaša v pravno razmerje zadostno pravno varnost.

Na področju lokalnega prometa je bilo predlagano, da se sedanji drugi odstavek 37. člena Zakona o cestah spremeni na način, da bi se za lokalni promet na območju omejene uporabe javne ceste štel promet motornih vozil, ki ne vozijo v tranzitu. Pri tem pa bi se za tranzit štel promet motornih vozil, ki vozijo čez ozemlje Republike Slovenije. Predlog ni sprejemljiv, saj bi pomenil razvrednotenje sedanje ureditve lokalnega prometa, in sicer iz razloga, ker bi uveljavitev predloga pomenila, da bi lahko vsa vozila, ki izvajajo prevoze znotraj ozemlja Republike Slovenije, uporabljala tudi cestne odseke, na katerih je uporaba omejena in dovoljena izključno za lokalni promet. Poleg tega je predlog sporen z vidika diskriminacije uporabnikov javnih cest, saj bi lahko domači uporabniki načeloma vedno (razen, kadar bi bili dejansko v tranzitu čez območje Republike Slovenije) uporabljali celotno omrežje javnih cest, medtem ko bi omejitve uporabe veljale praktično zgolj za tujce. V predmetnem primeru sicer ne gre za neposredno diskriminacijo na temelju izvora, gre pa zagotovo za posredno diskriminacijo (podoben primer smo imeli leta 2009, ko nam je Evropska komisija v zvezi s polletnimi vinjetami očitala posredno diskriminacijo tujcev, čeprav so bile te vinjete namenjene tudi slovenskim uporabnikom).

Če je bil včasih lokalni promet pereča problematika, pa moramo poudariti, da temu ni več tako vsaj zadnjih nekaj let, ko predmetno vprašanje ni bilo posebej izpostavljeno s strani posameznih uporabnikov. Zavedamo se dejstva, da vsi uporabniki ne bodo nikoli povsem zadovoljni z ureditvijo lokalnega prometa, četudi bi izvedli spremembe na tem področju, saj se bodo vedno pojavljali primeri v praksi, ki se bodo zaradi sistemske ureditve čutili prizadeti. Tovrstne primere je treba obravnavati individualno in tudi rešitve iskati na individualni ravni. Tako smo ravnali tudi sedaj in tako bomo tudi v prihodnje, saj se je takšen pristop pogosto izkazal za pravilnega in učinkovitega.

9. Predstavitev sodelovanja javnosti:

Gradivo je bilo predhodno objavljeno na spletni strani predlagatelja:

DA

Datum objave: 11. 4. 2017

V razpravo so bili vključeni:

- nevladne organizacije,
- predstavniki zainteresirane javnosti,
- predstavniki strokovne javnosti,
- občine in združenja občin ali pa navedite, da se gradivo ne nanaša nanje.

Mnenja, predlogi in pripombe z navedbo predlagateljev (imen in priimkov fizičnih oseb, ki niso poslovni subjekti, ne navajajte):

Upoštevani so bili:

- v celoti,
- večinoma,
- delno,
- niso bili upoštevani.

Bistvena mnenja, predlogi in pripombe, ki niso bili upoštevani, ter razlogi za neupoštevanje:

Poročilo je bilo dano

Javnost je bila vključena v pripravo gradiva v skladu z Zakonom o ..., kar je navedeno v predlogu predpisa.)

10. Pri pripravi gradiva so bile upoštevane zahteve iz Resolucije o normativni dejavnosti:

DA

11. Gradivo je uvrščeno v delovni program vlade:

DA

Dr. Peter Gašperšič
MINISTER



Priloga:

– predlog zakona