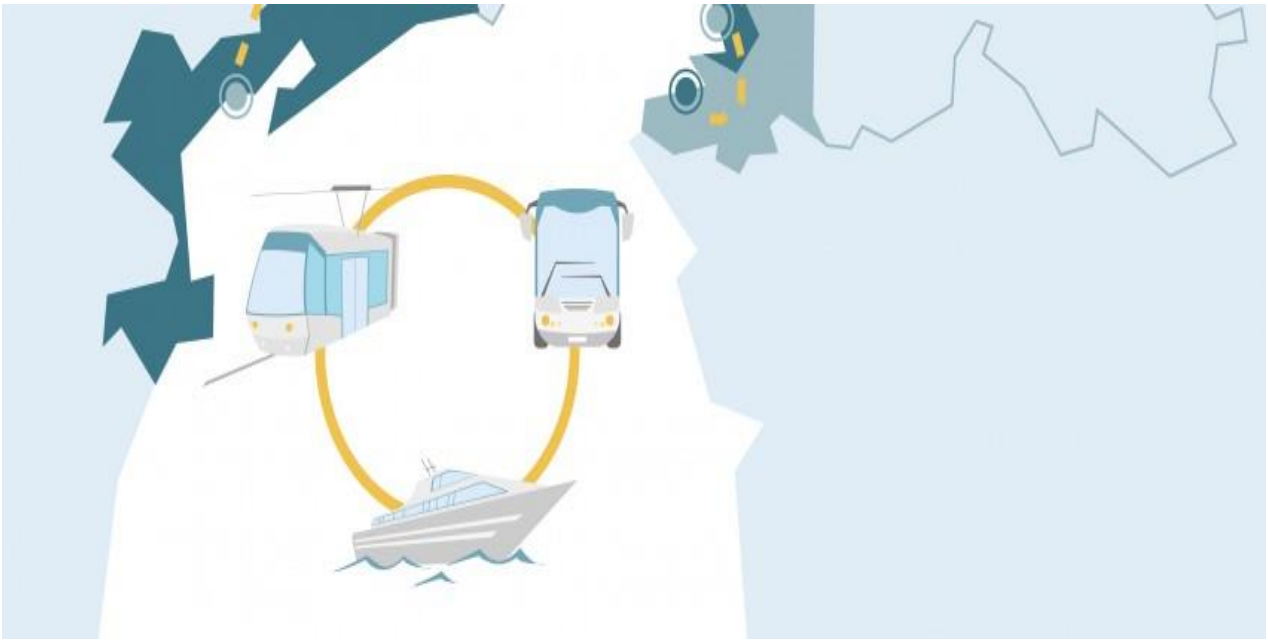
FORTIS

Krepitev institucionalnega sodelovanja na čezmejnem območju z inovativnimi rešitvami na področju javnega in osebnega motoriziranega prevoza.



Dokument 3.1.2.5 – Poročilo o nacionalnih in regionalnih postopkih in pravnem ozadju

Povzetek

1. Dokument D.3.1.2.5 – Analiza nacionalnih in regionalnih postopkov in pravnega okvira za postopke registracije in izdaje dovoljenj za vozila v Italiji in Sloveniji 5

1.1. Analiza trenutne situacije - zakonski okvir 5

1.2. Vozniško dovoljenje in usposabljanje voznikov 5

1.2.1. Evropski predpisi 5

1.2.2. Vozniško dovoljenje – usposabljanje voznikov, italijanski predpis (zakonodajni odlok A.G. št. 149) 20

1.2.3. Vozniško dovoljenje – usposabljanje voznika, slovenska uredba (prenos uredbe EU) 24

1.3. Javni in osebni motorizirani prevoz – registracija vozil (blaga in potnikov) 25

1.3.1. Evropski predpisi 25

1.3.2. Italijanski predpisi 26

1.3.3. Slovenski predpisi: 29

1.4. Upravljanje v izrednih razmerah (s posebnim poudarkom na težkih tovornih vozilih, zlasti med epidemijo covida-19) 32

1.4.1. Evropski predpisi: 32

1.4.2. Italijanski nacionalni predpisi 33

1.4.3. Slovenski nacionalni predpisi: 42

1.5. Poudarek na mednarodnem težkem tovornem prometu 44

1.6. Dokumentacija, potrebna za prevoz blaga v državah EU 60

2. SWOT-analiza 64

O8. Izkoriščanje evropskih programov čezmejnega sodelovanja (tj. INTERREG ITALIA AUSTRIA, ITALIA SLOVENIA). 67

2.1. Kritični povzetek: vrzeli – cilji in priporočila 69

Kritične točke (vrzeli) 69

Cilji 70

Priporočila glede politike 71

2.2. Pričakovani rezultati in analiza KPI 73

3. Zaključek 74

4. PRILOGA I: glavna zakonska tabela 75

5. PRILOGA II: Opredelitev zainteresiranih strani 84

Kratek povzetek

Dokument 3.1.2.5 – Poročilo o nacionalnih in regionalnih postopkih in pravnem ozadju ponuja analizo nacionalnih in regionalnih postopkov, vključno s podobnostmi in razlikami, ter pravne podlage za postopke registracije in izdaje dovoljenj za vozila v Italiji in Sloveniji.

Osrednji namen projekta FORTIS je izboljšati čezmejne storitve javnega prevoza med Italijo in Slovenijo, dokument 3.1.2.5 pa podpira cilj projekta, ki se osredotoča na posebne teme, kot so **vozniško dovoljenje in usposabljanja, javni in osebni motoriziran prevoz, upravljanje v izrednih razmerah in prevoz težkih tovorov**.
Namen projekta FORTIS, ki upošteva tudi učinke pandemije covida-19 na čezmejne odnose med državama, je okrepiti sodelovanje med Italijo in Slovenijo s praktičnimi rešitvami, kot je oblikovanje **stalnega meddržavnega skupnega odbora o čezmejnih vprašanjih**, za izboljšanje institucionalnega dialoga. Dokument 3.1.2.5 ponuja več koristnih vpogledov, ki temeljijo na analizi trenutnih postopkov, v podporo oblikovanju in vzpostavljanju skupnega odbora. Glavne teme, ki jih je projekt FORTIS upošteval in so del tega dokumenta, so nacionalni in regionalni postopki, povezani z vozniškim dovoljenjem in usposabljanji, javnim in osebnim motoriziranim prevozom, upravljanjem v izrednih razmerah in tovornim prometom. Nekaterih tem, na primer upravljanja v izrednih razmerah in registracije vozil, se zakonodajni ukrepi EU še niso dotaknili, medtem ko je za druge, na primer vozniško dovoljenje in usposabljanja, EU zagotovila številne reference. Če izhajamo iz tega, moramo razumeti trenutni pravni okvir, ki določa kontekst izvajanja projekta, zlasti za teme, s katerimi se ta konkretni dokument ukvarja. Štiri glavna področja, ki jih izpostavi ta dokument, so:

1. **Vozniško dovoljenje - usposabljanje voznikov**: analiza hierarhične strukture zakonodaje (EU-ITA-SLO). Predpisi EU in nacionalni predpisi, morebitne razlike ali nasprotja;
2. **Javni in osebni motorizirani prevoz**: registracija vozil (težka vozila); postopek, subjekti registracije, potrebna dokumentacija; načini prekinitve udeležbe vozil v prometu (na ravni EU–ITA–SLO);
3. **Upravljanje v izrednih razmerah** s posebnim poudarkom na zdravstvenih vprašanjih, kot so pandemija covida-19 in njeni učinki na promet (na EU-ITA-SLO ravni);
4. **Osredotočenost na meddržavni pretok težkega tovornega prometa**: čezmejni odnosi med Italijo in Slovenijo.

Četrto interesno področje projekta FORTIS je povezano s težkim tovornim prometom v tranzitu. Ta točka je bila analizirana s posebnim poudarkom na odnosih med Italijo in Slovenijo, da bi razumeli ter izboljšali odnose med državama pri izvajanju nadzora čezmejnega težkega tovornega prometa.

Glede na vlogo EU in nacionalnih držav se okvirji prvih treh grozdov analizirajo na treh ravneh:

- **Evropska raven**: analiza treh ključnih elementov glede na predpise EU;
- **Nacionalna raven:** Predpisi držav članic EU (če predpisi EU niso na voljo) in prenos direktiv EU;
- **Regionalna raven** (kjer je to mogoče): regionalni predpisi in določbe, kadar to dopušča ureditev posameznih držav.

Zadnja tema o **težkem tovornem prometu** bo analizirana le z dvostranskega vidika (Italija–Slovenija).

Dejstvo, da so bile te teme obravnavane na geografsko-politični ravni, omogoča boljše razumevanje, ali in kje se pojavljajo morebitne zakonske vrzeli. Po predstavitvi zakonskih vidikov je bila dodana še SWOT-analiza, ki je izpostavila glavne prednosti, slabosti, priložnosti in nevarnosti. Zaradi opravljenega dela pri razvoju SWOT-analize, je bil izpeljan kritični povzetek, ki prikazuje možne kritične točke in priporočila, ki jih morajo udeleženci projekta skrbno

upoštevati pri doseganju njegovih ciljev. Vključena je bila tudi vrsta ključnih kazalnikov uspešnosti (KPI), da bi lahko udeleženci projekta bolje ocenili rezultate institucionalnega dialoga med državama. Ta dokument vsebuje tudi PRILOGO I, ki povzema vse zakonodajne elemente, zbrane pri razvoju zakonskega okvira. Poleg tega je bil oblikovan vprašalnik (PRILOGA II) za zbiranje mnenj udeležencev projekta, povezanih z možnimi pravnimi predpisi, kritičnimi točkami, priporočili glede politik in zainteresiranimi stranmi, ki niso bili upoštevani pri razvoju tega poročila. PRILOGE so vključene na koncu poročila. Poročilo, kot že omenjeno, analizira prve tri teme na teritorialni ravni, nato pa se osredotoči na težki tovorni promet s posebnim poudarkom na italijansko-slovenskem obmejnem prometu.

1. Dokument D.3.1.2.5 – Analiza nacionalnih in regionalnih postopkov in pravnega okvira za postopke registracije in izdaje dovoljenj za vozila v Italiji in Sloveniji

1.1. Analiza trenutne situacije - zakonski okvir

Da bi izboljšali sodelovanje med zainteresiranimi stranmi, ki imajo osrednjo vlogo pri temah, ki jih zadeva projekt FORTIS, na primer čezmejni ponudniki lokalnega javnega prevoza (**LPT**), lokalne oziroma regionalne javne uprave (občine in oddelki za motorizacijo), je treba najprej določiti
referenčni zakonski okvir. Ob upoštevanju čezmejnega območja, na katerem želi ta projekt graditi in razvijati svoje dejavnosti, je treba pojasniti in razumeti trenutni pravni okvir, ki določa kontekst izvajanja projekta.
Italija in Slovenija sta članici EU, ta pa je v preteklih letih poskušala določiti in izvajati boljše predpise na področju javnega in osebnega motoriziranega prevoza (vozniško dovoljenje, registracija vozil, upravljanje v izrednih razmerah itd.). Da bi partnerstvo med državama bolje razumelo in lahko prejelo morebitna pojasnila za vsako področje pristojnosti, je pomembno opisati zakonski okvir EU in raziskati različna odstopanja od teh zadev v nacionalnem kontekstu.

Okvir treh omenjenih grozdov se analizira na naslednji način:

a. vozniško dovoljenje – usposabljanje voznikov: analiza hierarhične strukture zakonodaje (na EU-ITA-SLO ravni); Predpisi EU in nacionalni predpisi: morebitne razlike ali nasprotja;
b. Javni in osebni motorizirani prevoz: registracija vozil; postopki, subjekti registracije, potrebna dokumentacija; načini prekinitve udeležbe vozil v prometu (na EU-ITA-SLO ravni);
c. Upravljanje v izrednih razmerah s posebnim poudarkom na zdravstvenih vprašanjih, kot so pandemija covida-19 in njeni učinki na promet (na EU-ITA-SLO ravni).

1.2. Vozniško dovoljenje in usposabljanje voznikov

1.2.1. Evropski predpisi

Evropska unija že od začetka stoletja poskuša najti način za uskladitev različnih pravnih okvirov v meddržavnem kontekstu, med drugim tudi na področju javnega in osebnega motoriziranega prevoza.
Opredelitev skupnega evropskega prometnega prostora je bila ključna točka političnega načrta EU o usklajevanju različnih nacionalnih postopkov pri vprašanju javnega in osebnega motoriziranega prevoza. Leta 2018 je EU uvedla direktivo 645[1] o temeljnih kvalifikacijah in rednem usposabljanju voznikov nekaterih cestnih vozil za prevoz blaga ali potnikov. **Ta politika je uredila prejšnja veljavna predpisa s tega področja**: prva je bila Direktiva 2003/59/CE, s katero so institucije EU (CE, Evropska skupnost pred Lizbonsko pogodbo 2007[2]) poskušale določiti skupno osnovo v zvezi s temeljno kvalifikacijo in rednim usposabljanjem voznikov vozil, ki se uporabljajo za prevoz blaga ali potnikov, druga pa Direktiva 2006/126/CE o vozniških dovoljenjih, ki so jo **nadgradile direktive iz leta 2018**.
Tri prej omenjene direktive so ustvarile zakonski okvir, ki ga je EU oblikovala za področje javnega in osebnega motoriziranega prevoza.
Trenutne razmere, ki jih je ustvarila pandemija covida-19, so poudarile potrebo po krepitvi meddržavnega sodelovanja in oblikovanju skupnega temelja znotraj držav EU. Na čezmejnem območju med Italijo in Slovenijo je pandemija izpostavila potrebo po oblikovanju skupne politike v zvezi s prevozom (nujni ukrepi, dovoljenje, registracija vozil). Poudarjeno je bilo, da je boljše sodelovanje med javnimi upravami tako na nacionalni kot regionalni ravni temeljno vprašanje za izboljšanje prometnih odnosov na čezmejnem območju. Naslednji pojmi bodo vključevali zakonodajne ukrepe EU, na osnovi katerih deluje FORTIS: **javni in osebni motorizirani prevoz, vozniško dovoljenje, težka vozila (tovornjaki), začetno in redno usposabljanje voznika ter upravljanje v izrednih razmerah.** Tem, kot sta upravljanje v izrednih razmerah in registracija

[1] https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2018/645/oj/ita/pdf
[2] https://www.europarl.europa.eu/italy/it/scoprire-l-europa/il-trattato-di-lisbona

vozil, se zakonodajni ukrepi EU še niso dotaknili. Pri omenjenih temah, ki ju FORTIS razume kot temeljni za vse večje sodelovanje med državama na čezmejnem območju, je EU državam članicam prepustila, da poiščejo način za uskladitev in izboljšanje sodelovanja na teh področjih.

1.2.1.1. Evropska direktiva 2003/59/ES o temeljnih kvalifikacijah in rednem usposabljanju voznikov nekaterih cestnih vozil za prevoz blaga ali potnikov[3].

Evropski parlament ni prvič vključen v razpravo o javnem in osebnem motoriziranem prevozu. Minimalna raven predpisov, ki jih morajo zagotoviti države članice EU, je določena z Direktivo 76/914/CEE. Ker so določbe Uredbe 3820/85 veljale za zelo majhen odstotek voznikov in ker so takrat obvezno usposabljanje izvajale le nekatere države članice EU, je večina voznikov svoje delo opravljala le na podlagi vozniškega dovoljenja. Da bi vozniki lahko izpolnili nove zahteve in sledili razvoju trga cestnega prevoza, se je zdelo smiselno uporabiti skupen predpis za vse voznike, ne glede na to, ali zakonodajo Skupnosti izvršujejo neodvisno, sami ali v imenu tretjih oseb. Obveznost začetnega in rednega usposabljanja je bila namenjena izboljšanju varnosti v cestnem prometu in varnosti voznikov.
Ta direktiva je veljala za dejavnost prevozništva tako za državljane držav članic EU kot za državljane tretjih držav, ki jih zaposluje ali uporablja podjetje s sedežem v državi članici EU. Da bi zagotovile izpolnjevanje vseh obveznosti voznika, so države članice EU vozniku izdale spričevalo o strokovni usposobljenosti, imenovano CAP[4] (**Certificate of professional ability**), ki dokazuje (redno) usposabljanje.
Minimalne zahteve, ki jih je bilo treba izpolniti v okviru temeljne kvalifikacije in rednega usposabljanja, so bili varnostni standardi, ki jih je bilo treba upoštevati med vožnjo in ko je bilo vozilo parkirano. Razvoj preventivne vožnje in tveganje, ki bi ga morali upoštevati drugi udeleženci v cestnem prometu, da bi ga implementirali skupaj za racionalizacijo porabe goriva, bi imel pozitivne učinke tako za družbo kot tudi za sektor cestnega prometa. Ta direktiva ni vplivala na pravice voznika, ki je postal imetnik vozniškega dovoljenja, potrebnega za opravljanje vozniške dejavnosti na datum pred pridobitvijo poštne številke, ki dokazuje ustrezno temeljno kvalifikacijo ali redno usposabljanje.
Prav tako so bile določene institucije za redno usposabljanje/usposabljanje in izdajanje nadaljnjih spričeval. Države članice EU so nato imenovale in tem institucijam zaupale nalogo organizacije izpitov v okviru temeljnih kvalifikacij in rednega usposabljanja. Države članice EU so v skladu z direktivo uvedle prvo redno usposabljanje in voznikom izdale ustrezen CAP v naslednjih petih letih ali na datum izdaje CAP, ki dokazuje temeljno kvalifikacijo, ali na koncu določenega roka, da lahko vozniki uveljavijo svoje pridobljene pravice. Prav tako je bilo določeno redno usposabljanje, ki bi ga moral voznik opraviti na vsakih pet let.

Da bi potrdile, da ima voznik, državljan države članice EU, eno od kod CAP, predvidenih s to direktivo, in olajšale vzajemno priznavanje različnih kod CAP, so države članice EU sprejele usklajeno kodo Skupnosti, skupaj z datumom izteka njene veljavnosti, na vozniškem dovoljenju ali na novi »izkaznici o vozniških kvalifikacijah«, ki so jo vzajemno priznale v skladu z usklajenim vzorcem iz te direktive. Izkaznica je izpolnjevala enake varnostne zahteve kot vozniško dovoljenje, glede na pomen pravic, ki jih to podeljuje za varnost v cestnem prometu ter enake konkurenčne pogoje. Možnost, da bi države članice EU v novo listino vnesle kodo Skupnosti, bi državam omogočila, da predvidijo veljavnost vozniških dovoljenj, ki ne sovpada s koncem datuma rednega usposabljanja, saj Direktiva 91/439/CEE predpisuje, da mora vsaka država članica EU obdržati pravico, da v skladu z nacionalnimi merili določi obdobje veljavnosti dovoljenj, ki jih izda. Za voznike iz tretjih držav, za katere velja ta direktiva, bi države sprejele posebne določbe za izdajo potrdil.

[3] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32003L0059&from=EN
[4] https://www.nccItaliani.it/certificato-abilitazione-professionale/

Vozniki vozil, ki se uporabljajo za prevoze, katerih vpliv na varnost v cestnem prometu je minimalen, npr. kadar zahteve te direktive nalagajo nesorazmerno gospodarsko ali socialno breme, so bili izvzeti iz uporabe direktive. **Kot smo že omenili, je treba upoštevati, da so bile določbe Direktive 2003/59 posodobljene s tistimi iz Direktive 645/2018.**

1. Področje uporabe

Ta direktiva velja za dejavnost vožnje:

a. državljanov držav članice;
b. državljanov tretjih držav, ki so zaposleni v podjetju s sedežem v državi članici EU ali pri članici;

voznikov, ki opravljajo cestni prevoz znotraj Skupnosti na javnih cestah z:

- vozili, za katera je potrebno vozniško dovoljenje za kategorije C1, C1-E, C in CE, kot je določeno v Direktivi 91/439/CEE[5], ali vozniško dovoljenje, ki je priznano kot temu enakovredno;
- vozila, za katera je potrebno vozniško dovoljenje za kategorije D1, D1, E, D in D-E, kot je določeno v Direktivi 91/439/CEE, ali vozniško dovoljenje, ki je priznano kot temu enakovredno.

2. Odstopanja

Ta direktiva ne velja za voznike:

a. vozil, katerih največja dovoljena hitrost ne presega 45 km/h;
b. vozil, ki jih uporabljajo oborožene sile, služba civilne zaščite, gasilske brigade in službe, odgovorne za vzdrževanje javnega reda, ali pa so jim ta vozila dana na razpolago;
c. vozil, na katerih se izvajajo cestni preizkusi za tehnične izboljšave, popravila ali vzdrževanje, in vozniki novih ali nepredelanih vozil, ki še niso dana v promet;
d. vozil, ki se uporabljajo za izredne razmere ali reševalne naloge;
e. vozil, ki se uporabljajo za tečaje vožnje z namenom pridobitve vozniškega dovoljenja ali CAP;
f. vozil, ki se uporabljajo za prevoz potnikov ali blaga za zasebne in nekomercialne namene;
g. vozil, ki prevažajo material ali opremo, ki ju voznik uporablja pri svojem poslovanju, pod pogojem, da vožnja vozila ni glavna dejavnost voznika.

3. Kvalifikacija in usposabljanje

Za opravljanje vozniške dejavnosti se zahtevata temeljna kvalifikacija in redno usposabljanje.
Zato države članice EU zagotavljajo:

1. Sistem temeljnih kvalifikacij, pri čemer izberejo eno od naslednjih možnosti:

a. pogostost tečajev in izpit: temeljna kvalifikacija z obveznim obiskovanjem tečaja z določenim trajanjem, ki se zaključi z izpitom. Če je izpit opravljen, se kandidatu izda CAP;
b. samo teoretični izpiti: ni obveznega usposabljanja, ampak samo teoretični izpiti. Če je izpit opravljen, se kandidatu izda CAP.

2. Redno usposabljanje

Države članice EU lahko zagotovijo pospešeno pridobitev temeljne kvalifikacije, da vozniku omogočijo vožnjo, to pa predvideva obvezno udeležbo na tečaju, ki se zaključi z izpitom. Države članice EU lahko voznika, ki je pridobil spričevalo o strokovni usposobljenosti (kot je navedeno v Direktivi 96/26/ES), oprostijo opravljanja izpitov, vključenih v preizkus, ki ga zahteva direktiva, in po potrebi obveznosti udeležbe na tistih delih tečaja, ki se nanašajo na te predmete.

Države članice EU so dobile možnost, da vozniku dovolijo, da lahko do treh let vozi na njihovem ozemlju, preden pridobi CAP, če se voznik najmanj šest mesecev udeležuje tečaja poklicnega izobraževanja. Države članice EU so imele tudi možnost oprostiti voznika, ki je pridobil spričevalo

[5] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A31991L0439

o poklicni primernosti po Direktivi 96/26/ES[6], udeležbe pri predmetih, vključenih v izpit po tej direktivi, in obveznosti, da se udeleži delov tečaja, ki se nanašajo na te predmete.

4. Pridobljene pravice

Vozniki, ki so izvzeti iz zahteve po temeljni kvalifikaciji:

a) imetniki vozniškega dovoljenja za kategorije D1, D1, E, D ali D-E ali enakovrednega priznanega vozniškega dovoljenja, izdanega za obdobje do dveh let po poteku roka za uvedbo te direktive;
b) imetniki vozniškega dovoljenja za kategorije C1, C1-E ali C-E ali enakovrednega priznanega vozniškega dovoljenja, izdanega najpozneje tri leta po poteku roka za uvedbo te direktive.

5. Temeljna kvalifikacija

Temeljno vozniško dovoljenje ni bilo potrebno pri naslednjih pogojih:

a. voznik tovornega vozila je lahko vozil od 18. leta dalje;
b. vozniki z vozniškim dovoljenjem za kategoriji C in C-E pod pogojem, da imajo vozniško dovoljenje kategorije C;
c. vozniki z vozniškim dovoljenjem za kategoriji C1 in C1-E pod pogojem, da imajo vozniško dovoljenje za kategoriji C1 in C1-E;
d. od 21. leta naprej vozila v kategorijah vozniških dovoljenj C in C-E pod pogojem, da ima voznik CAP.

- Voznik osebnega vozila lahko vozi od 21. leta dalje: Države članice EU lahko dovolijo vozniku vozil ene od zgoraj navedenih kategorij, da taka vozila vozi na njihovem ozemlju od 18. leta dalje, pod pogojem, da ima CAP. Države članice EU smejo dovoliti vozniku vozil ene od zgoraj navedenih kategorij, da taka vozila vozi na njihovem ozemlju od 20. leta dalje, pod pogojem, da ima CAP. Za vožnjo takih vozil brez potnikov se starost lahko zmanjša na 18 let;
- Voznik vozila za prevoz potnikov lahko vozi od 23. leta dalje. Z izjemo starostnih omejitev, določenih v direktivi, so vozniki, ki prevažajo blago in imajo kodo CAP, oproščeni te kode za vse kategorije vozil. Te določbe veljajo enako kot za voznike, ki opravljajo prevoz potnikov za kategorijo vozil iz tretjega odstavka.

Voznikom, ki opravljajo tovorni prevoz, ki razširjajo ali spreminjajo svoje dejavnosti za opravljanje prevoza potnikov ali obratno, in ki imajo poštno številko iz člena 6, ni treba ponavljati skupnih delov temeljnih kvalifikacij, ampak le tiste, ki so potrebni za novo kvalifikacijo.

6. Koda CAP, ki dokazuje temeljno kvalifikacijo

Država članica EU zahteva, da se kandidat za voznika udeleži tečajev v centru za usposabljanje, ki mu v skladu z oddelkom 5 Priloge I, pozneje imenovanem pooblaščeni center za usposabljanje, pooblastilo izdajo ustrezni organi. Ti tečaji zajemajo vse predmete, omenjene v oddelku 1 Priloge I. Usposabljanje se konča z opravljenim izpitom iz oddelka 2 Priloge I, odstavek 2.1. Pristojni organi držav članic EU ali katerikoli pooblaščeni subjekt organizirajo takšen izpit, da preverijo, ali kandidat za voznika dosega stopnjo znanja iz zgoraj navedenih predmetov, zahtevano v oddelku 1 Priloge I. Navedeni organi ali subjekti nadzorujejo izpit, in če je ta uspešno opravljen, vozniku izdajo temeljno kvalifikacijo.

7. Koda CAP, izdana na podlagi izpitov

Država članica EU od kandidata za voznika zahteva, da opravi teoretični in praktični izpit. Pristojni organi držav članic EU ali katerikoli pooblaščeni subjekt organizirajo takšne izpite, da preverijo, ali kandidat za voznika dosega raven znanja, kot je navedeno v direktivi. Ti organi ali subjekti nadzorujejo izpite, in če so ti uspešno opravljeni, vozniku izdajo CAP, ki dokazuje temeljno kvalifikacijo.

8. Koda CAP, ki dokazuje pospešeno temeljno kvalifikacijo

Država članica EU zahteva, da se kandidat za voznika udeleži tečajev v pooblaščenem centru za usposabljanje, ki se zaključijo z izpitom. Pristojni organi držav članic EU ali katerikoli pooblaščeni subjekt organizirajo takšen izpit, da preverijo, ali kandidat za voznika dosega raven znanja iz

[6] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:31996L0026&from=EN

omenjenih predmetov, ki jih zahteva direktiva. Ti organi ali subjekti nadzorujejo izpit, in če je ta uspešno opravljen, izdajo vozniku pospešeno temeljno kvalifikacijo.

9. Redno usposabljanje

Redno usposabljanje je sestavljeno iz strokovne nadgradnje, ki omogoča imetnikom CAP in voznikom, da izboljšajo osnovno znanje za opravljanje svojih dolžnosti, s posebnim poudarkom na varnosti v cestnem prometu ter racionalizaciji porabe goriva. To usposabljanje organizira pooblaščeni center za usposabljanje. Ob premestitvi v drugo podjetje je treba upoštevati redno usposabljanje, ki ga je voznik že opravil.

10. CAP, ki dokazuje redno usposabljanje

Po koncu rednega usposabljanja pristojni organi držav članic EU ali pooblaščeni center za usposabljanje vozniku izdajo poštno številko, ki dokazuje redno usposabljanje. Prvega tečaja za redno usposabljanje se morajo udeležiti:

- imetnik CAP v petih letih po datumu izdaje kode CAP;
- države članice EU lahko razširijo ali skrčijo pogoje, da bodo ti sovpadali z datumom izteka veljavnosti vozniškega dovoljenja ali da bi omogočili postopno uvedbo rednega usposabljanja, vendar to obdobje ne sme biti krajše od treh let ali daljše od sedmih let;
- voznik, ki je opravil prvo fazo rednega usposabljanja, se redno usposablja vsakih pet let pred koncem obdobja veljavnosti CAP, ki dokazuje redno usposabljanje;
- imetnik CAP in tisti voznik, ki ni več poklicni voznik in ne izpolnjuje zahtevanih pogojev, mora pred nadaljevanjem poklica opraviti redno usposabljanje;
- vozniki, ki opravljajo cestni prevoz blaga in potnikov, ki so se redno usposabljali za eno od kategorij, so oproščeni zahteve po rednem usposabljanju za drugo kategorijo iz teh odstavkov.

- **Kje poteka usposabljanje**

Temeljna kvalifikacija se pridobi v državi članici EU, v kateri kandidat prebiva, ali v državi članici, v kateri ima podjetje sedež, ali v državi članici, ki je izdala delovno dovoljenje. Tečaji za usposabljanje se izvajajo v državi članici EU, v kateri voznik prebiva, ali v državi članici, v kateri voznik dela.

11. Koda Skupnosti

Pristojni organi držav članic EU so kodo Skupnosti vpisali na ustrezne kategorije vozniških dovoljenj:

a. na vozniško dovoljenje;
b. na izkaznici o vozniških kvalifikacijah.

Države članice EU si med seboj izmenjajo izkaznice o vozniških kvalifikacijah, ki so jih izdale. Ob izdaji izkaznice pristojni organi ugotovijo, da je vozniško dovoljenje, katerega številka je navedena na izkaznici, neveljavno. Vozniki, ki vozijo cestna tovorna vozila za prevoz blaga, dokazujejo kvalifikacijo in usposobljenost, predvideni s to direktivo, z vozniškim spričevalom iz Uredbe (ES) št. 484/2002[7].

Država članica EU lahko vozniku izda izkaznico o vozniških kvalifikacijah z ustrezno kodo Skupnosti. Vozniki potniških vozil za cestni prevoz dokazujejo kvalifikacijo in usposabljanje, ki ju zahteva ta direktiva:

- s kodo Skupnosti, ki je vpisana na model vozniškega dovoljenja Skupnosti, ki ga ima voznik;
- z izkaznico o vozniških kvalifikacijah, na kateri je vpisana ustrezna koda Skupnosti;
- z nacionalnim spričevalom, ki mu države članice EU vzajemno priznavajo veljavnost na svojem ozemlju.

12. Odstopanja

Ta direktiva ni veljala za voznike vozil:

- katerih največja hitrost ne presega 45 km/h;

[7] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/LSU/?uri=CELEX%3A32002R0484

- ki so v uporabi oboroženih sil, službe civilne zaščite, gasilskih brigad, organov kazenskega pregona in nujnih zdravstvenih prevoznih storitev, ali ki so tem dana na voljo, kadar se prevoz opravlja kot posledica nalog, dodeljenih tem službam;
- ki so namenjena cestnim preizkusom za tehnično izpopolnitev, popravilo ali vzdrževanje, ali za voznike novih ali nepredelanih vozil, ki še niso bili v prometu;
- za katera se zahteva vozniško dovoljenje za kategorije D ali D1 in jih vzdrževalno osebje vozi brez potnikov v ali iz vzdrževalnega centra v bližini najbližjega mesta vzdrževanja, ki ga uporablja prevoznik, pod pogojem, da vožnja vozila ni glavna dejavnost voznika;
- ki se uporabljajo za izredne razmere ali reševalne akcije, vključno z vozili, ki se uporabljajo za prevoz humanitarne pomoči v nekomercialne namene;
- ki se uporabljajo za učenje in preizkuse vožnje s strani vseh, ki želijo pridobiti vozniško dovoljenje ali spričevalo o strokovni usposobljenosti (CAP) v skladu z direktivo, pod pogojem, da se ne uporabljajo za prevoz blaga in potnikov v komercialne namene;
- ki se uporabljajo za prevoz potnikov ali blaga za zasebne in nekomercialne namene;
- ki prevažajo material, opremo ali stroje, ki jih voznik uporablja pri svojem poslovanju, pod pogojem, da vožnja vozil ni glavna dejavnost voznika.

V tem odstavku ta direktiva ne velja za osebe, ki želijo v skladu z direktivo pridobiti vozniško dovoljenje ali CAP kodo, če te osebe obiskujejo dodatno vozniško usposabljanje na področju učenja pri delu, pod pogojem, da jih spremlja druga oseba s poštno številko ali inštruktor vožnje.

Ta direktiva ni veljala v naslednjih okoliščinah:

1. vozniki vozil delujejo na podeželskih območjih in oskrbujejo lastno podjetje,
2. vozniki ne ponujajo prevoznih storitev,
3. države menijo, da je prevoz občasen in ne vpliva na varnost v cestnem prometu.

- Ta direktiva ni veljala za voznike vozil brez voznika iz kmetijskih, vrtnarskih, gozdarskih, živinorejskih ali ribiških podjetij za prevoz blaga kot del njihove poslovne dejavnosti, razen če je naloga voznika glavna dejavnost voznika ali če vozilo presega razdaljo, določeno z nacionalno zakonodajo, od lokacije podjetja, ki je lastnik vozila ali pa je bilo to najeto oziroma zakupljeno.

1.2.1.2. Evropska direktiva 2006/126/ES o vozniških dovoljenjih[8]

Direktiva Sveta, sprejeta 29. julija 1991, je doživela več bistvenih sprememb. Ta direktiva pojasnjuje stališče EU do tega vprašanja. Ob pripravi osnutka te direktive je EU želela uskladiti pravila o vozniških dovoljenjih, ki so nepogrešljiv dejavnik skupne prometne politike, ki olajšuje prosto gibanje ljudi. Kljub napredku pri pravilih o vozniških dovoljenjih so med državami članicami EU še vedno obstajale velike razlike glede podaljševanja dovoljenj in podkategorij vozil.
To ni prvič, da je Evropski parlament vključen v to razpravo. Direktiva iz leta 2018 ne vpliva na obstoječe vozniške kvalifikacije, podeljene ali pridobljene pred datumom začetka njene uveljavitve. Vozniška dovoljenja se medsebojno priznavajo znotraj EU, države pa so morale uporabiti obdobje veljavnosti, določeno s to direktivo, za dovoljenje brez omejene upravne veljavnosti, izdano v drugi državi članici in v kateri imetnik prebiva več kot dve leti.

Treba je bilo uskladiti pravila o izpitih za voznike ter izdaji vozniškega dovoljenja, opredeliti znanje, spretnosti in vedenja, potrebna za vožnjo vozil, na teh konceptih pa utemeljiti vozniški izpit in ponovno opredeliti minimalne standarde glede telesnih in duševnih sposobnosti za vožnjo. Dokazi o skladnosti z minimalnimi standardi telesne in duševne sposobnosti za vožnjo motornega vozila za voznike vozil, namenjenih prevozu oseb ali blaga, so bili predloženi ob izdaji dovoljenja. Državam članicam EU je bila dovoljena uvedba zdravniških pregledov, da bi zagotovile skladnost z minimalnimi standardi telesne in duševne sposobnosti za vožnjo drugih vozil. Zaradi preglednosti so bili pregledi izvedeni tako, da sovpadajo s podaljšanjem dovoljenja, in so bili zato določeni z veljavnostjo dovoljenja. Države članice EU so lahko tudi zvišale starostno mejo za vožnjo nekaterih

[8] https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:403:0018:0060:EN:PDF

kategorij vozil, da bi še naprej spodbujale varnost v cestnem prometu. V izjemnih okoliščinah bi lahko države članice EU znižale starostno mejo, da bi upoštevale nacionalne razmere. Opredelitve kategorij bi morale bolje določiti tehnične značilnosti zadevnih vozil in tudi spretnosti, potrebne za vožnjo samih vozil. Sprejeti je bilo treba posebne določbe, ki invalidom omogočajo dostop do vozil. Države članice EU bi lahko uporabile svoje nacionalne določbe o odvzemu, začasnem odvzemu, podaljšanju in razveljavitvi vozniškega dovoljenja za vsakega imetnika, ki je na njihovem ozemlju pridobil običajno prebivališče. Model vozniškega dovoljenja, opredeljen z Direktivo 91/439/CEE[9], naj bi nadomestil samostojni model v obliki plastificirane izkaznice. Ta direktiva je vzpostavila minimalne standarde za opravljanje poklica člana izpitne komisije vožnje in zahteve za usposabljanje članov izpitne komisije, da bi izboljšali njihovo znanje in spretnosti ter s tem zagotovili objektivno oceno prosilcev za pridobitev dovoljenja in boljšo usklajenost vozniških izpitov. **Treba je upoštevati, da so bile določbe Direktive 2006/126 posodobljene s tistimi v Direktivi 645/2018.**

1. Model vozniškega dovoljenja

Države članice EU vzpostavijo nacionalno vozniško dovoljenje v skladu z modelom Skupnosti. Po posvetovanju s Komisijo lahko države članice EU vnesejo dodatne podatke, če to nikakor ne posega v izvedbo te direktive.

2. Vzajemno priznavanje

Po posvetovanju s Komisijo lahko države članice EU vnesejo dodatne podatke, če to nikakor ne posega v izvedbo te direktive.

3. Kategorije, opredelitve in najnižja starost

Vozniško dovoljenje se lahko izda glede na najnižjo starost, navedeno za vsako kategorijo. Vozniško dovoljenje dovoljuje vožnjo motornih vozil:

- vozilo je motorno vozilo, ki je običajno namenjeno prevozu ljudi ali premoženja po cesti, to so vozila za vleko po cesti, ki se uporabljajo za prevoz ljudi ali stvari. Ta izraz vključuje tudi trolejbuse, npr. vozila, povezana z električnim omrežjem, ki ne vozijo po tirnicah, vendar ne kmetijskih ali gozdnih traktorjev;
- kmetijski ali gozdarski traktor je vsako motorno vozilo na kolesih ali goseničar z vsaj dvema osema, katerega glavna naloga je vleka, potiskanje, prevoz ali upravljanje s stroji, opremo ali prikolicami, namenjenimi za uporabo na kmetijah ali v gozdarstvu, katerih uporaba za cestni prevoz ljudi ali stvari oziroma vozila za vleko po cesti, namenjenih za prevoz ljudi ali stvari.

a) Kategorija B:

- vozila, katerih največja dovoljena masa ne presega 3.500 kg in ki so zasnovana ter izdelana za prevoz največ osmih oseb poleg voznika; motocikli v tej kategoriji so lahko pritrjeni na priklopnik z največjo dovoljeno maso 750 kg;
- najnižja starost za kategorijo B je 18 let;

vozila iz te kategorije lahko priklopijo priklopnik, katerega največja dovoljena masa presega 750 kg, pod pogojem, da največja skupna dovoljena masa te kombinacije ne presega 4.250 kg. Če skupna dovoljena masa te kombinacije presega 3.500 kg, države članice EU v skladu z določbami Priloge V zahtevajo zaključeno usposabljanje za njeno upravljanje. Druga možnost je, da bosta morda potrebna usposabljanje in preizkus sposobnosti ter vedenja.

b) Kategorija BE:

- sestavi vozil, sestavljeni iz traktorja kategorije B in priklopnika ali polpriklopnika, pri čemer največja dovoljena masa priklopnika ali polpriklopnika ne presega 3.500 kg;
- najnižja starost za kategorijo BE je 18 let.

c) Kategorija C1:

- vozila, razen tistih v kategorijah D1 ali D, katerih največja dovoljena masa je več kot 3.500 kg, vendar ne večja kot 7.500 kg, zasnovana in izdelana za prevoz največ osmih

[9] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:31991L0439&from=en

potnikov poleg voznika; vozila iz te kategorije lahko priklopijo priklopnik, katerega največja dovoljena masa ne presega 750 kg.

d) **Kategorija C1E:**
   - sestavi vozil, sestavljeni iz traktorja razreda C1 in priklopnika ali polpriklopnika, katerega največja samostojna masa presega 750 kg, pod pogojem, da samozadostna masa kompleksa ne presega 12.000 kg;
   - sestavi vozil, sestavljeni iz traktorja kategorije B in priklopnika ali polpriklopnika, katerega dovoljena masa presega 3.500 kg, pod pogojem, da dovoljena skupna masa kompleksa ne presega 12.000 kg;
   - najnižja starost za kategoriji C1 in C1E je 18 let.

e) **Kategorija C:**
   - vozila, razen tistih iz kategorij D1 ali D, katerih največja dovoljena masa presega 3.500 kg in so zasnovana in izdelana za prevoz največ osmih potnikov poleg voznika; vozila v tej kategoriji lahko priklopijo priklopnik, katerega največja samovozeča masa ne presega 750 kg.

f) **Kategorija CE:**
   - sestavi vozil, sestavljeni iz traktorja razreda C in priklopnika ali polpriklopnika, katerega največja samostojna masa presega 750 kg; najnižja starost za kategoriji C in ES je 21 let ob upoštevanju določb za vožnjo teh vozil v Direktivi 2003/59/ES.

g) **Kategorija D1:**
   - vozila, zasnovana in izdelana za prevoz največ 16 oseb poleg voznika in katerih dolžina je največ 8 m; vozila v tej kategoriji lahko priklopijo priklopnik, katerega največja samovozeča masa ne presega 750 kg;

h) **Kategorija D1E:**
   - sestavi vozil, sestavljeni iz traktorja kategorije D1 in priklopnika z največjo dovoljeno maso več kot 750 kg;
   - najnižja starost za kategoriji D1 in D1E je 21 let ob upoštevanju določb za vožnjo teh vozil v Direktivi 2003/59/ES.

i) **Kategorija D:**
   - vozila, zasnovana in izdelana za prevoz največ osmih oseb poleg voznika; vozila, ki se lahko vozijo z vozniškim dovoljenjem kategorije D, se lahko priklopijo na priklopnik, katerega največja dovoljena masa ne presega 750 kg.

j) **Kategorija DE:**
   - razen določb iz pravil o homologaciji za zadevna vozila, sestavi vozil, sestavljeni iz vlečnega priklopnika, ki spada v kategorijo D, in priklopnika, katerega največja dovoljena masa presega 750 kg;
   - najnižja starost za kategoriji D in DE je 24 let ob upoštevanju določb za vožnjo takih vozil v Direktivi 2003/59/ES.

V skladu s soglasjem Komisije lahko države članice EU izvzamejo iz uporabe tega člena nekatere posebne vrste motornih vozil, na primer posebna vozila za invalide.

- Države članice EU lahko iz uporabe te direktive izključijo vozila, ki jih uporabljajo ali so dana na voljo oboroženim silam ali službi civilne zaščite.
- Države članice EU lahko spremenijo najnižjo starost za izdajo vozniškega dovoljenja:
  a) znižanje na 14 let ali dvig na 18 let za kategorijo AM;
  b) zvišanje na 18 let za kategorijo B1;
- zvišanje na 17 ali 18 let za kategorijo A1:
  - če obstaja dvoletni interval med najnižjo starostjo za kategorijo A1 in najnižjo starostjo za kategorijo A2 in njenim znižanjem na 17 za kategorijo B in BE.

- Države članice EU lahko znižajo najnižjo starost na 18 let za kategorijo C in na 21 let za kategorijo D za:
  a) vozila, ki jih uporabljajo gasilci in ki so namenjena vzdrževanju javnega reda in miru;
  b) vozila, ki se preizkušajo za namene popravila ali vzdrževanja;

c) vozniška dovoljenja, izdana osebam, mlajšim od 18 let, so veljavna samo na ozemlju države članice EU, ki jih je izdala, dokler imetnik dovoljenja ne doseže najnižje starostne omejitve.
d) Države članice EU lahko na svojem ozemlju priznajo veljavnost vozniških dovoljenj, izdanih voznikom, ki še niso dosegli najnižje starostne omejitve iz drugega do četrtega odstavka.

4. Pogoji in omejitve

Vozniško dovoljenje omenja pogoje, pod katerimi lahko voznik vozi.
Stopnjevanje in enakovrednosti med kategorijami
Za vozniška dovoljenja veljajo naslednji pogoji:

- vozniško dovoljenje za kategorije C1, C, D1 in D se lahko izda samo voznikom, ki že imajo dovoljenje za kategorijo B;
- vozniško dovoljenje za kategorije BE, C1E, EC, D1E in DE se lahko izda samo voznikom z dovoljenjem za kategorije B, C1, C, D1 ali D.

Veljavnost vozniškega dovoljenja je določena na naslednji način:

- vozniško dovoljenje, izdano za kategorije C1E, EC, D1E ali DE, velja za sestave vozil BE;
- vozniško dovoljenje, izdano za kategorijo ES, velja za kategorijo DE, če imetnik že ima dovoljenje za kategorijo D;
- vozniško dovoljenje, izdano za kategoriji ES in DE, velja za sestave vozil kategorij C1E in D1E;
- vozniško dovoljenje, izdano za katerokoli kategorijo, velja za vozila kategorije AM. Vendar lahko država članica EU za vozniška dovoljenja, izdana na svojem ozemlju, enakovrednosti za kategorijo AM omeji na kategorije A1, A2 in A, če za pridobitev kategorije AM zahteva praktični preizkus;
- vozniško dovoljenje za kategorijo A2 velja tudi za kategorijo A1;
- vozniško dovoljenje, izdano za kategorije A, B, C ali D, velja za kategorije A1, A2, B1, C1 oziroma D1.

- **Države članice EU lahko na svojem ozemlju pooblastijo vodnika:**
  1. vozil D1 (z največjo dovoljeno maso 3.500 kg, razen specializirane opreme za prevoz potnikov invalidov), ki so lahko osebe, stare najmanj 21 let, ki imajo vsaj dve leti vozniško dovoljenje kategorije B, ob predpostavki, da nekomercialne organizacije uporabljajo vozila za socialne namene, vodijo pa jih neplačani prostovoljci;
  2. vozil z največjo dovoljeno maso več kot 3.500 kg, ki so lahko osebe, stare najmanj 21 let, ki imajo vozniško dovoljenje kategorije B najmanj dve leti, pod pogojem, da so ta vozila načeloma namenjena zaustavljanju, izobraževanju ali rekreaciji, ki jih nekomercialne organizacije uporabljajo v socialne namene in so bile spremenjene tako, da jih ni mogoče uporabiti za prevoz več kot devetih oseb ali za prevoz kakršnekoli vrste blaga, razen tistih, ki so nujno potrebne za uporabo, ki jim je dodeljena.

5. Izdaja, veljavnost in podaljšanje

Za pridobitev vozniškega dovoljenja se zahteva:

1. opravljen preizkus spretnosti in vedenja ter preizkus nadzora zaznavanja in izpolnjevanje zdravstvenih standardov v skladu z določbami Prilog II in III;
2. opravljen teoretični preizkus izključno za kategorijo AM; države članice EU lahko zahtevajo, da se za to kategorijo opravita preizkus sposobnosti in vedenja ter zdravniški pregled.

Države članice EU lahko uvedejo poseben preizkus zmogljivosti in vedenja za tricikle in štirikolesnike v tej kategoriji. Za razlikovanje vozil kategorije AM je v vozniško dovoljenje mogoče vključiti nacionalno kodo;

3. pri običajnem prebivališču ali dokazilu o kakovosti učenca za obdobje najmanj šestih mesecev na ozemlju države članice EU, ki izdaja vozniško dovoljenje.

Od januarja 2013 imajo vozniška dovoljenja, ki jih izdajo države članice EU za kategorije AM, A1, A2, A, B, B1 in BE, upravno veljavnost **deset let**. Od 19. januarja 2013 imajo vozniška dovoljenja, ki jih izdajo države članice EU za kategorije C, ES, C1, C1E, D, DE, D1 in D1E, upravno veljavnost **pet let**.

Podaljšanje vozniškega dovoljenja lahko sproži novo upravno obdobje za eno ali več drugih kategorij, za katere je imetnik pooblaščen za vožnjo, če je to v skladu s pogoji iz te direktive.

Podaljšanje vozniškega dovoljenja v času njegove veljavnosti je podrejeno:

1. nadaljnjemu izpolnjevanju minimalnih standardov za telesno in duševno sposobnost vožnje, opisanih v Prilogi III, za vozniška dovoljenja kategorij C, ES, C1, C1E, D, DE, D1 in D1E;
2. temu, ali ima voznik običajno prebivališče ali dokazilo o svoji kvalifikaciji, ki jo je pridobil kot učenec, na ozemlju države članice EU, ki izdaja vozniško dovoljenje, za najmanj šest mesecev.

Pri podaljšanju vozniškega dovoljenja za kategorije AM, A, A1, A2, B, B1 in BE lahko države članice EU uvedejo preverjanje minimalnih standardov za telesno in duševno sposobnost vožnje, opisanih v Prilogi III. Države članice EU lahko skrajšajo trajanje veljavnosti, opisano v drugem odstavku, za vozniška dovoljenja, izdana neizkušenim voznikom v katerikoli kategoriji, da bi za te voznike uporabile posebne ukrepe za izboljšanje varnosti v cestnem prometu. Države članice EU lahko skrajšajo obdobje veljavnosti prvega dovoljenja, izdanega neizkušenim voznikom, za kategorije C in D na tri leta, da bi lahko za te voznike uporabile posebne ukrepe za izboljšanje njihove varnosti v cestnem prometu. Države članice EU lahko skrajšajo obdobje upravne veljavnosti iz drugega odstavka za posamezna vozniška dovoljenja katerekoli kategorije, če je potrebna pogostost zdravniških pregledov ali drugih posebnih ukrepov, kot so omejitve za kršitelje cestnega prometa. Države članice EU lahko skrajšajo obdobje veljavnosti iz drugega odstavka za vozniška dovoljenja, katerih imetniki prebivajo na njihovem ozemlju in so dopolnili 50 let, da bi povečale pogostost zdravstvenih pregledov oziroma uporabile druge posebne ukrepe, kot so obnovitveni tečaji. To skrajšano obdobje veljavnosti je mogoče uporabiti le pri podaljšanju vozniškega dovoljenja.

6. Prilagajanje znanstvenemu in tehničnemu napredku

Uporabnik ima lahko eno vozniško dovoljenje. Države članice EU sprejmejo potrebne ukrepe za izdajo, nadomestitev, podaljšanje ali zamenjavo vozniškega dovoljenja tako, da pri drugih državah članicah preverijo, ali je smiselno domnevati, da je prosilec še imetnik drugega vozniškega dovoljenja. Država članica EU izda dovoljenje in zagotovi, da oseba izpolnjuje zahteve iz te direktive z uporabo nacionalnih določb o odvzemu ali umiku vozniškega dovoljenja, če se ugotovi, da je bilo dovoljenje izdano brez izpolnjevanja zahtev.
Vodilni člani izpitne komisije morajo izpolnjevati minimalne standarde, določene v Prilogi IV k Direktivi; za tiste, ki so svoje naloge opravljali že pred 19. januarjem 2013, pa veljajo le določbe o zagotavljanju kakovosti ter redni ukrepi za nadaljnje usposabljanje.

7. Razne določbe v zvezi z nadomestitvijo, odvzemom, zamenjavo in priznavanjem vozniškega dovoljenja

- Če je voznik pridobil običajno prebivališče v drugi državi članici EU, lahko zaprosi za nadomestitev vozniškega dovoljenja z enakovrednim. Država članica EU ga mora nadomestiti in preveriti, za katero kategorijo je predloženo dovoljenje dejansko veljavno;
- razen če se spoštuje načelo teritorialnosti kazenskih zakonov in policijskih predpisov, lahko država članica običajnega prebivališča za imetnika vozniškega dovoljenja, ki ga je izdala druga država članica EU, uporablja nacionalne določbe o omejitvi, začasnem odvzemu ali odvzemu pravice do vožnje in po potrebi nadomesti dovoljenje;
- država članica EU, ki ga nadomesti, vrne staro dovoljenje organom države članice, ki jo je izdala, in navede razloge za to;
- država članica EU lahko zavrne izdajo vozniškega dovoljenja prosilcu, katerega dovoljenje je omejeno, začasno odvzeto ali odvzeto v drugi državi članici.

- država članica EU noče dati osebi, katere dovoljenje je omejeno, začasno odvzeto ali odvzeto na ozemlju druge države, veljavnosti vozniškega dovoljenja, ki ga je izdala ta država članica;
- država članica lahko zavrne izdajo vozniškega dovoljenja prosilcu, katerega dovoljenje je preklicano v drugi državi članici;
- nadomestilo vozniškega dovoljenja po izgubi ali kraji je mogoče urediti le pri pristojnem organu države članice EU, v kateri ima imetnik stalno prebivališče; nadomestilo se opravi na podlagi razpoložljivih informacij ali, kjer je to primerno, na podlagi spričevala pristojnega organa države članice, ki je izdalo prvotno dovoljenje;
- če država članica EU nadomesti vozniško dovoljenje, ki ga je izdala tretja država, z modelom vozniškega dovoljenja Skupnosti, je ta nadomestitev, kakor tudi vsako nadaljnje podaljšanje ali nadomestitev, registrirana na modelu vozniškega dovoljenja Skupnosti. Ta nadomestitev se lahko izvede le, če je bilo dovoljenje, ki ga je izdala tretja država, izročeno pristojnemu organu države članice EU, ki izvede nadomestitev. Pri prenosu običajnega prebivališča imetnika vozniškega dovoljenja v drugo državo članico EU ta ne more uporabiti načela vzajemnega priznavanja, kot je opredeljeno v tej direktivi.

8. Običajno prebivališče

Direktiva kot običajno prebivališče priznava kraj, v katerem oseba običajno prebiva, npr. vsaj **185 dni na leto**, zaradi osebnih in poklicnih interesov, pri osebi, ki nima poklicnih interesov, pa zaradi osebnih interesov, ki razkrivajo tesne povezave med ljudmi in krajem, kjer živijo.
Za običajno prebivališče osebe, katere poklicni interesi so v drugem kraju kot njeni osebni interesi in ki zato izmenično prebiva v različnih krajih v dveh ali več državah članicah EU, se šteje kraj, kjer ima ta oseba osebne interese, pod pogojem, da se tja redno vrača. Slednji pogoj ni potreben, če oseba prebiva v državi članici EU zaradi izvajanja kratkotrajne naloge. Obisk študijskih ali šolskih tečajev ne pomeni prenosa običajnega prebivališča.

- Vozniška dovoljenja, podeljena pred 19. januarjem 2013, niso preklicana ali kakorkoli omejena z določbami te direktive.

Nadaljnje specifikacije najdete v PRILOGAH k tej direktivi

- VOZNIŠKO DOVOLJENJE [DRŽAVA ČLANICA EU], PRILOGA II[10]
- TEORETIČNI PREIZKUS/PREIZKUS SPOSOBNOSTI IN VEDENJA, PRILOGA II
- MINIMALNI STANDARDI ZA TELESNO IN DUŠEVNO SPOSOBNOST ZA VOŽNJO MOTORNEGA VOZILA, PRILOGA III
- MINIMALNI STANDARDI ZA ČLANE IZPITNE KOMISIJE PRAKTIČNE VOŽNJE, PRILOGA IV
- MINIMALNE ZAHTEVE ZA USPOSABLJANJE VOZNIKOV IN PREIZSKUSI ZA KOMBINACIJE, DOLOČENE V 2. STAVKU TOČKE B) 4. ODSTAVKA ČLENA, PRILOGA V

1.2.1.3. Evropska Direktiva 2018/645 EU o spremembi Direktive 2003/59/ES o temeljnih kvalifikacijah in rednem usposabljanju voznikov nekaterih cestnih vozil za prevoz blaga ali potnikov in Direktive 2006/126/ES o vozniških dovoljenjih

V beli knjigi z 28. marca 2011 z naslovom Načrt enotnega evropskega prometnega prostora – za konkurenčno in trajnostno prometno politiko je Komisija določila »nič žrtev«, bi se Evropska unija morala do leta 2050 približati cilju nič smrtnih žrtev. V smernicah za varnost v cestnem prometu za obdobje 2011–2020 z naslovom K evropskemu območju varnosti v cestnem prometu:smernice za varnost v cestnem prometu 2011–2020, je Komisija predlagala tudi cilj nadaljnje prepolovitve skupnega števila smrtnih žrtev v cestnem prometu v EU do leta 2020 od leta 2010. Da bi to dosegli, je bilo opredeljenih sedem strateških ciljev, vključno z izboljšanjem izobraževanja in usposabljanja udeležencev v cestnem prometu ter zaščito ranljivih uporabnikov. Evropski svet je 23. in 24. oktobra 2014 odobril zavezujoč cilj domačega zmanjšanja emisij toplogrednih plinov v

[10] https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:403:0018:0060:EN:PDF

vseh gospodarskih sektorjih za najmanj 40 % do leta 2030 v primerjavi z letom 1990. Na ta način bi moralo zmanjšanje emisij prispevati k izpolnjevanju dolgoročnih ciljev Pariškega sporazuma (2015), k čemur pa bi morali prispevati vse gospodarske sektorji. Prometni sektor, ki je bil eden glavnih povzročiteljev emisij, je potreboval celovit pristop k spodbujanju zmanjšanja emisij in energetske učinkovitosti. Treba bi bilo doseči napredek na področju mobilnosti z nizkimi emisijami, tudi z raziskavami in uvajanjem tehnološkega napredka, ki je že na voljo. Vozniki bi morali biti ustrezno usposobljeni za čim učinkovitejši slog vožnje. Direktivi Evropskega parlamenta in Sveta 2003/59/ES in 2006/ES sta že sprejeli stališča glede vprašanj, ki jih zajema ta direktiva.

Komisija je pri analizi rezultatov ugotovila številne pomanjkljivosti, predvsem na področjih pravnih težav in negotovosti pri razlagi opustitev. Vsebina tečajev, težave pri izvajanju dejavnosti usposabljanja, v celoti ali delno, priznanih v drugi državi članici EU.
Da bi zagotovili večjo pravno jasnost ter gotovost in skladnost z drugimi akti EU, je bilo treba nekatere spremembe izvzeti iz Direktive 2003/59/ES ob upoštevanju podobnih izjem v skladu z Uredbo 561/2006[11] Evropskega parlamenta in Sveta. Nekatere od teh izjem se nanašajo na primere, ko vožnja ni glavna dejavnost voznika in bi obveznost izpolnjevanja zahtev Direktive 2003/59/ES voznikom povzročila nesorazmerno breme. Na splošno se vožnja ne šteje za glavno dejavnost voznika, če predstavlja manj kot 30 % mesečnega delovnega časa.

Največ zapletov je povzročila tema opustitve. Tak primer je bila vožnja na podeželskih območjih. Za take primere je prejšnja direktiva določala, da bi morala opustitev veljati pod pogojem, da je varnost v cestnem prometu še vedno zagotovljena. Zaradi različnih pogojev med državami članicami EU pa bi te morale imeti pravico do samostojnosti pri določanju, ali se takšna vožnja lahko šteje za občasno in ali takšna opustitev vpliva na varnost v cestnem prometu (na primer glede na vrsto ceste, obseg prometa ali prisotnost ranljivih udeležencev v prometu). Razdalje, ki jih morajo ljudje, ki delajo v kmetijskem sektorju (npr. da so izvzeti iz te direktive), med svojo dejavnostjo prepotovati, so zelo različne. Zato se je zdelo primerno, da se državam članicam EU prepusti določitev največjih dovoljenih razdalj, za katere veljajo izjeme, izračunanih od lokacije podjetja. Drugo pomembno vprašanje se je dotikalo kvalifikacij in njihovih izvzetij. Vozniki, ki so izvzeti iz zahteve po temeljni kvalifikaciji, bi morali kljub koristim od opustitve imeti obveznost rednega usposabljanja, da se zagotovi, da njihovo znanje o predmetih, potrebnih za opravljanje njihovega dela, ostaja posodobljeno.

Institucije EU so pri opredelitvi te direktive upoštevale razvoj na področju usposabljanja in izobraževanja. Da bi izboljšali prispevek Direktive 2003/59/ES k varnosti v cestnem prometu in usposabljanju voznikov, bi bilo treba nadalje preučiti tečaje usposabljanja o vprašanjih varnosti v cestnem prometu, kot so zaznavanje nevarnosti; zaščita ranljivih udeležencev v cestnem prometu, zlasti pešcev, kolesarjev ter oseb z omejeno mobilnostjo; vožnja z varčno porabo goriva, vožnja v ekstremnih vremenskih razmerah in izredni prevoz. V tem smislu bi morali tečaji zajemati tudi inteligentne prometne sisteme in se razvijati, da bi sledili tehnološkemu razvoju.

Na ta način imajo države članice EU možnost izboljšati in posodobiti prakse usposabljanja z uporabo orodij informacijsko-komunikacijske tehnologije (IKT), kot sta e-učenje in integrirano učenje, hkrati pa zagotoviti kakovost usposabljanja. Pri tem je treba upoštevati, da nekatera posebna vprašanja zahtevajo praktično usposabljanje in jih ni mogoče ustrezno obravnavati s takšnimi učnimi orodji: na primer montaža snežnih linij ali pritrjevanje bremen oziroma drugi elementi, ki so povezani z usposabljanjem, pri katerih je pomemben praktičen vidik. Praktično usposabljanje bi lahko vključevalo tudi vožnjo, čeprav to ni nujno. Precejšen del usposabljanja, ki ga zahteva ta direktiva, bi se moral izvajati v pooblaščenem centru za usposabljanje.

Da bi ohranili skladnost med različnimi vrstami usposabljanja, ki jih predpisuje zakonodaja EU, so imele njene države članice možnost kombinirati različne vrste usposabljanja na različnih področjih (prevoz nevarnega blaga, ozaveščenost o invalidnosti ali prevoz živali, v okviru usposabljanja, ki

[11] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/ALL/?uri=CELEX%3A32006R0561

se nanaša na Direktivo 2003/59/CE), čer so bili rezultati teh oblik taki, kot jih je navedla Evropska unija.
Po drugi strani pa so morali organi držav članic EU, če podatka o opravljenem usposabljanju ni bilo mogoče navesti na vozniškem dovoljenju, izdati izkaznico o vozniških kvalifikacijah v obliki, predpisani s standardnimi modeli, ki zagotavlja vzajemno priznanje vsakemu vozniku, ki izpolnjuje zahteve Direktive 2003/59/ES. Uporaba vozniških spričeval pri voznikih v tretjih državah je bila dokaz izpolnjevanja zahtev usposabljanja in bi lahko bila ovira za same voznike, če bi voznik spričevalo vrnil organom, ki so ga izdali, zlasti ko se želijo vozniki zaposliti v drugi državi članici EU. Da voznikom ob ponovni zaposlitvi ne bi bilo treba ponavljati usposabljanja, je treba države članice EU spodbuditi k sodelovanju in izmenjavi informacij o vozniških kvalifikacijah. Da bi omogočili nemoten prehod, je treba vozniška spričevala, ki so v uporabi, in veljavne izkaznice o vozniških kvalifikacijah, izdane v skladu z veljavnimi pravili, preden začnejo veljati določbe, spremenjene s to direktivo, priznati za obdobje do datuma izteka njihove veljavnosti. Te spremembe ne razveljavijo opravljenega usposabljanja niti vozniških dovoljenj, izdanih za dokazovanje tega usposabljanja, pred njihovo uporabo.

Zapleteno je bilo tudi vprašanje predpisov o najnižji starosti. Treba je poudariti, da bi morala Direktiva 2006/126/ES zaradi pravne jasnosti za zagotovitev usklajenosti zahtev o starostnih omejitvah za namene, določene v Direktivi 2003/59/ES, predvideti opustitev, ki bi določala, da se lahko vozniško dovoljenje izda pri najnižji starosti, ki jo zahteva Direktiva 2003/59/ES. To pojasnilo zajema splošno najnižjo starost za voznike nekaterih kategorij vozil s CAP in ne spreminja obstoječih možnosti za zmanjšanje ali opustitev zahtev za minimalno starost.
Spremembe Direktive 2006/126/ES so bile tako omejene na tiste, neposredno povezane z revizijo Direktive 2003/59/ES, katerih namen je olajšati uporabo vozil na alternativni pogon. Poglobljena analiza izvajanja in uporabe Direktive 2006/126/ES, vključno z razlikovanjem med nekaterimi kategorijami vozil, se zdi zaželena in bi jo bilo treba predvideti v prihodnjih revizijah Direktive 2006/126/ES.
Da bi lahko prispevale k zmanjšanju emisij toplogrednih plinov in izboljšanju kakovosti zraka z lajšanjem uporabe vozil na alternativni pogon, bi moralo biti državam EU članicam dovoljeno, da imetnikom vozniškega dovoljenja kategorije B na svojem ozemlju dovolijo vožnjo nekaterih vrst vozil na alternativni pogon, katerih največja dovoljena masa je več kot 3.500 kg, vendar ne večja kot 4.250 kg. Ta možnost preseganja 3.500 kg bi morala biti pogojena z dejstvom, da je dovoljena dodatna masa izključno posledica presežne mase, ki izhaja iz alternativnih pogonskih sistemov, in bi zanjo morali veljati posebni omejitve in pogoji, da se preprečijo škodljivi učinki na varnost v cestnem prometu.
To ni prvič, da je Evropski parlament vključen v to razpravo. Ta direktiva je omejena na tisto, kar je potrebno za dosego teh ciljev v skladu z načelom sorazmernosti iz istega člena.

Glede na vse zgoraj naštete točke so institucije EU menile, da je treba spremeniti Direktivi 2003/59/CE in 2006/126/ES, kot sledi.

Direktiva 2003/59/ES se spremeni, kot sledi:

1. **Obseg**

Ta direktiva velja za vožnjo:

a) državljanov države članice EU;
b) državljanov tretje države, ki so zaposleni v podjetju s sedežem v državi članici EU ali zaposleni v istem podjetju.

Vozniki: tisti, ki opravljajo cestni prevoz znotraj Unije na cestah, namenjenih za javno uporabo:

a. vozila, za katera je potrebno vozniško dovoljenje za kategorije C1, C1-E, C ali C-E, kot je določeno v Direktivi 2006/126/CE Evropskega parlamenta in Sveta, ali vozniško dovoljenje, ki je priznano kot temu enakovredno;
b. vozila, za katera je potrebno vozniško dovoljenje za kategorije D1, D1, D, D ali D-E, kot je opredeljeno v Direktivi 2006/126/CE, ali vozniško dovoljenje, ki je priznano kot temu enakovredno.

2. Odstopanja

Ta direktiva ne velja za voznike vozil:

c) katerih največja hitrost ne presega 45 km/h;
d) ki so v uporabi oboroženih sil, službe civilne zaščite, gasilskih brigad, organov kazenskega pregona in nujnih zdravstvenih prevoznih storitev ali ki so jim ta na voljo, kadar se prevoz opravlja kot posledica nalog, dodeljenih tem službam;
e) ki so namenjena cestnim preizkusom za tehnično izpopolnitev, popravilo ali vzdrževanje, ali za voznike novih ali nepredelanih vozil, ki še niso bila dana v promet;
f) za katere se zahteva vozniško dovoljenje kategorije D ali D1 in jih vzdrževalno osebje vozi brez potnikov v ali iz vzdrževalnega centra v bližini najbližjega mesta vzdrževanja, ki ga uporablja prevoznik, pod pogojem, da vožnja vozila ni glavna dejavnost voznika;
g) ki se uporabljajo za izredne razmere ali reševalne akcije, vključno z vozili, ki se uporabljajo za prevoz humanitarne pomoči v nekomercialne namene;
h) ki se uporabljajo za učenje in preizkuse vožnje s strani vseh, ki želijo pridobiti vozniško dovoljenje ali spričevalo o strokovni usposobljenosti (CAP) v skladu s členom 6 in prvim odstavkom člena 8, pod pogojem, da se ne uporabljajo za prevoz blaga in potnikov za komercialne namene;
i) ki se uporabljajo za prevoz potnikov ali blaga za zasebne in nekomercialne namene;
j) ki prevažajo material, opremo ali stroje, ki jih voznik uporablja pri svojem poslovanju, pod pogojem, da vožnja vozil ni glavna dejavnost voznika.

Ta direktiva ne velja za osebe, ki želijo pridobiti vozniško dovoljenje ali CAP, kadar se te osebe udeležujejo dodatnega vozniškega usposabljanja v okviru učenja na delovnem mestu, pod pogojem, da jih spremlja druga oseba s kodo CAP ali inštruktor vožnje, za kategorijo vozil, ki se uporabljajo za namen iz navedenega dopisa.

Ta direktiva ne velja v naslednjih okoliščinah:

a. vozniki vozil delujejo na podeželskih območjih in oskrbujejo lastno podjetje;
b. vozniki ne ponujajo prevoznih storitev;
c. države menijo, da je prevoz občasen in ne vpliva na varnost v cestnem prometu.

Direktiva ne velja za voznike vozil brez voznika iz kmetijskih, vrtnarskih, gozdarskih, živinorejskih ali ribiških podjetij, ki prevažajo blago kot del svojega posla, razen če je naloga voznika glavna dejavnost voznika ali če vozilo presega razdaljo, določeno z nacionalno zakonodajo, od lokacije podjetja, ki je lastnik vozila ali pa je bilo to najeto ali zakupljeno.

3. Redno usposabljanje

Redno usposabljanje je sestavljeno iz strokovne nadgradnje, ki imetnikom CAP omogoča, da izboljšajo osnovno znanje za svoje delo, s posebnim poudarkom na varnosti v cestnem prometu, varnosti in zdravju pri delu ter zmanjšanju vpliva vožnje na okolje.
To usposabljanje organizira pooblaščeni center za usposabljanje. Sestavljeno je iz pouka v učilnici, praktičnega usposabljanja in, če je na voljo, usposabljanja z informacijsko-komunikacijsko tehnologijo (IKT) ali visokokakovostnimi simulatorji. Pri premestitvi v drugo podjetje je treba upoštevati redno usposabljanje, ki ga je voznik že opravil.
Cilj rednega usposabljanja je poglobiti in pregledati nekatere vključene predmete. Zajema različne predmete in vedno vključuje vsaj en predmet, ki je povezan z varnostjo v cestnem prometu. Predmeti, zajeti v usposabljanje, sledijo razvoju zakonodaje in tehnologije na zadevnem področju ter v največji možni meri upoštevajo posebne potrebe po usposabljanju voznikov.
Vozniki pridobijo kvalifikacijo v državi članici EU, v kateri prebivajo, kot je opredeljeno v Direktivi 2006/126/CE.

4. Koda Evropske unije

Na podlagi temeljne kvalifikacije in števila poštnih številk pristojni organi držav članic EU ob upoštevanju določb te direktive uporabljajo usklajeno kodo Evropske unije (koda95), poleg ostalih ustreznih kategorij za vozniška dovoljenja:

a. na vozniškem dovoljenju;
b. na izkaznici o vozniških kvalifikacijah, ki je sestavljena po modelu iz Priloge II k tej direktivi.

Če pristojni organi države članice EU, v kateri je bilo pridobljeno CAP, ne morejo vpisati kode EU na vozniško dovoljenje, vozniku izdajo izkaznico o vozniških kvalifikacijah. Države članice EU si med seboj izmenjajo izkaznice o vozniških kvalifikacijah, ki so jih izdale. Ob izdaji izkaznic pristojni organi poskrbijo, da je vozniško dovoljenje veljavno za zadevno kategorijo vozil.
Vozniki, ki vozijo vozila po cesti in zraku, lahko prav tako dokažejo kvalifikacijo in usposobljenost, ki jo določa ta direktiva, z vozniškim spričevalom, ki ga predvideva Uredba 1072/2009 Evropskega parlamenta in Sveta[12], pod pogojem, da to velja za kodo EU (koda 95). Država članica izdajateljica v delu spričevala, namenjenem za opombe, vpiše kodo EU (koda 95), če je voznik izpolnil zahteve glede kvalifikacije in usposobljenosti iz te direktive. Vozniška spričevala, ki nimajo kode 95 in so bila izdana pred 23. majem 2020 v skladu s členom 5 Uredbe (CE) št. 1072/2009[13], so zaradi zagotavljanja skladnosti z zahtevami po usposabljanju iz te direktive sprejeta kot dokaz kvalifikacije do datuma izteka njihove veljavnosti.

5. Omrežje za izvrševanje določb

Države članice EU si za potrebe določb izmenjujejo informacije o izdanih ali preklicanih kodah CAP. Zato v sodelovanju s Komisijo razvijejo elektronsko omrežje ali si prizadevajo za razširitev obstoječe, pri čemer upoštevajo oceno Komisije glede stroškovno najučinkovitejše rešitve. Omrežje lahko vsebuje informacije v obliki poštnih številk in informacije o upravnih postopkih, povezanih s poštnimi številkami. Države članice EU zagotavljajo, da se obdelava osebnih podatkov izvaja izključno za preverjanje skladnosti s to direktivo, zlasti pri zahtevah po usposabljanju iz te direktive, v skladu z Uredbo 2016/679[14] Evropskega parlamenta in Sveta. Dostop do omrežja je zaščiten. Države članice EU lahko dovolijo dostop le ustreznim organom, odgovornim za izvajanje in spremljanje skladnosti s to direktivo.

Direktiva 2006/126/ES se spremeni, kot sledi:

a. najnižja starost za kategoriji C1 in C1E je 18 let;
b. najnižja starost za kategoriji C in EC je 21 let;
c. najnižja starost za kategoriji D1 in D1E je 21 let;
d. najnižja starost za kategoriji D in DE je 24 let.

Direktiva je bila spremenjena, kot sledi:
Z odstopanjem od najnižje starosti najnižja starost za izdajo vozniškega dovoljenja za kategorije C in EC; D1 in D1E; D in DE ustreza najnižji starosti za vožnjo takih vozil za imetnike CAP, kot je določeno v Direktivi 2003/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta.
Če država članica EU v skladu z Direktivo 2003/59/ES dovoli vožnjo na svojem ozemlju pri nižji starosti, je veljavnost vozniškega dovoljenja omejena na ozemlje tiste države članice, ki ga je izdala, dokler imetnik dovoljenja ne doseže najnižje starosti, ki jo zahteva ta direktiva, in je imetnik kode CAP.
Uporaba vozil na alternativi pogon iz člena 2 Direktive Sveta 96/53/ES[15] z največjo dovoljeno maso več kot 3.500 kg, vendar ne večjo kot 4.250 kg, za prevoz blaga in vozil brez priklopnega vozila s strani imetnikov vozniškega dovoljenja kategorije B, izdanega za najmanj dve leti, pod pogojem, da je masa več kot 3.500 kg izključno posledica presežne mase pogonskega sistema v primerjavi s pogonskim sistemom vozila enake velikosti, opremljenega z običajnim motorjem z notranjim zgorevanjem z nadzorovanim vžigom ali kompresijskim vžigom, in pod pogojem, da se nosilnost glede na isto vozilo ne poveča.

2. Medsebojna pomoč

Države članice EU si medsebojno pomagajo pri izvajanju te direktive in si izmenjujejo informacije o dovoljenjih, ki jih izdajo, spremenijo, nadomestijo, podaljšajo ali prekličejo. Za ta namen uporabljajo mrežo za izmenjavo informacij o vozniških dovoljenjih EU, takoj ko ta začne delovati.

[12] Uredba 1072/2009 Evropskega parlamenta in Sveta
[13] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/ALL/?uri=CELEX%3A32009R1072
[14] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32016R0679
[15] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/ALL/?uri=CELEX:31996L0053

Omrežje se lahko uporablja tudi za izmenjavo informacij za namene nadzora, ki jih določa zakonodaja EU.

OGLEJTE SI Direktivo 2018/645/EU[16]

- Izkaznice o vozniških kvalifikacijah, izdane pred 23. majem 2020, so veljavne do datuma izteka veljavnosti.

1.2.2. Vozniško dovoljenje - usposabljanje voznikov, italijanski predpis (zakonodajni odlok A.G. št. 149)

Osnutek zakonodajnega odloka (A.G. 149)[17] prenaša vsebino Direktive 2018/645/EU, ki spreminja Direktivo 2003/59/ES in Direktivo 2006/126/ES. Spodaj je predstavljenih nekaj novosti s povzetki vsebine, tudi s sklicevanjem na ustrezne določbe same direktive v zvezi s sistemom zakonodajnih odlokov. Za podrobno analizo posameznih sprememb zdajšnjega besedila Zakonodajnega odloka št. 286 iz leta 2005 si oglejte priloženo besedilo.

3. Kvalifikacija in usposabljanje voznikov

Odlok spreminja predpise o temeljni kvalifikaciji in rednem usposabljanju voznikov. Določa voznike, ki potrebujejo temeljno kvalifikacijo in imajo obveznost opravljanja rednega usposabljanja, ki ni več rezervirano za voznike, ki profesionalno prevažajo osebe in blago v vozilih (za katere se zahteva vozniško dovoljenje za kategorije C1, C, C1E, CE, D1, D1E in DE), ampak za voznike, ki se ukvarjajo s cestnim prevozom znotraj Evropske unije, na cestah, odprtih za javnost, z vozili, za katera se zahteva vozniško dovoljenje po členu 1 Direktive.

Nova zakonodaja tako opredeljuje kvalifikacijo, potrebno za vozniško dovoljenje. Navaja, da je za pridobitev vozniškega dovoljenja potrebno naslednje:

a. italijansko državljanstvo;
b. državljanstvo v državi članici EU ali Evropskega gospodarskega prostora;
c. državljanstvo tretje države za osebe, ki so zaposlene v podjetju ali delajo za podjetje s sedežem v državi članici EU.

Sklic na prebivališče (tako osebno kot običajno) je odstranjen, s čimer se nacionalna zakonodaja prilagodi Direktivi 2018/645.

4. Izvzetje iz kvalifikacije

Primeri izvzetja iz kvalifikacije voznikov vozil so:

b. vozila »ki jih uporabljajo ali so na voljo oboroženim silam, službi civilne zaščite, nacionalnim gasilskim brigadam, policiji in službam nujnega medicinskega prevoza, kadar se prevoz opravlja kot posledica nalog, dodeljenih tem službam«. Ustrezna kategorija vozil, ki jih zajema direktiva, omenja vozila – poleg vozil, ki jih uporabljajo oborožene sile, civilna zaščita in gasilci – za službe, ki so odgovorne za vzdrževanje javnega reda in miru, ter storitve nujnega medicinskega prevoza;
c. osebe, ki se dodatno usposabljajo za vožnjo v okviru učenja pri delu;
d. direktiva ne velja za osebe, ki želijo pridobiti vozniško dovoljenje ali CQC (izkaznico o vozniških kvalifikacijah), tudi če se te osebe dodatno usposabljajo za vožnjo kot del učenja pri delu, pod pogojem, da jih spremlja druga oseba s CPC ali inštruktor vožnje za kategorijo vozila, ki se uporablja za namen, naveden v tem dopisu;
e. občasen prevoz vozila, za vožnjo katerega je potrebno vozniško dovoljenje za kategorije C1; C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE, ki ga opravljajo vozniki, ki nimajo kvalifikacij za poklicne voznike,

[16] https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2018/645/oj/ita/pdf
[17] https://temi.camera.it/leg18/dossier/OCD18-13338/recepimento-della-direttiva-ue-2018-645-che-modifica-direttiva-2003-59-ce-relativa-alla-qualificazione-iniziale-e-alla-formazione.html

in pod pogojem, da določena dejavnost cestnega prevoza ni njihov glavni vir dohodka; nenakljućni prevoz na področju varnosti v cestnem prometu je izredni prevoz, ki se izvaja v skladu z ustreznimi predpisi o cestnem prometu;

f. kvalifikacija ni potrebna za voznike vozil, ki jih uporabljajo ali najemajo brez voznika kmetijska, vrtnarska, gozdarska, živinorejska ali ribiška podjetja za prevoz blaga kot del svoje poslovne dejavnosti, če vožnja ni del glavne voznikove dejavnosti ali če vozilo presega razdaljo 50 km – razdaljo, ki jo v skladu z direktivo določi nacionalni zakonodajalec – od lokacije podjetja, ki je lastnik vozila oziroma ga najame ali zakupi.

5. Redno usposabljanje in spričevala

Tečaji se morajo izvajati v skladu s programom, predvidenim z evropsko zakonodajo, ter z ukrepi, ki jih določa odlok po Direktivi 2018/645. Vozniki s kvalifikacijo, omenjeno v zadevnem členu, jo morajo obnavljati vsakih pet let in se redno udeleževati tečajev usposabljanja.

Člen 5 spreminja člen 21 zakonodajnega odloka št. 286[18] o kraju začetne kvalifikacije in rednega usposabljanja:

a. tečaji se obiskujejo v Italiji: italijanski državljani;
b. državljani države članice EU in Evropskega gospodarskega prostora, ki so v Italiji začasno prebivali v skladu s členom 118 bis zakonskega odloka št. 285 z dne 30. aprila 1992[19];
c. od voznikov, ki so državljani države, ki ni del Evropske unije ali Evropskega gospodarskega prostora, do voznikov, ki so zaposleni v cestnem prevozniškem podjetju s sedežem v Italiji (to se nanaša na državljane države, ki ni del Evropske unije ali Evropskega gospodarskega prostora, in ne na državljane tretjih držav).

Direktiva določa, da vozniki, ki jih člen omenja, pridobijo temeljno kvalifikacijo v državi članici prebivanja, opredeljeno v Direktivi 2006/126/ES. Običajno prebivališče je opredeljeno kot kraj, v katerem oseba običajno prebiva vsaj 185 dni na leto zaradi osebnih in poklicnih interesov, pri osebi, ki nima poklicnega interesa, pa zaradi osebnih interesov, ki razkrivajo tesne povezave med osebo in krajem, kjer ta oseba živi. Vendar se kot običajno prebivališče osebe, katere poklicni interesi so v drugem kraju kot njeni osebni interesi in ki zato živi v različnih krajih v dveh ali več državah članicah EU, šteje kraj, kjer ima ta oseba osebne interese, pod pogojem, da se ta oseba tja redno vrača. Zadnji pogoj ni obvezen, če oseba prebiva v državi članici EU zaradi izvajanja kratkotrajne naloge. Obisk študijskih ali šolskih tečajev ne pomeni prenosa običajnega prebivališča. Člen 6 spreminja člen 22 zakonodajnega odloka št. 286 o usklajeni kodi Evropske unije.

Sklicevanje na Uredbo (ES) 484/2002[20] se nadomesti z veljavno Uredbo (ES) 1072/2009[21], ki določa priznanje spričeval za voznike, izdanih pred 23. majem 2020, do datuma izteka veljavnosti. Člen 10 direktive o prenosu določa, da nacionalni organi na podlagi spričevala o strokovni usposobljenosti (CPC) za temeljno kvalifikacijo ali poklicno usposabljanje na vozniško dovoljenje vpišejo usklajeno oznako (kodo 95) iz Priloge I k Direktivi 2006/126/ES, poleg ostalih ustreznih kategorij za vozniška dovoljenja. Uredba (ES) 1072/2009 določa skupna pravila za dostop do mednarodnega trga cestnega prevoza blaga in predvideva izdajo spričeval za voznike s strani pristojnih organov držav članic EU. To spričevalo mora imeti kodo Evropske unije. Medsebojna pomoč držav Evropske unije in Evropskega gospodarskega prostora (člen 7).

Izmenjava informacij med državami članicami Evropske unije in Evropskega gospodarskega prostora o kvalifikacijah poklicnih voznikov poteka prek elektronske mreže Unije. Dostop do mreže

[18] https://www.camera.it/parlam/leggi/deleghe/testi/05286dl.htm
[19] http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=normativa&o=vd&id=1&id_cat=&id_dett=0
[20] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX:32002R0484
[21] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32009R1072

je zaščiten in dovoljen le organom, pristojnim za izdajo, upravljanje in preverjanje vozniških dovoljenj ter vozniških kvalifikacij. Izmenjava informacij v mreži mora biti v skladu z veljavnimi pravili o varstvu podatkov.

Minimalne zahteve o kvalifikacijah in usposobljenosti se izenačijo z modelom izkaznice o vozniških kvalifikacijah za Evropsko unijo.

V tem smislu je predvideno, da med individualno vožnjo kandidatu za voznika pomaga inštruktor, ki je zaposlen v pooblaščeni šoli vožnje, centru za poučevanje vožnje avtomobilov ali organizaciji za usposabljanje.

Direktiva se nanaša na inštruktorja, ki je zaposlen v »odobrenem centru za usposabljanje«, medtem ko besedilo obravnavanega zakonodajnega odloka sprejema natančnejše besedilo »odobrena šola vožnje, center za poučevanje vožnje avtomobilov ali organ za usposabljanje«. Eden od ciljev je »preprečiti« nepravilnosti pri delovanju varnostnih naprav. To se nanaša na omejitve pri uporabi zavor in zaviralcev, kombinirano uporabo zavor in zaviralcev, iskanje najboljšega kompromisa med hitrostjo in prestavnim razmerjem, uporabo vztrajnosti vozila, uporabo zaviralcev in zavornih naprav za spust po klancu navzdol pri okvari, uporabo elektronskih in mehanskih naprav, med katerimi so omenjeni elektronski sistem za nadzor stabilnosti (ESP), napredni zavorni sistemi v sili (AEBS), protiblokirni zavorni sistem (ABS), sistemi za nadzor oprijema (TCS) in sistemi za nadzor vozil (IVMS) ter druge odobrene naprave za pomoč vozniku ali naprave za avtomatizacijo. V zvezi s cestnim prevozom ljudi je omenjena ozaveščenost o invalidnosti. Del usposabljanja lahko izvaja eden od pooblaščenih izvajalcev prek orodij IKT, kot je e-učenje, ki zagotavlja visoko kakovost in učinkovitost usposabljanja; – vstavi se sklic na dejavnosti usposabljanja v zvezi s prevozom živali v Uredbi Sveta (ES) št. 1/2005<6488/>; – na sprednji strani izkaznice o vozniških kvalifikacijah so novi podatki in vpisi. Glede vsebine direktive kar zadeva Prilogo je treba opozoriti, da mora biti »minimalna raven kvalifikacije« primerljiva vsaj z drugo stopnjo iz Evropskega ogrodja kvalifikacij iz Priloge II k priporočilu Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2008 (ki vsebuje Priporočilo Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2008 o vzpostavitvi evropskega ogrodja kvalifikacij za vseživljenjsko učenje[22]).

To priporočilo vzpostavlja skupno shemo, znano kot Evropsko ogrodje kvalifikacij, ki državam EU in izobraževalnim institucijam, delodajalcem in državljanom pomaga primerjati kvalifikacije v vseh sistemih EU za izobraževanje in usposabljanje, tudi z namenom razvoja evropskega trga dela. Priloga II vsebuje deskriptorje, ki opredeljujejo ravni Evropskega ogrodja klasifikacija. Treba je opozoriti, da trenutno besedilo oddelka I Priloge I zakonskega odloka št. 286 določa, da mora znanje držav članic EU za ocenjevanje temeljne kvalifikacije in rednega usposabljanja voznika zajemati vsaj teme, navedene na seznamu. Določa, da najnižja raven znanja ne sme biti nižja od druge stopnje strukture ravni izobrazbe, določene v Prilogi I k Odločbi Sveta 85/368/EGS z dne 16. julija 1985[23], npr. stopnja, dosežena med obveznim izobraževanjem, dopolnjena s poklicnim usposabljanjem.

6. Omrežje za izmenjavo informacij o vozniških dovoljenjih/za izdajo vozniških dovoljenj Evropske unije (člen 9 zakonodajnega odloka A.G. št. 149)

Člen 9 vstavi nov člen 116 bis v zakonodajni odlok št. 285 iz leta 1992 o zakoniku o avtocestah. Določa, da si države članice EU izmenjujejo informacije o vozniških dovoljenjih prek mreže Evropske unije za izmenjavo informacij o vozniških dovoljenjih. Dostop do mreže je zaščiten in dovoljen le organom, pristojnim za izdajo, upravljanje in spremljanje vozniških dovoljenj in kvalifikacij za pridobitev vozniških dovoljenj. Izmenjava informacij v mreži mora biti v skladu z veljavnimi pravili o varstvu podatkov. Omrežje se lahko uporablja tudi za izmenjavo informacij za namene nadzora, kot je določeno v zakonodaji Evropske unije. Prehodne določbe in klavzula o

[22] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A32008H0506%2801%29
[23] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A31985D0368

finančni nespremenljivosti v členu 10, ki ne spreminja zakonodajnega odloka št. 286, določa, da mora ministrstvo za infrastrukturo in promet v dvanajstih mesecih od uveljavitve uredbe posodobiti informacijske postopke za sporočanje začetka temeljne kvalifikacije in tečaje rednega usposabljanja za preverjanje udeležbe učencev na tečajih, za upravljanje pouka, opravljenega z e-učenjem, za spričevala o koncu tečaja, za povezavo z mrežo za izmenjavo informacij o vozniških dovoljenjih in vozniških kvalifikacijah Evropske unije. Člen 11 vsebuje tudi klavzulo o finančni nespremenljivosti, ki se nanaša na celoten ukrep.

Tehnično poročilo, ki je priloženo k shemi, v zvezi s tem navaja, da se bodo predvidene dejavnosti, zlasti prilagoditve IT-postopkov iz členov 7, 9 in 10, ki jih je mogoče oceniti na približno 80.000 EUR, izvajale s človeškimi, instrumentalnimi in finančnimi viri, ki so na voljo v skladu z veljavno zakonodajo kot del reprogramiranja naročil blaga in storitev Generalnega direktorata za motorizacijo. Ta znesek krijejo zlasti proračunska sredstva, opisana v poglavju 1277 z naslovom Stroški delovanja in razvoja računalniškega sistema v zvezi z nacionalnim registrom vozil ter nacionalnim registrom voznikov. Na koncu je treba glede vsebine Direktive 2018/645 opozoriti, da člen 2(2) (ki spreminja člen 6(4) Direktive 2006/126/ES o vozniških dovoljenjih) določa, da lahko države članice EU po posvetovanju s Komisijo na svojem ozemlju dovolijo tudi vožnjo vozil na alternativni pogon, kot je opredeljeno v členu 2 Direktive Sveta 96/53/ES, ki imajo določene značilnosti: njihova največja dovoljena masa presega 3.500 kg, vendar ni večja kot 4.250 kg; namenjena so prevozu blaga in jih brez priklopnika upravljajo imetniki vozniškega dovoljenja kategorije B, izdanega vsaj dve leti prej. Za to veljajo naslednji pogoji – da je masa, ki je večja od 3.500 kg, izključno posledica presežne mase pogonskega sistema v primerjavi s pogonskim sistemom vozila enake velikosti, opremljenega s konvencionalnim prisilnim vžigom ali kompresijskim vžigom motorja z notranjim zgorevanjem, in da se nosilnost glede na isto vozilo ne poveča.

Poročilo o zadevni shemi navaja, da se je v zvezi z določbo direktive, ki državam članicam EU omogoča, da pri vozilih na alternativni pogon na svojem nacionalnem ozemlju dovolijo vožnjo vozil, katerih masa ne presega 3.500 kg in ki se uporabljajo za prevoz največ osmih potnikov poleg voznika, pod zgoraj navedenimi pogoji, pri pripravi besedila osnutka zakonodajne uredbe štelo, da se ne predvideva njenega izvajanja na italijanskem ozemlju, ker bi določba ustvarila znatne operativne težave za organe, odgovorne za nadzor cestnega prometa. V poročilu je namreč zapisano, da na potrdilu o registraciji, ki navaja samo podatke, ki jih zahtevajo določeni predpisi Evropske unije, masa pogonskih sistemov ni navedena, zato je med preverjanjem na cesti težko ugotoviti, ali se to določeno vozilo lahko vozi z dovoljenjem kategorije B. Poleg tega je treba v poročilu izpostaviti, da na vozila do mase 3.500 kg, ki se vozijo z vozniškim dovoljenjem kategorije B, ni treba namestiti tahografa, ki je potreben za preverjanje skladnosti med časi vožnje in počitkov, določenih v zakonodaji EU, saj bi se lahko v zvezi s tem pojavile težave pri izvajanju, to je v povezavi z vozili, opremljenimi s tahografom in tahografsko kartico.

1.2.2.1. Furlanija - Julijska krajina se osredotoča na poklicno vozniško dovoljenje (CQC)

Eden najpomembnejših elementov glede izdaje vozniških dovoljenj je povezan s CQC (izkaznico o vozniških kvalifikacijah za prevoz potnikov ali blaga). V zadnjem delu tega dokumenta je poudarjeno, da bi lahko manjše število teh dovoljenj predstavljalo operativno oviro za razvoj institucionalnega dialoga med Italijo in Slovenijo. Ravno zato je pomembno poudariti že izvedene ukrepe za premagovanje te morebitne težave. Regija Furlanija - Julijska krajina znotraj Regionalnega oddelka za motorizacijo deluje v tej smeri. Da bi voznikom omogočila pridobitev tega posebnega dovoljenja, je objavila razpis za dodelitev nepovratnih sredstev za pridobitev izkaznice o vozniških kvalifikacijah (CQC). Kar zadeva dodelitev prispevkov za podporo stroškom pridobivanja izkaznice o vozniških kvalifikacijah (CQC; za opravljanje poklica cestnega prevoznika blaga ali oseb), regionalna uprava za civilna motorna vozila usklajuje in nadzira začetni in redni tečaj za pridobitev CQC.

Centralni direktorat za infrastrukturo in ozemlje in natančneje Regionalna služba javnega in osebnega motoriziranega prevoza sta pooblaščena, da v okviru razpoložljivih virov dodelita prispevke do največ 5.000 evrov za vsakega upravičenca za podporo stroškom za pridobitev izkaznice o vozniških kvalifikacijah (CQC) za opravljanje poklica voznik cestnega prevoznika ali cestni prevoznik, tudi v povezavi z vozniškim dovoljenjem za kategorije C, CE, D, DE, E. Kot je bilo že navedeno zgoraj, je bil objavljen letni razpis za zbiranje prijav, ki je navajal postopke in merila za dodelitev teh prispevkov. Letna obvestila bodo redno objavljano. Od danes naprej je že mogoče videti rezultate tega prvega »preizkusa«, povezanega s CQC. Pravzaprav je bil prvi krog, ki se je nanašal na leto 2020, uspešen. Prejetih je bilo 120 vlog, od tega je bilo 87 financiranih. Povsem jasno je, da je to lahko pomemben dejavnik, ki bo omogočil povečanje števila usposobljenih voznikov s tem dovoljenjem v regiji. Ta ukrep nakazuje v prihodnost usmerjen in logičen pristop regionalne uprave, ki sledi delovni poti, ki omogoča usklajevanje interesov projekta FORTIS in interesov regije Furlanija - Julijska krajina.[24]

1.2.3. Vozniško dovoljenje – usposabljanje voznika, slovenska uredba (prenos uredbe EU)[25]

Glede prenosa evropskih predpisov so bile v Sloveniji direktive prenesene v nacionalno zakonodajo. Direktiva 59/2003 v Sloveniji velja od leta 2008 za avtobuse, za blago pa od leta 2009.
Izvajanje evropske zakonodaje v Sloveniji zaradi že veljavnih obveznih spričeval za voznike ne predstavlja resnih težav.
Zadnja Direktiva EU 2018/645 je bila v Sloveniji prenesena že v začetku leta 2020, s čimer je nacionalna zakonodaja o vozniških dovoljenjih in vprašanjih usposabljanja voznikov usklajena z evropsko.
Da bi osvetlili to postavko, so spodaj poročani in razviti koncepti, ki so nastali na delavnici projekta FORTIS (ki je potekala 17. in 18. junija 2020)[26] Stališča govornikov so bila ključna za boljše razumevanje slovenskih razmer.

Začetno usposabljanje voznikov ni obvezno, opravi se samo izpit. Organi organizirajo tečaje, vendar obisk ni obvezen.

- **Obstajata dve možnosti za redno usposabljanje:**
  1. eno leto izvajanja sedemurnega programa usposabljanja;
  2. pet let izvajanja 35-urnega programa. Če poteka letno redno usposabljanje, obstaja poseben letni modul. Konec petega leta se nadaljuje s prvim modulom. Na podlagi opravljenega usposabljanja se izdajo posebna spričevala.

- Agencije, ki izvajajo usposabljanje, morajo biti pooblaščene s strani pristojnega ministrstva, zato so bili v preteklih letih objavljeni razpisi za izbor ustreznih kandidatov.
- na slovenskem ozemlju je enakomerno razporejenih **20 pooblaščenih centrov**. Trenutno se v Sloveniji sistem usposabljanja ponovno preučuje in načrtujejo se novi razpisi za izbiro izvajalcev usposabljanj. V razpisih bodo določene posebne zahteve, ki jih morajo institucije izpolnjevati: na primer usposobljeni učitelji, ustrezni prostori, vozni park itd.
- Preverjali se bodo tečaji rednega usposabljanja in izpolnjevanje zahtev organov. Pri resnih kršitvah bo pooblastilo preklicano. Preglede izvaja komisija, ki jo imenuje pristojni minister, ki tudi določi zahteve.
- Izpit sestavljata teoretični in praktični del. Odbor potrdi svoj poslovnik, ki ureja njegovo delovanje. Člani komisije so strokovnjaki za cestni promet iz različnih gospodarskih sektorjev;
- Izpit obsega štiri ure teoretičnega dela (vprašanja z več izbirami in neposredni odgovori ter študija primera), praktični del pa traja dve uri, od tega 90 minut za vozniški izpit in 30 minut

[24] https://www.regione.fvg.it/rafvg/export/sites/default/RAFVG/infrastrutture-lavori-pubblici/motorizzazione-civile/FOGLIA60/allegati/BandoContribCQCMod.pdf
[25] https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/104207
[26] https://www.ita-slo.eu/it/tutte-le-notizie/news/fortis-workshop-line-con-i-portatori-di-interesse-l'armonizzazione-delle

za vajo. Uporabi se lahko tudi simulatorje vožnje. Če kandidat prihaja iz drugih držav nekdanje Jugoslavije, lahko izpite opravlja v maternem jeziku, v nasprotnem primeru je potrebna prisotnost tolmača.
- Tuji državljani, ki želijo pridobiti CQC, morajo imeti stalno/začasno prebivališče v Sloveniji vsaj 185 dni na leto in dokazati, da imajo v Sloveniji družinske in gospodarske interese.
- Če slovenski voznik dela v Italiji, mora biti usposabljanje opravljeno v Sloveniji. To zahteva zakon št. 106/10 slovenskega zakonika.

Kar zadeva evropsko bazo podatkov, omenjeno v prejšnjem poglavju (2.1.1.4, peti odstavek), bo omrežje začelo delovati maja 2021. Trenutno ima vsaka država svojo bazo podatkov.
Slovenija si prizadeva za nadgradnjo informacijskega sistema. Teoretični izpiti bodo potekali na računalniku, da se rezultate lahko pridobi v realnem času. Prišlo bo do splošnega prilagajanja novim tehnologijam in uvedle se bodo novosti za reševanje preteklih kritičnih točk.

G. Mauro Zinnanti, nekdanji direktor službe za javni in osebni motorizirani prevoz dežele Furlanije - Julijske krajine, je poročal o pomembni razliki v začetnem usposabljanju med Italijo in Slovenijo, in sicer, da je v Italiji usposabljanje obvezno, v Sloveniji pa ne. To je privedlo do prehajanja kandidatov iz Italije v Slovenijo, da bi pridobili CQC.
Za začetni CQC obstajajo različne možnosti, med katerimi so države lahko same izbirale. Voznik lahko opravi obvezno usposabljanje v obliki 280 ur teorije in 20 ur vožnje ali pa se odloči samo za izpit (glede na izbiro Slovenije). Z novo evropsko direktivo razmišljajo o uvedbi obveznega usposabljanja za pridobitev temeljne kvalifikacije tudi v Sloveniji, vendar obstajajo kontraindikacije zaradi pomanjkanja voznikov. Tudi če postane obvezno, usposabljanje novega voznika nikoli ne bo primerno, ampak bi bilo potrebno pripravništvo v podjetju, o čemer se odloča na ministrski ravni.
Kar zadeva možnost opravljanja izpita v Sloveniji s strani italijanskih državljanov, morajo kandidati, kot je že omenjeno, izpolnjevati posebne zahteve, ki so bistvenega pomena. Pooblaščeni centri za komercialne zadeve zelo pogosto prosilcu ne dajejo popolnih informacij. Zato ima oseba, ki uspešno opravi izpit v Sloveniji, težave, ko poskuša v Prefekturi na svojem dokumentu registrirati kodo. Ta težava nastane, ker se izkaže, da prosilec ni rezident oziroma nima stalnega prebivališča v Sloveniji vsaj 185 dni v letu.

1.3. Javni in osebni motorizirani prevoz – registracija vozil (blaga in potnikov)

1.3.1. Evropski predpisi

Za registracijo vozila v državah EU velja, da je treba vozilo registrirati v državi stalnega prebivališča. Kljub temu na ravni EU ni skupnega zakona o registraciji vozil.
Težave se običajno pojavijo pri osebah, ki avtomobil kupijo v drugi državi in ga želijo pripeljati v domovino, pri postopkih registracije pa pogosto naletijo na težave.
V odgovor je Evropska komisija 4. aprila 2012 sprejela predlog za poenostavitev pravil o registraciji avtomobila. Vendar z Evropskim parlamentom in Svetom Evropske unije ni bil dosežen dogovor, zato je Komisija 3. julija 2018 predlog umaknila in bo to vprašanje ponovno ocenila [27].

Na koga bi to lahko vplivalo:
- osebam, ki kupujejo ali prodajajo rabljeni avtomobil v drugi državi EU, se ne bi bilo treba ukvarjati z dodatnimi tehničnimi kontrolami in administrativnimi težavami;
- osebam, ki del leta preživijo v počitniškem bivališču v drugi državi EU, avtomobila tam ne bi bilo treba registrirati;
- osebe, ki se za stalno preselijo v drugo državo EU, bi imele šest mesecev časa, da registrirajo svoj avtomobil;
- osebam, ki delajo v drugi državi EU in uporabljajo avtomobil, ki ga je registriral njihov delodajalec, tega ne bi bilo več treba registrirati v svoji državi;

[27] https://ec.europa.eu/growth/sectors/automotive/motor-vehicle-registration_en

- podjetja za najem avtomobilov bi lahko med sezonami dopustov brez registracije prenašala avtomobile v drugo državo EU. To bi lahko znižalo ceno najema avtomobilov.[28]

Kaj bi se spremenilo:

- formalnosti ponovne registracije avtomobila v drugi državi EU bi se zmanjšale na minimum;
- številne kontrole bi bile v celoti ukinjene, organi bi tehnične informacije, ki jih potrebujejo, pridobivali neposredno od svojih kolegov v državi registracije;
- organi, pristojni za registracijo, bi več sodelovali in olajšali sledenje ukradenim avtomobilom;
- postalo bi nemogoče registrirati ukraden avto v drugi državi EU.[29]

Prosimo, upoštevajte, da se ta predlog ne bi spremenil pri:

- davkih na vozila in registraciji;
- vozilih, ki so ponovno registrirana v isti državi EU (na primer po prodaji).[30]

1.3.2. Italijanski predpisi

1. Postopek

V Italiji lahko vozilo registrirajo fizične in pravne osebe. Za italijanske državljane je potrebna samodejna potrditev. Za državljane, vpisane v AIRE/RILL[31] (register Italijanov, ki živijo v tujini), je treba navesti naslov prebivališča v drugi državi in začasnega prebivališča v Italiji. Vozila državljanov iz drugih držav EU in JV Evrope, Švice in San Marina, so lahko v Italiji udeležena v prometu do tri mesece, nato se je treba vpisati v matični urad in predložiti prošnjo za registracijo v Italiji. Državljani tretjih držav morajo predložiti veljavno dovoljenje za prebivanje in dokazati italijansko prebivališče. Mogoče je zaprositi za začasno potrdilo za uporabo vozila do 30 dni.
Prek STA – Sportelli Telematici dell'Automobilista (vozniške telematske točke) je mogoče registrirati vozila, motorna in priklopna vozila (enaka ali večja od 3,5 tone), rabljena ali nova, za pridobitev registrske tablice, potrdila o registraciji in digitalnega potrdila o lastništvu.
Mogoče je tudi ponovno registrirati/obnoviti članarino na vozila, motorna vozila in prikolice (z maso do 3,5 tone ali več), nove ali rabljene, tudi če so bile registrske tablice ukradene, izgubljene ali poškodovane[32]. Prenos lastništva: razgradnja ali izvoz sta še primera drugih postopkov, ki so na voljo na STA[33] italijanska pisarna za motorna vozila).
Novo vozilo mora v Italiji opraviti tehnični pregled štiri leta po prvem tehničnem pregledu in registraciji[34]. S pomočjo mobilnega revizijskega centra se izvajajo pogosti tehnični pregledi in upravni nadzor vozil za splošno cestno varnost.

Prosimo, upoštevajte: Če želi slovenski državljan odpreti prevozniško podjetje v Italiji, se mora vpisati v italijansko gospodarsko zbornico in upoštevati vse obveznosti glede dovoljenja.

2. Potrebna dokumentacija[35]

Za nakup novega vozila v tovarni trgovec naroči avtomobilskemu svetovalnemu podjetju (agencija za avtomobilsko prakso), naj vozilo prijavi pri pokrajinskem uradu za javni in osebni motorizirani prevoz (UMC) in v javnem avtomobilskem registru **(PRA)**.
Če želite registrirati novo vozilo pri UMC[36] – Uffici della motorization civile (**urad za javni in osebni motorizirani prevoz**) in se hkrati prijaviti pri PRA[37] prek Motorist's Telematic Desk (STA) za izdajo enotnega dokumenta o registraciji in lastništvu vozila (DU), je potrebna naslednja dokumentacija:

[28] Ibidem;
[29] Ibidem;
[30] Ibidem;
[31] https://www.esteri.it/mae/it/servizi/Italiani-all-estero/aire_0.html
[32] https://europa.eu/youreurope/citizens/vehicles/registration/formalities//italy/index_it.htm
[33] http://www.aci.it/i-servizi/guide-utili/guida-pratiche-auto/sportello-telematico-dellautomobilista-sta.html
[34] https://europa.eu/youreurope/citizens/vehicles/registration/formalities//italy/index_it.htm
[35] http://www.aci.it/i-servizi/guide-utili/guida-pratiche-auto/acquisto-veicolo-nuovo.html
[36] https://www.ilportaledellautomobilista.it/gms/ricerca/$N/$N;jsessionid=oMLtdziZI49u5K8NanZo7kVX.eappbe02
[37] https://www.tuttovisure.it/pra/visure-aci-pra?gclid=CjwKCAiAtK79BRAIEiwA4OskBhVu-_REciUvG1xS5cW2hpkC85geK-xw-QrBcS4jCkT5kUelYkIyIhoCTwMQAvD_BwE

- davčna številka kupca;
- fotokopija osebnega dokumenta/identifikacija kupca;
- če je dokument napisan v tujem jeziku, je treba priložiti italijanski prevod (razen v primerih izjem, določenih z mednarodnimi zakoni ali sporazumi) s potrdilom, da ustreza tujemu besedilu, s strani pristojnega diplomatskega ali konzularnega predstavništva oziroma uradnega prevajalca;
- enotna vloga za registracijo pri uradu za javni in osebni motorizirani prevoz in registracijo pri PRA. Kupec podpiše enotno prijavo, ki v določenih primerih učinkuje tudi kot zahteva za kupca kot nadomestni naziv kupoprodajne pogodbe. Običajno se enotna prijava podpiše v prodajalčevih prostorih;
- izjava o skladnosti ali evropsko potrdilo o skladnosti z italijansko homologacijo ali evropsko potrdilo o skladnosti, ki ga spremlja izjava o registraciji, ki jo izda proizvajalec;
- če je kupec državljan tretje države, ki prebiva v Italiji: kopija veljavnega dovoljenja za prebivanje; ali kopija dovoljenja za prebivanje s pretečenim rokom s priloženo kopijo poštnega potrdila, ki potrjuje vložitev zahteve za podaljšanje; ali fotokopija osebnega dokumenta in fotokopija potrdila, ki potrjuje predložitev vloge za prvo izdajo; ali kopija dovoljenja ES za dolgoročno prebivanje;
- če je kupec družinski član državljana Evropske unije s prebivališčem v Italiji, sam pa ni iz EU: kopija izkaznice za družinske člane državljana Evropske unije ali kopija izkaznice za stalno prebivanje za družinske člane evropskih državljanov;

Prosimo, upoštevajte: možna je tudi registracija z odstopanji ob ustrezni dokumentaciji proizvajalca (spletna delavnica ustno).

3. Registrske tablice[38]:

256. člen Uredbe, odlok 495/1992, določa vrste registrskih tablic, pri čemer razlikujemo med registracijskimi, prepoznavnimi in ponavljalnimi tablicami. 257. člen določa merila za oblikovanje podatkov o registrskih tablicah za motorna in priklopna vozila. 258. člen določa lokacijo registracije, obnavljanje, prepoznavanje registrskih tablic. 259. člen opredeljuje načine namestitve registrskih tablic. 260. člen določa značilnosti konstrukcije, dimenzije, fotometrične in kromatične značilnosti, berljivost registrskih tablic in zahteve glede ustreznosti njihove sprejemljivosti. 261. člen določa, da so modeli registrskih tablic shranjeni pri Ministrstvu za promet in plovbo – splošna smer M.C.T.C. (Koncesijski promet za javni in osebni motorizirani prevoz).
264. člen vsebuje informacije o prenehanju udeležbe vozila v prometu.

4. Načini prekinitve udeležbe vozil v prometu[39]

Izvoz:

Za dokončen izvoz vozila ga morate odjaviti iz nacionalnega arhiva vozil in javnega avtomobilskega registra. Vozilo mora biti pozitivno ocenjeno v šestih mesecih pred zahtevo o odjavi.

A. **Potrebna dokumentacija:**

- enotna vloga;
- če zahtevo vloži nekdo, ki ni vpisan v javni register, je treba priložiti izvirno potrdilo o nakupu;
- potrdilo o lastništvu, potrdilo o registraciji ali edinstveno prometno dovoljenje;
- registrske tablice;
- osebna izkaznica.

[38] http://www.aci.it/i-servizi/normative/codice-della-strada/titolo-iii-dei-veicoli/art-100-targhe-di-immatricolazione-degli-autoveicoli-dei-motoveicoli-e-dei-rimorchi/regolamento-art-100.html
[39] http://www.aci.it/i-servizi/normative/codice-della-strada/titolo-iii-dei-veicoli.html

Prosimo, upoštevajte: Zaradi začetka veljavnosti novih načinov odjave za izvoz od 1. januarja 2020 je obvezna odjava pred izvozom vozila, pod pogojem, da je bila revizija uspešno izvedena vsaj šest mesecev od datuma zahteve, od 1. januarja 2020 naprej pa ni mogoče več pošiljati takih zahtev prek konzulatov za izvožena vozila. Prek konzulata je mogoče zahtevati samo odjavo za dokončni izvoz v tujino, ki se nanaša na vozila, izvožena do 31. 12. 2019, vendar ponovno registrirana leta 2020, pod pogojem, da so bila ta vozila na datum zahteve za odjavo ponovno registrirana s tujo registrsko tablico[40].

5. Razrez in razgradnja

Za razgradnjo vozila je treba to dostaviti pooblaščenemu centru za prevzem ali – če vozilo proda/kupi druga oseba – koncesionarju/podružnici proizvajalca, ki mora vozilo odjaviti iz javnega avtomobilskega registra v roku 30 dni s predložitvijo zahteve za prekinitev udeležbe vozila v prometu. Registrske tablice, potrdilo o registraciji in potrdilo o lastništvu je treba dostaviti skupaj z vozilom. Potrdilo za razgradnjo izda koncesionar/podružnica proizvajalca, pri čemer strošek bremeni (civilno-kazensko-upravna odgovornost) lastnika vozila, razen za namene prispevkov, za katere je treba pogledati regionalni zakonski okvir.
Če je vozilo razgrajeno v tuji državi, lahko lastnik od javnega avtomobilskega registra zahteva prekinitev udeležbe vozila v prometu s predložitvijo potrdila o lastništvu, registrskih tablic in potrdila o registraciji ter predstavitvenega dokumenta v javni register in potrdila s strani tujca, ki je odgovoren za razgradnjo, s prevodom besedila v prilogi[41].

6. Mikromobilnost

Z. 160/2019: skuterji z elektromotorjem (največ 500 W in 20 km/h z lučmi) se uradno štejejo za kolesa, ki jih lahko zdaj uporabljamo na cestah z omejitvijo hitrosti 30 km/h. Čelade, registrske tablice in zavarovanja niso obvezna[42].

7. Starodobna vozila[43]:

»Nov zakonik o avtocestah«, zakonodajni odlok s 30. aprila 1992, št. 285 in nadaljnje spremembe, člen 60. Starodobni motocikli in avtomobili, ki imajo zgodovinski in zbirateljski pomen, spadajo v zakonski referenčni okvir.

- Starodobna motorna kolesa in avtomobili, pa tudi motocikli in avtomobili, ki imajo zgodovinski in zbirateljski pomen, spadajo v kategorijo vozil z netipičnimi lastnostmi.
- Motorna vozila in vozila, ki jih je odjavil javni avtomobilski register spadajo v kategorijo starodobnih vozil, ker so namenjena ohranjanju v muzejih ali javnih in zasebnih prostorih, da bi zaščitili prvotne posebne tehnične značilnosti proizvajalca, in ki glede na zahteve, naprave in opremo ne ustrezajo trenutnim predpisom za sprejem v uporabo. Ta vozila so registrirana v posebnem seznamu v zgodovinskem centru Oddelka za kopenski promet.
- Za starodobna vozila veljajo naslednje določbe:

a. Njihova uporaba je dovoljena le ob določenih dogodkih ali na dovoljenih shodih, omejena pa je na območje lokacije in načrtovane dogodke ali srečanja. Da bi se lahko uporabljala, je treba vozila opremiti s posebnim pooblastilom, ki ga izda pristojni urad Oddelka za kopenski promet, v okrožju katerega je lokacija dogodka ali sestanka in kateremu je organizator prej predstavil podroben seznam sodelujočih vozil. Pooblastilo navaja njegovo veljavnost, vzpostavljene poti in največjo dovoljeno hitrost glede na zagotovilo o varnosti, ki ga ponuja tip vozila.
b. Prenos lastništva istega vozila je treba sporočiti oddelku za kopenski promet.

40 http://www.aci.it/i-servizi/guide-utili/guida-pratiche-auto/esportazione.html
41 http://www.aci.it/i-servizi/guide-utili/guida-pratiche-auto/demolizione.html
42https://www.hdmotori.it/elettriche/articoli/n514805/monopattini-elettrici-biciclette-regole/#:~:text=I%20monopattini%20elettrici%20potranno%20circolare,finalmente%20davvero%20iniziare%20in%20Italy.
43 http://www.aci.it/i-servizi/normative/codice-della-strada/titolo-iii-dei-veicoli/art-60-motoveicoli-e-autoveicoli-depoca-e-di-interesse-storico-e-collezionistico.html

- V kategorijo motornih vozil in motornih vozil, ki imajo zgodovinski in zbirateljski pomen, spadajo vsa tista vozila, ki so registrirana v enem od naslednjih registrov: ASI, Storico Lancia, italijanski FIAT, italijanski Alfa Romeo, Storico FMI.
- Vozila zgodovinskega ali zbirateljskega pomena lahko vozijo po cestah, če izpolnjujejo zahteve za to vrsto vozil, določene s predpisi.
- Za vsakogar, ki potuje z starodobnimi vozili brez dovoljenja iz tretjega odstavka ali z vozili iz petega odstavka, ki ne izpolnjujejo zahtev za to vrsto vozil po uredbi, velja upravna kazen plačila v višini 84 do 335 evrov za motorna vozila oziroma od 41 do 168 evrov za motocikle.

8. **Gospodarska vozila:**

- **Za vozila za gospodarsko-osebno rabo**: prevoz ne sme predstavljati prevladujoče gospodarske dejavnosti subjekta, podjetje pa mora biti lastnik vozila. Dovoljenje se izda po odobritvi komisije za vozila nad šest ton (Z. 298/1974, 31. in 32. člen referenčne zakonodaje).
- **Vozila za tretjo uporabo**: prevoz mora biti v interesu ljudi, ki niso lastniki, ter proti plačilu. CE 1071/2009, Z. 298/1974, Z. odl. 395/2000, Z. 244/2007, D.D.MIT št. 291/2011 spadajo med referenčne predpise. Potreben je vpis v nacionalnem registru avtoprevoznikov in nacionalnem elektronskem registru, ki ga zahteva D.D.MIT št. 291/2011, ki dokazuje zahtevo po vzpostavitvi. Nadalje se sprosti poklicna dejavnost, vozilo pa se lahko registrira z zagotovitvijo potrdila o registraciji in potrdila o lastništvu. Za vozila za tretjo uporabo se zahtevata finančna in poklicna primernost in integriteta. Poleg teh zahtev je treba na trg vstopati tudi v skladu z zahtevami zakona 244/2007. Posel je sklenjen z donacijo, prenosom podjetja, prenosom podružnice podjetja, prenosom voznega parka (najmanj Euro 5). Obstaja tudi neposreden dostop z vozili z maso najmanj 80 ton (Euro 5);
- kar zadeva **dokumentacijo za gospodarska vozil**a, lastniški dokument za gospodarska vozila še ni v uporabi.

9. **Splošni predpis za zahtevo za registracijo vozil iz drugih držav[44]:**

Prot. št. 33292 z dne 20. decembra 2018 – 29. bis člen, zakonodajni odlok z dne 4. oktobra 2018, št. 113, spremenjen v zakon 1. decembra 2018, št. 132 – udeležba vozil v prometu v Italiji, registriranih v tujini. **Pred sprostitvijo vozil iz tujine v promet je treba preveriti dokumentacijo:**

- z upravnimi sredstvi za vozila iz držav EU, ki spadajo v mednarodno kategorijo »M1« ali »L«, v skladu s predpisanim pregledom;
- ob ugodnem izidu pregleda in preizkusa vozila, če upravna registracija ni dovoljena;
- ni dovoljeno izdajati potrdil o odobritvi nacionalizacije vozil mednarodnih kategorij L, M1, N in O, razen pri dvojnem preizkušanja za uporabo nadgradenj (od katerih je eno izključno za interno uporabo Urada in eno za naknadno registracijo, če se sedež proizvajalca karoserije razlikuje od prebivališča lastnika vozila);
- vozila kategorij N in O morajo biti vedno predmet tehničnih preizkusov;
- vozila kategorij M2 in M3 ter vozila iz držav, ki niso članice EU, je treba preizkusiti s strani CPA, če so potrebni posebej zapleteni pregledi. (Rojaki ali lastniki v tujini, ki pridobijo prebivališče v Italiji, so oproščeni predložitve tehničnega lista. Enako velja za skladnost z obvezno zakonodajo EGS, ki je v Italiji veljala v času zahteve za registracijo).

1.3.3. Slovenski predpisi[45]:

1. **Postopek:**

[44] http://www.dgtnordovest.it/joomla/index.php?option=com_content&view=article&id=70%3Anorme-generali-per-richiedere-limmatricolazione-di-veicoli-provenienti-da-stati-esteri-&catid=29%3Aveicoli&Itemid=37&showall=1

[45] https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/104207

Postopek registracije v Sloveniji je sestavljen iz hitrega postopka, ki traja 15 minut in stane 20 evrov. Pred registracijo je treba izvesti preveritev ustreznosti vozila, ki traja nekoliko dlje in stane približno 100 evrov za osebno vozilo.

Uporabljati je mogoče samo vozila, ki so vpisana v poseben javni register. Lastnik vozila mora imeti povezavo s Slovenijo: prebivališče ali začasno prebivališče. Pravni naslov podjetja mora biti v Sloveniji. Za registracijo vozil iz tujine ima lastnik 30 dni časa, da vozilo prijavi.

2. Registracijski subjekti:

Naloge homologacijskega organa v Republiki Sloveniji izvaja Javna agencija Republike Slovenije za varnost v cestnem prometu. Delo homologacijskega organa vodi in nadzira ministrstvo, ki je pristojno za promet.[46]
Vozilo se lahko registrira pri katerikoli upravni enoti v Sloveniji, pri organizacijah, ki opravljajo tehnične preglede motornih vozil, ali pri podjetjih in samostojnih podjetnikih, ki prodajajo motorna oziroma priklopna vozila.
Subjekti, usposobljeni za izvajanje postopka registracije določenih vrst vozil, so:

- organizacija, podobna italijanski Prefekturi, za vozila mednarodnih organizacij (konzulati, veleposlaništva);
- Ministrstvo za notranje zadeve za policijska vozila;
- Ministrstvo za obrambo za vojaška vozila;
- posebne pooblaščene agencije za druge vrste vozil.

3. Potrebna dokumentacija[47]:

Vlogi za registracijo vozila morajo biti priložena naslednja dokazila:

- dokazilo o lastništvu vozila (ni potrebno, če je lastništvo razvidno iz dokumenta iz druge ali tretje alineje);
- najnovejše potrdilo o registraciji tujega vozila ali druga ustrezna javna listina, ki predstavlja dokazilo o lastništvu vozila po predpisih tuje države, v kateri je bilo vozilo nazadnje registrirano, če ni bilo registrirano v Republiki Sloveniji;
- zadnje slovensko potrdilo o registraciji, če je bilo vozilo registrirano v Republiki Sloveniji, ali ustrezno potrdilo, če je bilo zadnje slovensko potrdilo o registraciji izgubljeno ali ukradeno, ter vsi dokazi o spremembi lastništva vozila od zadnje registracije vozila;
- dokazilo o lastništvu posameznih delov vozila, ki so bili prilagojeni, če ta prilagoditev spremeni podatke o vozilu, vpisane v potrdilo o registraciji;
- potrdilo o skladnosti ali soglasje za registracijo za vozilo, za katero mora biti ta dokument izdan v skladu z zakonodajo, če ni v registru registriranih vozil;
- dokazilo o sklenjenem zavarovanju avtomobilske odgovornosti in pri vozilih, ki se uporabljajo za javni potniški promet, tudi o zavarovanju potnikov;
- dokazilo o tehnični brezhibnosti vozila, če to ni prikazano v registru registriranih vozil;
- dokazilo o plačilu letne pristojbine za uporabo vozila v cestnem prometu;
- dokazilo o plačilu predpisanih pristojbin in drugih obveznosti;
- dokazilo o identiteti stranke (za fizične osebe veljaven osebni dokument s priloženo fotografijo osebe, ki ga je izdal državni organ, za pravne osebe pa dokazilo o registraciji pravne osebe in pooblastilo zakonitega zastopnika pravne osebe);
- soglasje uporabnika vozila iz 15. člena tega pravilnika, kjer je to primerno;
- vozniško dovoljenje uporabnika vozila, če iz uradne evidence voznika ni mogoče pridobiti informacij o veljavnosti vozniškega dovoljenja za kategorijo vozila, ki ga je treba registrirati;

1. Dokazov, ki jih je mogoče dobiti iz uradnih evidenc, ni treba priložiti.

[46] http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO5791
[47] https://www.2slovenia.eu/you-and-your-family/driving-licence-car-registration-in-slovenia/ https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/104207

2. Za vozila iz drugega odstavka 31. člena referenčnega zakona se neizpodbitnost lastništva ugotovi v postopku prijave po zakonu, ki ureja splošni upravni postopek.

4. Dokumenti, ki jih je treba predložiti glede na posebne značilnosti vozila:

- **za nova vozila:** dokazilo o lastništvu vozila;
- **za rabljena vozila:** zadnji slovenski dokumenti o registraciji vozila in dokazilo o spremembi lastništva od zadnje registracije vozila;
- **za vozila, kupljena v tujini:** zadnji dokumenti o registraciji v tujini; potrdilo o lastništvu vozila; dokument, ki prikazuje izvor nekaterih komponent spremenjenega vozila, če se podatki vozila zaradi teh sprememb razlikujejo od podatkov, zapisanih v dokumentu o registraciji vozila;
- **za začasno registracijo vozila:** zadnji dokumenti o registraciji vozila; dokazilo o spremembi lastništva od zadnje registracije vozila; dokument, ki prikazuje izvor nekaterih komponent spremenjenega vozila, če se podatki vozila zaradi teh sprememb razlikujejo od podatkov, zapisanih v dokumentu o registraciji vozila.

5. Registrske tablice:[48]

Vozila, registrirana v Republiki Sloveniji, so označena s tablicami za:

- registrirano vozilo;
- vozilo za izvoz;
- vozilo za tuja konzularna in diplomatska predstavništva;
- starodobna vozila.

6. Pridobljena dokumentacija:

Dokumentacija za registracijo vozila vsebuje:

- potrdilo o registraciji (za čas veljavnosti tehničnega pregleda in plačila vseh zakonskih obveznosti);
- registrske tablice s predpisano številko (kot del identifikacije, ki pripada lastniku vozila);
- če lastnik vozila ne spoštuje homologacije, ne more biti udeležen v prometu. Če lastnik vozila nima veljavnega vozniškega dovoljenja, mora biti navedeno ime voznika, ki ima redno vozniško dovoljenje.

Tehnični nadzor:

Tehnično neoporečnost vozil, ki sodelujejo v cestnem prometu, je treba preveriti s tehničnim pregledom, torej s postopkom, s katerim strokovna organizacija določi podatke o vozilu, stanje delov, naprav in opreme vozila ter skladnost z drugimi zahtevami za vozila, določenimi s tem zakonom ter na njegovi podlagi.

7. Načini prekinitve uporabe vozil v prometu – razrez/razgradnja ali izvoz:[49]

Lastnik registriranega vozila mora vozilo odjaviti pri registracijski organizaciji in predati registrske tablice hkrati z odjavo, če:

1. je vozilo uničeno;
2. je bilo vozilo ukradeno;
3. bo vozilo registrirano v tujini zaradi prenosa lastnika vozila ali iz drugih razlogov;
4. je bilo vozilo ukradeno;
5. je veljavnost potrdila o registraciji potekla pred več kot 30 dnevi ali več kot enim letom za mopede, motorna kolesa, motorna tricikla, lahke štirikolesnike, štirikolesnike, počitniške prikolice, prikolice in starine, ali če

[48] https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/104207
[49] http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO5791

6. je zavarovalna pogodba potekla v času veljavnosti dovoljenja za promet, ker letna obveznost ni bila obnovljena oziroma ni bila urejena v skladu z zavarovalnimi pogoji.

Registrske tablice je treba poslati v 15 dneh, razen osebnih tablic, odstranjenih ali ukradenih registrskih tablic. Registrskih tablic se ne sme dati lastniku vozila, če so pogrešane, če je bilo vozilo ukradeno, če so bile izdane tablice z izbrano znamko ali če je bilo vozilo istočasno odstranjeno in registrirano pri novem lastniku.

Preklic vozila ob spremembi lastništva je mogoč le ob hkratnem vpisu novega lastnika vozila v register.
Če nov lastnik ne registrira vozila na svoje ime hkrati s prenosom lastništva nad vozilom, mora vozilo registrirati v svojem imenu ali predložiti izjavo o lokaciji vozila v skladu z drugim odstavkom 41. člena tega zakona.

8. Mikromobilnost:

Trenutno ni predpisov za skuterje, ki jih posledično ni mogoče registrirati in zato ne morejo biti udeleženi v prometu. Motorna kolesa s hitrostjo 25 km/h morajo biti registrirana. Ta zakon bo verjetno razširjen tudi na skuterje in kolesa.

9. Starodobna vozila:[50]

Fizična ali pravna oseba, ki želi registrirati in začeti uporabljati vozilo kot starodobno vozilo, mora pri strokovni organizaciji vložiti vlogo za razvrstitev vozila kot starodobno vozilo (v nadaljevanju: starodobno vozilo). Po opredelitvi vozila mora strokovna organizacija vozilo označiti za starodobno, če vozilo izpolnjuje pogoje iz referenčnega člena (25. člen Zakona o motornih vozilih, Uradni list RS, št. 106/10 , 23/15 , 68/16 and 75/17 - ZMV-1): »Starodobno vozilo je vozilo, ki je bilo izdelano pred 30 ali več leti, ohranjeno in tehnično vzdrževano tako, da ustreza prvotni sestavi in obliki konstrukcije in se zaradi zgodovinskega pomena in tehnike ne uporablja za vsakdanji prevoz«.

1.4. Upravljanje v izrednih razmerah (s posebnim poudarkom na težkih tovornih vozilih, zlasti med epidemijo covida-19)

1.4.1. Evropski predpisi:

Prosti pretok blaga, eno od štirih temeljnih pravic Evropske unije, so države članice omejile, da bi med pandemijo covida-19 ohranile zdravje evropskih državljanov. Vendar pa so te omejitve pretoka izdelkov in vozil povzročile tudi pogoste čezmejne cestne zastoje[51].

Prihodnja uredba EU za posodobitev mobilnosti in prevoza v Evropi, za povečanje prometne varnosti in privlačnosti za voznike, še ni odobrena. Dne 4. junija je bila sprejeta Uredba EU 2020/696 o podaljšanju spričeval, dovoljenj in pooblastil za prevoz blaga in preložitvi nekaterih rednih pregledov ter rednega usposabljanja na nekaterih področjih prometne zakonodaje[52] [53].
Evropska komisija je predstavila tudi spletno platformo **Re-open EU** za spodbujanje ponovnega zagona gibanja ljudi in turizma znotraj EU[54] [55].
EU je uvedla »zelene koridorje«, da bi olajšala prevoz pokvarljivih proizvodov med pandemijo, vendar so strukturne težave povečale težave pri upravljanju teh koridorjev.

Sixfold, vodilni evropski ponudnik storitev vidljivosti, je razvil zemljevid za mejne prehode za tovornjake, delavce v dobavni verigi, pa tudi vladne uslužbence, ki v živo prikazuje natančne

50 http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO5791
51 https://www.trasporti-Italy.com/autotrasporto/coronavirus-conftrasporto-emergenza-blocco-camion-anche-ai-confini-con-slovenia-e-croazia/42129
52 https://www.uniontrasporti.it/wp-content/uploads/2020/07/Restrizioni-merci-Ue-20.07.2020.pdf
53https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32020R0698&from=RO
54 https://www.uniontrasporti.it/wp-content/uploads/2020/07/Restrizioni-merci-Ue-20.07.2020.pdf
55 https://reopen.europa.eu/it

prometne informacije na mejah evropskih držav, da bi voznikom pomagal obvladovati potovanja in se izogniti kolonam ter zastojem.56 Skupna in izčrpna evropska uredba o obvladovanju izrednih razmer ne obstaja, zato so države članice EU izdale notranje predpise, ki jih izvajajo nacionalne agencije v zvezi s svojim specifičnim področjem delovanja (prevoz, veljavnost dokumentacije itd.). Na naslednjih straneh so na voljo vsi podatki o ravnanju med pandemijo covida-19 glede na evropsko, nacionalno in po možnosti regionalno raven, tudi ob upoštevanju vloge javnih/zasebnih agencij v teh razmerah. Med delavnico projekta FORTIS so udeleženci (udeleženci projekta in zainteresirane strani) delili svoje pomisleke ter poudarili problematiko in pomanjkljivosti v upravljanju prometnega sistema v okviru vprašanja covida-19. Zasebna podjetja, ki upravljajo javne storitve ali se zanimajo za mobilnost, so skušala omejiti težave, ki so posledica pandemije. Njihove smernice so sledile vladnim odlokom, z njimi pa želijo zavarovati zdravje delavcev, pri tem pa upoštevati gospodarske interese in primarne potrebe.

Na mednarodni ravni je italijansko ministrstvo za infrastrukturo in promet v okviru usklajenih dejavnosti z drugimi ministrstvi vzpostavilo tesne odnose z ministrstvi za promet držav članic EU, da bi zagotovilo ponovno odprtje meja ter zagotovilo promet in prevoz blaga, zlasti proti srednje-vzhodni Evropi[57].
Informacije so pravilno krožile znotraj Italije in Slovenije, ne pa tudi med obema državama. Autovie Venete je sledil protokolom za nujne primere, da je omogočil kroženje informacij med pristanišči, prometnimi središči in drugimi subjekti, ki upravljajo čezmejni promet.
Generalni direktor DG MOVE (**Generalni direktorat za mobilnost in promet**) Evropske unije, ki je priznal izjemne razmere, ki jih je povzročil covid-19, je vsem državam članicam EU nakazal postopek za seznanitev s posodobljenimi predpisi, potrdili in izdanimi dokumenti[58] za vozila in voznike. Da bi to dosegli, je morala vsaka država članica EU obvestiti Evropsko komisijo o vseh izjemah, blokadah in odločitvah, sprejetih v zvezi s prevozom[59].

1.4.2. Italijanski nacionalni predpisi

Obvladovanje izrednih razmer v Italiji je bilo izpostavljeno v povezavi z izrednimi razmerami zaradi koronavirusa. Da bi bolje razumeli način, kako država obvladuje krizo, so prikazani ukrepi, ki so bili sprejeti v tej trenutni izredni situaciji.
Ukrepi italijanske vlade so se dotaknili vseh tem, ki jih zajema projekt FORTIS. Na začetku so enote za motorizacijo ustavile večino svojih dejavnosti in vsi izpiti za pridobitev dovoljenj so bili prekinjeni. Za vse izpite za pridobivanje dovoljenj, ki jih je treba še opraviti, veljajo naslednja odstopanja:

- **Teoretični preizkus:** tisti, ki so vlogo za dovoljenje oddali med 1. januarjem 2020 in 31. decembrom 2020, lahko teoretični preizkus opravljajo v enem letu (in ne v šestih mesecih) od datuma oddaje in sprejema prijave;
- **Roza listi:** dokumenti, katerih veljavnost poteče med 31. januarjem 2020 in 30. aprilom 2021, se podaljšajo do 29. julija 2021, torej do 90 dni po koncu izrednega zdravstvenega stanja, ki je trenutno določeno za 30. april 2021.

Za dovoljenja, ki jim je potekla veljavnost in jih je treba podaljšati, so novi roki naslednji:

- Italijanska vozniška dovoljenja, katerih veljavnost poteče med 31. januarjem 2020 in 30. aprilom 2021, so veljavna do 29. julija 2021, torej do 90 dni po koncu izrednega zdravstvenega stanja, ki je trenutno določeno za 30. april 2021.[60]

[56] https://covid-19.sixfold.com/
[57] https://www.fedespedi.it/coronavirus-aggiornamento-sulla-circolazione-delle-merci-via-strada/
[58] https://www.confindustria.venezia.it/coronavirus-le-norme-comportamentali-per-prevenire-linfezione/notifiche-alla-commissione-ue-delle-proroghe-in-materia-di-trasporti-degli-stati-ue-per-emergenza-covid-19/
[59] https://www.confindustria.venezia.it/coronavirus-le-norme-comportamentali-per-prevenire-linfezione/covid-19-focus-trasporti/
[60] https://www.mit.gov.it/comunicazione/news/patente-covid-19/patenti-le-disposizioni-per-lemergenza-coronavirus

Ta razširitev velja za italijanska dovoljenja za vožnjo znotraj države.
Za vožnjo v drugih državah EU z italijanskim dovoljenjem ostaja v veljavi pravilo EU, po katerem dokumenti, katerih veljavnost poteče med 1. februarjem in 31. avgustom 2020, ostanejo veljavni sedem mesecev po izteku veljavnosti.
Če se italijanska dovoljenja, katerih veljavnost poteče med 31. januarjem 2020 in 29. aprilom 2021, uporabljajo kot identifikacijski dokumenti, veljajo v Italiji do 30. aprila 2021 in v tujini do datuma izteka veljavnosti, navedenega na dokumentu.

Ker se izredne razmere še niso končale, je treba upoštevati, da so vse situacije »v teku«.

Na splošno je bilo za prvo polletje leta 2020 značilno 53-odstotno zmanjšanje potniškega prometa (ITC, indeks prevoza Confcommercio) in 25-odstotno zmanjšanje prevoza blaga, po 5. konjunkturnem observatoriju za prevoz, ki ga je pripravila raziskovalna pisarna Confcommercio in Conftrasporto[61]. Potreba po gospodarskih posegih in posebnih poenostavitvah v tem sektorju je bila opredeljena kot nujna. To so zadnje posodobitve do danes.
Leta 2020 sta izredna situacija zaradi koronavirusa in odločitev o zaprtju meja za vse blago iz Italije privedli do tega, da je Ministrstvo za infrastrukturo 13. marca (Dm 115/2020) ustavilo običajne omejitve za težka vozila (več kot 7,5 tone) v prazničnem obdobju, da se omogoči pretok blaga in njegov prihod do določenih trgovin ter sprosti prometna kriza na avstrijski, hrvaški in slovenski meji, ki je ovirala prihod blaga iz Italije. Zapore na nadnacionalnih mejah so bile tudi vzrok za več nasprotij med državami članicami EU na področju težkega prometa. Dejansko je bilo dovoljen vstop iz Italije za vozila, ki prevažajo italijansko blago, vendar z registrskimi tablicami iz drugih držav ali s končnim ciljem v teh državah (ne pa tudi blago, ki je samo potovalo skozi[62]. Jasno je, da so se po začetnem trenutku zmede in popolne zapore mej z nekaj omejitvami te znova odprle, vendar tovorni promet od takrat ni bil več prekinjen.

V Italiji so ministrstvo za notranje zadeve, policija in mednarodni veleposlaniki sodelovali pri reševanju težav v prometnem sektorju, ki jih je povzročil covid-19. Kljub temu so morali vozniki zelo dolgo čakati, da so bili lahko udeleženi v prometu. Ena največjih težav za voznike težkih vozil je bila priprava samodejnega potrdila za vstop v Italijo, ki je bilo zahtevano od poklicnih voznikov, ki prevažajo blago in ljudi, s pravno pisarno zunaj Italije, skupaj s pravilom, da svoj vhod na ozemlje sporočajo preventivnim oddelkom[63].

Januarja 2021 je ministrstvo za zdravje pripravilo seznam držav, iz katerih je prepovedan vstop na italijansko ozemlje (januar 2021[64]). Pri tem so težka vozila za prevoz blaga, ki vstopajo v Italijo ali potujejo skozi Italijo največ 120 ur, izvzeta iz karantene, vendar morajo o tem obvestiti pristojni zdravstveni organ na ozemlju, kjer vstopajo v Italijo, in navesti razloge za gibanje ter se zavezati, da bodo zapustili nacionalno ozemlje znotraj dovoljenega roka (120 ur ali 36 ur za tiste, ki so samo v tranzitu[65]) in ob morebitnem pojavu simptomov obvestiti pristojni zdravstveni organ[66].

1. Registracija vozil – obtok, postopki za vozniško dovoljenje

Pandemija covida-19 je bila zelo moteča za vse birokratske organizacije (državne oblasti). Pandemija je tako kot na druge vidike javnega in osebnega motoriziranega prevoza vplivala tudi

[61] https://www.trasporti-Italy.com/autotrasporto/conftrasporto-nei-primi-sei-mesi-del-2020-registrato-un-calo-di-traffico-per-passeggeri--53-e-merci--25/43327
[62] https://www.ilsole24ore.com/art/coronavirus-sospesi-divieti-tir-smaltire-code-confini-ADzfnLD
[63] https://www.confindustria.venezia.it/coronavirus-le-norme-comportamentali-per-prevenire-linfezione/covid-19-focus-trasporti/
[64] http://www.salute.gov.it/portale/nuovocoronavirus/dettaglioContenutiNuovoCoronavirus.jsp?lingua=Italiano&id=5411&area=nuovoCoronavirus&menu=vuoto
[65] https://www.fedespedi.it/download/d-204-20-coronavirus-proroga-dello-stato-di-emergenza-al-15-October-2020-prescrizioni-per-il-personale-viaggiante/
[66] https://www.confindustria.venezia.it/coronavirus-le-norme-comportamentali-per-prevenire-linfezione/covid-19-focus-trasporti/

na vozniška dovoljenja, upravne pogoje in dovoljenja za prisotnost v prometu. Kljub temu so italijanski organi po začetnem obdobju preureditve hitro odgovorili na številne prošnje in vprašanja, povezana s tem sektorjem. Prvič, odobritev in začasna prekinitev izpita sta bili podaljšani ali preloženi, nato pa je bila za ta vprašanja uvedena nova in celostna ureditev. Do danes je stanje pod nadzorom in stabilno, vsi postopki in datumi pa so posodobljeni. Samo ob resnem poslabšanju razmer v državi bi bilo mogoče razmisliti o novih prekinitvah.
Ministrska sporočila so pokazala nova pravila, ki jih je treba upoštevati v tem izrednem obdobju. Praviloma se za vozniška dovoljenja uporablja načelo o osebnih dokumentih in dokumentih o priznanju (člen 104 odloka »Cura Italija« in nadaljnje posodobitve), medtem ko CQC, ADR[67], CAP in začasna vozniška dovoljenja ureja uredba o vozniških dovoljenjih.
Na splošno velja, da so zadevni dokumenti potekli ali bodo potekli dne **31.01.2020**:

- Veljavnost vseh spričeval, potrdil, dovoljenj, koncesij, pooblastil in aktov o omogočanju, ne glede na to, kako so imenovani, je bila podaljšana, kot sledi, do prenehanja izrednega stanja (uvedeno za celotno državno ozemlje).
- Vsa spričevala, potrdila, dovoljenja, koncesije, pooblastila in akti o omogočanju, ki so denominirani in jim je veljavnost potekla med 1. avgustom 2020 in datumom začetka veljavnosti zakona o pretvorbi zakonskega odloka št. 125 z dne 7. oktobra 2020[68] in ki niso bili obnovljeni, se štejejo za veljavne do prenehanja izrednega stanja (uvedenega za celotno državno ozemlje).

Dokument je potekel ali bo kmalu potekel	Zapadlo	Podaljšanje veljavnosti do	Referenčni člen
Veljavnost vozniškega dovoljenja (tudi za dovoljenja, ki jih je izdala država članica EU)	od 1.2.2020 do 31.8.2020	31.3.2021	V skladu s 103. členom zakonskega odloka št. 18 z dne 17. marca 2020, kot je bil spremenjen - prvi odstavek 1. člena zakonskega odloka št. 2 z dne 14. januarja 2021.
Obtok vozniških dovoljenj (Italija)	od 31.1.2020 do 30.4.2021	29.7.2021	V skladu s 103. členom zakonskega odloka št. 18 z dne 17. marca 2020, kot je bil spremenjen - prvi odstavek 1. člena zakonskega odloka št. 2 z dne 14. januarja 2021.
Vozniško dovoljenje za obtok (Italija), veljavno na ozemljih držav članic EU.	od 1.2.2020 do 31.8.2020	31.3.2021	V skladu s 103. členom zakonskega odloka št. 18 z dne 17. marca 2020, kot je bil spremenjen - prvi odstavek 1. člena zakonskega odloka št. 2 z dne 14. januarja 2021.
Vozniško dovoljenje kot osebna izkaznica	od 31.1.2020 do 29.4.2021	30.4.2021	V skladu s 103. členom zakonskega odloka št. 18 z dne 17. marca 2020, kot je bil spremenjen - prvi odstavek 1. člena zakonskega odloka št. 2 z dne 14. januarja 2021.

[67] http://www.motorizzazione.provincia.tn.it/patenti/adr_esame.htm
[68] https://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2020/10/07/20G00144/sg

Zahteva za nadzorni test vozniškega dovoljenja	od 31.1.2020 do 31.12.2020	Podaljšanje za šest mesecev	V skladu s 103. členom zakonskega odloka št. 18 z dne 17. marca 2020, kot je bil spremenjen - prvi odstavek 1. člena zakonskega odloka št. 2 z dne 14. januarja 2021.
Pooblastila za učenje vožnje	od 31.1.2020 do 30.4.2021	90 dni po koncu izrednega stanja (29.7.2021)	V skladu s 103. členom zakonskega odloka št. 18 z dne 17. marca 2020, kot je bil spremenjen - prvi odstavek 1. člena zakonskega odloka št. 2 z dne 14. januarja 2021.
CQC (velja na italijanskem ozemlju)	od 31.1.2020 do 28.12.2020	29.7.2021	V skladu s 103. členom zakonskega odloka št. 18 z dne 17. marca 2020, kot je bil spremenjen - prvi odstavek 1. člena zakonskega odloka št. 2 z dne 14. januarja 2021.
CQC (velja na drugem ozemlju EU)	od 31.1.2020 do 28.12.2020	7 mesecev od izteka	V skladu s 103. členom zakonskega odloka št. 18 z dne 17. marca 2020, kot je bil spremenjen - prvi odstavek 1. člena zakonskega odloka št. 2 z dne 14. januarja 2021
CQC (Italija in EU)	od 29.12.2020 do 31.12.2020	7 mesecev od izteka	V skladu s 103. členom zakonskega odloka št. 18 z dne 17. marca 2020, kot je bil spremenjen - prvi odstavek 1. člena zakonskega odloka št. 2 z dne 14. januarja 2021.
CQC (italijansko ozemlje)	od 1.1.2020 do 30.4.2021	29.7.2021	V skladu s 103. členom zakonskega odloka št. 18 z dne 17. marca 2020, kot je bil spremenjen - prvi odstavek 1. člena zakonskega odloka št. 2 z dne 14. januarja 2021.
Izpit za obnovitev CQC	Imetniki CQC, za katere se dvoletno obdobje izteče med 31. januarjem 2020 in 30. aprilom 2021 in se podaljša do 29. julija 2021.	Nadaljuje se s samoobnovitvijo CQC v 545 dneh po izteku dveh let, ne da bi opravili preizkus ponovne veljavnosti	V skladu s 103. členom zakonskega odloka št. 18 z dne 17. marca 2020, kot je bil spremenjen - prvi odstavek 1. člena zakonskega odloka št. 2 z dne 14. januarja 2021.
Drugo spričevalo o poklicni habilitaciji	od 31.1.2020 do 30.4.2020	90 dni po koncu izrednega	V skladu s 103. členom zakonskega odloka št. 18 z dne 17. marca 2020,

		stanja (29.7.2021)	kot je bil spremenjen - prvi odstavek 1. člena zakonskega odloka št. 2 z dne 14. januarja 2021.
Tečaji za pridobitev ali podaljšanje veljavnosti spričeval o poklicnem usposabljanju za prevoz nevarnega blaga (italijansko ozemlje)	od 31.1.2020 do 30.4.2021	90 dni po koncu izrednega stanja (29.7.2021)	V skladu s 103. členom zakonskega odloka št. 18 z dne 17. marca 2020, kot je bil spremenjen - prvi odstavek 1. člena zakonskega odloka št. 2 z dne 14. januarja 2021.
Spričevalo za prevoz nevarnega blaga (druge države članice EU)	od 3.1.2020 do 1.2.2021	28.2.2021	V skladu s 103. členom zakonskega odloka št. 18 z dne 17. marca 2020, kot je bil spremenjen - prvi odstavek 1. člena zakonskega odloka št. 2 z dne 14. januarja 2021.
Spričevalo ADR[69] za **prevoz nevarnega blaga** (italijansko ozemlje)	od 31.1.2020 do 1.2.2021	90 dni po koncu izrednega stanja (29.7.2021)	V skladu s 103. členom zakonskega odloka št. 18 z dne 17. marca 2020, kot je bil spremenjen - prvi odstavek 1. člena zakonskega odloka št. 2 z dne 14. januarja 2021.
Izpiti ADR	Zasedeno	29.7.2021	V skladu s 103. členom zakonskega odloka št. 18 z dne 17. marca 2020, kot je bil spremenjen - prvi odstavek 1. člena zakonskega odloka št. 2 z dne 14. januarja 2021.
Spričevalo ADR (italijansko ozemlje, druge države članice EU)	od 1.3.2020 do 1.2.2021	28.1.2021	V skladu s 103. členom zakonskega odloka št. 18 z dne 17. marca 2020, kot je bil spremenjen - prvi odstavek 1. člena zakonskega odloka št. 2 z dne 14. januarja 2021.
Spričevala za voznike, ki so stari 65 let ali več, za vožnjo cestnih vlakov in zgibnih vozil s skupno maso več kot 20 ton (**CE dovoljenje)**	od 31.1.2020 do 30.4.2021	90 dni po koncu izrednega stanja (29.7.2021)	V skladu s 103. členom zakonskega odloka št. 18 z dne 17. marca 2020, kot je bil spremenjen - prvi odstavek 1. člena zakonskega odloka št. 2 z dne 14. januarja 2021.
Spričevala za voznike, ki so stari 60 let ali več, za vožnjo avtobusov, tovornjakov, polpriklopnikov, zgibnih vozil in zgibnih vozil, ki se	od 31.1.2020 do 30.4.2021	90 dni po koncu izrednega stanja (29.7.2021)	V skladu s 103. členom zakonskega odloka št. 18 z dne 17. marca 2020, kot je bil spremenjen - prvi odstavek 1. člena

69 https://it.wikipedia.org/wiki/Accordo_europeo_relativo_al_trasporto_internazionale_su_strada_delle_merci_pericolose

uporabljajo za prevoz oseb **(dovoljenja D1, D1E, D, DE)**			zakonskega odloka št. 2 z dne 14. januarja 2021.
Zdravniška spričevala, ki jih izdajo zdravstveni delavci in se priložijo k vlogi za vozniško dovoljenje	od 31.1.2020 do 30.4.2021	90 dni po koncu izrednega stanja (29.7.2021)	V skladu s 103. členom zakonskega odloka št. 18 z dne 17. marca 2020, kot je bil spremenjen – prvi odstavek 1. člena zakonskega odloka št. 2 z dne 14. januarja 2021.
Začasna vozniška dovoljenja za imetnike vozniških dovoljenj, ki morajo opraviti zdravniški pregled, izdana od 15. 9. 2020	od 31.1.2020 do 30.4.2021	90 dni po koncu izrednega stanja (29. 7. 2021)	V skladu s 103. členom zakonskega odloka št. 18 z dne 17. marca 2020, kot je bil spremenjen – prvi odstavek 1. člena zakonskega odloka št. 2 z dne 14. januarja 2021.
Za preglede vozil veljajo naslednji novi roki: Nova uredba EU za sedem mesecev podaljšuje roke za preglede vseh motornih vozil v kategorijah M (avtomobili), N (gospodarska vozila), O3 (priklopniki z skupno maso vozila med 3,5 in 10 tonami) in O4 (priklopniki z skupno maso vozila 10 ton), ki zapade med 1. februarjem in 31. avgustom 2020. Kljub temu je bila ta določba usklajena z nacionalno.			
Vozila, registrirana v Italiji, kategorij M (npr. avtomobili, avtobusi, avtodomi), N (npr. tovornjaki, tovornjaki polpriklopniki) in O3-O4 (priklopniki z maso večjo od 3,5 tone) s potekom veljavnosti ali prihodnjo ponovno registracijo (obtok v Italiji in EU)	od 1.3.2020 do 31.8.2020	sedem mesecev po naravnem datumu izteka	V skladu s 103. členom zakonskega odloka št. 18 z dne 17. marca 2020, kot je bil spremenjen – prvi odstavek 1. člena zakonskega odloka št. 2 z dne 14. januarja 2021. V skladu s 103. členom zakonskega odloka št. 18 z dne 17. marca 2020, kot je bil spremenjen – 1. člen (1) zakonskega odloka št. 2 z dne 14. januarja 2021.
Vozila, registrirana v Italiji, kategorij M (npr. avtomobili, avtobusi, avtodomi), N (npr. tovornjaki, tovornjaki polpriklopniki) in O3-O4 (priklopniki z maso večjo od 3,5 tone) s potekom veljavnosti ali prihodnjo ponovno registracijo (obtok v Italiji)	9.2020	31.12.2020	V skladu s 103. členom zakonskega odloka št. 18 z dne 17. marca 2020, kot je bil spremenjen – prvi odstavek 1. člena zakonskega odloka št. 2 z dne 14. januarja 2021.
Vozila, registrirana v Italiji, kategorij M (npr. avtomobili, avtobusi, avtodomi), N (npr. tovornjaki, tovornjaki polpriklopniki) in O3-O4	od 10.2020 do 12.2020	28.2.2021	V skladu s 103. členom zakonskega odloka št. 18 z dne 17. marca 2020, kot je bil spremenjen – prvi odstavek 1. člena

(priklopniki z maso večjo od 3,5 t) s potekom veljavnosti ali prihodnjo ponovno registracijo (obtok v Italiji)			zakonskega odloka št. 2 z dne 14. januarja 2021.

2. Izpit za vozniško dovoljenje in revidiranje vozniškega dovoljenja

Izpiti za vse kategorije vozniških dovoljenj se po začasni prekinitvi nadaljujejo – opravljajo se revidiranja vozniških dovoljenj ali izpiti za pridobitev kvalifikacij za CQC.

3. Potrdila o registraciji in prometna dovoljenja

Zadnja italijanska določba v zvezi s potrdili in dovoljenji določa, da morajo vsa spričevala, potrdila, dovoljenja, koncesije, pooblastila in akti o omogočanju, ki potečejo med 31. januarjem 2020 in datumom razglasitve prenehanja epidemiološkega izrednega stanja zaradi covida-19, ostati veljavni 90 dni po razglasitvi prenehanja izrednega stanja. Istočasno morajo vsa spričevala, potrdila, dovoljenja, koncesije, pooblastila in akti o omogočanju, ki so se iztekli med 1. avgustom 2020 in datumom začetka veljavnosti zakona, ki spreminja zakonski odlok št. 125 z dne 7. oktobra 2020, in ki niso bili podaljšani, ostati veljavni 90 dni po razglasitvi prenehanja izrednega stanja.

4. Popravila vozil

V zvezi s podaljšanjem rokov za popravila vozil je spodaj navedena tabela z vsemi potrebnimi podatki do danes.

Kategorija	**Datum poteka roka za popravila**	**Podaljšanje**	**Ozemlje**	**Referenčni standa**	**Opomba**
Vsa vozila	od 1.10.2020 do 31.12.2020	28.2.2021	Italija	92. člen zakonskeg	Okrožnica Prot. 300/A/8971/20/101/3/9 z dne 24.11.2020
M,N, 03, 04, *Ts*	februar 2020	31.10.2020	Italija	92. člen zakonskega odloka 18/2020	Do 30.9.2020 podaljšanje velja po vsej EU (Uredba 2020/698)
L, 01, 02	februar 2020	31.10.2020	Italija	92. člen	
M, N, 03, 04, *Ts*	Marec 2020	31.10.2020	EU in Italija	92. člen zakonskega odloka Uredba 18/2020 2020/698	podaljšanje italijanskega pravila sovpada z evropskim
L, 01, 02	Marec 2020	31.10.2020	Italija	92. člen	Okrožnica Prot. 300/A/8971/20/101
M, N, 03, 04, *Ts*	April 2020	31.11.2020	Celotno ozemlje EU, vključno z	Uredba 2020/698	Okrožnica Prot. 300/A/8971/20/101/3/9 z dne 24.11.2020,

L, 01., 02	April 2020	31.10.2020	Italija	92. člen zakonskega	Okrožnica Prot. 300/A/8971/20/101/3/9 z dne 24.11.2020,
M, N, 03, 04, Ts	Maj 2020	31.12.2020	Celotno ozemlje EU, vključno z	Uredba 2020/698	Okrožnica Prot. 300/A/8971/20/101/3/9 z dne 24.11.2020,
L, 01, 02	maj 2020	31.10.2020	Italija	92. člen zakonske	Okrožnica Prot. 300/A/8971/20/101
M, N, 03, 04, 5	junij 2020	31.01.2021	celotno ozemlje EU, vključno z	Uredba 2020/698	Okrožnica Prot. 300/A/8971/20/101/3/9 z dne 24.11.2020,
L, 01, 02	junij 2020	31.10.2020	Italija	92. člen zakonskega	Okrožnica Prot. 300/A/8971/20/101/3/9 z dne 24.11.2020,
M, N, 03, 04, Ts	julij 2020	28.02.2021	celotno ozemlje EU, vključno z	Uredba 2020/698	Okrožnica Prot. 300/A/8971/20/101/3/9 z dne 24.11.2020,
L, 01, 02	julij 2020	31.10.2020	Italija	92. člen zakonskeg	Okrožnica Prot. 300/A/8971/20/101
M, N, 03, 04, Ts	avgust 2020	31.03.2021	celotno ozemlje EU, vključno z	Uredba 2020/698	Okrožnica Prot. 300/A/8971/20/101/3/9 z dne 24.11.2020,
L, 01, Oi	avgust 2020	31.12.2020	Italija	92. člen zakonskega	podaljšanje, uvedeno z zakonskim odlokom
Vsa vozila	september 2020	31.12.2020	Italija	92. člen zakonskega	Podaljšanje, uvedeno z odlokom- zakonom
Vsa vozila	oktober 2020	28.02.2021	Italija	92. člen zakonskega odloka 18/2020	podaljšanje, uvedeno z zakonskim odlokom
Vsa vozila	november 2020	28.02.2021	Italija	92. člen zakonskega odloka 18/2020	podaljšanje, uvedeno z zakonskim odlokom
Vsa vozila	december 2020	28.02.2021	Italija	92. člen zakonskega odloka 18/2020	podaljšanje, uvedeno z zakonskim odlokom 76/2020

5. Splošni postopki

Italijanska vlada je zaradi trajajočega stanja pandemije sprejela različne ukrepe (tako na nacionalni ravni na ravni ozemlja EU in zunaj nje) ter jih upoštevala in izvajala. Kar zadeva tekoče upravne postopke (npr. vloge za pretvorbo dovoljenj, ki niso bila izdana v EU), upravni postopek po začasni ustavitvi (do 15. aprila) poteka normalno v skladu z omejitvami in varnostnimi ukrepi zaradi epidemije covida-19.

Do danes so to zadnje splošne določbe v zvezi s prometnim sektorjem, sprejete v Italiji.

- Pri javnih sredstvih lokalnega prevoza in regionalnega železniškega prevoza je z izjemo namenskega šolskega prevoza dovoljen koeficient zapolnjevanja, ki ni višji od 50 %; regionalna vlada predvideva načrtovanje storitev, ki jih zagotavljajo lokalna podjetja prek javnega prevoza, prav tako ne linijsko, dokončano do zmanjšanja in zatiranja storitev v zvezi z zdravstvenimi posegi, potrebnimi za obvladovanje izrednih razmer v zvezi s covidom-19 na podlagi učinkovite potrebe in z edinim namenom zagotavljanja minimalnih nujnih storitev. Ministrstvo za infrastrukturo in promet lahko z odlokom, sprejetim v soglasju z ministrstvom za zdravje, z namenom omejevanja izrednih razmer za zdravje zaradi covida-19 odredi zmanjšanja, začasne prekinitve ali omejitve prevoznih storitev, vključno z mednarodnim, avtomobilskim, železniškim, zračnim, pomorskim in celinskim plovnim prometom, ter uporabnikom, posadkam, prevoznikom in lastnikom ladij naloži posebne obveznosti:

- kar zadeva tečaje usposabljanja v prevozniškem sektorju so v skladu z načini, določenimi z ustreznimi upravnimi ukrepi, in na daljavo dovoljeni naslednji tečaji[70]:

- tečaji cestnega prevoza blaga;
- tečaji za pridobitev kvalifikacij, ki jih izvajajo uradi za javni in osebni motorizirani prevoz in avtošole;
- tečaji za opravljanje poklica cestnega prevoznika in izvajalca potniškega prometa;
- tečaji o pravilnem delovanju tahografa;
- tečaji za pridobitev in obnovitev spričevala o poklicnem usposabljanju za voznike vozil, ki prevažajo nevarno blago, ki jih izvajajo šole vožnje ali drugi organi za usposabljanje;
- teoretični in praktični izpiti za izdajo in obnovo pooblastil za izvajanje dejavnosti, povezanih z varnostjo železniškega prometa;
- tečaji usposabljanja in tečaji za pridobitev kvalifikacij ali vsi tečaji, ki so odobreni oziroma financirani s strani ministrstva za infrastrukturo in promet;
- teoretični in praktični preizkusi, ki jih izvajajo uradi za javni in osebni motorizirani prevoz in avtošole, so dovoljeni za pridobitev in revidiranje vozniških dovoljenj, poklicnih kvalifikacij in vseh drugih kvalifikacij, potrebnih za opravljanje prevoznih dejavnosti.

Po tem, ko so se evropske vlade sprva same odzivale na pandemijo, so institucije EU izdale več priporočil, da bi razširile skupni pristop k pandemiji z vidika vprašanja o prevozih. Spodaj navedeni dokumenti povzemajo glavne zakonodajne določbe, ki so jih sprejele italijanska vlada in institucije EU za soočanje z vprašanjem o prevozih:

- »Smernice za varnost delavcev in potnikov v transportnem in logističnem sektorju (12. 10. 2020)«[71];
- »Smernice za prosto gibanje v EU (25. 1. 2021)«[72];
- »Podaljšanje veljavnosti vseh vozniških dovoljenj (poklicnih in zasebnih) do konca izrednega stanja v Italiji«;

[70] https://temi.camera.it/leg18/temi/iniziative-per-prevenire-e-contrastare-la-diffusione-del-nuovo-coronavirus.html#altri-provvedimenti-in-relazione-all-emergenza
[71] https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-11689-2020-REV-1/it/pdf
[72] https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2020/10/13/covid-19-council-adopts-a-recommendation-to-coordinate-measures-affecting-free-movement/

- »Razširitev na načrtovane preglede tehnične sposobnosti« je bila izvedena različno glede na kategorijo vozila (oglejte zavihek o tehničnem pregledu vozila).

Zaradi vztrajnosti pandemije covida-19 bo italijanska vlada po potrebi podaljševala veljavnost vseh teh dokumentov. Treba je poudariti, da neugodne razmere še vedno trajajo, zato so na tem področju pričakovane nadaljnje posodobitve.

1 https://www.mit.gov.it/comunicazione/news/nuovo-coronavirus-covid-19/le-misure-del-mit-per-il-covid-19
2 https://www.mit.gov.it/sites/default/files/media/notizia/2020-09/Dpcm_20200907_Allegati.pdf
3 https://www.consilium.europa.eu/it/policies/coronavirus/covid-19-travel-and-transport/

1.4.2.1 Regionalne prometne ustanove/organizacije v Italiji (Benečija, Furlanija - Julijska krajina)

Da bi imeli pregled nad vlogo in v nekaterih primerih nad obvladovanjem vprašanja covida-19, sta v nadaljevanju omenjeni dve italijanski podjetji, o katerih se je govorilo tudi na delavnicah projekta FORTIS, ki igrata pomembno vlogo v mednarodnem prometu in sta se morali spopasti s pandemijo covida-19.

1. SDAG:
SDAG (goriške avtocestne čezmejne postaje) je društvo, ki od leta 1982 upravlja tranzitno službo za težka vozila. Vsako leto to območje prevozi več kot dva milijona težkih vozil, opaziti pa je stalen naraščajoč trend. Kljub zakonu o omejevanju epidemije covida-19 z nujnimi ukrepi, ki je v veljavi od 4. marca 2020, še vedno ni bilo nobenega načrta za izredne razmere, ki bi veljal za težka vozila. Marca je ostalo odprtih le šest mejnih prehodov med Furlanijo - Julijsko krajino in Republiko Slovenijo, med njimi S. Andrea - Vrtojba. Mejo so lahko prečkala le težka vozila s ciljem v Sloveniji, vsa ostala pa so bila zavrnjena. Podjetja so poskušala slediti direktivam državnega vrha z varnostnimi ukrepi in protokolom za zaposlene. SDAG je 13. marca 2020 po sestanku med Prefekturo in občino Gorica dovolil dostop 400 težkim vozilom, s čimer so se sprostile higienske in prehranske storitve. Po zaslugi diplomatskega dogovora med državama je policija 16. marca do druge polovice aprila 2020 organizirala tranzitne koridorje. Kljub temu so na meji še vedno dolgi zastoji. Potreba po skupnih pravilih za obvladovanje izrednih razmer na mednarodni ravni je postala nujna (verbalna spletna delavnica, ki je bila predhodno omenjena v opombi).

2. Autovie Venete:
Autovie Venete upravlja avtocestno pot od Benetk do Trsta in cesto A28, ki vključuje tranzitne poti do meja. Med krizo zaradi covida-19 se je promet na tem območju zmanjšal za 60 %. Za obvladovanje prometne varnosti uporablja družba Autovie Venete več protokolov pri sodelovanju z obmejnimi državami, da bi upoštevala varnostne ukrepe in skušala rešiti podjetja (verbalna spletna delavnica). Bili so kontaktna točka za izmenjavo informacij med obiskovalci ter za krepitev sodelovanja med državami in upravljanje podatkov z italijanskega ozemlja in čezmejnih območij. Čezmejne države sledijo protokolom, da bi obvladovale promet v težkih razmerah, kot so ekstremni vremenski dogodki. Osebje in vozila so vedno na voljo v nujnih primerih (verbalna spletna delavnica).

1.4.3. Slovenski nacionalni predpisi:

Republika Slovenija se je na prometno krizo zaradi covida-19 takoj odzvala z zaustavitvijo notranjih in zunanjih prevozov. Sekundarni prehodi so bili zaprti, na odprtih pa je bil vzpostavljen zdravstveni nadzor. Zatem so bile narejene nekatere izjeme, ki so omogočale udeležbo težkih vozil v prometu.
Dne 13. marca 2020 so se slovenske oblasti odločile, da bodo na italijanski meji omejile vstop za vsa težka vozila nad 3,5 tone brez slovenskih registrskih tablic, z izjemo italijanskih vozil, usmerjenih v Slovenijo, s pokvarljivim, medicinskim, farmacevtskim, humanitarnim blagom in pošto (vse skupine blaga, za katere je bil dovoljen tranzit tudi znotraj države). Vendar vozilom,

ki so le prečkala Slovenijo, ni bilo dovoljeno vstopati zaradi nevarnosti, da bi po prehodu države povzročila daljše zastoje (na primer na madžarski in hrvaški meji)[73].
Dne 14. marca 2020 so se slovenske oblasti in sosednje države dogovorile, da bodo ustvarile prehode za vozila, ki bi težkim vozilom omogočili prihod v domačo državo[74].
Da bi omogočili hitrejši tranzit med čezmejnimi prehodi in zmanjšali promet iz Italije, so bili od 20. aprila 2020 tovornjaki iz Italije, ki vstopajo v Slovenijo, opremljeni z navedbami poti, ki jih bodo najbolje vodile do cilja, pa tudi o tem, kje potekajo prenove in kje so postajališča.
Do 5. junija 2020 so bile na obmejnem območju, ki je povezano z Italijo, uvedene štiri nadzorne točke, zlasti na teh prehodih: S.Andrea/Vrtojba, Fernetti/Fernetičí, Pese/Krvavi potok, Rabuiese/Škofije; samo prehodi odprti do danes (september 2020)[75] [76].
V skladu z zadnjimi posodobitvami po koncu leta 2020 so odprti vsi mejni prehodi, vendar je glede na zdravstveno stanje (omejitve v italijanskih regijah glede na stanje pandemije) še vedno veljavnih več omejitev.

Informacije s sodelavci, javnimi upravami in GZS – prometnim združenjem so bile pravilno izmenjane, vendar je bila poudarjena potreba po bolj vključujoči in hitri izmenjavi informacij.

1. Predloženi dokumenti za registracijo vozila – obtok, postopki za vozniško dovoljenje:

V skladu s pobudo za izmenjavo informacij generalnega direktorja DG MOVE Evropske unije (glej odstavek *1.4.1 Evropska uredba*) so v Sloveniji opredeljeni naslednji dokumenti:

- omejitve vstopa na osnovi epidemioloških razmer[77];
- ponovna vzpostavitev mednarodnega javnega prevoza – cestnega in železniškega (12.10.2020) [78];
- podaljšanje veljavnosti vozniških dovoljenj, spričeval CPC in spričeval o vozniških kvalifikacijah po ADR: »Veljavnost vozniških dovoljenj, spričeval CPC in spričeval o vozniških kvalifikacijah po ADR, ki potečejo med 1. 2. 2020 in 31. 8.2021, je bila podaljšana v skladu z določbami EU (uredba 698/2020)«[79] za sedem mesecev od naravnega prenehanja veljavnosti dovoljenja;
- pogoji glede usposabljanja voznikov in pregledov prometne sposobnosti: pooblaščene institucije smejo izvajati preglede prometne sposobnosti (tehnični pregled) in registracijo/odjavo vozil pod pogojem, da se upoštevajo vsa priporočila za preprečevanje okužbe z virusom SARS-CoV-2 Nacionalnega inštituta za javno zdravje. Od posodobitve dne 29. 1. 2021 lahko pooblaščene institucije izvajajo vse oblike usposabljanja voznikov, pa tudi vsa usposabljanja in preizkuse usposobljenosti za pridobitev temeljne kvalifikacije, redno usposabljanje za obnovo temeljnih kvalifikacij, začetno in obnovitveno usposabljanje voznikov za prevoz nevarnega blaga, osnovno in obnovitveno strokovno usposabljanje ter preizkuse usposobljenosti za spremljevalce v nujnih primerih, zdravniške preglede kandidatov za voznike in voznike motornih vozil za podaljšanje vozniškega dovoljenja in zdravstvene preglede za voznike motornih vozil in usposabljanja ter preverjanje sposobnosti za varno delo s traktorji in priključki za traktorje pod pogojem, da bodo upoštevana vsa priporočila Nacionalnega inštituta za javno zdravje za preprečevanje okužbe z virusom SARS-CoV-2«[80].

73 https://www.triesteallnews.it/2020/03/13/covid-19-la-slovenia-regola-laccesso-ai-camion-in-transito-dallItaly/
74 https://www.scortrans.com/it/news/informazioni-sul-traffico-merci-in-europa
75 https://www.confindustria.venezia.it/coronavirus-le-norme-comportamentali-per-prevenire-linfezione/covid-19-focus-trasporti/
76 https://www.fedespedi.it/wp-content/uploads/2020/08/Restrizioni-UE-ed-extraUE-alla-circolazione-veicoli-merci-per-emergenza-Coronavirus.pdf
77 https://www.policija.si/eng/newsroom/news-archive/103470-crossing-the-state-border-during-the-coronavirus-epidemic
78 https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1604080584943&uri=CELEX:52020DC0499
79 https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX:32020R0698
80 https://ec.europa.eu/transport/coronavirus-response_en?modes=3849&category=All

1.5. Poudarek na mednarodnem težkem tovornem prometu

Namen projekta FORTIS je izboljšati meddržavne storitve javnega prevoza med Italijo in Slovenijo. V osnovi želi projekt izboljšati sodelovanje med tema dvema državama na področju prometa ter državljanom zagotoviti boljše, trajnostne in inovativne rešitve. Kljub temu je bilo eno najtežjih vprašanj, ki so se pojavila med pandemijo covida-19, povezano s tovornimi prevozi in ogromnimi težavami pri zagotavljanju varnega in nemotenega pretoka mednarodnega težkega tovornega prometa na cestah. Analiza v okviru projekta se je zato osredotočila na elemente, ki niso v celoti povezani z lokalnim javnim prevozom, ampak so vključevali tudi druge vidike, kot je čezmejni nadzor, poleg tega se šteje, da SH ni popolnoma povezan s poudarkom na projektu FORTIS.

Poudarjeno je bilo oblikovanje evropske zakonodaje, ki bi določila glavna pravila, predpise in potrebne dokumente, ki jih morajo upoštevati vozniki težkih tovornih vozil in podjetja, poleg tega pa je treba zagotoviti, **da bo prevoz tovornjakov varen s tehničnega (pogoji vozil in nakladanja) in socialnega vidika (zdravje voznika in čas vožnje).** Evropska komisija si je po usmeritvi Evropskega parlamenta prizadevala za jasno in celovito ureditev prometnega sistema. V Evropski **beli knjigi** iz leta 2011 z naslovom **Načrt za enotni evropski prometni prostor – h konkurenčni in trajnostni prometni politiki**[81] je Evropska unija opredelila glavne smernice za novo ureditev prometa na evropskem ozemlju. Glede na poudarek, ki ga projekt FORTIS namenja težkemu tovornemu prometu, je treba v tem poročilu 3.1.2.5 prisotnih nekaj odprtih vprašanj: tehnični status vozil, prevoz blaga, tehnične in fiskalne mejne kontrole ter prevozne listine. Te elemente ureja nov sveženj zakonodajnih ukrepov, »sveženj o tehničnih pregledih«, ki ga je leta 2014 izvedla EU.

Tri direktive, ki sestavljajo »sveženj o tehničnih pregledih«, so: Direktiva **2014/45/EU** o **rednih tehničnih pregledih**[82], Direktiva **2014/47/EU** o **cestnih tehničnih pregledih gospodarskih vozil**[83] in **Direktiva 2014/46/EU** o **dokumentih za registracijo vozil**[84]. Te direktive predstavljajo osnovo evropske uredbe, zaradi svojih značilnosti pa tudi konkretno določbo, ki jo države članice EU uveljavljajo na cestah. EU je v preteklih letih sprejela več normativnih predpisov, ki omogočajo urejanje številnih vprašanj, povezanih s prevozom težkega tovora.

Pomembna je Direktiva 94/55/ES[85] z dne 21. novembra 1994, ki je razširila pravila Evropskega sporazuma o mednarodnem cestnem prevozu nevarnega blaga (ADR) na nacionalni prometni sektor. Razveljavljena je bila z Direktivo 2008/68/ES[86] z dne 24. septembra 2008, ki je določila skupna pravila za vse vidike notranjega prevoza nevarnega blaga v okviru EU, po železnici, celinskih plovnih poteh in cestah. Direktiva Komisije 2012/45/EU[87] z dne 3. decembra 2012 je posodobila svojo vsebino v skladu z najnovejšo različico ADR, ki se posodablja na vsaki dve leti ARD je bil nedavno spremenjen s Sklepom Sveta **2018/1485/EU**[88].

1.5.1 Evropski predpisi

Kot je bilo že razloženo, se Evropska unija po uvedbi in uveljavitvi Lizbonske pogodbe iz leta 2008 kot z enim glavnih ciljev ukvarja z usklajevanjem postopkov držav članic. Na splošno je za oblikovanje politične, in ne le gospodarske Evropske unije, opredelitev skupnega zakonodajnega okvira bistvena za EU. Eno od področij, na katerem usklajevanje zakonodaje in postopkov poteka že zadnjih 12 let, je prometni sektor. Spodaj lahko najdete najpomembnejše elemente, ki se nanašajo na zgoraj omenjene direktive. Ti zakonodajni elementi so bistveni za projekt, katerega namen je zagotoviti rešitve za prevoz potnikov in blaga med državnimi mejami. Spodaj je besedilo

[81] https://ec.europa.eu/transport/themes/european-strategies/white-paper-2011_en
[82] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0045&from=EN
[83] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0047&from=IT
[84] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0046&from=en
[85] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:31994L0055&from=EN
[86] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008L0068&from=EN
[87] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32012L0045&from=IT
[88] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018D1485&from=EN

omenjenih prejšnjih direktiv, pri čemer so upoštevani členi, ki so ključni za razumevanje, na kakšen način je treba razvijati meddržavno sodelovanje.

Direktiva 2014/45/EU Evropskega parlamenta in Sveta o rednih tehničnih pregledih motornih vozil in njihovih priklopnikov

Vsebina (člen 1)

Ta Direktiva določa minimalne zahteve za redni sistem tehničnih pregledov za motorna vozila, ki se uporabljajo na javnih cestah.

Področje uporabe (člen 2)

Ta direktiva se v povezavi z Direktivo 2002/24/ES[89], Direktivo 2003/37/ES[90] in Direktivo 2007/46/ES[91] uporablja za vozila s konstrukcijsko določeno hitrostjo nad 25 km/h v naslednjih kategorijah:

- motorna vozila, zasnovana in izdelana predvsem za prevoz potnikov in njihove prtljage, ki imajo poleg voznikovega sedeža še največ osem sedežev;
- vozila kategorije M1 – motorna vozila, zasnovana in izdelana predvsem za prevoz potnikov in njihove prtljage, ki imajo poleg voznikovega sedeža še največ osem sedežev;
- vozila kategorij M2 in M3;
- motorna vozila, zasnovana in izdelana predvsem za prevoz blaga in katerih največja dovoljena masa ne presega 3,5 tone – vozila kategorije N1;
- motorna vozila, zasnovana in izdelana predvsem za prevoz blaga in katerih največja dovoljena masa presega 3,5 tone – vozila kategorij N2 in N3;
- priklopniki, zasnovani in izdelani za prevoz blaga ali potnikov in katerih največja dovoljena masa presega 3,5 tone;
- vozila kategorij O3 in O4;
- od 1. januarja 2022 dvokolesna ali trikolesna vozila;
- vozila kategorij L3e, L4e, L5e in L7e z motorji z delovno prostornino nad 125 cm3;
- traktorji na kolesih kategorije T5, ki se uporabljajo predvsem na javnih cestah, z največjo konstrukcijsko določeno hitrostjo več kot 40 km/h. 2.

Države članice lahko iz področja uporabe te direktive izvzamejo naslednja vozila, registrirana na njihovem ozemlju:

- vozila, ki se uporabljajo v izjemnih razmerah in vozila, ki se nikoli ali skoraj nikoli ne uporabljajo na javnih cestah, kot so vozila zgodovinskega pomena ali vozila za športna tekmovanja;
- vozila, ki uživajo diplomatsko imuniteto;
- vozila, ki jih uporabljajo oborožene sile, službe, odgovorne za javni red in mir, gasilske službe, civilna obramba, nujne službe ali reševalne službe;
- vozila, ki se uporabljajo za kmetijske, vrtnarske, gozdarske ali ribiške dejavnosti izključno na ozemlju države članice EU in predvsem na območjih, na katerih se te dejavnosti izvajajo, vključno s kmetijskimi in gozdarskimi cestami ali kmetijskimi zemljišči;
- vozila, ki se uporabljajo izključno na majhnih otokih ali na redko poseljenih območjih;

[89] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32002L0024&from=EN
[90] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32003L0037&from=en
[91] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32007L0046&from=IT

- specializirana vozila, ki prevažajo cirkuško in sejemsko opremo z največjo konstrukcijsko določeno hitrostjo, ki ne presega 40 km/h, in ki se uporabljajo samo na ozemlju zadevne države članice EU;
- vozila kategorij L3e, L4e, L5e in L7e z delovno prostornino motorja nad 125 cm3, če so države članice EU uvedle učinkovite nadomestne varnostne ukrepe v cestnem prometu za dvokolesna ali trikolesna vozila, ob upoštevanju zlasti ustreznih statistik o varnosti v cestnem promet za zadnjih pet let.

Države članice EU o takih izjemah obvestijo Komisijo.

Države članice EU lahko uvedejo nacionalne zahteve glede tehničnih pregledov za vozila, registrirana na njihovem ozemlju, ki ne spadajo na področje uporabe te direktive, ali za vozila iz drugega odstavka.

Opredelitve pojmov (člen 3)

Samo za namene te direktive se uporabljajo naslednje opredelitve:

- »vozilo« pomeni katerokoli motorno vozilo, ki ni železniško, ali njegovo priklopnik;
- »motorno vozilo« pomeni vsako vozilo na lastni pogon, ki ga poganja motor z največjo konstrukcijsko določeno hitrostjo več kot 25 km/h;
- »priklopnik« pomeni vsako vozilo na lastni pogon, ki je zasnovano in izdelano za vleko z motornim vozilom;
- »polpriklopnik« pomeni vsak priklopnik, ki je zasnovan za priklop na motorno vozilo, tako da njegov del sloni na motornem vozilu, večji del njegove mase in mase njegovega tovora pa nosi motorno vozilo;
- »dvokolesno ali trikolesno vozilo« pomeni vsako motorno vozilo na dveh kolesih z bočno prikolico ali brez, tricikel ali štirikolesnik;
- »vozilo, registrirano v državi članici EU« pomeni vsako vozilo, ki je registrirano ali dano v uporabo v državi članici EU;
- »vozilo zgodovinskega pomena« pomeni vsako vozilo, ki ga država članica registracije ali eden od njenih pooblaščenih organov za odobritev šteje za zgodovinsko in izpolnjuje naslednje pogoje:

    a. je bilo prvič zgrajeno ali registrirano pred vsaj 30 leti;
    b. njegova posebna vrsta v smislu ustrezne zakonodaje EU ali nacionalne zakonodaje se več ne izdeluje, se zgodovinsko ohranja in vzdržuje v prvotnem stanju ter ni bistveno spremenilo tehničnih značilnosti svojih glavnih sestavnih delov; »imetnik potrdila o registraciji«: fizična ali pravna oseba, v imenu katere je vozilo registrirano.

- »tehnični pregled« pomeni pregled v skladu s Prilogo I, katerega namen je zagotoviti, da se vozilo lahko varno uporablja na javnih cestah in ima zahtevane ter obvezne okoljske značilnosti;
- »homologacija« pomeni postopek, s katerim država članica EU potrdi, da vozilo izpolnjuje ustrezne upravne določbe in tehnične zahteve iz Direktive 2002/24/ES, Direktive 2003/37/ES in Direktive 2007/46/ES;
- »pomanjkljivosti« pomenijo tehnične napake in druge vrste neskladnosti, ugotovljene med tehničnim pregledom;
- »potrdilo o tehničnem pregledu« pomeni poročilo o tehničnem pregledu, ki ga izda pristojni organ ali preizkusni center in vključuje rezultate tehničnega pregleda;
- »preglednik« pomeni osebo, ki jo država članica EU ali njen pristojni organ pooblasti za izvajanje tehničnih pregledov v nadzornem centru ali, kadar je to primerno, v imenu pristojnega organa;

- »pristojni organ« pomeni organ ali javni organ, na katerega država članica EU prenese odgovornost za upravljanje tehničnega pregleda, vključno z izvajanjem tehničnih pregledov, kadar je to primerno;
- »nadzorni center« pomeni javni ali zasebni organ ali subjekt, ki ga država članica EU pooblasti za izvajanje tehničnih pregledov;
- »nadzorni organ« pomeni organ, ki ga je ustanovila država članica EU in je odgovoren za nadzor nad nadzornimi centri; nadzorni organ je lahko del pristojnega organa ali organov;
- »majhen otok« pomeni otok z manj kot 5.000 prebivalci, ki ni povezan z drugimi deli ozemlja s cestnimi mostovi ali predori; »redko poseljeno območje« pomeni določeno območje z gostoto naseljenosti manj kot pet oseb na kvadratni kilometer;
- »javna cesta« pomeni cesta javne službe, kot so lokalne, regionalne ali državne ceste, hitre ceste, avtoceste ali avtoceste.

Odgovornost (člen 4)

Redne preglede v skladu s to direktivo izvajajo nadzorni centri, ki jih odobri država članica EU, v kateri so navedena vozila registrirana. Vsaka država članica EU zagotovi, da se vozila, registrirana na njenem ozemlju, pregledajo.

Tehnične preglede izvede država članica EU ali javni organ, ki mu je to nalogo zaupala država, ali organi oziroma subjekti, ki jih je država imenovala pod njenim nadzorom, vključno s pooblaščenimi zasebnimi subjekti.

V skladu z načeli iz Uredbe (ES) št. 715/2007[92] Evropskega parlamenta in Sveta (1) ter Uredbe (ES) št. 595/2009[93] Evropskega parlamenta in Sveta (2) je Komisija do 20. maja 2018 sprejela izvedbene akte 1.

Skupek tehničnih informacij o zavornih napravah, krmiljenju, vidljivosti, lučeh, katalizatorju, električnih tokokrogih, oseh, pnevmatikah, vzmetenju, podvozju, pritrditvah šasije, drugi opremi in onesnaženosti, potrebnih za tehnični pregled sestavnih delov, ki jih je treba preveriti, in glede uporabe priporočene preizkusne metode v skladu s 3. točko Priloge I.

Podrobna pravila glede oblike podatkov in postopkov za dostop do ustreznih tehničnih informacij. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 19(2).

Proizvajalci dajo tehnične informacije iz točke (a) prvega pododstavka nadzornim centrom in ustreznim pristojnim organom na voljo brezplačno ali po razumni ceni in na nediskriminatoren način. Komisija preuči izvedljivost vzpostavitve enotne točke dostopa do teh tehničnih informacij.

Države članice EU zagotovijo, da nacionalna zakonodaja ureja odgovornosti glede skladiščenja vozila v ustreznem in varnem stanju.

Datum in pogostost pregledov (člen 5)

- Na vozilih se opravi tehnični pregled vsaj v naslednjih obdobjih, brez poseganja v obdobje fleksibilnosti, ki se v državah članicah EU uporablja v skladu s tretjim odstavkom;
- Vozila kategorij M1 in N1: štiri leta po datumu prve registracije vozila in nato na vsaki dve leti.
- Vozila M1, ki se uporabljajo kot taksiji ali reševalna vozila, vozila kategorij M2, M3, N2, N3, O3 in O4: eno leto po datumu prve registracije vozila in vsako leto zatem.
- Vozila kategorije T5, ki se uporabljajo predvsem na javnih cestah za cestni prevoz blaga: štiri leta po datumu prve registracije vozila in nato na vsaki dve leti.

[92] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32007R0715&from=EN
[93] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/ALL/?uri=CELEX%3A32009R0595

- Države članice EU določijo ustrezne intervale, v katerih morajo vozila kategorij L3e, L4e, L5e in L7e z zmogljivostjo motorja nad 125 cm3 opraviti tehnične preglede.
- Države članice EU ali njen pristojni organ lahko določijo razumno obdobje, v katerem je treba opraviti tehnične preglede, ne da bi prekoračili intervale iz prvega odstavka.
- Ne glede na datum zadnjega tehničnega pregleda lahko država članica EU ali njen pristojni organ zahteva, da vozilo opravi tehnični pregled pred datumi iz prvega in drugega odstavka v naslednjih primerih:
- po nesreči, ki prizadene večje za varnost pomembne sestavne dele, kot so kolesa, vzmetenje, deformacijska območja, sistemi zračnih blazin, krmiljenje ali zavore;
- kadar so varnostni in okoljski sistemi ter sestavni deli vozila prilagojeni ali spremenjeni;
- ko se zamenja imetnik potrdila o registraciji vozila;
- ko vozilo prevozi razdaljo 160.000 km;
- kadar je prometna varnost resno oslabljena.

Namen in metode nadzora (člen 6)

Države članice EU za kategorije vozil, zajete v tej direktivi, z izjemo kategorij L3e, L4e, L5e in L7e z zmogljivostjo motorja nad 125 cm3, zagotovijo, da tehnični pregledi zajemajo vsaj območja iz točke 2 Priloge I.

Za namene prvega odstavka pristojni organi države članice EU ali nadzorni center opravijo tehnični pregled, ki zajema vsaj predmete iz točke 3 Priloge I, s priporočeno metodo ali enakovredno metodo, ki jo odobri pristojni organ, ki je določen za preizkušanje teh predmetov, kot je določeno v točki 3 Priloge I. Preverjanje lahko vključuje tudi potrjevanje, ali posamezni deli in sestavni deli zadevnega vozila izpolnjujejo obvezne okoljske in varnostne zahteve, ki so veljale v času homologacije ali v času naknadne vgradnje, kjer je to primerno. Preglede je treba izvajati z uporabo trenutno razpoložljivih tehnik in opreme ter brez uporabe orodij za razgradnjo ali odstranjevanje delov vozila.

Za kategorije vozil L3e, L4e, L5e in L7e z delovno prostornino motorja nad 125 cm3 države članice EU določijo ustrezna območja, postavke in metode pregleda.

Ocena pomanjkljivosti (člen 8)

Za vsako postavko, ki jo je treba preveriti, je v Prilogi I naveden minimalni seznam možnih pomanjkljivosti, vključno s stopnjami njihove resnosti. Člen 8 – potrdilo o reviziji 1. Države članice EU zagotovijo, da inšpekcijski center ali, kjer je to primerno, pristojni organ, ki je opravil tehnični pregled vozila, za to vozilo izda potrdilo o tehničnem pregledu, ki vsebuje vsaj standardizirane elemente usklajenih kod Unije iz Priloge II.

Države članice EU zagotovijo, da inšpekcijski centri ali, kjer je to primerno, pristojni organi izdajo osebi, ki je vozilo oddala v pregled, potrdilo o tehnični ustreznosti vozila ali, za elektronski tehnični pregled, overjeno kopijo tega potrdila v papirni obliki.

Brez poseganja v člen 5 država članica EU pri ponovni registraciji vozila, ki je že registrirano v drugi državi članici, prizna potrdilo o tehničnem pregledu, ki ga je izdala ta druga država članica, kot da bi takšno potrdilo izdala sama, pod pogojem, da je potrdilo o tehničnem pregledu veljavno ob upoštevanju pogostosti pregledov v državi članici, ki izvaja ponovno registracijo. V dvomu lahko države članice EU preverijo veljavnost potrdila o pregledu, preden ga priznajo. Države članice EU predložijo Komisiji opis revizijskega potrdila pred 20. majem 2018. Komisija obvesti Odbor, ki je naveden v členu 19. Ta odstavek se ne uporablja za vozil kategorij L3e, L4e, L5e in L7e.

Brez poseganja v člen 5(4) in tretji odstavek tega člena države članice EU načeloma priznajo veljavnost tehničnih pregledov ob spremembi lastništva vozila z veljavnim periodičnim tehničnim

potrdilom. Vozilo s pomanjkljivostmi, ki spadajo v več kot eno skupino pomanjkljivosti iz drugega odstavka, se uvrsti v 5. skupino.

Od 20. maja 2018 in najpozneje do 20. maja 2021 nadzorni centri pristojnemu organu zadevne države članice EU v elektronski obliki sporočajo podatke, ki se nahajajo v potrdilih o ponovnem preizkusu, katere izdajo. Ta komunikacija se izvede v razumnem roku po izdaji vsakega revizijskega potrdila. Do zadnjega zgoraj navedenega datuma lahko nadzorni centri pristojnemu organu sporočijo ustrezne informacije na kakršenkoli drug način. Države članice EU določijo obdobje, v katerem pristojni organ hrani te podatke. To obdobje ne sme biti krajše od 36 mesecev, brez poseganja v nacionalne davčne sisteme držav članic.

Države članice EU zagotovijo, da so za preverjanje števca kilometrov, če je običajno opremljen, informacije iz prejšnjega tehničnega pregleda na voljo preglednikom takoj, ko so na voljo v elektronski obliki. Kadar se ugotovi, da je bilo poseženo v števec kilometrov, da bi zmanjšali ali izkrivili razdaljo, ki jo je vozilo prevozilo, se takšno nedovoljeno ravnanje kaznuje z učinkovitimi, sorazmernimi, odvračilnimi in nediskriminatornimi kaznimi.

Države članice EU zagotovijo, da so rezultati tehničnega pregleda čim prej na voljo organu, pristojnemu za registracijo vozila. Ta komunikacija vsebuje informacije iz potrdila o tehničnem pregledu.

Spremljanje vrzeli (člen 9)

Samo, če se ugotovijo manjše pomanjkljivosti, se šteje, da je bil pregled opravljen; pomanjkljivosti je treba odpraviti, vozila pa ni treba ponovno oddati v pregled.

Pri resnih pomanjkljivostih se šteje, da pregled ni bil uspešno opravljen. Država članica EU ali njen pristojni organ določi obdobje, v katerem se lahko zadevno vozilo uporablja, preden mora opraviti nov tehnični pregled. Slednje se izvede v obdobju, ki ga določi država članica EU ali pristojni organ, vendar znotraj dveh mesecev po začetnem pregledu.

Kadar se ugotovijo nevarne pomanjkljivosti, se šteje, da pregled ni bil uspešno opravljen. Država članica EU ali njen pristojni organ lahko odloči, da se zadevnega vozila ne sme uporabljati na javnih cestah in da se dovoljenje za njegovo uporabo na cesti začasno odvzame brez novega postopka registracije, dokler se pomanjkljivosti ne odpravijo ter izda novo potrdilo o tehničnem pregledu.

Potrdilo o opravljenem tehničnem pregledu (člen 10)

Preizkusni center ali po potrebi pristojni organ države članice EU, ki je opravil tehnični pregled vozila, registriranega na njegovem ozemlju, vsakemu vozilu, ki je uspešno opravilo preizkus, predloži potrdilo, kot je nalepka ali katerakoli druga enostavno dostopna informacija. V potrdilu mora biti naveden datum, do katerega mora biti opravljen naslednji tehnični pregled. Države članice EU predložijo Komisiji opis potrdila pred 20. majem 2018.

Če je zadevno vozilo v kategoriji majhnih vozil, ki jih je treba registrirati v državi članici EU, v kateri je začelo obratovati, lahko ta država članica zahteva, da je na tem vozilu vidno potrdilo o uspešno opravljenem pregledu.

Za namene prostega prometa vsaka država članica EU prizna potrdilo, ki ga je izdal inšpekcijski center ali pristojni organ druge države članice v skladu z prvim odstavkom.

UPRAVNE DOLOČBE

Kontrolne naprave in oprema (člen 11)

1. Države članice EU zagotovijo, da so naprave in oprema, ki se uporabljajo za tehnične preglede, v skladu z minimalnimi tehničnimi zahtevami iz Priloge III.

2. Države članice EU zagotovijo, da nadzorni centri ali, kjer je to primerno, pristojni organ vzdržujejo nadzorne naprave in opremo v skladu s specifikacijami proizvajalcev. 3. Oprema za meritve se redno kalibrira v skladu z določbami Priloge III in preizkuša v skladu s specifikacijami, ki jih zagotovi država članica EU ali proizvajalec opreme.

Nadzorni centri (člen 12)

1. Objekte, v katerih pregledniki opravljajo tehnične preglede, odobri država članica EU ali njen pristojni organ.

2. Da bi izpolnili minimalne zahteve glede vodenja kakovosti, morajo preizkusni centri izpolnjevati zahteve, ki jih določi država članica EU, ki je izdala odobritev. Nadzorni centri zagotavljajo objektivnost in visoko kakovost tehničnih pregledov.

Pregledniki (člen 13)

1. Države članice EU zagotovijo, da tehnične preglede izvajajo pregledniki, ki izpolnjujejo minimalne zahteve glede usposobljenosti in usposabljanja iz Priloge IV. Države članice EU lahko uvedejo dodatne posebne zahteve glede usposobljenosti in usposabljanja. 2. Pristojni organi ali po potrebi priznani centri za usposabljanje izdajo potrdilo preglednikom, ki izpolnjujejo minimalne standarde usposobljenosti in usposabljanja. To potrdilo mora vsebovati vsaj podatke iz točke 3 Priloge IV.

3. Pregledniki, ki so se zaposlili ali so bili pooblaščeni s strani pristojnih organov držav članic EU ali nadzornega centra 20. maja 2018, so izvzeti iz zahtev iz točke 1 Priloge IV.

4. Pri izvajanju tehničnih pregledov pri pregledniku ne sme biti navzkrižja interesov, da zadevni državi članici EU ali pristojnemu organu zadovoljivo zagotovi ohranitev visoke stopnje nepristranskosti in objektivnosti. Oseba, ki vozilo preda v pregled, mora biti obveščena o tveganjih, povezanih z vozilom, in jih popraviti. Rezultate tehničnega pregleda lahko po potrebi spremeni samo nadzorni organ ali v skladu s postopkom, ki ga določi pristojni organ, če so ugotovitve tehničnega pregleda očitno napačne.

Nadzor nad nadzornimi centri (člen 14)

Države članice EU morajo nadzorovati nadzorne centre. Nadzorni organ izvaja vsaj naloge iz točke 1 Priloge V in izpolnjuje zahteve iz točk 2 in 3 te priloge.
Države članice EU objavijo pravila in postopke v zvezi z organizacijo, nalogami in zahtevami, vključno z neodvisnostjo, ki veljajo za osebje nadzornih organov.
Nadzorni centri, ki jih neposredno upravlja pristojni organ, so izvzeti iz zahtev za odobritev in nadzor, kadar je nadzorni organ del pristojnega organa. 4.
Države članice EU, ki zahtevajo akreditacijo nadzornih centrov v skladu z Uredbo (ES) št. 765/2008, lahko štejejo zahteve iz drugega in tretjega odstavka tega člena za izpolnjene.

Upravno sodelovanje med državami članicami EU (člen 15)

Države članice EU in Komisija v zvezi z uporabo te direktive. Države članice EU imenujejo nacionalno kontaktno točko, odgovorno za izmenjavo informacij z drugimi državami članicami. Države članice EU pošljejo Komisiji imena in kontaktne podatke svoje nacionalne kontaktne točke do 20. maja 2015 in o jih o morebitnih spremembah nemudoma obvestijo. Komisija pripravi seznam vseh nacionalnih kontaktnih točk in ga pošlje državam članicam EU.

- **Direktiva 2014/47/EU o cestnem pregledu tehnične brezhibnosti gospodarskih vozil, ki so udeležena v prometu v Uniji, in razveljavitev Direktive 2000/30/ES**

Tehnični pregled vozil je del širše ureditve, katere namen je zagotoviti, da so vozila med uporabo v varnem in za okolje sprejemljivem stanju. Ta ureditev bi morala vsebovati redne tehnične preglede vozil in cestne preglede tehnične brezhibnosti vozil, ki se uporabljajo za komercialne dejavnosti cestnega prevoza, ter določbe o postopku registracije, ki omogočajo začasno prekinitev tehnične ustreznosti vozila, če to neposredno ogroža varnost v cestnem prometu. Redni pregledi morajo biti glavno orodje za zagotavljanje skladnosti. Cestni pregledi tehnične brezhibnosti gospodarskih vozil bi morali zgolj dopolnjevati redne tehnične preglede. V Uniji so bili sprejeti številni tehnični standardi ter varnostne in okoljske zahteve za vozila. S sistemom nenapovedanih cestnih tehničnih pregledov je treba zagotoviti, da vozila še naprej izpolnjujejo tehnične zahteve.

Cestni pregledi tehnične brezhibnosti so bistveni element za doseganje visoke in dosledne tehnične ustreznosti gospodarskih vozil skozi njihovo celotno življenjsko dobo. Ne samo, da izboljšujejo varnost v cestnem prometu in zmanjšujejo emisije vozil, temveč tudi pomagajo preprečevati nelojalno konkurenco v cestnem prometu, ki je posledica sprejetja različnih ravni preizkusov v državah članicah EU.

Z Uredbo (ES) št. 1071/2009[94] Evropskega parlamenta in Sveta je bil ustanovljen Evropski register podjetij v cestnem prometu (ERRU). Register omogoča medsebojno povezovanje nacionalnih elektronskih registrov prevoznikov po vsej Uniji, ob upoštevanju skladnosti s pravili Unije o varstvu osebnih podatkov. Uporaba takšnega sistema, ki ga upravlja pristojni organ vsake države članice EU, olajša sodelovanje med državami članicami.

Ta direktiva bi se morala uporabljati za nekatera gospodarska vozila, katerih največja konstrukcijsko določena hitrost presega 25 km/h in ki spadajo v kategorije, ki so opredeljene v Direktivi 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta. Vendar to državam članicam EU ne bi smelo preprečiti, da bi za vozila, ki ne spadajo na področje uporabe te direktive, izvajale cestne preglede tehnične brezhibnosti ali nadzorovale druge vidike cestnega prevoza, zlasti tiste, ki se nanašajo na čas vožnje in čas počitka ali na prevoz nevarnega blaga.

Traktorji na kolesih z največjo konstrukcijsko določeno hitrostjo nad 40 km/h se vse pogosteje uporabljajo za nadomestitev težkih vozil v dejavnostih lokalnega prevoza in za cestni prevoz blaga. Njihovo potencialno tveganje je primerljivo s tveganjem za težka vozila in vozila v tej kategoriji, ki se v glavnem uporabljajo na javnih cestah, in bi glede tehničnih pregledov morala biti deležna enake obravnave kot težka vozila.

Poročila o izvajanju Direktive 2000/30/ES[95] Evropskega parlamenta in Sveta jasno kažejo na pomen cestnih pregledov tehnične brezhibnosti. Poročila kažejo tudi na zelo pomembne razlike med rezultati pregledov v različnih državah članicah EU. V obdobju med letoma 2009 in 2010 se je stopnja odkrivanja nekaterih pomanjkljivosti gibala od 2,1 % celotnega števila vozil, pregledanih v eni državi članici EU, do 48,3 % v drugi. Da bi dosegli bolj uravnotežen pristop, se morajo države

[94] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009R1071&from=EN
[95] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32000L0030&from=EN

članice EU zavezati, da bodo izvedle ustrezno število pregledov, sorazmerno s številom gospodarskih vozil, registriranih in/ali danih v promet na njihovem ozemlju.

Za dostavna vozila, kot so vozila kategorije N1, in njihove priklopnike ne veljajo enake zahteve EU za varnost v cestnem prometu kot za težka tovorna vozila, kot so zahteve glede časa vožnje, usposabljanja poklicnih voznikov ali namestitve omejevalnikov hitrosti. Čeprav tega ta direktiva ne zajema, bi morale države članice EU vozila kategorije N1 upoštevati pri svojih splošnih strategijah cestne varnosti in izvajanju cestnih pregledov.

Da bi se izognili nepotrebnim upravnim obremenitvam in stroškom ter izboljšali učinkovitost pregledov, bi morali imeti pristojni nacionalni organi možnost izbire vozil, ki jih upravljajo podjetja, ki ne izpolnjujejo varnostnih in okoljskih standardov, medtem ko je treba vozila, ki jih upravljajo odgovorni upravljavci, ki izvajajo redno vzdrževanje, redkeje preverjati. Izbira vozil za cestni pregled tehnične brezhibnosti na podlagi profila tveganja upravljavcev bi lahko bila koristno orodje za natančnejše in pogostejše spremljanje.

Člen 2 – področje uporabe

a. Ta direktiva se uporablja za gospodarska vozila s konstrukcijsko določeno hitrostjo nad 25 km/h naslednjih kategorij, kot je opredeljeno v Direktivi 2003/37/ES Evropskega parlamenta in Sveta ter Direktivi 2007/46/ES:
b. motorna vozila, zasnovana in izdelana predvsem za prevoz potnikov in njihove prtljage, ki imajo poleg voznikovega sedeža več kot osem sedežev – vozila kategorij M2 in M3;
c. motorna vozila, zasnovana in izdelana predvsem za prevoz blaga in katerih največja masa presega 3,5 tone – vozila kategorij N2 in N3;
d. priklopniki, zasnovani in izdelani za prevoz blaga ali bivanje potnikov in katerih največja masa presega 3,5 tone – vozila kategorij O3 in O4;
e. traktorji na kolesih kategorije T5, ki se uporabljajo predvsem na javnih cestah za cestni prevoz blaga in z največjo konstrukcijsko določeno hitrostjo več kot 40 km/h.

Ta direktiva ne vpliva na pravico držav članic EU, da opravljajo cestne preglede tehnične brezhibnosti vozil, ki jih ta direktiva ne zajema, kot so lahka gospodarska vozila z največjo maso, ki ne presega 3,5 tone, kategorije N1, in da preverijo druge vidike varnosti glede prevoza in ceste, ali opravljajo preglede na mestih, ki niso javne ceste. Nobena določba te direktive državi članici EU ne preprečuje, da zaradi varnosti v cestnem prometu omeji uporabo določenega tipa vozila na določene dele svojega cestnega omrežja.

Opredelitve pojmov (člen 3)

Za namene te Direktive:

1. »vozilo« pomeni vsako motorno vozilo, razen vozila, ki vozi po tirnicah, ali njegov priklopnika;
2. »motorno vozilo« pomeni vsako vozilo na lastni pogon, ki ga poganja motor z največjo konstrukcijsko določeno hitrostjo več kot 25 km/h;
3. »priklopnik« pomeni vsako vozilo na lastni pogon, ki je zasnovano in izdelano za vleko z motornim vozilom;
4. »polpriklopnik« pomeni vsak priklopnik, ki je zasnovan za priklop na motorno vozilo, tako da njegov del sloni na motornem vozilu, večji del njegove mase in mase njegovega tovora pa nosi motorno vozilo;
5. »tovor« pomeni vse blago, ki je običajno nameščeno v ali na delu vozila, namenjenega prevozu tovora, in ki ni trajno pritrjeno na vozilo, vključno s predmeti v zabojnikih, kot so kletke, izmenljive karoserije ali zabojniki, ki jih prevažajo vozila;

6. »gospodarsko vozilo« pomeni motorno vozilo in njegovo priklopnik ali polpriklopnik, ki se v glavnem uporablja za prevoz blaga ali potnikov v komercialne namene, kot je prevoz za najem ali plačilo oziroma prevoz za lastne potrebe ali za druge poklicne namene;
7. »vozilo, registrirano v državi članici EU« pomeni vozilo, ki je registrirano ali dano v uporabo v državi članici EU;
8. »imetnik potrdila o registraciji« pomeni fizično ali pravno osebo, v imenu katere je vozilo registrirano;
9. »podjetje« pomeni podjetje v smislu člena 2(4) Uredbe (ES) št. 1071/2009;
10. »cestni pregled tehnične brezhibnosti« pomeni nenapovedan cestni tehnični pregled gospodarskega vozila, ki ga opravijo pristojni organi države članice EU ali pod njihovim neposrednim nadzorom;
11. »javna cesta« pomeni cesto za javno rabo, kot so lokalne, regionalne ali državne ceste, hitre ceste ali avtoceste;
12. »tehnični pregled« pomeni pregled v skladu s členom 3(9) Direktive 2014/45/EU;
13. »potrdilo o tehničnem pregledu« pomeni poročilo o tehničnem pregledu, ki ga izda pristojni organ ali nadzorni center in vsebuje rezultate tehničnega preizkusa;
14. »pristojni organ« pomeni organ ali javni organ, na katerega država članica EU prenese odgovornost za upravljanje sistema cestnih tehničnih pregledov, vključno z izvajanjem cestnih pregledov tehnične brezhibnosti, kadar je to primerno;
15. »preglednik« pomeni osebo, ki jo država članica EU ali njen pristojni organ pooblasti za izvajanje osnovnih in/ali obsežnejših tehničnih cestnih pregledov;
16. »pomanjkljivosti« pomeni tehnične napake in druge vrste neskladnosti, ugotovljene med cestnim pregledom tehnične brezhibnosti;
17. »usklajeni cestni pregled tehnične brezhibnosti« pomeni cestni pregled tehnične brezhibnosti, ki ga skupaj izvedejo pristojni organi dveh ali več držav članic EU;
18. »upravljavec« pomeni fizično ali pravno osebo, ki vozilo uporablja kot lastnik, ali osebo, ki jo lastnik pooblasti za uporabo vozila;
19. »mobilna preizkusna enota« pomeni prenosni sistem preizkusne opreme, ki je potreben za izvajanje obsežnejših cestnih pregledov tehnične brezhibnosti in zaposlovanje pristojnih preglednikov za obsežnejše cestne preglede tehnične brezhibnosti;
20. »namenski objekt za cestni pregled tehnične brezhibnosti« pomeni območje, določeno za izvajanje osnovnih in/ali obsežnejših cestnih pregledov tehnične brezhibnosti, ki je lahko opremljeno tudi s trajno nameščeno preizkusno opremo.

POGLAVJE II – SISTEM CESTNEGA PREGLEDA TEHNIČNE BREZHIBNOSTI IN SPLOŠNE OBVEZNOSTI

Sistem cestnih pregledov tehnične brezhibnosti vključuje osnovne cestne preglede tehnične brezhibnosti iz člena 10(1) in obsežnejše cestne preglede tehnične brezhibnosti iz člena 10(2).

Odgovornost (člen 7)

Države članice EU zahtevajo, da se potrdilo o zadnjem rednem tehničnem pregledu ali njegova kopija ali, za elektronski tehnični pregled, overjena tiskana kopija ali izvirna tiskana kopija tega potrdila ter poročilo o zadnjem tehničnem pregledu, če je na voljo, hrani v vozilu. Države članice EU lahko pooblastijo svoje pristojne organe, da sprejmejo elektronska dokazila o takšnih pregledih, kadar so takšne informacije dostopne.

Države članice EU morajo zahtevati, da podjetja in vozniki vozila, ki je podvrženo cestnemu pregledu tehnične brezhibnosti, sodelujejo s pregledniki in omogočijo dostop do vozila, njegovih delov in vse dokumentacije, ki je pomembna za pregled.

Države članice EU naj zagotovijo, da so odgovornosti podjetij za vzdrževanje vozil v varnem in skladnem stanju opredeljene brez poseganja v odgovornosti voznika takih vozil.

POGLAVJE III – POSTOPKI PREGLEDA

Izbira vozil za osnovni cestni pregled tehnične brezhibnosti (člen 9)

Pri izbiri vozil za osnovni cestni pregled tehnične brezhibnosti lahko pregledniki dajo prednost vozilom, ki jih uporabljajo podjetja s profilom visokega tveganja v smislu Direktive 2006/22/ES[96]. Vozila se lahko izberejo za pregled naključno ali kadar obstaja sum, da predstavljajo tveganje za varnost v cestnem prometu ali okolje.

Vsebina in metode cestnih pregledov tehnične brezhibnosti (člen 10)

Države članice EU zagotovijo, da se na vozilih, izbranih v skladu s členom 9, opravi osnovni cestni pregled tehnične brezhibnosti.

Pri vsakem osnovnem cestnem pregledu tehnične brezhibnosti na vozilu preglednik:

a. preveri zadnje tehnično potrdilo in zadnje poročilo o cestnem pregledu tehnične brezhibnosti, če je na voljo, ki se hrani v vozilu, ali ustrezna elektronska potrdila v skladu s členom 7(1);
b. izvede vizualno oceno tehničnega stanja vozila;
c. lahko izvede vizualno oceno zavarovanja tovora v skladu s členom 13;lahko izvede vizualno oceno zavarovanje tovora v skladu s 13. členom;
d. lahko opravi tehnične preglede s katerokoli metodo, za katero meni, da je primerna. (d) lahko opravi tehnične preglede s katerokoli metodo, ki je primerna. Takšni tehnični pregledi se lahko opravijo z namenom, da se navedejo razlogi za odločitev, da je vozilo podvrženo podrobnejšemu cestnemu pregledu tehnične brezhibnosti, ali da se zahteva, da se pomanjkljivosti nemudoma odpravijo v skladu s členom 14(1).

Preglednik preveri, ali so bile pomanjkljivosti, prijavljene v prejšnjem poročilu o cestnem pregledu tehnične brezhibnosti, odpravljene.

- Na podlagi rezultata osnovnega pregleda preglednik odloči, ali je treba na vozilu ali priklopniku opraviti obsežnejši cestni pregled tehnične brezhibnosti.
- Obsežnejši cestni tehnični pregled zajema postavke, naštete v Prilogi II, ki štejejo za potrebne in ustrezne, pri čemer se zlasti upoštevajo varnost zavor, pnevmatik, koles in podvozja ter morebitni škodljivi učinki in priporočene metode za preverjanje teh postavk.
- Kadar potrdilo o pregledu ali poročilo o cestnem pregledu tehnične brezhibnosti pokaže, da je bila katerakoli od postavk, navedenih v Prilogi II, pregledana v preteklih treh mesecih, je preglednik ne sme preveriti, razen če ga k temu spodbudi očitna pomanjkljivost.

Kontrolna oprema (člen 11)

1. Obsežnejši cestni pregled tehnične brezhibnosti se izvede z mobilno enoto za cestni pregled ali v namenskem objektu za cestni pregled ali v centru za tehnični pregled v skladu z Direktivo 2014/45/EU[97].
2. Kadar je treba obsežnejše preglede opraviti v centru za cestne preglede tehnične brezhibnosti ali namenskem objektu za cestne preglede tehnične brezhibnosti, jih je treba opraviti čim prej v najbližjem razpoložljivem centru ali objektu.
3. Mobilne enote za tehnični pregled in namenski objekti za cestni pregled tehnične brezhibnosti imajo ustrezno opremo za izvedbo obsežnejšega cestnega pregleda tehnične brezhibnosti, vključno s potrebno opremo za oceno stanja in zmogljivosti zavor. Kadar mobilne enote za pregled ali namenski cestni pregled tehnične brezhibnosti nimajo potrebne opreme za osnovni

[96] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32006L0022&from=EN

[97] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0045&from=IT

pregled postavke, ugotovljene ob prvem pregledu, se vozilo napoti v nadzorni center ali objekt, kjer je mogoče to postavko temeljito preveriti.

Ocena pomanjkljivosti (člen 12)

1. Za vsako postavko, ki jo je treba preveriti, je v Prilogi II seznam možnih opozoril in stopenj njihove resnosti, ki jih je treba uporabiti med cestnimi pregledi tehnične brezhibnosti.
2. Pomanjkljivosti, odkrite med cestnimi pregledi tehnične brezhibnosti, se razvrstijo v eno od naslednjih skupin:

    a. manjše pomanjkljivosti, ki ne vplivajo bistveno na varnost vozila ali na okolje, in drugi manjši primeri neskladnosti;
    b. resne pomanjkljivosti, ki lahko vplivajo na varnost vozila ali na okolje ali ogrozijo varnost drugih udeležencev v cestnem prometu, in druge pomembnejše primere neskladnosti;
    c. nevarne pomanjkljivosti, ki predstavljajo neposredno in takojšnje tveganje za varnost v cestnem prometu ali vplivajo na okolje.

3. Vozilo s pomanjkljivostmi, ki spadajo v več kot eno skupino pomanjkljivosti iz drugega odstavka, se uvrsti v skupino, ki ustreza največji pomanjkljivosti. Vozilo z več pomanjkljivostmi, povezanimi z istimi tehničnimi pregledi, opredeljenimi v točki 1 Priloge II, se lahko uvrsti v naslednjo višjo skupino pomanjkljivosti, če se šteje, da skupni učinek teh pomanjkljivosti pomeni večje tveganje za varnost v cestnem prometu.

Nadzor zavarovanja tovora (člen 13)

Med cestnim pregledom tehnične brezhibnosti se lahko na vozilu opravi pregled zavarovanja tovora v skladu s Prilogo III, da se zagotovi, da je tovor zavarovan tako, da ne moti varne vožnje vozila ali da ne predstavlja nevarnosti za življenje, zdravje, lastnino ali okolje. Preverjanje se lahko opravi zato, da se zagotovi varnost v vseh fazah delovanja vozila, vključno z izrednimi razmerami in manevri za zagon navkreber.

- Tovor se lahko le nekoliko spremeni glede na medsebojni položaj ter stene in površine vozila, in
- tovor ne more uiti iz tovornega prostora ali se premakniti izven tovornega prostora.

1. Brez poseganja v zahteve, ki veljajo za prevoz nekaterih kategorij blaga, na primer tistih, ki jih zajema Evropski sporazum o mednarodnem cestnem prevozu nevarnega blaga (ADR), se lahko zavarovanje tovora in preverjanje zavarovanja tovora izvaja v skladu z načeli in, kjer je to primerno, pravili iz oddelka I Priloge III. Lahko se uporabi najnovejša različica standardov iz točke 5 oddelka I Priloge III.
2. Postopki v zvezi s posledicami iz člena 14 se lahko uporabljajo tudi pri ugotovitvi resnih ali nevarnih pomanjkljivosti glede zavarovanja tovora.
3. Države članice EU zagotovijo, da se osebje, ki sodeluje pri preverjanju zavarovanja tovora, v ta namen ustrezno usposobi.

Nadaljnje ukrepanje pri ugotovitvi resnih ali nevarnih pomanjkljivosti (člen 14)

1. Brez poseganja v člen 14(3) države članice EU zagotovijo, da se odpravijo vse resne ali večje pomanjkljivosti, ugotovljene med osnovnim pregledom ali obsežnejšim pregledom, preden se vozilo ponovno začne uporabljati v javnem cestnem omrežju.
2. Preglednik se lahko odloči, da bo vozilo v določenem roku podvrženo popolnem tehničnem pregledu, če je vozilo registrirano v državi članici EU, v kateri je potekal tehnični pregled. Če je vozilo registrirano v drugi državi članici EU, lahko pristojni organ prek kontaktnih točk iz člena 17 od pristojnega organa te države članice zahteva izvedbo novega tehničnega pregleda

vozila v skladu s postopkom iz člena 18(2). Kadar se na vozilu, registriranem zunaj EU, odkrijejo resne ali nevarne pomanjkljivosti, se lahko države članice EU odločijo, da o tem obvestijo pristojni organ države registracije vozila.

3. če so ugotovljene pomanjkljivosti, ki zahtevajo takojšnje ali hitro odpravljanje zaradi neposrednega in takojšnjega tveganja za varnost v cestnem prometu, država članica EU ali njen pristojni organ zahteva, da se omeji ali prepove uporaba vozila, dokler se takšne pomanjkljivosti ne odpravijo. Uporaba zadevnega vozila se lahko dovoli za nadaljevanje vožnje do ene od najbližjih delavnic, kjer je takšne pomanjkljivosti mogoče odpraviti, pod pogojem, da so bile zadevne nevarne pomanjkljivosti odpravljene tako, da je vozilo lahko nadaljevalo vožnjo brez neposrednega tveganja za varnost potnikov ali drugih udeležencev v prometu. Če so ugotovljene pomanjkljivosti, ki ne zahtevajo takojšnje odprave, se lahko država članica EU ali njen pristojni organ odloči, pod kakšnimi pogoji in v kakšnem razumnem obdobju se lahko vozilo uporablja, preden se pomanjkljivosti odpravi.

Če vozila ni mogoče popraviti v tolikšni meri, da bi prišlo do delavnice, se ga lahko odpelje na mesto, kjer ga je mogoče popraviti.

Kontrolne pravice (člen 15)

Če se pri podrobnejšem pregledu ugotovijo pomanjkljivosti, lahko države članice EU zaračunajo razumno in sorazmerno pristojbino za znesek, ki je sorazmeren s stroški izvedbe pregleda.

Poročilo o pregledu in podatkovna baza o cestnih pregledih tehnične brezhibnosti (člen 16)

1. Za vsak osnovni cestni pregled tehnične brezhibnosti je pristojnemu organu treba sporočiti naslednje podatke:

a. država registracije vozila;
b. kategorija vozila;
c. rezultat osnovnega cestnega pregleda tehnične brezhibnosti.

Po podrobnejšem pregledu preglednik sestavi poročilo v skladu s Prilogo IV. Države članice EU zagotovijo, da voznik vozila prejme kopijo poročila o pregledu.

Preglednik obvesti pristojni organ o rezultatih obsežnejšega cestnega pregleda tehnične brezhibnosti v razumnem roku po zadevnem pregledu. Pristojni organ te podatke hrani v skladu z veljavno zakonodajo o varstvu podatkov najmanj 36 mesecev od datuma prejema.

POGLAVJE IV – SODELOVANJE IN IZMENJAVA INFORMACIJ

Določitev kontaktne točke (člen 17)

Države članice EU določijo kontaktno točko, da:

- zagotovijo usklajevanje s kontaktnimi točkami, ki so jih določile druge države članice EU, glede ukrepov, sprejetih v skladu s členom 18;
- posredujejo Komisiji podatke iz člena 20;
- po potrebi zagotovijo kakršnokoli drugo izmenjavo informacij in pomoč kontaktnim točkam drugih držav članic EU.

Sodelovanje med državami članicami EU (člen 18)

1. Kadar se na vozilu, ki ni registrirano v državi članici EU, v kateri se izvaja pregled, odkrijejo resne ali nevarne pomanjkljivosti ali pomanjkljivosti, ki vodijo do omejitve ali prepovedi uporabe vozila, kontaktna točka obvesti kontaktno točko države članice, v kateri je vozilo je registrirano, o rezultatih preverjanja. To obvestilo vsebuje elemente poročila o cestnem pregledu tehnične brezhibnosti iz Priloge IV in se po možnosti pošlje prek nacionalnih elektronskih registrov iz člena 16 Uredbe (ES) št. 1071/2009[98]. Komisija sprejme podrobna pravila o postopkih za obveščanje kontaktne točke države članice registracije glede vozil z resnimi ali nevarnimi pomanjkljivostmi v skladu s postopkom pregleda iz člena 23(2).
2. Če se na vozilu odkrijejo resne ali nevarne pomanjkljivosti, lahko kontaktna točka države članice EU, v kateri je bilo vozilo preverjeno, prek kontaktne točke slednje od pristojnega organa države članice registracije vozila zahteva, da sprejme ustrezne ukrepe, na primer za nadaljnje tehnične preglede vozila v skladu s členom 14.

Usklajeni cestni pregledi tehnične brezhibnosti (člen 19)

Države članice EU izvajajo redne vsakoletne usklajene **cestne preglede tehnične brezhibnosti**. Države članice EU lahko te dejavnosti kombinirajo z dejavnostmi iz člena 5 Direktive 2006/22/ES.

PRILOGA I Direktiva 2014/47/UE (elementi sistema razvrščanja tveganj)

PRILOGA II Direktiva 2014/47/EU

PRILOGA III Direktiva 2014/47/EU

PRILOGA IV Direktiva 2014/47/EU

PRILOGA V Direktiva 2014/47/EU

- **Pregledi izdelkov, ki vstopajo na trg EU iz držav, ki niso v schengenskem (EU) območju**

Od uvedbe enotnega trga leta 1968 so evropski organi za sodelovanje (CEE, CE, EU) odpravili ovire pri komercializaciji blaga med državami članicami EU. Prej je bilo na splošno pojasnjeno, kako bi morale države EU ravnati, da bi zagotovile pravilno izmenjavo blaga med državami. Posebno vprašanje je povezano s tovorom, ki prihaja iz držav, ki niso članice EU (zunaj enotnega trga in schengenskega območja), in z vozili, ki niso registrirana v eni od držav članic EU. To vprašanje je še posebej pomembno za države, ki mejijo na države, ki niso članice EU. Uredba Evropske unije določa, da njene države članice sprejmejo ukrepe za zaščito enotnega trga in zlasti za nadzor takega blaga, ki prispe na zunanje meje Unije. Naslednja uredba 765/2008[99]v členu 27, členu 28 in členu 29 pojasnjuje odgovornosti in nadzor, ki ga morajo države EU izvajati, ko blago prispe iz držav zunaj EU.

Kljub temu je pomembno razumeti splošno naravnanost EU glede vstopa blaga, ki se prevaža s težkimi tovornjaki, na enotni trg EU. Hkrati je pomembno razumeti, da so to pravila, ki jih vsaka država članica EU uporablja (na primer normative, nadzor, sankcije) v vsakdanji rutini poslovanja (vključno z meddržavnim).

Že omenjena Direktiva 96/53/ES[100] z dne 25. julija 1996 določa največje dovoljene mase in dimenzije za nacionalni in mednarodni promet. To je referenčno besedilo za dimenzijske standarde, ki v EU veljajo za vsa težka tovorna vozila, ki potujejo med državami članicami. Vendar člen 4 navedene direktive dopušča nekatera odstopanja na nacionalni ravni. Države članice EU

[98] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009R1071&from=EN

[99] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008R0765&from=IT

[100] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:31996L0053&from=en

lahko odobrijo vozila, ki presegajo omejitve, določene v Prilogi k direktivi (18,75 m in 40 t), za prevoz, ki ne vpliva bistveno na mednarodno konkurenco v prometnem sektorju (kot sta na primer sečnja gozdov in gozdarstvo). Države članice EU morajo sprejete ukrepe posredovati Komisiji, ki nato določi odstopanja.

Dopolnjena in spremenjena je z Direktivo 97/27/ES[101] z dne 22. julija 1997 (ki je bila nato razveljavljena z Uredbo (ES) št. 661/2009[102] z dne 13. julija 2009) in Direktivo 2002/7/ES z dne 18. februarja 2002, ki želi uskladiti standarde glede velikosti avtobusov, da se omogoči prosto gibanje znotraj EU, zlasti pa zagotoviti, da kabotaža v potniškem prometu deluje učinkovito.

Direktiva (EU) 2015/719 z dne 29. aprila 2015 je spremenila Direktivo 96/53/ES in za nekatera cestna vozila, ki so udeležena v prometu znotraj EU, določila največje dovoljene dimenzije v nacionalnem in mednarodnem prometu ter največje dovoljene mase v mednarodnem prometu. Direktiva 96/53/ES z dne 25. julija 1996 o določitvi največjih dovoljenih dimenzij in mas za nacionalni in mednarodni promet je referenčno besedilo za dimenzijske standarde, ki se v EU uporabljajo za vsa težka tovorna vozila, ki krožijo med državami članicami EU. Vendar člen 4 navedene direktive dopušča nekatera odstopanja na nacionalni ravni. Države članice EU lahko odobrijo vozila, ki presegajo omejitve, določene v Prilogi k direktivi (18,75 m in 40 t), za prevoz, ki ne vpliva bistveno na mednarodno konkurenco v prometnem sektorju (kot sta na primer sečnja gozdov in gozdarstvo). Države članice EU morajo sprejete ukrepe posredovati Komisiji, ki nato določi odstopanja.
Direktiva (EU) 2015/719<13869/> z dne 29. aprila 2015 je spremenila Direktivo 96/53/ES in za nekatera cestna vozila, ki so udeležena v prometu znotraj EU, določila največje dovoljene dimenzije v nacionalnem in mednarodnem prometu ter največje dovoljene mase v mednarodnem prometu.

Dopolnjena in spremenjena je z Direktivo 97/27/ES z dne 22. julija 1997 (ki je bila nato razveljavljena z Uredbo (ES) št. 661/2009 z dne 13. julija 2009) in Direktivo 2002/7/ES[103] z dne 18. februarja 2002, ki želi uskladiti standarde glede velikosti avtobusov, da se omogoči prosto gibanje znotraj EU, zlasti pa zagotoviti, da kabotaža v potniškem prometu deluje učinkovito.

Delovanje EU pa se ni ustavilo zgolj pri opredelitvi kazalnikov, ki jih morajo upoštevati težki tovornjaki ali podjetja, ki prevažajo težko blago. EU je skušala zagotoviti tudi varnost prevoza, in sicer ne samo varnost voznikov, temveč tudi varnost prepeljanega blaga, zato je s svojim zakonodajnim delovanjem poskušala uskladiti tudi temo nadzora.

V tem posebnem primeru je treba poudariti splošno uredbo, ki jo je EU sprejela glede nadzora tovora, ki vstopa na skupni evropski trg iz držav, ki niso članice EU.

- **Uredba (EU) 2019/1020 – O nadzoru trga in skladnosti izdelkov**

Evropske oblasti vedno pripisujejo poseben pomen izdelkom, ki vstopajo čez meje EU. Uredba 1020/2019 je zadnja in zato veljavna zakonodaja, ki ureja skladnost blaga, ki lahko vstopi na enotni trg EU. Neskladnost in neizpolnjevanje sta podlaga za nadzor, ki ga nato izvajajo posamezne države EU. Spodaj so navedeni glavni predpisi, ki jih izvaja EU in so še posebej pomembni za cilje projekta FORTIS.

- Nadzor nad proizvodi, ki vstopajo na trg EU (člen 24)

[101] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:31997L0027&from=en
[102] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009R0661&from=IT

[103] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32002L0007&from=IT

Države članice EU imenujejo carinske organe, enega ali več organov za nadzor trga ali katerikoli drug organ na svojih ozemljih kot organe, odgovorne za spremljanje proizvodov, ki vstopajo na trg EU. Vsaka država članica EU z informacijsko-komunikacijskim sistemom iz člena 34 obvesti Komisijo in druge države članice o organih, imenovanih v skladu s prvim pododstavkom, in njihovih področjih pristojnosti. Organi, imenovani v skladu s prvim odstavkom, imajo potrebna pooblastila in sredstva za pravilno izvajanje nalog iz tega odstavka. Izdelke, za katere velja zakonodaja EU in ki bodo dani v carinski postopek »sprostitve v prosti promet«, nadzorujejo organi, imenovani v skladu s prvim odstavkom tega člena. Organi izvajajo takšne preglede na podlagi analize tveganja v skladu s členoma 46 in 47 Uredbe (EU) št. 952/2013 in, kjer je to primerno, s pristopom na podlagi tveganj iz drugega pododstavka člena 11(3) te uredbe. Informacije, povezane s tveganji, si izmenjujejo:

Organi, imenovani v skladu s prvim odstavkom tega člena v skladu s členom 47(2) Uredbe (EU) št. 952/2013; in carinski organi v skladu s členom 46(5) Uredbe (EU) št. 952/2013. Kadar carinski organi na prvi vstopni točki utemeljeno domnevajo, da izdelki, za katere velja zakonodaja EU, dani v začasno hrambo ali v carinski postopek, ki ni »sprostitev v prosti promet«, niso v skladu z veljavno zakonodajo EU ali predstavljajo tveganje, vse ustrezne informacije posredujejo pristojnemu namembnemu carinskemu uradu. Organi za nadzor trga organom, imenovanim v skladu s prvim odstavkom, zagotovijo informacije o kategorijah proizvodov ali identiteti gospodarskih subjektov z večjim tveganjem neizpolnjevanja.

Vsako leto do 31. marca države članice EU predložijo Komisiji podrobne statistične podatke o nadzoru, ki so ga v predhodnem koledarskem letu izvedli organi, imenovani v skladu s prvim odstavkom, za izdelke, za katere velja zakonodaja EU. Statistični podatki zajemajo število posegov v okviru pregledov takih izdelkov v zvezi z varnostjo in skladnostjo izdelkov; Komisija vsako leto do 30. junija pripravi poročilo, ki vsebuje informacije, ki so jih države članice EU predložile za preteklo koledarsko leto, in analizo predloženih podatkov. Poročilo se objavi v informacijsko-komunikacijskem sistemu iz člena 34. Kadar Komisija ugotovi, da izdelki, za katere velja zakonodaja Unije, uvoženi iz tretje države, predstavljajo resno tveganje, zadevni državi članici EU priporoči, da sprejme ustrezne ukrepe za nadzor trga. Komisija lahko po posvetovanju z mrežo sprejme izvedbene akte, ki določajo merila uspešnosti in tehnike za nadzor na podlagi skupne analize tveganja na ravni EU, da se zagotovi dosledna uporaba zakonodaje EU, da se okrepi nadzor izdelkov, ki vstopajo na trg EU, in zagotovi učinkovita ter enotna raven takšnega nadzora. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 43(2).

Komisija sprejme izvedbene akte, ki podrobneje določajo podatke, ki jih je treba predložiti v skladu s šestim odstavkom tega člena. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 43(2).

Zadržanje sprostitve v prosti promet[104] (člen 25)

Organi, imenovani v skladu s členom 25(1), zadržijo sprostitev izdelka v prosti promet, če se pri izvajanju pregledov v skladu s členom 25(3) ugotovi, da:

1. izdelku ni priložena dokumentacija, za katero zakonodaja EU zahteva, da se zanj uporablja, ali obstaja utemeljen dvom o pristnosti, natančnosti ali popolnosti te dokumentacije;
2. izdelek ni označen ali etiketiran v skladu s takšno zakonodajo EU, ki bi lahko zanj veljala;
3. ima izdelek oznako CE ali drugo oznako, predpisano z veljavno zakonodajo EU, nameščeno na napačen ali zavajajoč način;
4. ime, registrirano trgovsko ime ali registrirana blagovna znamka in kontaktni podatki, vključno s poštnim naslovom, gospodarskega subjekta, ki opravlja naloge v zvezi z izdelkom, za katerega velja usklajevalna zakonodaja EU, niso navedeni ali določljivi v

[104] https://www.adm.gov.it/portale/-/ii-sospensione

skladu s členom 4; ali iz kakršnegakoli drugega razloga, če obstaja razlog za domnevo, da izdelek ni v skladu z zakonodajo Unije, ki se zanj uporablja, ali da predstavlja resno tveganje za zdravje, varnost, okolje ali kakršenkoli drug javni interes iz člena 1. 2. Organi, imenovani v skladu s členom 25(1), nemudoma obvestijo organe za nadzor trga o kakršnemkoli zadržanju sprostitve v prosti promet iz prvega odstavka tega člena. 3. Kadar organi za nadzor trga utemeljeno domnevajo, da proizvod ni v skladu z zakonodajo EU, ki se zanj uporablja, ali predstavlja resno tveganje, od organov, imenovanih v skladu s členom 25(1), zahtevajo zadržanje postopka za sprostitev v prosti promet.

5. Komunikacije v skladu z drugim odstavkom in zahteve v skladu s tretjim odstavkom tega člena se lahko pošiljajo prek informacijsko-komunikacijskega sistema iz člena 34, vključno z uporabo elektronskih vmesnikov med tem sistemom in sistemi, ki jih uporabljajo carinski organi, če so na voljo.

Sprostitev v prosti promet[105] (člen 27)

Izdelek, katerega sprostitev je bila zadržana v skladu s členom 26, se sprosti v prosti promet, ko so izpolnjene vse druge zahteve in formalnosti v zvezi s takšno sprostitvijo in izpolnjeni katerikoli od naslednjih pogojev: (a) v štirih delovnih dneh po zadržanju organi za nadzor trga od organov, imenovanih v skladu s členom 25(1), niso zahtevali, da zadržijo sprostitev; (b) organi za nadzor trga sporočijo organom, imenovanim v skladu s členom 25(1), odobritev sprostitve v prosti promet. Sprostitev v prosti promet se ne šteje kot dokaz skladnosti z zakonodajo EU.

Zavrnitev sprostitve v prosti promet (člen 28)

Kadar organi za nadzor trga ugotovijo, da proizvod predstavlja resno tveganje, sprejmejo ukrepe za prepoved sprostitve tega proizvoda na trg in naročijo organom, imenovanim v skladu s členom 25(1), da ga ne dajo v prosti promet. Od teh organov zahtevajo tudi, da v carinski računalniški sistem in, kjer je to primerno, v trgovski račun, ki spremlja izdelek, ali v katerikoli drug ustrezen spremni dokument vnesejo naslednjo potrditev: »Izdelek ni skladen – sprostitev v prosti promet ni dovoljena – Uredba (EU) 2019/1020«. Organi za nadzor trga te informacije takoj vnesejo v informacijsko-komunikacijski sistem iz člena 34. 3. Kadar je izdelek iz prvega ali drugega odstavka naknadno razglašen za dober režim, ki ne pomeni sprostitve v prosti promet, in pod pogojem, da organi za nadzor trga temu ne nasprotujejo, se vključijo tudi zaznamki iz prvega ali drugega odstavka pod enakimi pogoji, kot so določeni v zadevnih odstavkih, v dokumentih, ki se uporabljajo v zvezi s tem režimom. 4. Kadar se jim to zdi potrebno in sorazmerno, lahko organi, imenovani v skladu s členom 25(1), uničijo ali drugače onemogočijo izdelek, ki predstavlja tveganje za zdravje in varnost končnih uporabnikov. Stroške takega ukrepa krije fizična ali pravna oseba, ki je izdelek sprostila za v prosti promet. Člena 197 in 198 Uredbe (EU) št. 952/2013[106] se ustrezno uporabljata.

Prejšnja je uredba, ki jo je opredelila in izvedla EU. Spodaj so opredeljeni tehnične metode in pregledi, ki jih zahteva EU, ki jih morajo izvajati nacionalne države članice EU na podlagi članstva v EU (predpisi→ so obvezni in se neposredno uporabljajo v državah EU, ne da bi bili potrebni državni ukrepi; direktive→, obvezne za cilje, vendar ne za sredstva).

1.6. Dokumentacija, potrebna za prevoz blaga v državah EU

Posebno vprašanje o prevozu blaga bi se lahko nanašalo na dokumentacijo, ki bi jo moral imeti vsak tovornjak in voznik za vstop na enotni evropski trg ter posledično na ozemlje ene od držav članic EU. Te določbe mora vsaka evropska država usklajeno spoštovati. Če to zakonodajo povežemo s projektom FORTIS, je na ta način urejen celo blagovni promet med Italijo in Slovenijo. Spodaj je pojasnilo glede dokumentov, ki jih potrebujejo vozniki (podjetja), ki se želijo ustrezno gibati od zunaj proti EU in celo znotraj EU.

[105] https://www.adm.gov.it/portale/dogane/operatore/regimi-e-istituti-doganali/i-regimi-doganali/libera-pratica-1

[106] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R0952&from=EN

- **Dokumenti, potrebni za prevoz blaga v EU**

1. Fizični dokazi o **pogodbi o prevozu** (prevoznik se zaveže, da bo določeno blago prevažal z enega kraja na drugega z vsemi pripadajočimi odgovornostmi), ki identificira prevoz zadevnega blaga in je priznana kot dokument, ki predstavlja to podjetje na nacionalni in/ali mednarodni ravni.
2. **Povratna kopija skupnostnega tranzitnega dokumenta T1**[107] v overjeni kopiji, skupaj s potrdilom o prihodu iz namembnega urada, ki dokazuje prevoz do namembnega kraja; pri operacijah po postopku NCTS pristojni carinski organ pridobi kopijo računalniškega izpisa, ki prikazuje razrešnico carinskih organov tretje države.

3. Katerikoli drug dokument ali dokumenti (razen tistih iz člena 17(1) in (2)),

   - ki **dokazujejo prevoz blaga** in vsebujejo elemente, potrebne za preverjanje pravilnega zaključka postopka (količina in opis blaga, identiteta prevoznega sredstva, kraj in datum odhoda ter namembni kraj);
   - ali jih zahtevajo nacionalni predpisi o prevozu in vsebujejo elemente, potrebne za preverjanje pravilnega zaključka prevozne operacije (količina in opis blaga, identiteta prevoznega sredstva, kraj in datum odhoda ter namembni kraj).

- **Obvezni dokumenti za prevoz**

Nekateri dokumenti so obvezni, ko pride do nadzora.

1. **Mednarodni tovorni list CMR**[108] ali dokument, ki ga nacionalna zakonodaja države članice EU izvoznice šteje za enakovrednega, in sicer:
   - spremni dokumenti za cestni prevoz[109];
   - FCR (potrdilo o prevzemu)[110];
   - FCA (potrdilo o prevozu)[111];
   - dokument, enakovreden CMR, ki izpolnjuje zahteve akta št. 47 (z dne 10. 3. 1965 DK).

2. Zvezek TIR[112], poseben garancijski dokument, na katerega je vezan mednarodni cestni prevoz blaga, ki vozilu omogoča doseganje cilja v tuji državi, ne da bi zanj veljali carinski vizumi za vsako prečkano državo.
3. Za cestni prevoz, ki ga opravi prejemnik nadomestila ali kupec:

   - potrdilo, ki ga je izdal prevoznik in ki potrjuje, da je bilo blago prepeljano v tovornjaku podjetja (registrska številka vozila), pod pogojem, da je registrska številka vozila na carinskem dokumentu, ki potrjuje izstop s carinskega območja Skupnosti;
   - dokument ali dovoljenje, predvideno v nacionalni zakonodaji države članice izvoznice v zvezi s prevozom s tovornjakom.

3. **Carinska deklaracija na obrazcu 302**[113];
4. **Tranzitni dokument T1** za pošiljke v države EFTA (Islandija, Norveška, Lihtenštajn in Švica) in nekdanje Višegrajske države; za operacije po postopku NCTS bo pristojna carina pridobila

[107] https://www.adm.gov.it/portale/documents/20182/3889586/Manuale+Transito+Parte+VI.pdf/26dce34f-8b34-4427-9fdb-e915ea134599

[108] https://www.edgectp.com/all/what-is-an-international-consignment-note-cmr/
[109] https://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupMeetingDoc&docid=15358
[110] https://intertradedynamics.com/fcr-forwarder-certificate-receipt/
[111] https://www.mglobale.it/altre-tematiche/tutte-le-news/fca-incoterms-2020-polizza-di-carico-marittima-e-pagamento-nolo-e-sosta.kl
[112] https://www.adm.gov.it/portale/dogane/operatore/regimi-e-istituti-doganali/carnet-tir
[113] https://www.adm.gov.it/portale/web/saisa/-/esemplare-3-a

kopijo računalniškega izpisa, ki prikazuje razrešnico carinskega organa tretje države. Za prevoz po kopnem s prečkanjem odseka morja z običajnim trajektom je ustrezen dokument, ki dokazuje prevoz, CMR ali drug kopenski dokument, iz katerega je mogoče razbrati končni cilj in na katerem so podpisi izvoznika, prevoznika in sprejemnika prikazani na dnu.

5. **FIATA** dokumenti (tovorni list Mednarodne zveze združenj špediterjev)[114];
6. **Tovorni list za kombinirani prevoz** (kombinirani list, ki ga je BIMCO sprejel januarja 1971)[115];
7. Drugi tovorni listi za kombinirani prevoz, ki jih izda prevozniška družba ali skupina podjetij (kombinirani prevoz, pravila Mednarodne gospodarske zbornice).
8. Za železniški promet:

   - **tovorni list CIM in TIEX**[116];
   - dobavnica za prevoz velikih zabojnikov, ki ga prevozniške družbe opravljajo v imenu prevoznikov v železniškem prometu;
   - mednarodni tovorni list **SMGS**[117];

9. tovorni list za kombinirani prevoz paketov(po železnici ali cesti), ki ga izda podružnica železniškega podjetja na Nizozemskem)[118];
10. dobavnica (prevoz velikih zabojnikov, ki ga v imenu železniških podjetij izvajajo prevozniške družbe).
11. Pomorski promet:

    - **tovorni list**[119];
    - **neposredni tovorni list** (od vrat do vrat)[120];

12. **Tovorni list za prevoz v zabojnikih** (celotni tovorni list)[121];
13. **Potrdilo o paketu** (tovorni list, ki ga izda prevozni agent namesto tovornega lista)[122].
14. **Rečni tovorni list**, tovorni list za rečni prevoz, renski manifest.
15. **Letalski tovorni list.**
16. Drugi priznani dokumenti:

    - **FIATA** dokumenti (tovorni listi Mednarodne zveze združenj špediterjev);
    - kombinirani tovorni list;
    - drugi tovorni listi za kombinirani prevoz, ki jih izda prevozniška družba ali skupina družb;
    - **TM-CCI** dokumenti (kombinirani prevoz).

- **Naslednji dokumenti se ne štejejo kot dokumenti, ki so potrebni za prevoz:**

1. potrdilo o gibanju blaga EUR 1;
2. račun prevoznika, tudi če ga potrdi carinski urad;
3. potrdilo o odpremi;
4. prevoz zabojnikov – zbirno.

[114] https://fiata.com/fileadmin/user_upload/documents/Diverses/FIATA_Documents_and_Forms.pdf
[115] https://so.camcom.it/sites/default/files/fileallegati/Trasporto_0.pdf
[116] https://trade.ec.europa.eu/access-to-markets/en/content/additional-customs-clearance-documents
[117] https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2009/wp5/GE2-wkshp1-CIT.pdf

[118] https://ptp.porttechnologylivorno.it/wp-content/uploads/2020/08/1.4-Sea-railCombinedTransport_Final_Version.pdf
[119] https://www.mglobale.it/altre-tematiche/tutte-le-news/crediti-documentari-preparare-bill-of-lading.kl
[120] https://howtoexportimport.com/Different-types-of-Bill-of-Lading-46.aspx
[121] https://www.icecargo.com.au/bill-of-lading/
[122] https://www.anderinger.com/glossary/parcel-receipt/

Če podjetje, specializirano za zbirne storitve, svojemu izvoznemu kupcu ne predloži kopije celotnega tovornega lista, ker je bilo blago več izvoznikov združeno v isti zabojnik, temveč namesto tega predloži skrajšan obrazec tovornega lista, ki na splošno ne vsebuje vseh podatkov, potrebnih za identifikacijo blaga, slednjega ni mogoče sprejeti kot prevozni dokument, razen če vsebuje specifikacijo tovora. Nobene prevozne listine ni treba predložiti, kadar sta carinski urad izstopa z ozemlja Skupnosti in carinski urad končnega uvoza drug ob drugem, v tem primeru se šteje, da je bila transportna listina predložena.

- **Italijanski predpisi o vozilih za gospodarski prevoz**

V skladu z naravnanostjo evropskih direktiv, ki državam članicam EU nalagajo doseganje ciljev evropske dispozicije, s svobodo pri izbiri sredstev za doseganje teh ciljev, je Italija v nacionalni zakonodajni akt prenesla evropske direktive glede spoštovanja rokov. S temi ukrepi država preoblikuje svojo uredbo o nadzoru blagovnega prometa in vozil, pri čemer uskladi svojo zakonodajo z zakonodajo EU. Hkrati pa tudi Italija, tako kot vse države članice EU, neposredno uporablja predpise in strogo deluje v skladu z odločitvami/priporočili institucij EU. Zaradi takega ukrepanja na področju zakonodaje EU opredeljuje skupni zakonski okvir, ki državam članicam omogoča premagovanje morebitnih razlik glede nadzora, potrebnih dokumentov in zakonodajnih določb. Ta enotnost je bistvena za blaginjo enotnega trga EU in lajša vsakdanje življenje strokovnjakov, ki morajo vsak dan uveljavljati določbe EU.

- **Slovenska uredba o vozilih za prevoz blaga**

V skladu z naravnanostjo evropskih direktiv, ki državam članicam EU nalagajo doseganje ciljev evropske dispozicije, s svobodo pri izbiri sredstev za doseganje teh ciljev, je Slovenija v nacionalni zakonodajni akt prenesla direktive EU. S temi ukrepi država preoblikuje svojo uredbo o nadzoru blagovnega prometa in vozil, pri čemer uskladi svojo zakonodajo z zakonodajo EU. Hkrati pa tudi Slovenija, tako kot vse države članice EU, neposredno uporablja predpise in strogo deluje v skladu z odločitvami/priporočili institucij EU. Zaradi takega ukrepanja na področju zakonodaje EU opredeljuje skupni zakonski okvir, ki državam članicam omogoča premagovanje morebitnih razlik glede nadzora, potrebnih dokumentov in zakonodajnih določb. Ta enotnost je bistvena za blaginjo enotnega trga EU in lajša vsakdanje življenje strokovnjakov, ki morajo vsak dan uveljavljati določbe EU.

2. SWOT-analiza

V prejšnji fazi projekta so se udeleženci projekta udeležili dvodnevne delavnice (Dokument 3.1.2.4 – Spletna delavnica z zainteresiranimi stranmi za uskladitev postopkov javnega in osebnega motoriziranega prevoza). Med delavnico so udeleženci projekta opisali nekatere najpomembnejše dejavnike v zvezi z italijanskimi in slovenskimi zakonskimi postopki (nacionalnimi in regionalnimi, če obstajajo) za javni in osebni motorizirani prevoz in vprašanja glede obvladovanja izrednih razmer ter poudarili obstoječe vrzeli in točke za nadaljnje izboljšanje.

Preglednica (PRILOGA I) povzema trenutni zakonski okvir, ki temelji na EU-ITA-SLO predpisih, upoštevanih v tem poročilu.

SWOT-analiza, ki je predstavljena v nadaljevanju, je bila izvedena ob upoštevanju rezultatov analize zakonskih okvirov, opravljene zgoraj v temu poročilu. Ključno je poudariti pomembnost delavnice pri opredelitvi SWOT-analize. V tem dokumentu so bile ugotovljene prednosti in slabosti, nevarnosti in priložnosti z analizo najsodobnejših tem, ki jih obravnava projekt FORTIS, z namenom boljšega razumevanja trenutnega trenda in iskanja najboljših rešitev za italijansko in slovensko čezmejno problematiko.

Po Picktonu in Wrightu (1998)[123] je SWOT-analiza sestavljena iz preprostega in praktičnega analitičnega orodja, ki se pogosto uporablja za številne namene in razkriva ključna vprašanja, ki vplivajo na poslovni razvoj in rast.

Na splošno se za identifikacijo SWOT-elementov lahko uporabi naslednja poenostavitev: Prednosti in slabosti lahko obravnavamo kot notranje dejavnike, povezane z organizacijo, njenimi sredstvi, procesi in ljudmi, priložnosti in nevarnosti pa kot zunanje dejavnike, ki izhajajo iz širšega konteksta:

- prednosti: endogene/notranje pozitivne,
- slabosti: endogene/notranje negativne,
- priložnosti: eksogene/zunanje pozitivne,
- nevarnosti: eksogene/zunanje negativne.

- Prednosti (**endogene**) so stvari, ki jih organizacija še posebej dobro opravi notranje. To so lahko motivacija osebja, dostop do določenih materialov ali močan nabor procesov, zavezništvo, sodelovanje, skupni protokoli in dogovor z močnimi partnerji. Prednosti so

[123] https://www.researchgate.net/publication/246915222_What%27s_SWOT_in_strategic_analysis

sestavni del organizacije, zato se je treba vprašati, kaj podjetje počne bolje kot kdorkoli drug, katere vrednote poganjajo poslovanje in kateri so njegovi edinstveni viri. Prednost je razumljena kot taka, če prinaša očitno prednost.

- Slabosti (**endogene**): SWOT-analiza bo koristna zgolj, če bodo zbrane vse potrebne informacije. Slabosti so, tako kot prednosti, značilne za določen predmet, zato je treba biti osredotočen na ljudi, vire, sisteme in postopke, kot so proračunske omejitve, šibka blagovna znamka, nadpovprečen promet, visok dolg, neustrezna ponudba ali slaba kakovost storitev in pomanjkanje kapitala. Vse, kar bi lahko odvrnilo zainteresirane strani, kot so notranje infrastrukturne pomanjkljivosti.
- Priložnosti (**eksogene**) so odpiranja ali možnosti, da se zgodi kaj pozitivnega. Priložnosti običajno izvirajo iz situacij zunaj organizacije in zahtevajo spremljanje morebitnega dogajanja v prihodnosti. Pojavijo se lahko kot razvoj na trgu ali v tehnologiji, ki jo uporabljate. Sposobnost izkoriščanja priložnosti lahko povzroči ogromno razliko med konkurenco. Že majhne prednosti lahko povečajo konkurenčnost. Pomembno je razmisliti, kaj bi lahko vplivalo na sektor. Spremembe vladne politike (nacionalne ali EU) ali infrastrukturne izboljšave, povezane s tem področjem, morajo biti premišljene. Hkrati lahko spremembe v družbenih vzorcih, profilih prebivalstva in življenjskem slogu ustvarijo zanimive priložnosti.
- Nevarnosti (**eksogene**) vključujejo vse, kar lahko negativno vpliva na poslovanje od zunaj, na primer težave z dobavno verigo, premiki pri tržnih zahtevah ali pomanjkanje kadrov, nasprotne politike. Nujno je predvideti nevarnosti in ukrepati v zvezi z njimi, preden se jim podredimo. Razvijajoča se tehnologija je vedno prisotna nevarnost, pa tudi priložnost. Primer nevarnosti so težave z dolgom ali denarnim tokom, ki bi lahko ustvarile ranljivosti.

Predstavljena SWOT-analiza je bila oblikovana glede na vsebinsko opredelitev tem, ki jih obravnava projekt FORTIS.

Prednosti
S1. Obstoječe sodelovanje med italijanskimi in slovenskimi udeleženci projekta (povezano s krizo zaradi covida-19 – GECT GO[124]). Meddržavni sporazumi med javnimi upravami (Italijansko-slovenski sporazum o čezmejnem policijskem sodelovanju iz leta 2007 – zakon, 7. 4. 2011, št. 60, G.U. 02.5.2011);
S2. Prisotnost obstoječega dialoga (skupni protokoli, postopki) med udeleženci projekta, ki bi lahko olajšal obvladovanje krize.
S3. Izmenjava dobrih praks/poslovnih modelov (med italijanskimi in slovenskimi javnimi upravami, udeleženci projekta, organizacijami, agencijami).
S4. Že vključen lokalni javni prevoz ter informacijsko-komunikacijska tehnologija zainteresiranih strani.
S5. Prisotnost ponudnikov lokalnega javnega prevoza (med udeleženci projekta ali zainteresiranimi stranmi).
S6. Namenska sredstva/orodja/viri (osebje) za projekt.
S7. Prisotnost strokovnjakov za trgovino s tovorom med udeleženci projekta (predpisi, potrebni dokumenti).

[124] https://euro-go.eu/it/

S8. Obstoječi dialog z uslužbenci organov kazenskega pregona/agencijami/organi, da imajo jasno sliko zahtev/potreb po zagotavljanju dostopa do tovora v državi članici EU.

S9. Že vzpostavljene poslovne povezave med udeleženci projekta iz različnih držav EU (ITA-SLO).

S10. Obstoječe poznavanje zahtev (dokumentov in normativov) za komercializacijo ali vstop tovora, ki prihajajo iz podjetij držav, ki niso članice EU.

S11. Obstoječe znanje o registraciji/dokumentih za vozila (tovornjake), ki prihajajo iz drugih držav EU in iz držav izven EU.

S12. Uporaba sistema ERRU zainteresiranih strani, ki so povezane s projektom in/ali udeleženci projekta.

S14. Obstoječe točke za nadzor tovora na mejah.

S15. Italijansko-slovensko sodelovanje prek ECR, Euro Control Route.

Slabosti

W1. Pomanjkanje dialoga med italijansko in slovensko javno upravo, zainteresiranimi stranmi in udeleženci projekta za usklajevanje predpisov in upravljanje prevoza.

W2. Manjkajoči skupni overjeni protokoli, strategije in dogovori med udeleženci projekta za upravljanje izrednih razmer in krepitev sodelovanja med italijanskimi in slovenskimi institucijami (npr. upravljanje prometnih incidentov, zdravstvena vprašanja, javni prevoz, prevoz blaga in ljudi).

W3. Razviti je treba strukturirane platforme za izmenjavo svežih informacij in razpravo med italijanskimi in slovenskimi javnimi subjekti ter zasebnimi/javnimi organizacijami za upravljanje prometa.

W4. Notranje pomanjkljivosti, povezane z udeleženci projekta ali s projektom. Opredeljene so infrastrukturno-finančno-politično-operativne ovire za doseganje učinkovitega institucionalnega dialoga.

W5. Asimetrije med cilji in viri (zmogljivostmi ali možnostmi), ki jih opredeljujejo udeleženci projekta.

W6. Preveč raznolik sistem pravil med obema stranema (javne uprave/udeleženci projekta/zainteresirane strani) območja sodelovanja glede postopkov motorizacije, potrebne dokumentacije, upravljanja prometa in izrednih razmer ter registracije vozil.

W7. Visoki stroški za razvoj novih politik/orodij za upravljanje/skupnega odbora glede na sredstva projekta.

W8. Pomanjkanje tehnoloških izboljšav/sredstev/rešitev med udeleženci projekta za olajšanje sodelovanja (uvajanje trajnostnih prevozov).

W9. Manjkajoče znanje o postopkih/dokumentih/razporeditvi/predpisih glede trgovine na enotnem trgu EU.

W10. Pomanjkanje evropske vizije trgovine v globaliziranem svetu novega tisočletja.

W11. Negotovost prihodnjih trgovinskih (tovornih) odnosov med Italijo in Slovenijo.

W12. Pomanjkanje znanja o normativih za registracijo vozil drugih držav EU in držav, ki niso članice EU.

W13. Neskladnost zakonodaj držav članic EU z zakonodajnimi določbami EU.

W14. Pomanjkanje izvrševanja mejne kontrole.

W15. Manjkajoča mesta (kontrolni centri) za mejne kontrole.

Priložnosti

O1. Obstoj regionalnih makro strategij, kot so EUSAIR, EUSALP. Vladna ali evropska politika lahko olajša doseganje ciljev.

O2. Izvedba majhnih pilotnih projektov in poskusov za začetek ter preizkušanje novih postopkov (npr. nove komunikacijske platforme, varna parkirišča, orodja za upravljanje prometa).

O3. Vključevanje ustreznih nacionalnih/regionalnih/lokalnih zainteresiranih strani s temeljnimi interesi bi lahko olajšalo doseganje ciljev projekta.

O4. Novi informacijski sistemi in baze podatkov EU, kot je EUCARIS, bi bili koristni za cilje projekta: evropski informacijski sistem o avtomobilih in vozniških dovoljenjih, namenjen evropskim vozilom in vozniškim dovoljenjem za izmenjavo informacij o registraciji avtomobilov in drugih prevoznih sredstev, pa tudi o vozniških dovoljenjih, krajah vozil in goljufijah pri registraciji.

O5. Izkoriščanje evropskih skladov, kot so SURE[125], skladi za oživitev gospodarstva[126], nacionalni skladi.

O6. Možni trgovinski sporazumi (obstoječi ali novi) med Italijo in Slovenijo ali med udeleženci projekta, zainteresiranimi stranmi.

O7. Izkoriščanje evropskega programa za nadnacionalno sodelovanje **(tj. ADRION, ALPINE SPACE, CENTRAL EUROPE, MED)**

O8. Izkoriščanje evropskih programov čezmejnega sodelovanja **(tj. INTERREG ITALIA AUSTRIA, ITALIA SLOVENIA).**

O9. Izkoriščanje evropskega medregionalnega sodelovanja **(tj. ESPON, INTERREG EUROPE, INTERACT, URBACT).**

O10. Izkoriščanje veleposlaništev in konzulatov, koristno za izvajanje in izboljšanje sodelovanja, razvoj protokolov ter sporazumov.

O11. Pobude in predpisi EU, ki se izvajajo za uskladitev italijanskih in slovenskih postopkov (predpisi EU o registraciji vozil, vozniška dovoljenja EU, ki dokazujejo izpolnjevanje pogojev; oblikovanje zelenih koridorjev in informacijskih platform med pandemijo covida-19.

[125] https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/economy-finance/sure_factsheet_it.pdf
[126] https://www.consilium.europa.eu/it/policies/eu-recovery-plan/

O12. Sodelovanje z udeleženci projekta/zainteresiranimi stranmi/udeleženci drugih akterjev pri drugih čezmejnih projektih, povezanih s FORTISOM.

O13. Nova zakonodaja EU za lažje trgovanje med državami članicami EU.

O14. Novi trgovinski sporazumi med Italijo in Slovenijo (med centralnimi vladami ali zasebnimi podjetji).

O15. Prisotnost trgovinskega sporazuma med EU in tretjo državo, ki želi s svojimi tovori vstopiti na enotni trg[127] EU (schengensko območje[128]).

O16. Sodelovanje pri ECR (Euro Route control).

O17. Uvedba novih in večjih točk za mejni nadzor.

O18. Regionalni razpis FJK za povečanje števila CQC[129].

Nevarnosti

T1. Možen pojav novih izrednih zdravstvenih razmer, ki povzročajo zaprtja držav in prometne zapore.

T2. Odvračanje družb za prevoz blaga in potnikov (zainteresirane strani) zaradi težav v prometu na čezmejnem območju (tatvine in izguba kapitala, nevarna območja, prometni zastoji itd.).

T3. Pomanjkanje finančnih spodbud za upravljanje čezmejnega prometa, intermodalni promet, kot je razvoj učinkovitega železniškega omrežja.

T4. Vztrajna neskladja v evropskem zakonsko-infrastrukturno-operativnem okviru.

T5. Neuspešno okrevanje evropskega/nacionalnega gospodarskega sistema.

T6. Vladne spremembe, ki prepovedujejo nadaljevanje sodelovanja.

T7. Infrastrukturne težave (pri upravljanju zelenih koridorjev EU za lažji prevoz pokvarljivega blaga, zlasti med pandemijo; težave pri upravljanju avtocest ali javnega prevoza).

T8. Spremembe predpisov EU o tovornem prometu (dokumenti, zakonodajne zahteve, stroški dostopa).

T9. Prevoz blaga do države EU (Italija ali Slovenija) s tovornjakom, ki ni registriran v EU.

T10. Pomanjkanje trgovinskih sporazumov med EU in tretjo državo, iz katere prihaja tovornjak/tovor[130].

T11. Različne določbe/dokumenti za tovornjake, ki prihajajo iz države, ki ni članica EU.

[127] https://ec.europa.eu/growth/single-market_en
[128] https://ec.europa.eu/home-affairs/what-we-do/policies/borders-and-visas/schengen_en
[129] https://www.regione.fvg.it/rafvg/export/sites/default/RAFVG/infrastrutture-lavori-pubblici/motorizzazione-civile/FOGLIA60/allegati/BandoContribCQCMod.pdf
[130] https://www.consilium.europa.eu/it/policies/trade-policy/trade-agreements/#

T12. Pomanjkanje kontaktnih točk, ki bi omogočile sodelovanje med državami članicami EU.

T13. Zavrnitev/začasna ustavitev sprostitve v prosti promet za določen izdelek (Uredba (EU) 2019/1020, člen 25/28).

2.1. Kritični povzetek: vrzeli - cilji in priporočila

Kritične točke (vrzeli)

Razvoj čezmejnega projekta pomeni tudi upoštevanje slabosti in ovir, ki se lahko pojavijo med projektnimi aktivnostmi. Cilj programa FORTIS je prepoznati težave, povezane z javnim in osebnim motoriziranim prevozom, ob upoštevanju potencialnih zakonskih razlik med državama in elementov (infrastrukturni, zakonodajni, finančni, politični in tehnološki), ki bi lahko ovirali razvoj močnega institucionalnega sodelovanja na čezmejnem območju.

Dejansko bi lahko pomanjkanje sodelovanja med nacionalnimi in regionalnimi akterji obeh držav resno ogrozilo cilje projekta. Naslednja tabela povzema kritične točke, obravnavane na delavnicah, in dodaja nove, ki izhajajo iz analize prej razvitega okvira.

Infrastrukturno-tehnološke ovire	- Infrastrukturne težave pri upravljanju zelenih koridorjev EU za lažji prevoz pokvarljivega blaga, zlasti med pandemijo. Dolge čakalne vrste za voznike. - Pomanjkanje povezave med Italijo in Slovenijo pri kroženju svežih informacij o vozilih, prevozu in upravljanju čezmejnega prometa. - Pomanjkanje varnih parkirišč ob čezmejnih avtocestah EU za težka vozila. Težava pogostih tatvin ter blagovnih in denarnih izgub. - Splošno zmanjšanje prometa, pretoka blaga in ljudi. - Pomanjkanje intermodalnega prevoza na čezmejnem območju.
Operativne ovire	- Razlike med registracijo vozil v Italiji in Sloveniji: v Italiji so različna potrdila nadomestili z enotnim registracijskim dokumentom, ki skrajša čas, potreben za dokončanje postopka. - Zmanjšano število novih vozniških dovoljenj CQC. - Težave voznikov težkih vozil pri pripravi samodejnega potrjevanja za vstop v Italijo.
Finančne ovire	Pomanjkanje intermodalnih spodbud za promet v Sloveniji, tudi za ustvarjanje učinkovitega železniškega omrežja s strani intermodalnih operaterjev.
Politično-zakonodajne ovire	- Opredelitev v členu 14 glede italijanskih oznak 50/2020, ki prenaša Direktivo EU 2018/645, v skladu s katero je mogoče najeti vozila brez voznika za posebne dejavnosti, kot so kmetijske dejavnosti, gozdarstvo, reja, ribolov , prevoz blaga, v nasprotju z uredbo, ki prepoveduje najem brez voznikov vozil, ki zahtevajo posebno vozniško dovoljenje. - Težave v Sloveniji z registracijo starodobnih vozil iz drugih držav, ker pogosto niso na voljo vsi potrebni dokumenti. - Različni načini usposabljanja voznikov: v Sloveniji je obiskovanje tečajev neobvezno, v Italiji pa obvezno. To je privedlo do določenih prehajanj kandidatov iz Italije v Slovenijo, da bi pridobili CQC. Ta pojav se zmanjšuje, ker Slovenija ne zagotavlja zadostnih informacij o pogojih za pridobitev CQC v državi, zato imajo Italijani potem težave z registracijo v Prefekturi, ker bi morali v Sloveniji prebivati vsaj 185 dni Slovenija razmišlja o uvedbi obvezne oblike usposabljanja, čeprav primanjkuje tudi novih voznikov, zato bi ta nadgradnja lahko odvračala kandidate za voznike.

	– Omejitve prostega pretoka blaga in ljudi v EU. – Pomanjkanje posebnega načrta za izredne razmere in skupnih pravil za obvladovanje pandemije covida-19 na ravni EU in na nacionalni ravni.

Cilji

Ob upoštevanju analize zakonskih okvirov, povezane s temami projekta FORTIS, kritičnih točk in SWOT-analize so bili določeni posebni cilji za dosego splošnega cilja trenutnega dokumenta.

- Izboljšanje javnih čezmejnih povezav: podpora, izboljšanje in povečanje institucionalnega dialoga.
- **Poznavanje in usklajevanje postopkov:** potreba po novem in širšem sodelovanju med državami (dvostransko in na evropski ravni), da se izvede uredba, ki usklajuje različne predpise, in po ureditvi nekaterih vprašanj, ki še niso zakonsko urejena. To so zlasti:

  - **javni in osebni motorizirani prevoz – registracija vozil;**
  - **vozniško dovoljenje in usposabljanja;**
  - **obvladovanje izrednih razmer** (zlasti med pandemijo covida-19);
  - **nadzor čezmejnega težkega tovornega prometa (sodelovanje in izvajanje, opredelitev skupnih protokolov, dvostranski nadzor).**

- **Izboljšanje čezmejne infrastrukture za težka vozila, voznike in javni prevoz** (javni in intermodalni prevoz, polnilnice, oglasi, parkirišča itd.).
- **Boljše sodelovanje med javnimi in zasebnimi agencijami, podjetji in ponudniki**
- **Sodelovanje med nacionalnimi/regionalnimi in lokalnimi oblastmi (javne uprave in policijski organi) za izvajanje in izboljšanje mejne kontrole za prevoz težkega blaga.**

Priporočila glede politike

Ta odsek prikazuje najpomembnejše strategije, najboljše prakse in orodja IKT, ki so jih priporočili udeleženci projekta na delavnicah in ki jih prinaša analiza v dokumentu 3.1.2.5.

Potencialne sinergije	Nacionalna raven	Regionalna raven	Lokalna raven
Strategije	• Oblikovanje stalne okrogle mize osrednjih javnih uprav znotraj ITA-SLO območja • Vključevanje nacionalnih zainteresiranih strani • Finančne naložbe • Vključitev nacionalnih zainteresiranih strani/javnih uprav, osredotočenih na tovorni promet • Uvedba fizične strukture za nadzor na mejnem prehodu (ali razširitev obstoječe) • Opredelitev sporazumov med centralnimi vladami za izvajanje nadzora cest • Opredelitev skupnega arhiva podjetij, ki upravljajo in prevažajo blago čez italijansko-slovensko mejo (olajšati nadzor)	• Vzpostavitev sodelovanja med regionalnimi javnimi upravami in zasebnimi agencijami v prometnem sektorju za obvladovanje projektnih vprašanj • Vključevanje regionalnih zainteresiranih strani • Sodelovanje regionalnih policijskih organov (Guardia di Finanza, Polizia di Stato, karabinjerji), ki izvajajo nadzor na terenu • Vključitev regionalnih referentov/agencij za prometne/obrtne predpise • Italijanska regija Furlanija - Julijska krajina bi morala vzpostaviti stik z ministrstvom za infrastrukturo in promet (MIT), da bi ugotovila, kdo je upravičen do določitve sporazumov, in podobno s Slovenijo za mejni nadzor	• Začeti projekt z izvajanjem majhnih pilotnih poskusov za zapis novih enotnih postopkov • Vključitev lokalnih javnih uprav/zainteresiranih strani • Vključitev lokalnih oblasti, ki igrajo vlogo pri izvrševanju dejavnosti nadzora mejnih prehodov • Sodelovanje med čezmejnimi lokalnimi oblastmi za usmerjanje nadzora v pravo smer (določeni tovornjaki/vozniki/izdelki) • Razporediti mejne kontrole med mejnimi policijskimi organi

Najboljše prakse	• Izmenjava znanja: poslovni modeli/strategije/politika/orodja IKT med javnimi upravami/akterji • Usklajevanje med nacionalnimi organi, ki izvajajo nadzor; opredelitev sinergijskih kontrol • Izmenjava podatkov (nacionalna/regionalna/lokalna) med organi, ki jo organizira ministrstvo MIT, o tehnologijah/metodah in o tem, komu/čemu mora biti namenjen nadzor	• V institucionalni dialog o intermodalnem prometu vključiti DARS (Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji) in/ali druge podobne zainteresirane strani v Italiji in Sloveniji • Deliti informacije o morebitni trgovini z ljudmi/prevozih, ki niso v skladu z zakonodajo EU • Izmenjava informacij o dokumentih, potrebnih za prehod mejnega prehoda • Udeleženci projekta bi morali opraviti analizo, da bi razumeli, kako se izvajajo mejne kontrole z drugimi sosednjimi državami	• Izmenjava poslovnih modelov/najboljših praks med lokalnimi akterji v meddržavnem okolju • Izmenjava informacij (ITA-SLO) o nacionalnih pravilih za registracijo • Udeleženci projekta naj vzpostavijo stik z lokalnimi (italijanskimi in slovenskimi) organi, ki izvajajo nadzor (da bi spoznali postopke in potrebne dokumente za meddržavne posle)
IKT-orodja	• Vzpostavitev spletne platforme, na kateri bi si nacionalni in regionalni akterji (javne uprave, zainteresirane strani) lahko izmenjevali informacije in vodili odprt dialog (npr. posodobljena prometna situacija; zadnje novice o covidu-19, povezane s čezmejnim prometom) • Ustvarjanje/uporaba skupne baze podatkov za vozniško dovoljenje • Sodelovanje na ECR[131] (Euro control route) in izkoriščanje baze podatkov/tehnologij ECR	• Izmenjava znanja o orodjih IKT med regionalnimi akterji in zainteresiranimi stranmi • Uporaba sistema ERRU • Vzpostavitev neposrednega stika z mejnimi organi (prek spletne platforme ali podobnega) in vzdrževanje stalnega dialoga zahvaljujoč instrumentom IKT	• Izmenjava orodij IKT, ki so jih uvedle lokalne oblasti ali zainteresirane strani za lažje sodelovanje med Italijo in Slovenijo • Posredno vključevanje lokalnih oblasti (policijskih organov/tistih, ki vodijo nadzor) v dejavnosti ECR • Izkoriščanje tehnologij/točk zainteresiranih strani za izvajanje mejnih kontrol

[131] https://www.euro-controle-route.eu

		• Vključevanje regionalnih oblasti in referentov v zadeve ECR za obmejne regije (FJK)	

2.2. Pričakovani rezultati in analiza KPI

Za boljše doseganje zastavljenih ciljev so opisani glavni rezultati prejšnjega dialoga z institucionalnimi subjekti ter najpomembnejši kazalniki, ki bi jih lahko uporabili za spremljanje in preverjanje dosežkov in učinka dosežka: ti elementi bodo ključni za oceno vpliva, učinka in ustreznosti institucionalnega dialoga.

Pričakovani rezultati		KPI-ji
Splošno - kvantitativni rezultati	Dogovori med italijanskimi in slovenskimi javnimi organi, strukturirani protokoli, oblikovanje skupnih baz podatkov.	Število ustvarjenih dokumentacij.
	Zainteresirane strani – ciljne skupine, vključene v projekt.	Raven udeležbe (število zainteresiranih strani in ciljnih skupin) v institucionalnem dialogu skozi dogodke, izmenjavo znanja (politike, IKT, BM, BP), spletna/fizična srečanja.
	Povečanje celotnega prometa ljudi in blaga.	Število tovornjakov in avtobusov, ki so v določenem obdobju udeleženi v prometu na čezmejnem območju.
Kvalitativni rezultati	Značilnosti vključenih zainteresiranih strani.	Delovni sektor; stopnja vpliva, interes zainteresiranih strani.
	Izvedljivost predlogov in ukrepov.	Učinkovitost (trajnost, ponovljivost, prenosljivost rezultatov); pravičnost in legitimnost (zmagovalci in poraženci) političnih priporočil in ukrepov v zvezi z zainteresiranimi stranmi in ciljnimi skupinami.
	Doseženo partnerstvo med mednarodnimi, nacionalnimi, regionalnimi in lokalnimi oblastmi.	Raven upravljanja institucionalnih akterjev, ki so vpleteni ali sodelujejo.
Gospodarski rezultati	Gospodarska učinkovitost projekta: pričakovane gospodarske koristi glede na stroške prevoza blaga, izgube ali izterjave kapitala zaradi objektov ali storitev, ki jih izvaja projekt.	Analiza stroškov in koristi; število tatvin na avtocestah se je zmanjšalo zaradi dosežkov projekta.
Porabljen čas	Učinkovito izkoriščanje časa za doseganje ciljev projekta; Povečana hitrost izmenjave svežih informacij.	Čas, potreben in porabljen za ukrepanje in doseganje rezultatov, od začetka postopka do njegovega zaključka.

3. Zaključek

Rezultati analize dajejo partnerstvu sredstva za boljše razumevanje zakonskega okvira, znotraj katerega projekt FORTIS izvaja svoje dejavnosti. Prej opisani zakonodajni elementi kažejo, da je bilo delo Evropske unije obsežno, vendar ne dokončno. Dejansko obstaja nekaj vprašanj, ki še danes povzročajo razlike med državami članicami. Hkrati nacionalne države običajno upoštevajo zgolj nacionalne interese, pri čemer pozabljajo na pomen nadnacionalnega sodelovanja.

Kot je bilo že omenjeno, je pandemija covida-19 imela in ima še vedno velik vpliv na odnose med državami članicami EU. Razumevanje neskladnosti, različnih predpisov in postopkov je morda najboljši način, da ostanemo osredotočeni na glavne težave. Čeprav je splošni cilj projekta izboljšati in spodbujati čezmejne storitve javnega prevoza in omogočiti nadzor težkega tovora s trajnostnimi rešitvami brez pravega sodelovanja med državami članicami EU (v tem primeru Italijo in Slovenijo), se teh vprašanj ne da rešiti. Kot je navedeno zgoraj, brez ustreznega poznavanja normativnega okvira udeleženci projekta ne morejo razumeti, zakaj, kje in kako ukrepati, da bi dosegli cilje projekta FORTIS. Opredeljeni so bili SWOT-analiza, vrzeli, priporočila, cilji in ključni kazalniki uspešnosti, tako da ima lahko udeleženec projekta jasno sliko stanja in ustrezno ukrepa za doseganje ciljev projekta. Glavni zaključki te analize so:

1. sodelovanje med državami članicami EU je ključno;
2. javno (javne uprave in javna podjetja) in zasebno (zainteresirane strani) morata sodelovati, da se dosežejo cilji projekta;
3. predpisi EU so temelj projekta FORTIS in njihovo poznavanje je obvezno;
4. države EU bi morale nemudoma začeti izvajati direktive EU, ki bi državljanom in podjetjem omogočale, da jih spoštujejo;
5. sodelovanje nekaterih posebnih zainteresiranih strani (policijski organi, regionalni in osrednji zaščitni organi, zasebna/javna podjetja, ki se ukvarjajo z lokalnim javnim prevozom in logističnimi težavami »zadnje milje«);
6. vključitev posebnih udeležencev projekta in organov (policija in organ za finančni nadzor) je ključna za izboljšanje vprašanja v zvezi s težkim blagovnim prometom;
7. ključno je sodelovanje med nacionalnimi policijskimi organi;
8. tovorni promet med državami EU olajša evropska uredba, pri tretjih državah pa je bistvena opredelitev trgovinskih sporazumov/poravnav, ki omogočajo lažji prevoz;
9. državljani in transportna podjetja imajo lahko pomembno vlogo, na primer uporabniki storitev, ki jih želi izvajati projekt FORTIS;
10. orodja IKT igrajo ključno vlogo pri uspehu projekta;
11. nujno je izkoriščanje instrumentov EU in elementov sodelovanja;
12. izmenjava najboljših praks in poslovnih modelov je lahko zelo pomembna za cilje projekta;
13. pri projektu morajo biti vključeni mejni organi javne uprave ali zasebniki (policijski organi, občine, podjetja ali zainteresirane strani);
14. sodelovanje v evropskih organih za sodelovanje (ne samo v institucijah Evropske unije) bi lahko omogočilo lažje sodelovanje (ECR – Euro Control Route[132]).

Spodaj navedene PRILOGE pričajo, kaj je bilo doseženo z razvojem poročila 3.1.2.5, in podajajo sredstva za sodelovanje udeležencev projekta.

Informacije, zbrane v poročilu 3.1.2.5, je treba uporabiti kot vhodne podatke za delo skupnega odbora (3.1.2.6). Udeleženci projekta bi morali biti zlasti v zvezi z dokumentom 3.1.2.6 pozorni na PRILOGO II, prikaz zainteresiranih strani.

[132] https://www.euro-controle-route.eu

4. PRILOGA I: glavna zakonska tabela

Naslednja tabela predstavlja povzetek vseh predpisov, ki so bili ustanovljeni med trenutno raziskavo.

Zakonski okvir	Predpisi EU	Slovenski predpisi	Italijanski predpisi
Javni in osebni motorizirani prevoz (registracija vozil)	Kar zadeva registracijo vozila v EU, je treba vozilo registrirati v državi stalnega prebivališča. Na ravni EU ni posebnega zakona o registraciji vozil. Težave se običajno pojavijo pri ljudeh, ki avtomobil kupijo v drugi državi in ga želijo pripeljati v domovino, pri postopkih registracije pa pogosto naletijo na težave. V odgovor je Evropska komisija 4. aprila 2012 sprejela predlog za poenostavitev pravil o ponovni registraciji avtomobilov. Vendar z Evropskim parlamentom in Svetom Evropske unije ni bil dosežen dogovor, zato je Komisija 3. julija 2018 predlog umaknila in bo to vprašanje ponovno ocenila.	Hiter postopek. Uporabljati je mogoče samo vozila, ki so vpisana v poseben javni register. Lastnik vozila mora imeti povezavo s Slovenijo: prebivališče ali začasno bivanje. Pravni naslov podjetja mora biti v Sloveniji. Za registracijo vozil iz tujine ima lastnik 30 dni časa, da vozilo prijavi.	Registracijo lahko opravijo fizične in pravne osebe. Za italijanske državljane je potrebna samodejna potrditev. Za državljane, vpisane v AIRE, je treba navesti prebivališče v drugi državi in začasno prebivališče v Italiji. Za državljane drugih držav EU in držav JV Evrope, Švice in San Marina so lahko vozila v Italiji v prometu udeležena do tri mesece, potem pa je treba predložiti veljavno dovoljenje za prebivanje ali naslov italijanskega prebivališča ali začasno dovoljenje za največ 30 dni.
		Registracijski subjekti: Naloge homologacijskega organa v Republiki Sloveniji izvaja Javna agencija Republike Slovenije za varnost v cestnem prometu. Delo homologacijskega organa vodi in nadzira ministrstvo, ki je pristojno za promet. Vozilo se lahko registrira pri katerikoli upravni enoti v Sloveniji, pri organizacijah, ki opravljajo tehnične preglede motornih vozil, ali pri podjetjih in samostojnih podjetnikih, ki prodajajo motorna oziroma priklopna vozila. Vozila za mednarodne organizacije: organizacija, podobna italijanski Prefekturi;	Prek STA – Sportelli Telematici dell'Automobilista (Vozniške telematske točke) je mogoče registrirati vozila, motorna in priklopna vozila (enaka ali večja od 3,5 tone), rabljena ali nova, za pridobitev registrske tablice, registracijskega potrdila in digitalnega potrdila o lastništvu. Možno je tudi ponovno registrirati/obnoviti članarino za vozila, motorna vozila in prikolice (z maso do 3,5 tone ali več), nove ali rabljene, tudi če so bile registrske tablice ukradene, izgubljene ali poškodovane[26]; razgradnja ali izvoz so drugi postopki, ki so na voljo na STA.

		policijska vozila: Ministrstvo za notranje zadeve; vojaška vozila: Ministrstvo za obrambo; druge vrste vozil: pooblaščene agencije.	
		Dokumentacija, potrebna za udeležbo v prometu: potrdilo o lastništvu vozila; potrdilo o skladnosti; potrdilo o zavarovanju; plačilo davka na avtomobile; potrdilo o opravljenem tehničnem pregledu: če lastnik vozila nima veljavnega vozniškega dovoljenja, mora navesti ime voznika, ki ima redno vozniško dovoljenje	Potrebna dokumentacija: enoten dokument za udeležbo v prometu (DUC), ki ga je izdalo MIT; - izjava o skladnosti, ki jo je izdal proizvajalec vozila. Možnost registracije z odstopanji, s primerno dokumentacijo proizvajalca. Za gospodarska vozila: dokument o lastništvu še ni na voljo.
		Registrske tablice: Vozila, registrirana v Republiki Sloveniji, so označena s tablicami za: – registrirano vozilo; – vozilo za izvoz; – vozilo za tuja konzularna in diplomatska predstavništva; – starodobna vozila.	Registrske tablice: 256. člen Uredbe, odlok 495/1992, določa vrste registrskih tablic, pri čemer razlikujemo med registracijskimi, prepoznavnimi, ponavljalnimi tablicami; 257. člen določa merila za oblikovanje podatkov o registrskih tablicah za motorna in priklopna vozila. 258. člen določa lokacijo registracije, obnavljanja , prepoznavanje registrskih tablic. 259. člen določa načine namestitve registrskih tablic. 260. člen opredeljuje značilnosti konstrukcije, dimenzije, fotometrične in kromatične značilnosti, berljivost registrskih tablic in zahteve glede ustreznosti njihove sprejemljivosti. 261. člen določa, da so modeli registrskih tablic shranjeni pri Ministrstvu za promet in plovbo – splošna smer M.C.T.C. 264. člen vsebuje informacije o prenehanju udeležbe v prometu.
		Razrez ali izvoz: – samodejna odstranitev iz javnega registra, – prodaja,	Izvoz: Za dokončen izvoz vozila ga morate odjaviti iz nacionalnega arhiva vozil in javnega avtomobilskega

		- prenos v drugo državo, - registracija je potekla pred več kot 30 dnevi, - zavarovanje je poteklo, - umik dogovora med lastnikom in voznikom, - umik potrdila o skladnosti, registrske tablice je treba poslati v 15 dneh.	registra. Vozilo mora biti pozitivno ocenjeno v šestih mesecih, pred zahtevo za odjavo. Potrebna dokumentacija: - enotna vloga; - če zahtevo vloži nekdo, ki ni vpisan v javni register, je treba priložiti izvirno potrdilo o nakupu; - potrdilo o lastništvu, potrdilo o registraciji ali edinstveno prometno dovoljenje; - registrske tablice; - osebna izkaznica. Prosimo, upoštevajte: Zaradi začetka veljavnosti novih načinov odjave za izvoz od 1. januarja 2020 je obvezna odjava pred izvozom vozila, pod pogojem, da je bila revizija uspešno izvedena vsaj šest mesecev od datuma zahteve, od 1. januarja 2020 naprej pa ni mogoče več pošiljati takih zahtev prek konzulatov za izvožena vozila. Prek konzulata je mogoče zahtevati samo odjavo za dokončni izvoz v tujino, ki se nanaša na vozila, izvožena do 31.12.2019, vendar ponovno registrirana leta 2020, pod pogojem, da so bila ta vozila na datum zahteve za odjavo ponovno registrirana s tujo registrsko tablico[31]. Razrez-razgradnja: Za razgradnjo vozila je treba to dostaviti pooblaščenemu centru za prevzem ali – če vozilo proda/kupi druga oseba – koncesionarju/podružnici proizvajalca, ki mora vozilo za razgradnjo odjaviti iz javnega avtomobilskega registra v roku 30 dni s predložitvijo zahteve za prekinitev udeležbe vozila v prometu. Registrske tablice, potrdilo o registraciji in potrdilo o lastništvu je treba dostaviti skupaj z vozilom. Potrdilo za razgradnjo izda koncesionar/podružnica proizvajalca, pri čemer strošek bremeni (civilno-kazensko-upravna odgovornost) lastnika vozila, razen za namene prispevkov, za katere je treba pogledati regionalni zakonski okvir.

			Če je vozilo razgrajeno v tuji državi, lahko lastnik od javnega avtomobilskega registra zahteva prekinitev udeležbe vozila v prometu s predložitvijo potrdila o lastništvu, registrskih tablic in potrdila o registraciji ter predstavitvenega dokumenta v javni register in potrdila s strani tujca, ki je odgovoren za razgradnjo, s prevodom besedila v prilogi[32].
		Mikromobilnost: za skuterje, ki ne morejo biti udeleženi v prometu, trenutno ni predpisov. Motorna kolesa s hitrostjo 25 km/h morajo biti registrirana. Ta zakon bo razširjen tudi na skuterje in kolesa	Mikromobilnost: Z. 160/2019: skuterji z elektromotorjem (največ 500 W in 20 km/h z lučmi) se uradno štejejo za kolesa, ki jih lahko zdaj uporabljamo na cestah z omejitvijo 30 km/h. Čelade, registrske tablice in zavarovanja niso obvezna.
		Starodobna vozila: samo, če so stara 30 let, z izvirnimi strukturami in kosi. Težave z vozili iz drugih držav, ki običajno nimajo vse dokumentacije.	Starodobna vozila: »Nov zakonik o avtocestah«, zakonodajni odlok, 30. aprila 1992, št. 285 in nadaljnje spremembe. Člen 60. Starodobni motocikli in avtomobili, ki imajo zgodovinski in zbirateljski pomen, spadajo v zakonski referenčni okvir. Gospodarska vozila: – za vozila za osebno uporabo: prevoz ne sme predstavljati prevladujoče gospodarske dejavnosti, vendar mora biti podjetje lastnik vozila. Dovoljenje se izda po odobritvi komisije za vozila nad šest ton (Z. 298/1974, 31. in 32. člen ; – vozila za tretjo uporabo: CE 1071/2009, L. 298/1974, D.lgs 395/2000, L. 244/2007, D.D. MIT št. 291/2011. Potreba po vpisu v Albo Nazionale autotrasportatori in nacionalni elektronski register. Zahteve: finančna in poklicna upravičenost, integriteta; izvajajo se stalni pregledi vozil.
Upravljanje v izrednih razmerah (s posebnim poudarkom na	– Prihodnja EU uredba za posodobitev mobilnosti in prevoza v Evropi, za povečanje	V Sloveniji so opredeljeni naslednji predloženi dokumenti:	Številna ministrska sporočila so prinesla nova pravila, ki jih je treba upoštevati v tem izrednem obdobju. Praviloma se za vozniška dovoljenja uporablja načelo o osebnih dokumentih in dokumentih o priznanju (člen

težkih tovornih vozilih, zlasti med epidemijo covida-19)	prometne varnosti in privlačnosti za voznike. – EU je uvedla »zelene koridorje«, da bi olajšala prevoz pokvarljivih proizvodov med pandemijo. O tem vprašanju ni izčrpnih predpisov.	– omejitve vstopa na osnovi epidemioloških razmer[56]; – ponovna vzpostavitev mednarodnega javnega prevoza – cestni in železniški (12. 10. 2020)[57]; – začasna in omejena sprostitev izvrševanja časov vožnje in počitka za voznike vozil, ki prevažajo blago – podaljšanje veljavnosti vozniških dovoljenj, spričeval CPC in spričeval o vozniških kvalifikacijah po ADR (20. 3. 2020); - pogoji v zvezi z usposabljanjem voznikov in tehničnimi pregledi.	104 odloka »Cura Italija«), medtem ko CQC, ADR, CAP in začasna vozniška dovoljenja ureja uredba o vozniških dovoljenjih. Izpiti za vse kategorije vozniških dovoljenj se začasno ustavijo – začasno se ustavijo tudi revizije vozniških dovoljenj ali izpitov za pridobitev kvalifikacij CQC. Veljavnost zadevnih dokumentov, ki jim je potekel rok veljavnosti ali jim bo kmalu potekel rok veljavnosti, je podaljšana.
Vozniško dovoljenje	Direktiva EU 2003/59: potreba po CPC (spričevalo o strokovni usposobljenosti) za prevoz ljudi ali izdelkov. Metode za pridobitev: – naslovi: tečaj za pridobitev kvalifikacij, usposabljanje in izpit, – dokumentacija: izvzetje iz tečaja in izpit. Kdo ga lahko pridobi: – lastniki vozniških dovoljenj prevozniškega podjetja v državi članici EU, ki jih je izdala država članica EU ali države članice JV Evrope ali države, odvisne od EU in JV Evrope, – vozniki za prevoz izdelkov (vozniška dovoljenja C1, C, C1E ali CE) ali ljudi (D1, D1E, D ali DE).	Od leta 2008 Direktiva 59/2003 velja za avtobuse; od leta 2009 za izdelke. Uvedba je bila enostavna, saj so bila že na voljo obvezna potrdila za pridobitev vozniškega dovoljenja.	Zakonski odlok 286/2005, ki prenaša Direktivo EU 2003/59

	Vozniki vozil, izvzeti iz CPC: - vozila s hitrostjo do največ 45 km/h, - vojaška služba, služba civilne zaščite, vojska itd., - vzdrževanje, popravila, vozila, ki še niso v prometu, - nujne zadeve, - tečaji vožnje, - zasebni prevozi ljudi in izdelkov, - prevoz materiala, opreme za zasebne dejavnosti. Sistem točkovanja: zmanjšanje in izterjava točk po nezakonitih dejavnostih oziroma prekvalifikacija. Petletna prenova. Subjekti, ki izvajajo tečaj: avtošole, subjekti, ki jih pooblasti ministrstvo za infrastrukturo in promet.		
	Evropska direktiva 2006/126/ES o vozniških dovoljenjih: Model vozniškega dovoljenja Države članice EU vzpostavijo nacionalno vozniško dovoljenje v skladu z modelom Skupnosti. Po posvetovanju s Komisijo lahko države članice EU vnesejo dodatne podatke, če to nikakor	Direktiva 59/2006 v Sloveniji od leta 2008 velja za avtobuse, za blago pa od leta 2009. Uvedba evropske zakonodaje v Sloveniji ni predstavljala resnih težav, ker so že obstajala obvezna spričevala za opravljanje dejavnosti voznika.	

	ne posega v izvedbo te direktive. Vzajemno priznavanje Vozniška dovoljenja, ki so jih izdale države članice EU, so morale priznati iste članice. Kategorije, opredelitve in najnižja starost.		
	Direktiva EU 2018/645 Periodični programi usposabljanja, ki jih organizira pooblaščena oseba s strani ministrstva za infrastrukturo in promet. Celostni program usposabljanja ima skupni del in poseben del glede prevoza materiala in ljudi. Inovacije: - možnost, da države članice EU izvajajo programe usposabljanja z uporabo sredstev in tehnologij IKT, kot je e-učenje (največ 10 ur); - informacije o kvalifikacijah in dokumentih se lahko izmenjujejo med državami članicami EU; - obvezna praktično usposabljanje za namestitev snežnih verig, dajatve (predpisi, odloženi z ministrskim zakonom);	Preneseno v začetku leta 2020. Začetno usposabljanje ni obvezno, temveč izbirno (samo izpit). Usposabljanja izvajajo agencije, pooblaščene s strani pristojnega ministrstva. Izpiti, ki jih vodi komisija, ki jo določi pristojno ministrstvo za promet. Teoretični in praktični izpit. Državljani drugih držav morajo za pridobitev CPC imeti prebivališče ali začasno prebivališče v Sloveniji, družinske ali gospodarske interese v Sloveniji. Slovenija si trenutno prizadeva za nadgradnjo informacijskega sistema za izvajanje teoretičnih izpitov z IT-napravami za pridobivanje takojšnjih rezultatov.	Zakonski odlok 50/2020, ki prenaša Direktivo EU 2018/645 s pomembnimi novostmi o usposobljenosti in usposabljanju voznikov za prevoz izdelkov. Člen 14: za vožnjo sta obvezni temeljna kvalifikacija in redno usposabljanje (Cl, C1E, C, CE, D1, D1E, D in DE). Člen 16: to ni potrebno, kadar: - vozniki opravljajo vožnje na podeželju, - vozniki ne ponujajo prevoznih storitev, - prevoz je občasen in ne vpliva na varnost prevoza, - vozila si kmetijska podjetja izposodijo za prevoz izdelkov na občasnih kratkih razdaljah.

	- kot del začetnega usposabljanja (neperiodično) je treba upoštevati posebne dejavnosti iz drugih evropskih zakonov (prevoz nevarnega materiala, prevoz živih živali, invalidnost); - redno usposabljanje: posodobitve znanja o vožnji, varnost pri delu, varnost, zmanjšanje vpliva na okolje.		
Osredotočenost na težki tovorni promet in nadzor	• **Bela knjiga** iz leta 2011 »**Načrt za enotni evropski prometni prostor – proti konkurenčni in trajnostni prometni politiki**« • Direktiva **2014/45/EU** o **rednih tehničnih pregledih**[133], • Direktiva **2014/47/EU** o **cestnih pregledih tehnične brezhibnosti gospodarskih vozil**[134] • Direktiva **2014/46/EU** o **dokumentih za registracijo vozil** • Direktiva 2012/45/CEE • Sklep Sveta **2018/1485/EU**		

[133] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0045&from=EN
[134] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0047&from=IT

	• Direktiva 2002/24/ES[135], • Direktiva 2003/37/EC[136] • Direktiva 2007/46/ES • Uredba (ES) št. 715/2007 • Uredba (ES) št. 595/2009 • Uredba (ES) št. 765/2008 • Uredba (ES) št. 1071/2009 • Direktiva 2000/30/ES • Direktiva 2006/22/ES • Uredba (ES) št. 1071/2009 • Uredba (ES) št. 661/2009 • Direktiva (EU) 2015/719 • Uredba (EU) št. 952/2013 • Uredba (EU) št. 2019/1020		

[135] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32002L0024&from=EN
[136] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32003L0037&from=en

5. PRILOGA II: Opredelitev zainteresiranih strani

Opredelitev zainteresiranih strani

Za izboljšanje nadnacionalnega sodelovanja med institucionalnimi in zasebnimi akterji morajo biti v projektne dejavnosti vključene najpomembnejše zainteresirane strani (in njihove značilnosti). Ti akterji so opredeljeni glede na njihovo stopnjo zanimanja, vpliv in možnost, da prispevajo k projektu, in načine nadaljnjega vključevanja. Partnerji, če upoštevamo PRILOGO II, bi morali ravnati po načrtu sodelovanja, da bi konkretno vključili zainteresirane strani.

Da bi udeleženci projekta lahko nadaljevali s poenostavljenim delom raziskovanja in ustvarjanjem seznama zainteresiranih strani, so spodaj navedeni glavni akterji, ki so že sodelovali v projektu na prej omenjenih projektnih delavnicah (ki so potekale 17. in 18. junija):

- SDAG, Gorizia interport;
- Autovie Venete;
- Gospodarska zbornica Slovenije;
- DARS, Družba za avtoceste Republike Slovenije;
- RRA LUR, Regionalna razvojna agencija - Ljubljanske urbane regije;
- ACI, Italijanski avtomobilski klub;
- MZI Slovenija, Ministrstvo za infrastrukturo Republike Slovenije;
- AssiFormat FIAP regije Molise;
- Javni in osebni motorizirani prevoz regije Furlanija-Julijska krajina;
- Urad za motorizacijo v Trstu;
- FIAP, italijanska federacija prevoznikov.

Na osnovi teh informacij bi lahko udeleženci projekta izpolnili naslednjo tabelo z načini, na katere so zainteresirane strani že bile vključene v projekt FORTIS.

Ime/skupina zainteresiranih strani	**Vrsta zainteresirane strani**	**Raven vpliva (visoka, srednja, nizka)**	**Vrsta interesa/vpliv**	**Načini možnega prispevka zainteresirane strani k projektu**	**Ovire za sodelovanje zainteresiranih strani**	**Strategije za nadaljnje vključevanje zainteresiranih strani v projekt**
npr. nacionalno ministrstvo za promet	*Javni organ*	*Visok vpliv - veliko zanimanje*	*Ministrstvo za infrastrukturo in promet je izvršni organ italijanske države, odgovorna za: načrtovanje, financiranje, gradnjo in upravljanje infrastrukturnih omrežij državnega pomena in javnih del, ki zadevajo sistem mest in velemest, povezanih s prevozom, prometom in logistiko v območju.*	*Ta temeljna politična institucija bi se lahko zanimala za doseganje ciljev projekta, kot je izboljšanje čezmejnega prometa. Objava informacij na spletnem mestu MIT - odsek za novice bi že lahko bil velik dosežek z vidika ciljev projekta.*	*Ker je to ena izmed institucij na najvišji ravni upravljanja v Italiji, bi lahko obstajala splošna birokratska vprašanja o tem, ali bi jo vključili v čezmejni projekt, kar bi povzročilo tako velik interes, kot je interes osrednje*	*Teme, obravnavane v institucionalnem dialogu, bodo najboljša strategija za vključitev te zainteresirane strani. Pomembno bo doseči pravo referenco znotraj več vej MIT.*

					javne uprave.	