

Številka: 519/2007-MS
Datum: 21.6.2007

**MINISTRSTVO ZA PROMET
DIREKTORAT ZA PROMET
mag. Robert Jerončič, podsekretar
Langusova 4**

1535 LJUBLJANA

**TRGOVINSKA
ZBORNICA SLOVENIJE**
Slovenian Chamber of Commerce

Dimičeva ulica 13, SI-1000 Ljubljana
t: +386 1 58 98 212, +386 1 58 98 213
f: +386 1 58 98 219
e: info@tzslo.si, www.tzslo.si

Številka TRR: SI56 0313 8100 0518 803

**ZADEVA: Pripombe na Zakon o motornih vozilih - MEDRESORSKO USKLAJEVANJE
PREDLOG ZMV (EVA 2006-2411-0039)**

Spoštovani !

Zahvaljujemo se vam za povabilo k razpravi na predlog Zakona o motornih vozilih, ki ste nam ga posredovali. V okviru Trgovinske zbornice Slovenije je predlog zakona obravnavala Sekcija za osebna motorna vozila, ki je pri tem sodelovala z Izvršilnim odborom Sekcije izvajalcev tehničnih pregledov motornih in priklopnih vozil. Na podlagi skupne razprave so bile oblikovane pripombe, ki jih v nadaljevanju predstavljamo v dveh sklopih.

I. PRIPOMBE NA UVOD

Uvod naj bi pojasnil razloge in tudi navedbo vzrokov za uzakonitev posameznih določb, vendar besedilo členov predloga zakona temu ne sledi. Tako navaja med poglavitnimi izhodišči Nacionalni program VCP v obdobju 2007-2011, ki pa ga v samih členih ni zaznati.

Izjemno podrobno je obdelano poglavje II. (doslej predmet Pravilnika o ugotavljanju skladnosti vozil), medtem ko je V. poglavje, bistveno manj obsežno in podrobno obdelano, kot dosedanji ZVCP-1.

Navedbe iz poročila (Twinning) sicer veljajo, vendar le v delu, ki se nanaša na zakonodajo, pristojnosti različnih ministrstev in nadzor. Ne držijo pa v delu, ko govori o previsokih stroških in neučinkovitosti virov. Da je temu tako navajamo nekaj dejstev.

Osnovni namen tehničnega pregleda je zagotavljanje tehnične brezhibnosti vozil v cestnem prometu z zmanjševanjem rizika prometnih nesreč zaradi tehnične neustreznosti vozil, udeleženih v prometu. V Sloveniji tako opravljajo tehnični pregledi poleg osnovne naloge tudi:

- preverjanje ekološke ustreznosti vozil z meritvami izpušnih plinov in s tem zniževanjem emisij ter porabe goriva, kar vpliva tako na stroške z vozilom kot na obseg emisij strupenih plinov in CO₂,
- preverjanje emisij hrupa,
- preverjanje administrativnih elementov (VIN, potrdilo o skladnosti vozila, identifikacija vozila),
- z uveljavitvijo sprememb in dopolnitev Pravilnika o ugotavljanju skladnosti bodo opravljali tudi del nalog na področju identifikacije in ugotavljanju stanja vozil.

Poleg teh funkcij je pri nas tudi samo po sebi umevno, da tehnični pregledi omogočajo lastnikom vozil praviloma 12 ur dnevno storitev, ki je dostopna tudi ob sobotah. Nadalje je potrebno poudariti, da lastniki vozil v nobeni od držav članic EU ne morejo opraviti vseh spodaj naštetih storitev na enem mestu:

- upravne postopke v zvezi z registracijo,
- plačilo davščin (letna povračila za uporabo cest),
- sklepanje obveznih (in kasko) zavarovanj.

Za celovito opravljanje upravnih postopkov v zvezi s cestnimi vozili »tehnični pregledi« ne opravljajo le upravne overovitve. Pojem tehnični pregled je sinonim za opravljanje tako tehničnega pregleda kot vseh postopkov povezanih z registracijo, vključno obvezno zavarovanje vozil.

Stanje pa bi bilo seveda lahko še boljše predvsem na področju organiziranosti tehničnih pregledov ob jasni strategiji države na tem področju. Tako pa je država leta 2001 s Pravilnikom o tehničnih pregledih zahtevala izjemna vlaganja v prostore in opremo, potem pa nenadoma ugotovila, da je izvajanje tehničnega pregleda bolj običajna tržna dejavnost in nato začela podeljevati pooblastila v obdobju 2002 do 2004 le ob izpolnjevanju osnovnih pogojev, pri tem pa je bilo zanemarjeno dejstvo, da tehnični pregled že po definiciji ni običajna tržna dejavnost. Na to kaže tudi dejstvo, da je povpraševanje po tej storitvi določeno in ga nižja cena ne poveča ali višja ne zmanjša. Poleg vsega naštetega pa je bil popolnoma opuščen tudi inšpekcijski nadzor nad opravljanjem te dejavnosti.

Tako je sedanje stanje na tehničnih pregledih glede organiziranosti in predvsem učinka bistveno slabši, kot je bilo pred nekaj leti:

- Konkurenca se seli na področje, kjer je seveda sploh ne bi smelo biti, torej kvalitete izvajanja tehničnih pregledov, kjer je najboljši za stranko tisti, ki najbolj površno izvede pregled, še bolje pa je, če ga sploh ne izvede,
- Preveč se upošteva tuje svetovalce, ki res ne morejo biti »benchmark« za Slovenijo (primer twininga iz Nizozemske: iz poročil nesporno izhaja, da imajo slabši sistem in da očitno našega sploh niso proučili, jasno pa tudi sledi, da je področje na Nizozemskem precej slabše organizirano in izvedeno za uporabnike),
- popolnoma napačni cilji brez argumentov so vodili k neutemeljenim spremembam ZVCP-1D (oktober 2006):
 - prvi pregled po 4 letih (fatalno za kategorijo N1),
 - premaknitev frekvence za letne preglede na čas od 9. leta dalje

Očitno torej je, da država razume tehnični pregled samo kot administrativno oviro. Omenimo naj še, da ni v RS nikakršnih relevantnih podatkov o povezanosti nesreč in objektivnih faktorjev, ni niti podatkov o opravljenih pregledih, odstotku zavrženih vozil ter vzrokih za zavrnitev.

V uvodnem delu smo poleg posebej izpostavljenih našli še vrsto drugih netočnih trditev (n.pr. o frekvenci v EU, kjer naj bi bila v nekaterih državah po štirih letih vsake dve ali tri leta, kar seveda ni res, saj je to v nasprotju z direktivo EU,; ali o tem, da se tehnični pregledi izvajajo izključno v privatnih organizacijah).

Opozoriti pa velja še na nekatere očitne pomanjkljivosti in napake, kot je primer »avtomobilske verige« na strani 17, ki za Slovenijo ni točen, saj zaenkrat vsaj pri davkih in zavarovanjih ne moremo trditi, da registracijske organizacije nimajo s tem nič. Poleg tega je na primerih štirih izbranih državah razvidno, da v besedilu zakona primeri dobre prakse niso upoštevani. V vseh izbranih državah je namreč frekvenca gostejša kot v Sloveniji, pa tudi pogoji za opravljanje tehničnih pregledov pri vozilih v lasti gospodarskih subjektov in po poškodbah v nesrečah so strožji.

Ob koncu naših pripomb na uvodni del je potrebno poudariti, da smo prepričani, da je sistem v Sloveniji boljši od sistemov v državah članicah EU. Gotovo pa je katera področja moč izboljšati, predvsem z uporabo strokovnih izhodišč.

II: PRIPOMBE K POSAMEZNIH ČLENOM:

K 40. členu

V (1) določeno opozarjamo, da bi bilo primerneje zamudo pri podaljšanju reševati na drugačen način kot z obvezno odjavo 30 dni po preteku veljavnosti.

V (5) odstavku se v besedilu v oklepaju prvega stavka »spremembo lastništva« črta.

Zadnji stavek se spremeni v nov odstavek in se doda še nov stavek: »Spremembo lastništva mora novi kupec oz. lastnik prijaviti v 15 dneh.«

Ustrezno se odstavki za tem preštevilčijo in se doda tudi prekrške in globa za kršitev tega novega odstavka.

Obrazložitev: besedilo ni ustrezno.

K 51. členu

V (1) odstavku , tč. 1 se doda nova alineja:

»- za vozila v lasti pravnih oseb oz. fizičnih oseb, ki opravljajo dejavnost«

V tč. 2 se »štiri« leta nadomesti s »tri«

V tč. 3 se beseda »dokončnega« kupca črta.

V (4) odstavku se »osmih let« nadomesti s »sedmih let«

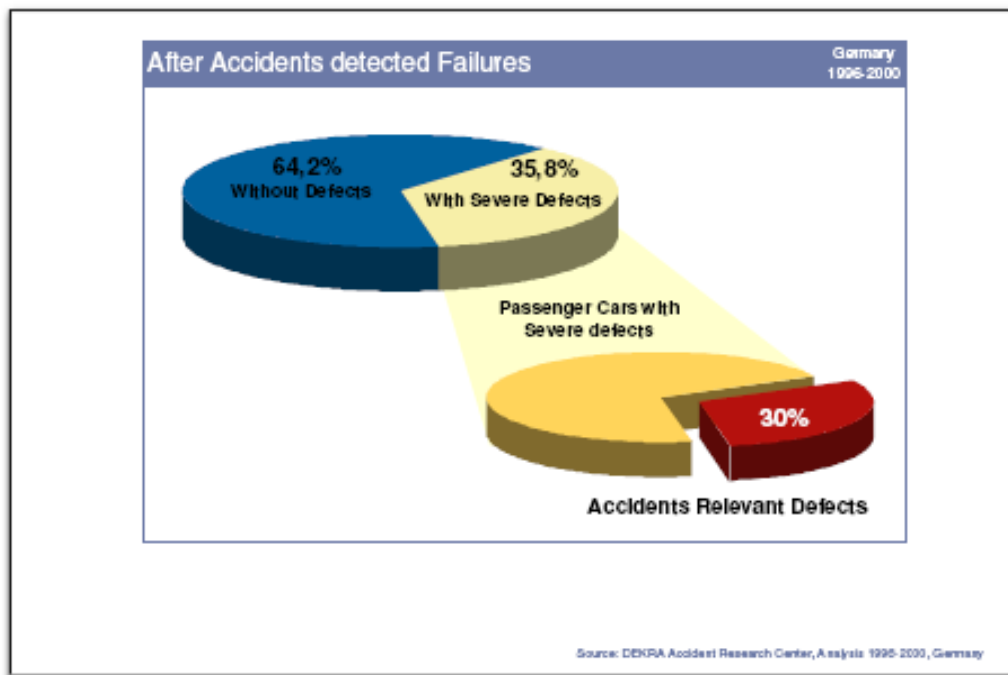
Obrazložitev:

Poglobljena študija, ki jo je CITA (svetovno združenje izvajalcev tehničnih pregledov s sedežem v Bruslju, katerega članica je tudi Sekcija izvajalcev tehničnih pregledov) izvedla po naročilu Evropske komisije in je bila predstavljena marca letos. Osnovni namen analize je ugotoviti, kako zmanjšati prometne nesreče in njih posledice s stališča varnosti in primernosti vozila. Gradivo obsega preko 1000 strani, razdeljeno je na 7 glavnih delovnih projektov in vrsto podprojektov, podajamo le najpomembnejše ugotovitve, ki utemeljujejo, da tehnični pregled ni administrativna ovira, ampak prispeva k povečevanju varnosti v cestnem prometu.

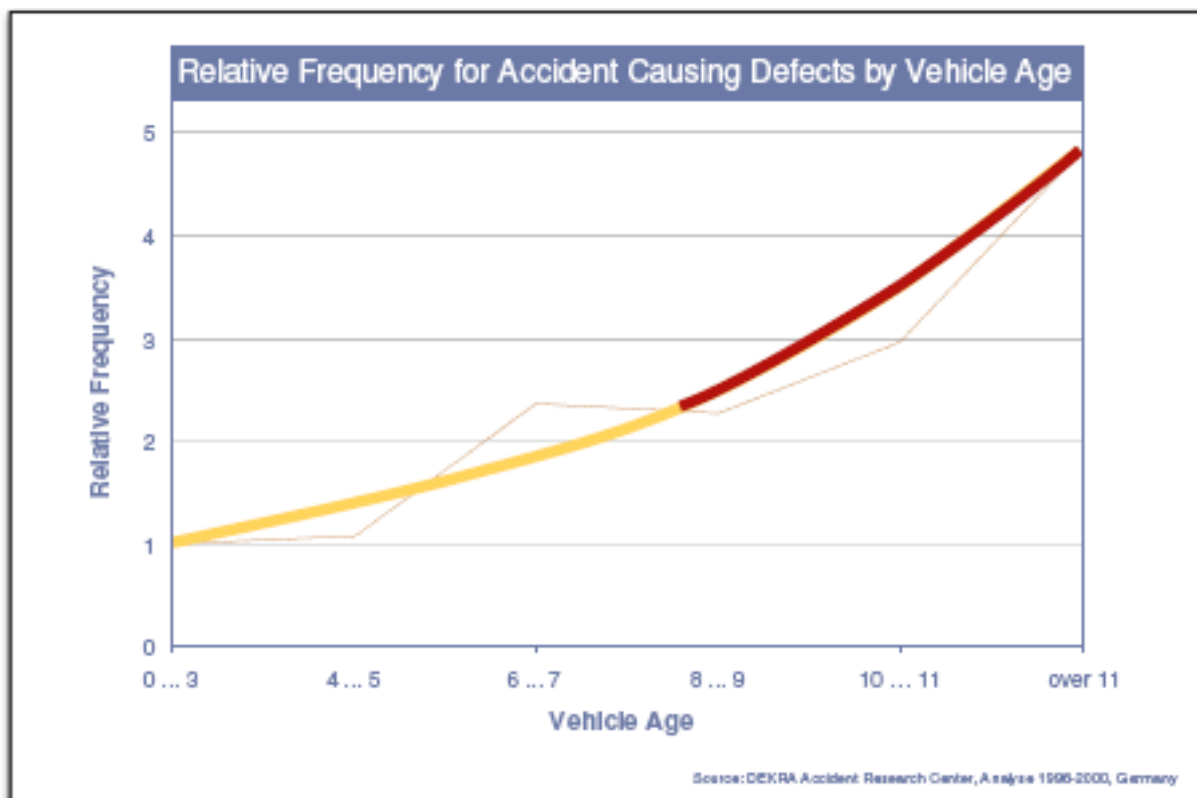
- *V večini držav EU je v poročilih policije vpliv tehničnih napak vozil na prometne nesreče bistveno podcenjen, isto velja tudi za druge objektivne dejavnike, n.pr. stanje cest,*
- *med 2.5 in 9.1% nesreč v cestnem prometu je posledica tehničnih napak na vozilih, (SLIKA 1, ki kaže, da celo 30% napak, od vseh tehničnih napak na vozilih vpliva na nesreče, torej skoraj 11%)*
- *60% nesreč zaradi tehničnih napak bi se lahko izognili z rednim in boljšim izvajanjem tehničnih pregledov,*
- *Izjemno močna korelacija med starostjo vozila, frekvenco, časom od zadnjega opravljenega tehničnega pregleda ter tehničnimi napakami, ki vplivajo na varnost, (SLIKE 2, 6, 8, 9, 10)*
- *napake, ki vplivajo na nesreče, se pojavljajo sorazmerno s časom od zadnjega opravljenega tehničnega pregleda, tako je 12 mesecev po tem 41% več napak, po 24 mesecih pa celo 60% več takšnih napak glede na stanje vozila takoj po opravljenem tehničnem pregledu (SLIKA 3)*
- *pri starih vozilih je neredno vzdrževanje in »samopopravljanje« petkrat bolj pogosto kot pri novejših*
- *dvakrat večja vpletenost v nesreče vozil starih nad 8 let glede na število prevoženih kilometrov, kar trikrat večja pa je vpletenost le-teh v nesreče, kjer ni drugih udeležencev (SLIKA 4)*
- *število napak, ugotovljenih na tehničnih pregledih je bistveno večja, če gre za »nenapovedan« pregled oz. pregled za vozila, ki pred tehničnim pregledom niso bila servisirana ali vsaj preventivno pregledana, kar kaže, da ima obvezno izvajanje tehničnih pregledov tudi močan preventivni učinek, na TP imajo (nepripravljena oz. nevdrževana) vozila stara 8 in več let trikrat več napak kot 3 leta stara (pa še ta jih imajo 28%), (SLIKI 5,7)*
- *če bi se tehnični pregledi izvajali vsako leto, bi se v ZRN po študijah (BAST, 1996 in DEKRA, 2000) izognili med 1 do 4% vseh nesreč!,*
- *Zanimiv je tudi študija DEKRE, ki da je v ZRN v letu 2001 pri naključnih tehničnih pregledih na teh vozilih kar tri do štirikrat več napak kot pri rednih pregledih.*

- priporočila:
 - tehnični pregled vsaj na vsako leto za vsa tovorna vozila ter za vsa vozila, ki niso namenjena zasebni uporabi,
 - tehnični pregled ob menjavi lastništva (to ni le zaščita kupca, ampak zlasti zaščita drugih udeležencev v prometu, ki jih lahko novi voznik, ki ne pozna tehničnega stanja svojega vozila, ogroža),
 - letni tehnični pregled za vsa vozila nad 7 let starosti, saj so ta vozila potencialno zaradi tehničnih napak dosti bolj nevarna,
 - tehnični pregled po poškodbi vozila v prometni nesreči.

GRAFI (POVZETO PO AUTOFORE, BRUSELJ, MAREC 2007, WP400, WP 540)

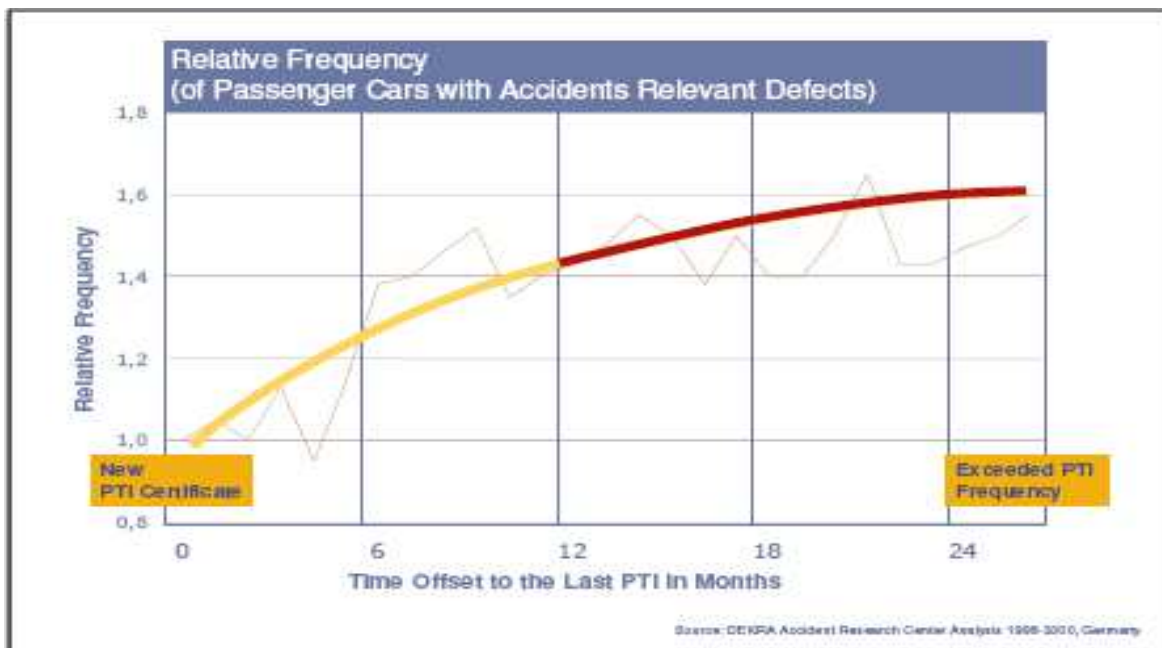


SLIKA 1: DELEŽ TEHNIČNIH NAPAK KOT VZROK PROMETNIH NESREČ (AUTOFORE WP 540/PTI FREQUENCY, STR.11, SL.6)

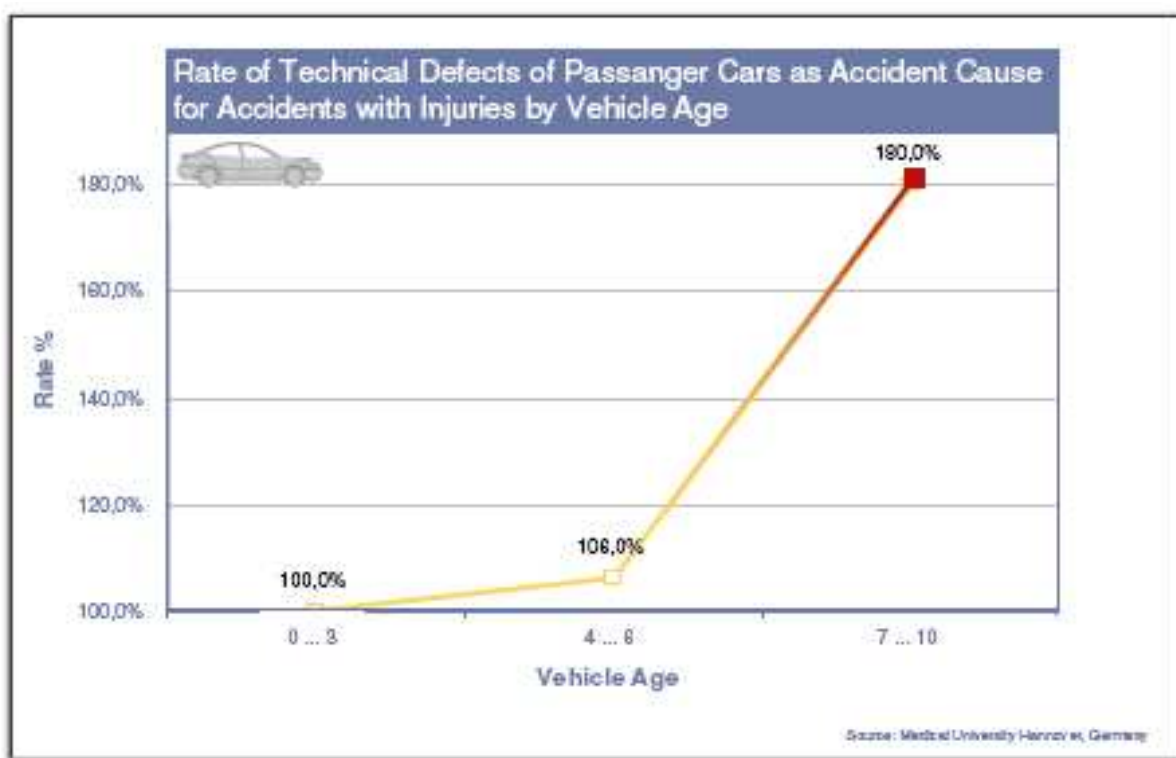


SLIKA 2:

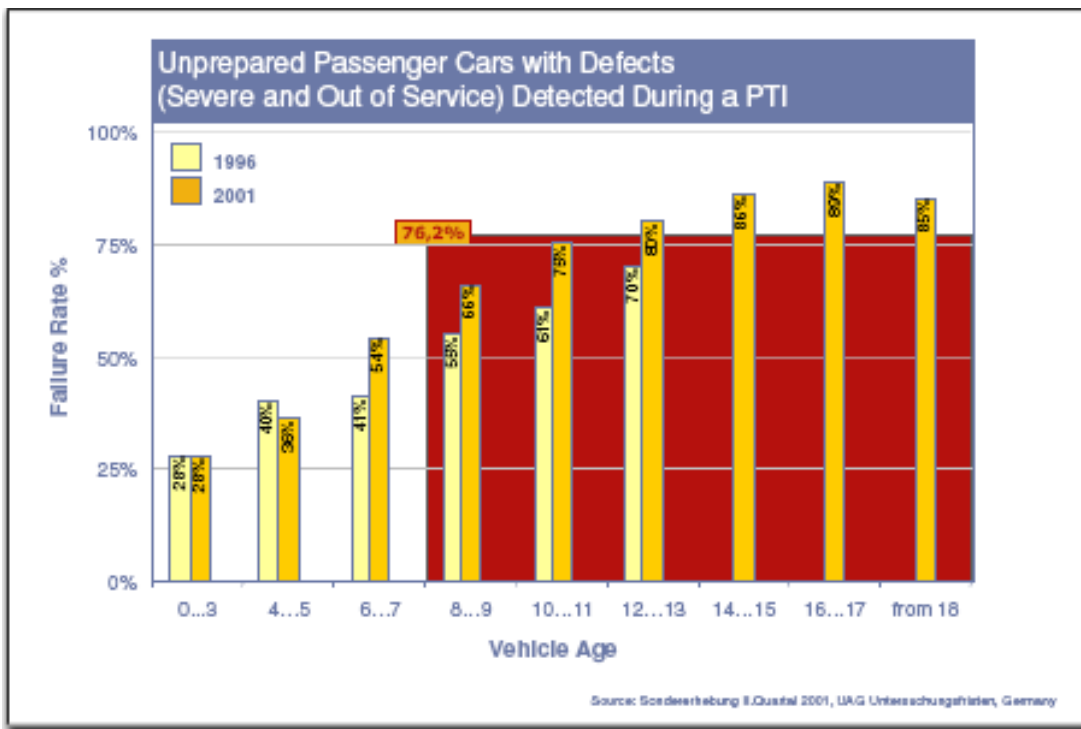
VPLETENOST V NESREČE ZARADI TEHNIČNIH NAPAK GLEDE NA STAROST VOZIL (AUTOFORE WP 540/PTI FREQUENCY, STR.12, SL.8)



SLIKA 3: POVEZANOST VPLETENOSTI OSEBNIH VOZIL Z NAPAKAMI V NESREČE GLEDE NA ČAS OD ZADNJEGA TEHNIČNEGA PREGLEDA (AUTOFORE WP 540/PTI FREQUENCY, STR.13, SL.10)

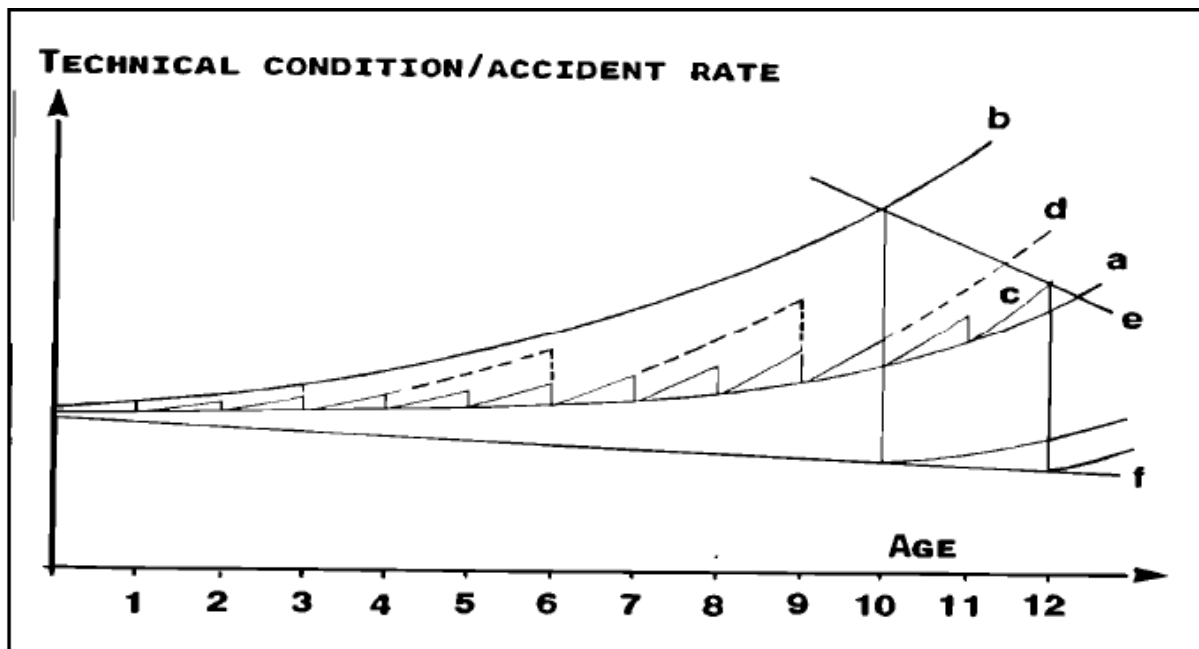


SLIKA 4 POVEZANOST STAROSTI VOZIL IN POVZROČITELJEV NESREČ S POŠKODBAMI OSEB ZA OSEBNE AVTOMOBILOV PO LETIH STAROSTI VOZIL (AUTOFORE WP 540/PTI FREQUENCY, STR.11, SL.5)

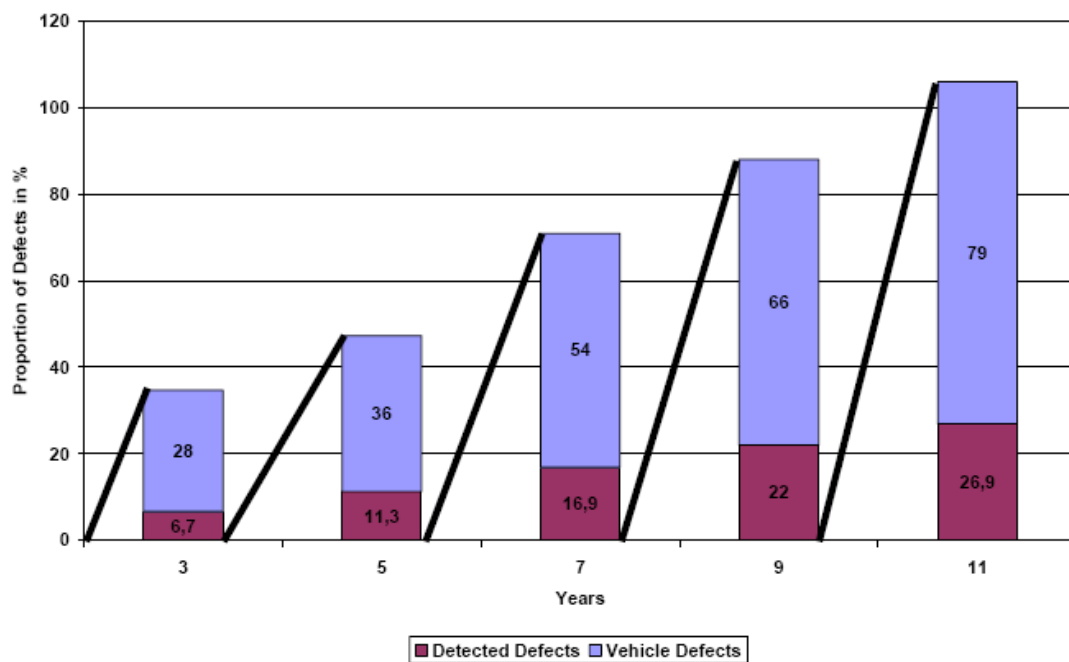


SLIKA 5:

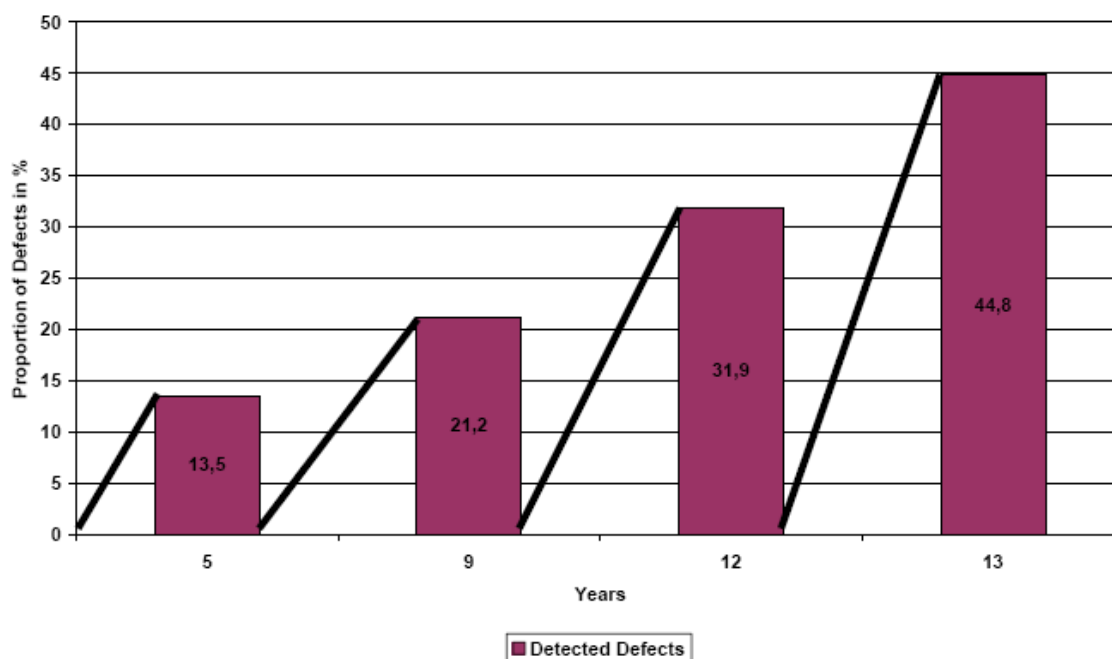
NEPRIPRAVLJENA OSEBNA VOZILA Z NAPAKAMI, UGOTOVLJENIMI NA TEHNIČNEM PREGLEDU (AUTOFOR WP 540/PTI FREQUENCY, STR.15, SL.12)



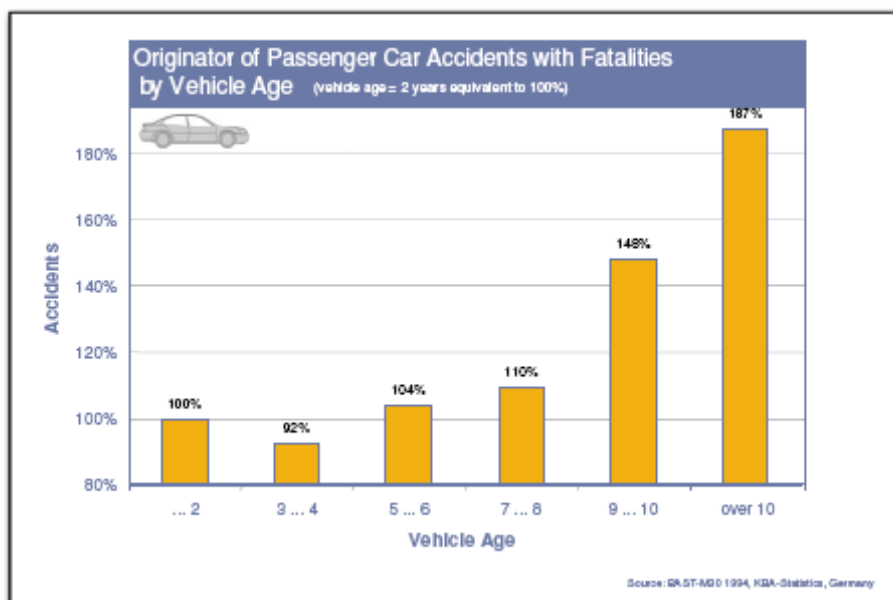
SLIKA 6
VPLIV TEHNIČNEGA STANJA NA VPLETENOST V NESREČE



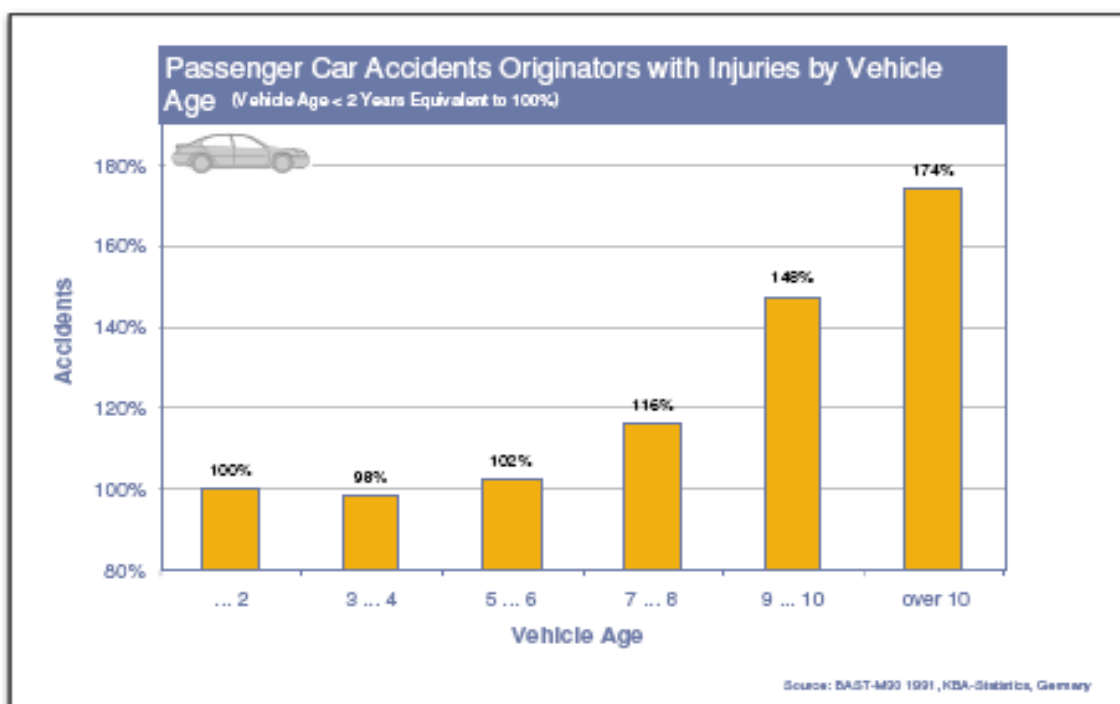
SLIKA 7
 RAZMERJE MED NAPAKAMI VOZIL, PREDHODNO PRIPRAVLJENIH IN TISTIMI, KI NISO
 (ZAZNANE IN DEJANSKE NAPAKE) GLEDE NA STAROST OSEBNIH VOZIL (DEKRA, 2005)



SLIKA 8.
 ODSOTOK TEHNIČNIH NAPAČ GLEDE NA STAROST VOZIL (Švedska, Bilprovning, 2003-2006)



SLIKA 9.
POVEZANOST STAROSTI VOZIL IN POVZROČITELJEV TEŽIH NESREČ OSEBNIH AVTOMOBILOV PO LETIH STAROSTI VOZIL



SLIKA 10.
POVEZANOST STAROSTI VOZIL IN POVZROČITELJEV NESREČ OSEBNIH AVTOMOBILOV PO LETIH STAROSTI VOZIL

Roki za izvedbo tehničnih pregledov ne upoštevajo strokovnih izhodišč. Tako zahteva študija AUTOFORE, ki so jo skupaj pripravili CITA in Komisija EU, celo vrsto aktivnosti, ki naj izboljšajo varnost v cestnem prometu. Poleg metod je pomembna tudi minimalna predpisana obvezna frekvenca, kjer priporočilo, ki bo vključeno v novelacijo direktive 96/96, predvideva za vozilo starejša od sedem let ter za »kombinirana« vozila najmanj vsakoletni tehnični pregled.

V večini držav EU velja za vozila, ki se uporabljajo za gospodarske namene ali jih ima v lasti pravna oseba (ali fizična, ki opravlja dejavnost) ostrejši režim, saj jih v nekaterih pregleduje državna institucija (VOSA v Veliki Britaniji) in ne pooblašteni servisi. Ne nazadnje loči pri lastništvu tudi sedanji ZVCP-1, ki določa, da voznik, ki upravlja vozilo, tudi če gre za prevoz oseb za lastne potrebe ne sme imeti alkohola v krvi (ZVCP-1, člen 130. (1), tč. 2. To je gotovo posledica stališča, da naj ima voznik, ki je fizična oseba in upravlja vozilo v prostem času oz. za svoje potrebe pač neko manjšo stopnjo odgovornosti kot če gre za vozilo v lasti pravne ali fizične osebe in opravlja prevoz, pa četudi za lastne (gospodarske) potrebe.

Iz utemeljitve v obrazložitvi izhaja, da je bila opravljena obsežna strokovna in politična razprava.

K 57. in 58. členu

podnaslov bi se bolje glasil »pooblastila« in ne »naloge«

K 61. členu

Za prvim, se doda **nov (2)** odstavek, ostali odstavki se nato ustrezno preštevilčijo:

»Strokovna organizacija ima kontrolorje, vodje tehničnih pregledov, referente za registracijo in vodje administracije, ki morajo biti zaposleni za polni delovni čas.

Vodja tehničnih pregledov ima najmanj višjo šolsko izobrazbo ter izpit za kontrolorja in vodjo tehničnih pregledov, kontrolor mora imeti popolno srednješolsko izobrazbo tehnične smeri, tri leta izkušenj v avtomehanični stroki ter izpit za kontrolorja, referenti pa izpit iz ZUP, popolno srednješolsko izobrazbo ter izpit za referenta, vodja administracije pa izpit in pogoje za referenta ter najmanj tri leta izkušenj kot referent.«

Obrazložitev: osnovni pogoji za posamezne strokovne delavce morajo biti določeni in to v zakonu.

K 59. členu

V (1) odstavku je napačno navajanje 56. namesto 57. člena.

Obrazložitev: smisel je popolnoma spremenjen.

V (1) odstavku se v peti alineji besedilo drugega odstavka črta.

Obrazložitev: za tehnične službe je to že določeno v 59. členu

K 75. členu

Predlagamo, da se določbe (5) odstavka prouči, saj je predlog, da plača voznik stroške izrednega tehničnega pregleda, tudi če je vozilo tehnično brezhibno, neprimeren. Vozniki že sedaj, ko so dolžni plačati stroške le v primeru, da vozilo ni spoznano za tehnično brezhibno, odklanjajo plačilo teh stroškov.

K 80. členu

(3) odstavek se v celoti *črta*.

Obrazložitev: Tehnični pregled ni nepotrebna administrativna ovira, res pa je, da država s svojim pristopom, ko vsako leto menja določila s tega področja in predvsem ne poskrbi za nadzor, daje sporočilo lastnikom vozil, da je tehnični pregled nebodigatreba. Glej tudi obrazložitev k 51. členu.

Vljudno prosimo, da se navedene in obrazložene pripombe upoštevajo v besedilu Zakona o motornih vozilih. Za nadaljnje informacije in aktivnosti smo vam na razpolago.

Kontaktna oseba TZS:
Marjanca Simsič, vodja sektorja za neživila
marjanca.simsic@tzslo.si
tel: 01/58-98-215, 041/274-323.

S spoštovanjem,

Ludvik Svobjšek
Predsednik Sekcije za osebna
motorna vozila pri TZS

mag. Viktor Vauhnik
Izvršni direktor