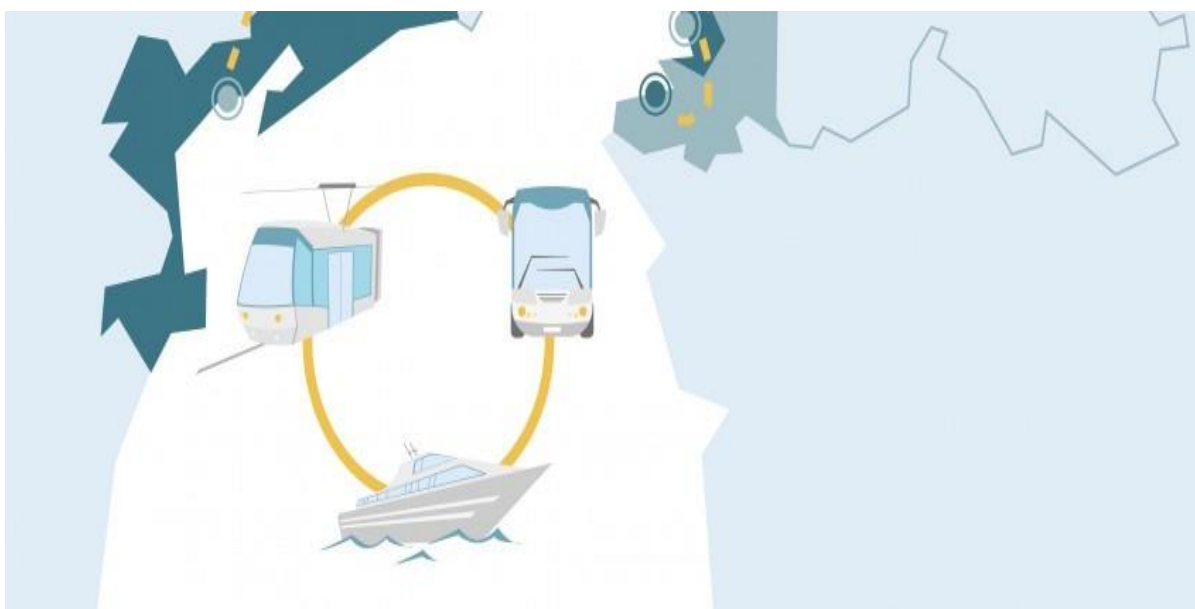


FORTIS

Strengthening Institutional Cooperation in Cross-Border Areas through Innovative Solutions in Public Transport and Civil Motorization Procedures



Dokument D.3.2.2.6 - Priročnik za usklajevanje sistemov.

Povzetek

1. PREMISA.....	3
2. KONTEKST	4
3. DELEŽ KONTROLNEGA OSEBJA IN OPERATIVNE KVALIFIKACIJE.....	5
4. KONTROLA DOKUMENTOV	7
6. KONTROLA VOZIL	11
7. KONTROLA TAHOGRAFA	12
8. ZAKLJUČEK	15

1. PREMISA

Projekt FORTIS, financiran iz programa sodelovanja Interreg V-A Italija - Slovenija 2014 - 2020, je namenjen spodbujanju institucionalnega sodelovanja med italijanskimi in slovenskimi organi in iskanju skupnih inovativnih rešitev, ki bi po eni strani izboljšale in spodbujale čezmejne javne transportne storitve v prid trajnostne in učinkovite mobilnosti, po drugi strani pa povečale izmenjavo izkušenj in uskladitev postopkov na področju javnega in osebnega motoriziranega prevoza.

Kar zadeva uskladitev postopkov na področju javnega in osebnega motoriziranega prevoza, so bili v obdobju med 12. in 15. oktobrom 2021 organizirani štirje dnevi kontrole težkih vozil, pri čemer se je uporabilo mobilno enoto za ugotavljanje tehnične brezhibnosti vozil na dveh italijanskih in dveh slovenskih lokacijah: Villesse, Šempas, Kozina in Ferneti.

Pri načrtovanju in izvedbi omenjenih aktivnosti kontrole prometa - dejansko gre za pilotni čezmejni projekt, ki je edinstven te vrste - so sodelovali številni organi z različnimi pristojnostmi. Na italijanski strani sodelujejo Dežela Furlanija - Julijska krajina - Deželni urad za promet (že partner v projektu), Ministrstvo za infrastrukturo in trajnostno mobilnost (Direkcija za promet Nord Est), prometna policija, občinska policija. Na slovenski strani sodelujejo naslednji organi: Ministrstvo za infrastrukturo (Inšpektorat za infrastrukturo), Javna agencija RS za varnost prometa, Ministrstvo za infrastrukturo (Direktorat za kopenski promet), prometna policija, finančna uprava.

Štirje dnevi skupnih aktivnosti na čezmejni ravni so bili namenjeni natančni seznanitvi z različnimi načini nadzora težkih vozil v Italiji in Sloveniji, po drugi strani pa tudi preverjanju možnosti za stalno in dolgotrajno sodelovanje.

Prva izkušnja s čezmejnim sodelovanjem na področju javnega in osebnega motoriziranega prevoza je bila pozitivna in je v sodelujočih vzbudila željo po nadaljevanju in krepitvi sodelovanja.

2. KONTEKST

Sektor nadzora nad celotnim področjem cestnih prevozov ima danes strateško pomembno vlogo za preprečevanje nezakonitih praks. Razvejenost in profesionalizacija nadzorne aktivnosti prav tako bistveno prispevata k večji uspešnosti pri zagotavljanju varnosti v cestnem prometu in k povečanju splošne varnosti, tudi z vidika varnosti potujočega osebja, nesporne pa so tudi prednosti, povezane z zagotavljanjem in spoštovanjem veljavnih predpisov.

Projekt "Fortis", ki je omogočil primerjavo in dialog med nadzornimi organi v Italiji in Sloveniji, nakazuje učinkovito pot za izmenjavo informacij v zvezi z nadzori med obema državama ter ponuja priložnost za ponovitev skupnih akcij, namenjenih povezovanju in širjenju dobrih praks v nadzoru cestnega prometa, tudi na podlagi programskih projektov.

Dokument je v zgoraj opisane namene sestavljen kot prvo poročilo, ki naj služi kot podlaga za razvoj sinergičnega sodelovanja ob sočasnem upoštevanju posebnosti kot tudi strateških ciljev vsake posamezne države;

Omenjena intervencija mora seveda biti skladna s standardi Evropske unije, poleg tega pa bo služila tudi za pridobivanje dragocenih elementov in analitičnih podatkov, ki bodo potencialno namenjeni za spremembo predpisov in posledično usklajevanje zakonodaje vseh držav članic.

Dobro bi bilo uporabiti pripravljalne dokumente za razširjanje dobrih praks v prometnem nadzoru, da bi uskladili in poenotili cilje, ohranili zgledno aktivnost učenja in usposabljanja operativnega osebja in na ta način dvignili standarde uspešnosti, povezane tudi s transparentnostjo in razširjanjem podatkov, saj bi to bil tudi dokaz, da se javna sredstva lahko koristno uporabi za doseganje in ohranjanje stanja boljšega spoštovanja zakonov.

3. DELEŽ KONTROLNEGA OSEBJA IN OPERATIVNE KVALIFIKACIJE

Prvi zabeleženi dejavnik v času štirih dni izvajanja nadzora cestnega prometa v Italiji in Sloveniji je bila razlika v kvalifikacijah in namenjenih kvotah za dejavnosti kontrole.

Brez poseganja v pristojnosti odločanja vsake posamezne organizacije lahko vseeno predlagamo minimalne kvote za enakovredno in usklajeno zastopanost vsake specialnosti, brez prekrivanja odgovornosti.

Ob tej prvi točki je treba izpostaviti razlike v pristojnostih, ki jih imajo različne operativne enote: italijanska država dodeljuje organom prometne policije polna pooblastila in enake kvalifikacije kot vsem enotam državne policije, vključno z lokalno policijo; slovenska zakonodaja pa daje več nadzornih pooblastil Finančni upravi RS v primerjavi s splošno kontrolo, ki jo izvaja policija na področju prevozov v cestnem prometu. Pri inšpekcijskem osebju prometnega urada / ministrstva, obstajajo podobnosti med obema državama.

Drug element primerjave je način, kako se izvaja kontrolne dejavnosti: v Italiji se istočasno ustavi eno/dve skupini vozil: razlog je v pomanjkanju namenskih struktur, kjer bi se kontrolo izvajalo na varen način. V Sloveniji obstajajo namenska območja, rezervirana za kontrolne dejavnosti, to so obsežna območja, ki omogočajo kontrolo tudi do deset/dvanajst skupin vozil, ki stojijo v vrsti, da jih pregledajo vse specializirane enote.

Drug zanimiv vidik je način izbiranja vozil: v Italiji se izbira mimo vozeča vozila v bližini kontrolnih postaj, medtem ko se v Sloveniji izbere skupino vozil neposredno na cesti in se jo pospremi do kontrolnega mesta. Takšen način dela omogoča natančnejše ugotavljanje nevarnih situacij ali potencialno deviantnih primerov, kljub temu pa se ohranja zahtevo po nepristranskosti, kot določajo evropski predpisi s področja socialne zakonodaje (Uredba (ES) št.561/2006 o usklajevanju določene socialne zakonodaje in Uredba 165/2014(EGS).

Na tej osnovi je prvi predlog, da se določi število operaterjev in način izvajanja kontrol. Predlog italijanske strani:

Za policijsko osebje se predlaga 6/8 operaterjev: od tega dva izbirata vozila, po možnosti v avtu brez oznak;

Za inšpekcijsko osebje prometnega urada (Ministrstvo za infrastrukturo in trajnostno mobilnost - M.I.M.S.) : 3 operaterji

Za pomožno osebje deželnega urada za promet: 2/3 operatorji

Predlog slovenske strani: Za izvajanje nadzora slovenska stran predlaga minimalno zasedbo: 6-8 predstavnikov policije, 6 predstavnikov inšpekcijskih služb in 4 predstavnike Finančne uprave RS. Vsi navedeni nadzorni organi imajo tudi pooblastila za neposredno ustavljanje in kontrolo vozil.

Drugi vidik, kjer so razlike bistvene, se nanaša na način kontrole in je povezan s takojšnjo začasno izločitvijo vozil iz cestnega prometa. Veljavni regulativni okvir v Sloveniji omogoča takojšnjo in nedvomno vzpostavitev varnega stanja vozila za vključitev v cestni promet. Dejstvo, da se vozilo pospremi do najbližje servisne delavnice in se dovoli ponovno vključitev v promet šele po izvedbi nujnega vzdrževanja, je vsekakor dobro sredstvo za odlične rezultate preverjanja in kontrole na ozemlju.

V Italiji se opomni na potrebne ukrepe in samo v primeru napak v delovanju svetlobnih naprav ali neučinkovitosti/prevelike obrabe pnevmatik, v povezavi z meteorološkimi pogoji na kraju samem (192. člen Cestno-prometnega zakonika): prepoved nadaljevanja vožnje po cesti bi se moralo izreči tudi v primeru, ko se po kontroli z mobilno enoto za ugotavljanje tehnične brezhibnosti vozil takoj odredi začasna izločitev iz prometa in napotitev v najbližjo servisno delavnico.

4. KONTROLA DOKUMENTOV

Kontrola dokumentov je prvo opravilo, ki ga mora osebje opraviti. Listine, ki potrjujejo usposobljenost za izvajanje dejavnosti cestnega prevoza, so povezane s težavami že v trenutku predložitve, saj lahko voznik predloži lažne dokumente ali celo ponarejene dokumente. Kot je bilo preverjeno tekom štirih dni skupnega nadzora, še posebej na italijanskem ozemlju, strokovnjak Ministrstva za infrastrukturo in trajnostno mobilnost z enostavnimi, a učinkovitimi kontrolnimi orodji preveri pristnost izročeni dokumentov.

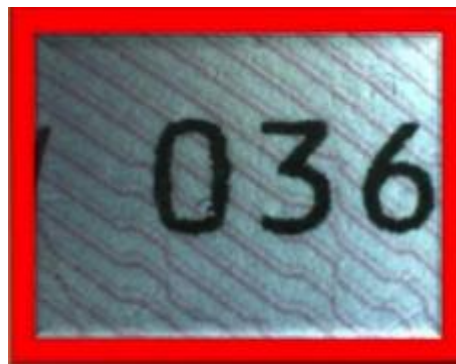
Ta podatek je še posebej pomemben, saj lažni CMR (t.i. mednarodni tovorni list za cestni prevoz) ali lažna bilateralna dovolilnica izniči ne le nadzorne aktivnosti operaterjev, pač pa za seboj prinaša tudi dejansko nelojalno konkurenco v razmerju do podjetij, ki imajo svoje poslovne obrate v državi in se morajo soočiti z najemi po cenah izpod minimalnih tržnih vrednostih in s pomembnim skupnim učinkom, posebej na kratkih/srednjih razdaljah.

Zato ne gre podcenjevati pomena tega specialističnega in natančnega pregleda. Stanja takšne kontrole na slovenski strani ne moremo komentirati, ker ni bilo priložnosti za poglobitev, Če se bo izkazalo koristno, je takšna kontrola lahko predmet naslednjih tehničnih omizij.

Na to temo je potrebno poudariti, da ima »vzporedni trg ponarejanja« močan neposredni vpliv na prevozno dejavnost in na logistiko. Analizirajmo primer: kakšno ceno dosega ponarejena dovolilnica? Vrednost se giblje nekje okrog 5.000 EUR. Kako se lahko borimo proti temu pojavu? Enostavno. Zadostuje enostavna metoda opazovanja, ki jo nato uporabimo v cestnem nadzoru, tudi brez pomoči posebnih ali sofisticiranih aparatov, pogledjmo kako.

1. Skupne značilnosti dovolilnic Italije za tretje države
 - a. Varnostni papir z dvotonskim vodnim znakom (svetlo/temni učinek);
 - b. Tisk podlage;
 - c. Sprednja stran obarvana - hrbtna stran bela;
 - d. Latentni in/ali fluorescentni znaki, vidni pod UV svetlobo (t.i. vlakna);
 - e. Vtis suhega žiga M.I.T.;
 - f. Številka dovolilnice v knjigotisku.

Najbolj enostaven pokazatelj, ki ga strokovnjaki opazijo tudi s prostim očesom ali povečevalno lečo, je prav tiskarski učinek pri številki dovolilnice, na primer:



Kot je z lahkoto opaziti na ponazoritvenih fotografijah, je desno prikazana podoba tiska z brizgalnim tiskalnikom, namesto knjigotiska; posebej je opaziti nejasnost robov pri znaku 0, medtem ko je pri knjigotisku rob vedno popoln in dobro vtisnjen v varnostni papir.



Drugi pokazatelj, prav tako relativno zlahka zaznaven, je prikazan na podobi suhega žiga. Slika pristnega dokumenta (zeleno) kaže, da je odtis črnega kroga jasn in brez razlivanja, žig enakomerno označuje relief papirja (pogled v laboratoriju pod stransko svetlobo). Ponarejeni krog, ki je prav tako narejen z brizgalnim tiskalnikom, se na stranici razliva, oblika vtisnjene žiga je nepravilna, verjetno je uporabljena konica izrabljenega kemičnega svinčnika (s to tehniko se ponareja tudi druge dokumente).

5. KONTROLA MEDNARODNEGA TOVORNEGA LISTA CMR

1	Esempio per Exemplaire pour Copy for Exemplar für	Il mittente l'expéditeur sender Absender			Codice trasportatore Code transporteur Code of carrier Code Frachtführer	N.																				
1 Mittente (cognome, nome, stato) Expéditeur (nom, adresse, pays) Absender (Name, Anschrift, Land)		LETTERA DI VETTURA INTERNAZIONALE LETRE DE VOITURE INTERNATIONALE INTERNATIONAL CONSIGNMENT NOTE FRACHTBRIEF - TRANSPORTDOKUMENT N.																								
2 Destinataro (cognome, nome, stato) Destinataire (nom, adresse, pays) Empfänger (Name, Anschrift, Land)		16 Trasportatore (cognome, nome, indirizzo, stato) Transporteur (nom, adresse, pays) Frachtführer (Name, Anschrift, Land)																								
3 Luogo previsto per la consegna della merce (località, stato) Lieu prévu pour la livraison de la marchandise (lieu, pays) Auslieferungsort des Gutes (Ort, Land)		17 Trasportatori successivi (cognome, nome, indirizzo, stato) Transporteurs successifs (nom, adresse, pays) Nachfolgende Frachtführer (Name, Anschrift, Land)																								
4 Luogo e data della presa in carico della merce Lieu et date de la prise en charge de la marchandise (lieu, pays, date) Ort und Tag der Übernahme des Gutes (Ort, Land, Datum)		18 Riserve ed osservazioni del trasportatore Réserves et observations du transporteur Vorbehalte und Bemerkungen des Frachtführers																								
5 Documenti allegati Documents annexés Beigefügte Dokumente																										
6 Contrassegni e numeri Marques et numéros Kennzeichen und Nummern	7 Numero dei colli Nombre des colis Anzahl der Packstücke	8 Imballaggio Mode d'emballage Art der Verpackung	9 Denominazione corrente della merce Nature de la marchandise Bezeichnung des Gutes	10 N. di statistica No statistique Statistiknummer	11 Peso lordo kg. Poids brut, kg. Brutogewicht in kg.	12 Volume m ³ Cubage m ³ Umfang in m ³																				
13 Istruzioni del mittente Instruction de l'expéditeur Anweisungen des Absenders		19 Convenzioni particolari Conventions particulières Besondere Vereinbarungen																								
14 Istruzioni per il pagamento del nolo Prescriptions d'affranchissement Franchzahlungsanweisungen		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%;">20 Da pagare per A payer par Zu Zahlen vom:</td> <td style="width: 25%;">Mittente Expéditeur Absender</td> <td style="width: 25%;">Valuta Monnaie Währung</td> <td style="width: 25%;">Destinatario Destinataire Empfänger</td> </tr> <tr> <td>Prezzo trasporto Prix transport / Fracht: Abbonamento Reduction / Ermäßigungen:</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Soldo Solde / Zwischensumme:</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Maggiorazioni Suppléments / Zuschläge: Charges / Nebenabgaben:</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Totale / Totale / Gesamtsumme:</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>					20 Da pagare per A payer par Zu Zahlen vom:	Mittente Expéditeur Absender	Valuta Monnaie Währung	Destinatario Destinataire Empfänger	Prezzo trasporto Prix transport / Fracht: Abbonamento Reduction / Ermäßigungen:				Soldo Solde / Zwischensumme:				Maggiorazioni Suppléments / Zuschläge: Charges / Nebenabgaben:				Totale / Totale / Gesamtsumme:			
20 Da pagare per A payer par Zu Zahlen vom:	Mittente Expéditeur Absender	Valuta Monnaie Währung	Destinatario Destinataire Empfänger																							
Prezzo trasporto Prix transport / Fracht: Abbonamento Reduction / Ermäßigungen:																										
Soldo Solde / Zwischensumme:																										
Maggiorazioni Suppléments / Zuschläge: Charges / Nebenabgaben:																										
Totale / Totale / Gesamtsumme:																										
21 Compilato a Etablé à Ausgefertigt in		15 Rimborso / Reimbursement / Rückerstattung																								
22 Firma e timbro del mittente Signature et timbre de l'expéditeur Unterschrift und Stempel des Absenders		23 Firma e timbro del trasportatore Signature et timbre du transporteur Unterschrift und Stempel des Frachtführers Targa motrice Numéro d'immatriculation de la motrice Nummernschild der Kraftmaschine Targa rimorchio Tractor number plate Nummernschild des Anhänger		24 Merce ricevuta Marchandises reçues Gut Empfangen Luogo Lieu Ort																						

Model IRU Genève

I numeri dall'1 al 15 compreso devono essere compilati sotto la responsabilità del mittente, oltre ai numeri 19-21-22. - Le parti tracciate in grassetto devono essere compilate dal trasportatore. Auszufüllen unter der Verantwortung des Absenders. 1 - 15 einschließlich. 19 + 21 + 22. Die mit fett gedruckten Linien eingetragenen Rubriken müssen vom Frachtführer ausgefüllt werden.

Per le merci pericolose indicare oltre la denominazione corrente, la classe, la cifra e se del caso la lettera. En cas de marchandises dangereuses indiquer, outre la certification éventuelle, à la dernière ligne du cadre, la classe, la chiffre et le cas échéant, la lettre. Bei gefährlichen Gütern ist, außer der eventuellen Bescheinigung auf der letzten Linie der Rubrik anzugeben: die Klasse, die Ziffer sowie gegebenenfalls der Buchstabe.



Tovorni list določa prometno povezavo, na kateri vozi vozilo, ki je podvrženo kontroli. Prvi dokaz, da ima kontrolirana skupina vozil urejene dokumente, je kombinacija licence Skupnosti, dvostranskega sporazuma ali CEMT, s čimer je potrjena ustreznost za obravnavani prevoz. Takšno načelo je bilo uvedeno s členom 46b zakona 298/1974 (uveden z 653. odstavkom 1. člena zakona 208/2015), ki **vozniku** nalaga dolžnost, da ob vsaki kontroli z dokumentarnim DOKAZILOM izkaže regularnost prevoza, t.j. tovorni list za mednarodni prevoz tovora CMR, oziroma transportni dokument ADR, identifikacijski obrazec za odpadke, izjava o poreklu in namembnem kraju živih živali, itd....

Z vidika ukrepanja se obravnava predvsem tri glavne prekrške:

- a) Po 1. odstavku člena 46b denarna kazen 400,00 EUR (zakonske omejitve 400-1.200 EUR) z dodatno kaznijo upravnega zasega vozila, do predložitve manjkajočega dokumenta oziroma največ 60 dni;
- b) Po 3. odstavku člena 46b denarna kazen 2.000,00 EUR (omejitve 2.000-6.000 EUR) v primerih, ko dokumentarnih dokazil ni ali niso skladna (vendar obstaja možnost za preverjanje regularnosti prevoza);
- c) Po 3. odstavku člena 46b in člena 46 denarna kazen 4.130,00 EUR (omejitve 2.065-12.394 EUR) z dodatno kaznijo upravnega zasega vozila za 3 mesece. V primeru ponovne kršitve upravna kazen v višini 5.164 EUR (omejitve 2.582-15.493 EUR) z zaplenbo vozila za odvzem.

Takšna kontrola je nujna, da se nato preveri morebitno kabotažno dejavnost (dejanski primeri, za katerimi se skriva nelojalna konkurenca v prevoznem sektorju), o kateri bo več v nadaljevanju.

Slovenski nadzorni organi v postopkih nadzora prav tako preverjajo naslednje dokumente: licence Skupnosti, dvostranski sporazum ali CEMT, tovorni list za mednarodni prevoz tovora CMR, transportni dokument ADR, identifikacijski obrazec za odpadke, izjava o poreklu in namembnem kraju živih živali in podatke iz tahografov, s katerimi se dodatno preverjajo kršitve morebitne kabotaže in socialne zakonodaje (delovni časi, odmori in počitki voznikov). Globe za neposredovanje CMR niso neposredno predpisane, vendar nadzorni organi zahtevajo CMR pri kontroli izvajanja vrste prevoza (npr. kabotaže). Nespoštovanje pravil kabotaže pa se kaznuje z ustrezno globo preko Zakona o prevozih v cestnem prometu.

Globe s področja socialne zakonodaje in tahografov so pa predpisane z Zakonom o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozih.

6. KONTROLA VOZIL

Tehnična kontrola vozil, ki se razširjeno izvaja ob pomoči mobilne enote za ugotavljanje tehnične brezhibnosti vozil, je najboljša možnost za celovito kontrolo nad tem posebej kompleksnim in občutljivim sektorjem. Omenjena oprema omogoča prometni policiji, da enostavno opravi popoln nadzor nad tehničnim stanjem vozila, nad krmilnimi in zavornimi mehanizmi na kraju samem, pri čemer uporabi v ta namen usposobljeno tehnično osebje.

Zabeležene so bile nekatere bistvene razlike med italijanskim in slovenskim sistemom sankcij.

Kot zgoraj že navedeno, ko policijski organi v Italiji ugotovijo posebej resne kršitve (na primer 79. člen Cestno-prometnega zakonika "*učinkovitost motornih vozil in priklopnikov v cestnem prometu*"), lahko opomnijo voznika, da vožnje ne nadaljuje, dokler ni vozilo popravljeno in primerno za varno vožnjo. Takšen postopek izvajajo tudi slovenski organi.

Razlike so pri kršitvah funkcionalnih lastnosti vozila.

V Italiji se uporablja 78. člen Cestno-prometnega zakonika, ki nalaga upravno kazen v višini 422,00 EUR, ki je poravnana z zneskom 295,40 EUR, če je plačilo izvedeno v 5 dneh, vozila pa ni mogoče več uporabiti, dokler uspešno ne opravi pregleda tehnične brezhibnosti.

Nasprotno se na slovenski strani izreka bistveno višje denarne kazni (5.000,00 EUR), vozilo se takoj začasno umakne iz prometa in se ga pospremi do najbližje servisne delavnice za vzpostavitev predpisanega in varnega stanja vozila, vse to pa se izvrši takoj po kontroli na cesti.

Kontrola vozila v tej fazi je zagotovo najbolj kompleksna.

Najprej mora biti zadolženo osebje ustrezno usposobljeno, da zagotavlja maksimalno kompetentnost in učinkovitost in lahko izvede ustrezne kontrole v skladu z nacionalnimi in evropskimi predpisi.

Razmisliti velja o skupni uporabi mobilne enote za ugotavljanje tehnične brezhibnosti vozil - tudi na podlagi sporazuma - v obeh državah, z usmerjeno in razširjeno kontrolo raznih vrst prevozov, tudi na podlagi projektov. Nedvomna korist takšne uporabe bi bila pridobitev izjemnega nabora podatkov, ki bi se jih nato analiziralo in se izdelalo boljši pregled nad vsemi vrstami prevozov, kjer je veliko nepravilnosti in kršitev, le kot en primer uporabe. Poleg tega bi bila omogočena celovita kontrola na nadnacionalni ravni med obema državama. Ustanovitev

specializirane skupine, na primer za celo Italijo, še posebej pa za deželo Furlanijo - Julijsko krajino zaradi njenega strateškega položaja (mejni prehodi med vzhodno in zahodno Evropo, pa tudi med severom in jugom) in zaradi tržaške morske meje, bi bistveno izboljšala kontrolo nad prometom vozil in blaga in bi se lahko vključila v širši okvir izmenjave podatkov, tudi neposredno in prek informacijskih sistemov, ki bi jih koristno uporabili vsi nadzorni organi. V ta namen bi bilo nujno nameniti ustrezne človeške vire in tehnično opremo. Ob koncu tega dokumenta je predstavljen osnutek predloga za zgornje potrebe.

Učinkovita uporaba mobilne enote za ugotavljanje tehnične brezhibnosti vozil bi imela neposreden in takojšen vpliv na izboljšanje cestne varnosti.

V ponazoritev je spodaj prikazano, na kakšen način so omenjene kontrole učinkovito orodje za preprečevanje nesreč in zagotavljanje varnosti v cestnem prometu. Fotografije kažejo situacije, odkrite med kontrolami, ki so jih italijanski in slovenski organi izvajali v operativni fazi projekta.



Pomemben vidik kontrol je kontrola pravilne uporabe kronotahografa, ki mora biti vgrajen na skupinah vozil z najvišjo dovoljeno maso več kot 3,5 tone .

Med opravljenimi kontrolami v obeh državah niso bile ugotovljene bistvene razlike z vidika izvajanja kontrol, bistvene pa so razlike v sankcioniranju kršitev in v načinu varstva pravic kršitelja, poleg tega tudi razlike v pristojnostih, ki so zelo dobro ločene v Sloveniji. Za kontrolo nad tahografi so v Sloveniji pristojni Finančna uprava RS, Inšpektorat RS in Policija, medtem ko ima v Italiji vsak organ prometne policije pooblastila, da kontrolira tahograf ali da opravi inšpekcijo same naprave oziroma vozila.

Na podlagi zgoraj predstavljenih dejstev je treba razmisliti o nekaterih vidikih projekta. Evropska unija si je v želji, da bi olajšala kontrolo nad kabotažami, tudi v naši državi, zadala naslednji cilj:

Od 2. februarja 2022, od potrditve “svežnja o mobilnosti”, morajo vozniki, ki izvajajo mednarodne prevoze blaga, vnesti oznako države, v katero vstopajo po prečkanju meje države članice.

Sedmi odstavek 34. člena, spremenjen z Uredbo 1054/2020 z dne 15. 7. 2020, črko d), 11. odstavek 2. člena, ki spreminja Uredbo (EU) 165/2014, navaja:

“... Voznik v digitalni tahograf vnese oznaki držav, v katerih je začel in končal dnevni delovni čas”.

Do 2. februarja 2022 voznik vnese tudi oznako države, v katero vstopi po prehodu meje države članice, in sicer na začetku prvega postanka v tej državi članici. Ta prvi postanek se opravi na najbližjem mestu, kjer je mogoče ustaviti, na meji ali po njenem prečkanju. Kadar se meja države članice prečka na trajektu ali vlaku, voznik oznako države vnese v pristanišču ali na postaji prihoda...

... Voznikom ni treba vpisovati podatkov iz prvega stavka prvega pododstavka, če tahograf avtomatsko zapisuje podatke o kraju v skladu s členom 8.”

Poleg tega bo 21. avgusta 2023 začela veljati obveznost vgradnje **nove generacije pametnih tahografov** v novo registrirana gospodarska vozila. Vdo - družba iz skupine Gruppo Continental -že od lanskega oktobra pojasnjuje novosti operaterjem prometne policije iz Palmanove. Navzven je naprava enaka kot naprave sedanje generacije, vendar ima vgrajene nove senzorje in pečate, nove tahografske kartice, drug signal hitrosti prek modula Gnss in modula Dsrc.

Prav zadnji element vzbuja največ zanimanja pri kontrolorjih in kontrolirancih, saj omogoča **pošiljanje podatkov na daljavo in med premikanjem tovornega vozila**, in sicer devetnajstih parametrov, s pomočjo katerih policist preveri pravilno delovanje

naprave prek tablice ali osebnega računalnika. Poudariti je treba, da ti podatki vsebujejo samo informacije v zvezi s kalibracijo naprave in stanjem vozila, skupaj z informacijami o stanju varnosti ter možnih napakah in poseganju v sam tahograf.

Ne gre torej za informacije o času vožnje in počitka ter o samem vozniku, zato ni možno avtomatsko zviševati sankcij. Kontrola na daljavo se uporablja samo za izbiranje vozil, ki se jih ustavi v primeru kakršnekoli nepravilnosti v devetnajstih posredovanih parametrih. Na ta način se poveča učinkovitost kontrol in se zmanjša ustavljanje vozil z urejenim statusom.

Po določbah Uredbe EU 2016/799 je **devetnajst parametrov**: registracijska tablica vozila; prekoračitev hitrosti; vožnja brez veljavne kartice; veljavna vozniška kartica; vstavitev kartice med vožnjo; napaka v podatkih o gibanju; navzkrižje glede gibanja vozila; druga vozniška kartica; tekoča dejavnost; zadnja seja zaključena; izpad napajanja; napaka na tipalu; nastavljanje časa; poskus kršenja varnosti; zadnja kalibracija; prejšnja kalibracija; trenutna hitrost; časovni žig.

Vse zgoraj navedeno vedno v kombinaciji s kontrolo časa vožnje in **počitka**, kar je bistveni element pri izvajanju trenutno veljavne ureditve iz Uredbe EU 561/2006 in spoštovanju poštene konkurence na trgu tovarnega prometa. Kršitve tega predpisa so pogosto povezane s pogodbenimi klavzulami, s katerimi se določa cene izpod minimalnih stroškov poslovanja in se tako povzroča nelojalno konkurenco v razmerju do nacionalnih prevoznikov. Gre za dodaten *cilj*, ki ga želi zakonodajalec doseči s sprejemom zakonske uredbe 286/2005.

8. ZAKLJUČEK

Glede na vse dosedanje ugotovitve in upoštevanje izjemne možnosti za sodelovanje, bi bilo primerno, da se skupno aktivnost kontrole ponovi tudi v letu 2022, morda z usposabljanjem osebja iz Urada za promet Dežele Furlanije - Julijske krajine o izvajanju takšnih kontrol, da se olajša in uskladi postopke skupne kontrole s policijskimi organi.

Slovenska stran predlaga dvodnevno kontrolo, en dan v vsaki državi. Zagotavljanje osebja za štiridnevni nadzor se je na slovenski strani izkazalo za težavno.

Poleg tega pa predlaga dodatno srečanje - 1x letno z namenom analize nadzorov, izmenjave izkušenj in načrtovanja nadaljnjih aktivnosti. Žal ob letošnji akciji in omejitve zaradi epidemije dodatnega srečanja nismo izvedli.

Oceni se možnost za ponoven najem ali nabavo mobilne enote za ugotavljanje tehnične brezhibnosti vozil, tudi z namenom ustanovitve specializirane skupine za kontrolo, ki bi delovala po celotnem ozemlju dežele, saj bi to bilo strateškega pomena glede na obmejne posebnosti tega ozemlja, nedvomna prednost bi se pokazala tudi pri izboljševanju in nadaljevanju aktivnosti za cestno varnost. Prav tako bi bilo smiselno posvetiti pozornost tudi kontroli avtobusnega prevoza potnikov, čeprav je ta še vedno precej prizadet zaradi stanja pandemije, ki je prizadela obe državi. Z Načrtom za okrevanje in odpornost (PNRR) se nakazujejo možnosti za naložbe in obnovitev tovrstnega prevoza, pri katerem je podobno kot pri prevozu blaga potrebno spoštovati čas vožnje in čas počitka.

Na področju čezmejnega sodelovanja je zaželeno, da bi se koordinacijska skupina Italija - Slovenija za cestne kontrole še bolj konsolidirala, z vključevanjem različnih organov, ki so sodelovali v pilotnem projektu. V ta namen bi bilo pomembno, da bi se nadaljevala dialog in izmenjava informacij na ravni institucij, prek delovnega omizja, ki je bilo ustanovljeno v letu 2021 v okviru Skupnega odbora Avtonomne dežele FJK in Republike Slovenije.

Ko se načini organizacije in delovanja koordinacijske skupine ustalijo, se bo z namenom nadgradnje te pobude in širjenja dobrih praks ocenilo tudi možnost sodelovanja z organi v Avstriji, s čimer bi dosegli tripartitno koordinacijo, razširjali informacije in primerjali načine delovanja, zlasti pa bi izboljšali cestno varnost v prid vseh državljanov.