

## **PREDLOG ZAKONA O MOTORNIH VOZILIH**

### **I. UVOD**

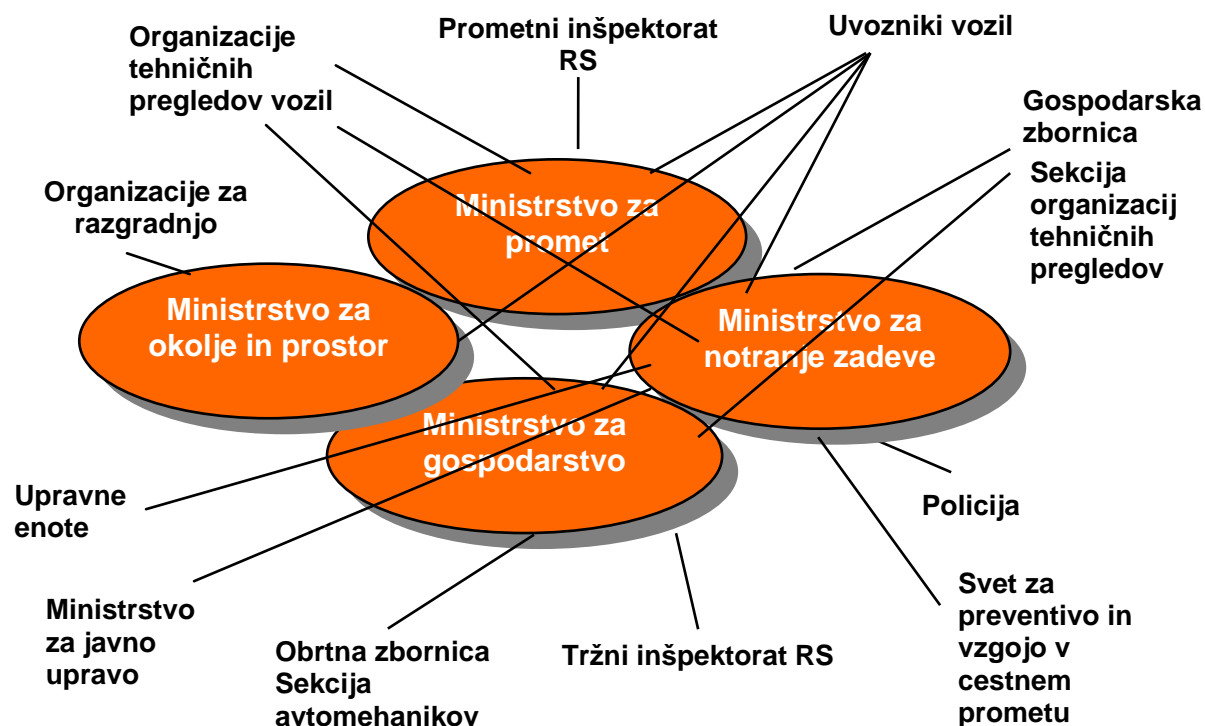
#### **OCENA STANJA IN RAZLOGI ZA SPREJETJE ZAKONA**

Ocena stanja in razlogi za sprejetje zakona temeljijo predvsem na ugotovitvah in priporočilih Twinning projekta »Optimalna struktura sistema motornih vozil v Sloveniji«. Pogodbo za izvedbo tega projekta je v začetku leta 2005 sklenila slovenska vlada, ki jo je zastopalo Ministrstvo za promet RS ter RDW Sektor za cestni promet, organ v sestavi Ministrstva za promet, javna dela in upravljanje voda iz Nizozemske. Izvajanje Twinning projekta, ki ga je finančno podprla Evropska unija ter sofinancirala slovenska vlada, se je pričelo v začetku meseca junija 2005 in se zaključilo konec meseca novembra 2006. Projekt je izvedla skupina slovenskih strokovnjakov z Ministrstva za promet, Ministrstva za notranje zadeve in ostalih ministrstev, ki pokrivajo določen del s področja vozil, strokovnjakov z Ministrstva za promet, javna dela in upravljanje voda Nizozemske ter strokovnjakov RDW Sektorja za cestni promet iz Nizozemske.

Čeprav je bilo na področju motornih vozil (pogoji za dajanje na trg in varnost v cestnem prometu) v obdobju od osamosvojitve veliko narejenega in je bil pravni red pred vstopom RS v EU v celoti usklajen s harmoniziranim pravom slednje, je zaradi izkazane potrebe po dodatnem izboljšanju obstoječega sistema, Vlada RS že pred začetkom izvajanja zgoraj navedenega projekta začela z uvedbo nujnih korakov za vzpostavitev učinkovitega sistema motornih in priklopnih vozil (v nadaljevanju: vozila) v Republiki Sloveniji. Ena najpomembnejših odločitev, sprejetih v okviru tega postopka, je napovedana združitev dejavnosti, povezanih z vozili, kolikor je mogoče, znotraj Ministrstva za promet. Dne 29. januarja 2004 je Vlada Republike Slovenije ob pripravi predloga Zakona o varnosti cestnega prometa in njegovem posredovanju Državnemu zboru v spremljajočem sklepu Ministrstvu za promet odredila, naj pripravi predlog Zakona o motornih vozilih, ki naj bi določal tudi prenos pristojnosti za področje vozil na Ministrstvo za promet.

V sedanjem sistemu so namreč pristojnosti na področju vozil razdeljene med več ministrstev in tehničnih organizacij, kar povzroča podvajanje in neučinkovito izkoriščanje delovnih zmožnosti, s tem pa neposredno tudi previsoke stroške za državljane. V pristojnosti Ministrstva za promet je preverjanje skladnosti vozil s predpisi pred dajanjem na trg, v pristojnosti Ministrstva za notranje zadeve je registracija vozil in tehnični pregledi vozil v uporabi, v pristojnosti Ministrstva za okolje in prostor pa zmanjševanje vpliva izrabljenih vozil na okolje.

## Ključni dejavniki na področju motornih vozil



Slika 1: Ključni dejavniki na področju vozil

## Sedanje pristojnosti ključnih dejavnikov



Slika 2: Sedanje pristojnosti ključnih dejavnikov

Najbolj sporna je delitev pristojnosti med Ministrstvom za promet in Ministrstvom za notranje zadeve. Primer delitve pristojnosti je tehnična brezhibnost vozil, ki je predmet dveh zakonov, ki sta glede izvajanja v pristojnosti različnih ministrstev. Gre za **Zakon o tehničnih zahtevah za proizvode in o ugotavljanju skladnosti (Uradni list RS, št. 59/99, 54/00-ZKme in 37/04)**, ki ureja vprašanja ugotavljanja skladnosti vozil s predpisanimi zahtevami preden so dana na trg, in **Zakon o varnosti cestnega prometa (Uradni list RS, št. št. 133/06 – ZVCP-1-UPB4)**, ki med drugim ureja vsa vprašanja, povezana s tehničnimi pregledi vozil v uporabi.

Delovna skupina je opravila razgovore s predstavniki različnih organizacij, ki so vključene v sistem vozil z namenom, da ugotovi, kakšno je njihovo mnenje o sedanjem sistemu in idejah, ki jih imajo le ti za izboljšanje obstoječega sistema. Razgovori so bili opravljeni s predstavniki naslednjih organizacij: Sektorja za vozila na Direkciji RS za ceste, Prometnega Inšpektorata na Ministrstvu za promet, Ministrstva za notranje zadeve, Inšpektorata Ministrstva za notranje zadeve, Policije, Javnega podjetja Ljubljanski Potniški Promet (in še z nekaterimi drugimi organizacijami za tehnične preglede), Obrtne zbornice, Gospodarske zbornice, Ministrstva za javno upravo (v tem okviru tudi s predstavniki nekaterih upravnih enot), Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu in Ministrstva za gospodarstvo.

Na osnovi rezultatov razgovorov in opisnega dokumenta »Sedanja struktura slovenskega sistema motornih vozil« je bilo pripravljeno poročilo »Analiza sedanjega sistema«. To poročilo vsebuje rezultate analize vseh trenutnih aktivnosti povezanih z vozili, obstoječo organizacijsko strukturo, obstoječimi postopki in sedanjo zakonodajo.

V poročilu so, ob splošni ugotovitvi, da ima Slovenija solidno delujoč sistem, navedene številne pomanjkljivosti, pri čemer najbolj izstopajo:

- neustrezna razdelitev pristojnosti med ključnimi ministrstvi;
- slaba komunikacija med ministrstvi, ki jih to področje zadeva, ter slaba komunikacija med ministrstvi in drugimi organizacijami, vključenimi v to področje;
- netransparentnost obstoječe zakonodaje;
- preveč sprememb v zakonodaji;
- premalo dosledno izvajanje zakonodaje;
- pomanjkanje zaposlenih;
- pomanjkanje finančnih sredstev.

Da bi določili ukrepe, ki bi – če bi jih uvedli v Republiki Sloveniji – prispevali k izboljšanju učinkovitosti in uspešnosti slovenskega sistema vozil in obstoječe postopke naredili prijaznejše uporabnikom, je Twinning delovna skupina slovenski sistem vozil primerjala s sistemom vozil izbranih držav članic EU. Decembra 2005 so udeleženci študijskega obiska Nizozemske pridobili informacije o nizozemskih postopkih, povezanih z motornimi vozili in postopkih, povezanih z vozniškimi dovoljenji. Januarja 2006 sta bila s strani tujih strokovnjakov analizirana sistema motornih vozil Nemčije in Latvije.

Na podlagi opisanih dejavnosti je bil pripravljen predlog za bodočo organizacijsko strukturo. Glede na ta (začetni) načrt, ki je bil pripravljen na podlagi izvedene študije o sedanjem sistemu in njegovih glavnih pomanjkljivostih, bi bila (končna) organizacijska rešitev vzpostavitev ločenega organa za cestni promet, ki ne bi bil pristojen le za izvajanje vseh nalog in dejavnosti povezanih z vozili, temveč tudi za izvajanje drugih operativnih nalog s področja cestnega prometa (avto šole, vozniška dovoljenja, obnašanje v prometu), Ministrstvo za promet pa bi še naprej ostalo pristojno za prometno politiko. Kar zadeva pravni status omenjenega organa za cestni promet, obstaja več možnosti, med katerimi so najbolj realne: organ v sestavi Ministrstva za promet, javna agencija ali javno podjetje. Jasno je, da bi preoblikovanje sedanje organizacijske strukture v predlagano končno organizacijsko

shemo zahtevalo zelo veliko in temeljno reorganizacijo, ki je ni mogoče izvesti naenkrat. Zato je delovna skupina oblikovala predloge možnih vmesnih korakov, ki bi postopno pripeljale do predlagane končne organizacijske strukture.

V skladu s temi predlogi bi bil prvi korak prenos vseh dejavnosti in nalog, povezanih z vozili, ki so trenutno v pristojnosti Ministrstva za notranje zadeve, na Ministrstvo za promet. Predlog tega zakona je v največji meri prav oblikovanje potrebnih pravnih podlag za prenos zadevnih upravnih, strokovno-tehničnih in nadzornih nalog na Ministrstvo za promet oziroma Direkcijo RS za cestni promet, ki je upravni organ v njegovi sestavi.

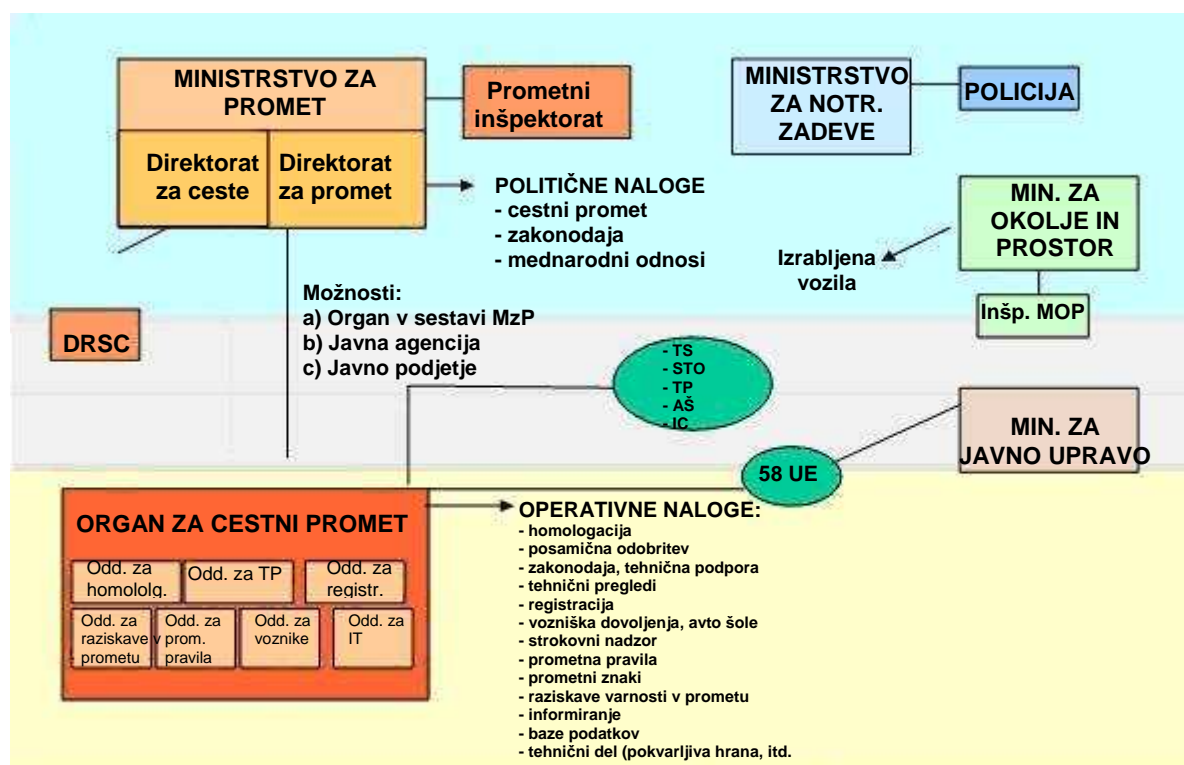
## Predlagane pristojnosti ključnih dejavnikov



**Slika 3: Predlog spremenjenih pristojnosti ključnih dejavnikov**

Ministrstvo za promet s tem postane resorno ministrstvo za področje vozil. S prenosom upravnih, strokovno tehničnih in nadzornih nalog na Ministrstvo za promet se na Ministrstvu za promet združijo vse dejavnosti, ki so potrebne za učinkovito upravljanje in kreiranje politike na področju vozil ter mednarodno sodelovanje, kar bo omogočilo nadaljnji razvoj upravne organizacije, pristojne za motorna vozila v Republiki Sloveniji v prihodnosti.

Novi zakon bo obsegal ureditev celotnega življenjskega ciklusa motornega vozila od njegove odobritve, izdaje dokumentov in registracije, periodičnega pregledovanja tehničnega stanja vozila, do njegove deregistracije. Pristojnost za razgradnjo odsluženih vozil ostaja še naprej v pristojnosti Ministrstva za okolje in prostor.



**Slika 4: Predlog možne bodoče ureditve spremenjenih pristojnosti ključnih dejavnikov**

Legenda:

TS tehnična služba

TP tehnični pregled

IC izpitni center

STO strokovna organizacija

AŠ avto šola

UE upravna enota

IT informacijska tehnologija

O vlogi in pomenu tehničnih zahtev za vozila, ki so namenjene predvsem za zagotavljanje varnosti udeležencev cestnega prometa in ustrezne organizacijske sheme za učinkovito doseganje zadanih ciljev, moramo razmišljati tudi v kontekstu **Nacionalnega programa varnosti v cestnem prometu v obdobju 2007 - 2011**. Pripravo novega zakona je zato mogoče razumeti tudi kot pravni okvir za izboljšanje stanja varnosti v cestnem prometu. Nacionalni program glede vozil vsebuje tudi sledeče navedbe:

»Cestni promet je izredno zapleten sistem, v katerem je treba za dosego vizije, da se zmanjša število mrtvih in hudo poškodovanih, z različnimi ukrepi kar se da preprečiti človekove napake in zmanjšati njihovo težo. Čeprav Vizije nič ni mogoče uresničiti v kratkem času, moramo posamezne ukrepe in celoten sistem ukrepov usmerjati k temu dolgoročnemu cilju. Z intervencijskimi, kratkoročnimi in srednjeročnimi ukrepi bo nacionalni program prispeval k zmanjšanju velikih človeških izgub zaradi posledic prometnih nesreč in družbene škode.

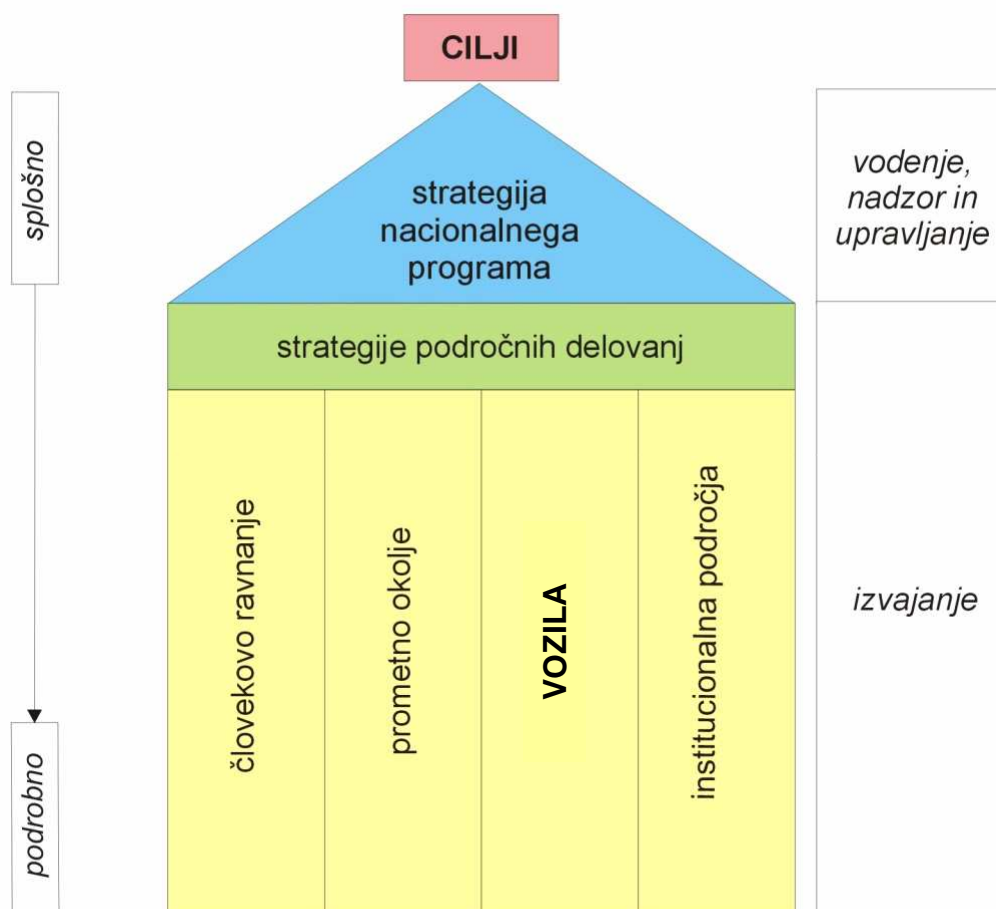
Ukrepi za doseg ciljev nacionalnega programa so razdeljeni na štiri glavna področja, in sicer:

- človekovo ravnanje,
- prometno okolje,
- **vozila in**
- institucionalno področje.

V zadnjem desetletju se je varnost, ki jo voznikom in potnikom pri trku, pa tudi drugim udeležencem, zagotavljajo vozila, bistveno izboljšala. Poleg konstrukcijskih lastnosti vozil so

se zmanjšali škodljivi vplivi na okolje. Velik napredek je zlasti pri izboljšavah, ki sodijo v skupino ukrepov za aktivno in pasivno varnost.

Velike spremembe glede pasivne in aktivne varnosti vozil v zadnjem obdobju dajejo pomen spremljanju starosti voznega parka, saj stara vozila ne postajajo nevarnejša le zaradi morebitne obrabe, ampak tudi zaradi tehnološkega zaostajanja. Prosti trg omogoča zgolj ozaveščanje uporabnikov vozil in kupcev, da se morajo pri starih vozilih pozorno seznaniti tudi z varnostnimi lastnostmi za potnike in stopnjo onesnaževanja okolja zaradi tehnološko starih motorjev in izpušnih sistemov. V Sloveniji zaradi uporabne vrednosti ob nakupu novih vozil pogosto obdržimo stara, ki imajo majhno tržno vrednost. S 485 osebnimi avtomobili na 1000 prebivalcev sodimo v zgornjo tretjino držav EU. Starejša vozila uporabljajo navadno mlajše osebe. Ukrepi na področju vozil so naravnani dolgoročno in imajo v okviru nacionalnega programa omejen obseg.«



**Slika 5: Strategija nacionalnega programa v cestnem prometu**

## CILJI, NAČELA IN POGLAVITNE REŠITVE PREDLOGA ZAKONA

### Cilji in načela zakona

Pri pripravi zakona so pripravljavci sledili predvsem naslednjim ciljem:

- ustvaritev splošne pravne in institucionalne podlage za centralno in enovito obravnavanje vseh tehničnih zahtev za vozila in postopkov ugotavljanja skladnosti s predpisanimi zahtevami (razen če izjemoma z drugim zakonom ni predpisano drugače),

- zagotovitev višjih standardov varnosti vozil v Republiki Sloveniji in njihovega vpliva na okolje,
- ustvaritev ustrezne pravne podlage za dodatno izboljšanje obstoječih postopkov in storitev, njihovo racionalizacijo ter posodobitev po načelu uporabniku prijazne uprave,
- uskladitev slovenskega pravnega reda s (prenovljenim) pravnim redom Evropske unije na področju vozil.

Predlog zakona temelji na osnovnem organizacijskem načelu, da je koncentracija delokrogov na področju vozil v okviru enega resornega ministrstva nujni korak za izboljšanje obstoječega sistema na področju vozil. Le tako bo mogoče v okviru bodočega resornega ministrstva za vozila kreirati enotno politiko na področju vozil ter narediti dodatne korake na poti do k državljanu orientirani organizaciji. Posledice med več ministrstev deljene pristojnosti področja vozil se namreč odražajo tako na upravno politični in upravno operativni kot tudi strokovno tehnični ravni, kar povzroča na eni strani veliko podvajanja in neučinkovito izkoriščenost virov, na drugi strani pa previsoke stroške za uporabnike upravnih in tehničnih storitev, ki so zaradi slabo razvite nadzorne funkcije uprave nemalokrat tudi zelo različne po kakovosti glede na izbrano izvajalsko organizacijo, ki nudi uporabnikom določeno storitev.

Zakon uvaja tudi načelo enakovrednosti, da države članice EU priznajo za enakovredne tiste tehnične zahteve za vozila, ki sicer niso enake, vendar imajo enak učinek.

### **Poglavitne rešitve zakona**

Zakon celovito ureja pogoje za dajanje motornih in priklopnih vozil na trg, za njihovo registracijo in njihovo udeležbo v cestnem prometu oziroma opravljanje kmetijskih ali gozdarskih del (traktorji) ter za vodenje zbirke podatkov o vozilih. Povezano z motornimi vozili ureja tudi pogoje za dajanje delov teh vozil ter zaščitnih naprav za voznike in potnike na trg. Če z zakonom ni določeno drugače, ta zakon in predpisi, izdani na njegovi podlagi, urejajo vse tehnične zahteve za vozila v cestnem prometu. Urejajo tudi vse postopke ugotavljanja skladnosti vozil in pogoje, ki jih morajo izpolnjevati pravne osebe in podjetniki, ki na podlagi pooblastil sodelujejo v teh postopkih.

Na tem mestu je treba poudariti, da zakon v zelo ozkem obsegu ureja tudi določena vprašanja, povezana s tehničnimi zahtevami za vozila, udeležena v cestnem prometu, ki niso motorna vozila. Določbe IV. in VII. poglavja tega zakona namreč urejajo tudi osnovne tehnične zahteve za kolesa in vprežna vozila, ki so udeležena v cestnem prometu, in nadzor nad njimi. Razlog za tak (nesistemski) odstop od središčne teme zakonske materije leži v veljavnem Zakonu o varnosti cestnega prometa, ki vsebuje tudi nekaj kratkih določb o tehničnih zahtevah za ta vozila. Ob izločitvi tematike tehničnih zahtev za motorna vozila je bil med Ministrstvom za promet in Ministrstvom za notranje zadeve sklenjen dogovor, da se izločijo tudi določbe o zahtevah za kolesa in vprežna vozila, ker ob novi predlagani strukturi zakonodaje bolj sodijo v okvir predlaganega zakona kot predpisov o varnosti cestnega prometa, ki se usmerjajo v tematiko voznikov in pravil cestnega prometa. Kljub nekoliko širšem predmetu zakona kot so zgolj motorna vozila, pa pripravljavec zakona meni, da ni nikakršne potrebe, da bi zakon preimenovali v "Zakon o vozilih", saj predlagano besedilo zakona celovito ureja zgolj tematiko motornih vozil, medtem ko so določbe o kolesih in vprežnih vozilih zelo skope in fragmentarne v svojem namenu in obsegu.

Zakon v veliki meri centralizira upravne pristojnosti za vprašanja, povezana z vozili. Tako pristojnosti na področju registracije vozil, tehničnih pregledov vozil in strokovnega nadzora, ki jih sedaj izvaja Ministrstvo za notranje zadeve na podlagi Zakona o varnosti cestnega prometa in na njegovi podlagi izdanih predpisov, prehajajo na Ministrstvo za promet oziroma na Direkcijo RS za ceste. Pristojnosti inšpekcijskega nadzora na omenjenem področju, ki jih izvaja Inšpektorat Republike Slovenije za notranje zadeve, prehajajo na Prometni inšpektorat Republike Slovenije. Pristojnosti inšpekcijskega nadzora na področju ugotavljanja skladnosti

vozil, ki jih izvaja Tržni Inšpektorat Republike Slovenije na podlagi Zakona o tehničnih zahtevah za proizvode in o ugotavljanju skladnosti in na njegovi podlagi izdanih predpisov, prav tako prehajajo na Prometni inšpektorat Republike Slovenije. To pa ne velja za nadzor traktorjev zunaj cestnega prometa, torej pri opravljanju kmetijskih in gozdarskih del. V tem delu, iz razumljivih nadzorov, opravljata inšpekcijski nadzor Inšpektorat za kmetijstvo, gozdarstvo in hrano ter Inšpektorat za delo (glej tudi obrazložitev k 68. členu, kakor tudi 77. členu, ki ureja pristojnosti Policije).

Centralizira se tudi vodenje zbirke podatkov o vozilih. Direkcija bo vodila zbirko podatkov o vozilih, ki bo vsebovala naslednje evidence:

- evidenco homologiranih vozil,
- evidenco izdanih potrdil o skladnosti,
- evidenco registriranih vozil,
- evidenco izvajanja cestnega nadzora nad tehnično brezhibnostjo vozil, s katerimi se opravljajo prevozi.

Shema organizacij, ki po državnem pooblastilu opravljajo strokovno-tehnična opravila, je bolj poenotena in pregledna. Uvajata se dve vrsti pooblaščenih organizacij:

- tehnične službe, in
- strokovne organizacije.

Naloge tehnične službe oziroma strokovne organizacije smejo opravljati pravne osebe ali podjetniki, ki pridobijo ustrezno pooblastilo ministra za promet. Pooblastila tehničnim službam in strokovnim organizacijam se podeli za nedoločen čas. Pooblaščen oseb mora predpisane pogoje izpolnjevati trajno.

Pooblastilo tehnični službi se podeli za naslednje naloge:

- homologacija vozila,
- homologacija sistema, sestavnega dela, samostojne tehnične enote in zaščitne opreme,
- posamična odobritev vozila po splošnih zahtevah,
- posamična odobritev vozila po posebnih zahtevah (drugi odstavek 17. člena zakona).

Pooblastilo strokovni organizaciji se podeli za naslednje naloge:

- identifikacija in ocena tehničnega stanja vozila,
- redni in izredni pregledi po posebnih zahtevah (tretji odstavek 18. člena zakona),
- tehnični pregled vozila.

Zakon med drugim nudi podlago za pooblastila, dana ministru za promet za izdajo podzakonskih predpisov, ki so potrebni za izvajanje tega zakona. Posebej je treba opozoriti na določbe (npr. 11. člen), kjer je določeno, da se s podzakonskim predpisom lahko določi **obvezna uporaba tehničnih specifikacij**, ki jih ministrstvo, pristojno za promet, izda kot posebne publikacije oziroma zagotovi njihovo dosegljivost v elektronski obliki. Gre za vsebinsko enako določbo, kot jo vsebuje 6. člen veljavnega Zakona o tehničnih zahtevah za proizvode in o ugotavljanju skladnosti, na podlagi katere so bile v slovenski pravni red prenesene "posamične" direktive s področja vozil, dvo in tro-kolesnikov in traktorjev, ki na zelo podroben način opredeljujejo tehnične zahteve za njihove dele in način ugotavljanja skladnosti s temi zahtevami (gre za več kot 100 direktiv, ki obsegajo okoli 4000 strani besedila). Podobna pooblastila za uporabo tehničnih specifikacij kot orodja za zapis podrobnih tehničnih zahtev in z njimi povezanih postopkov, vsebujeta tudi enakovrstna člena o pooblastilih ministra v IV. in V. poglavju tega zakona. Tako bodo npr. natančni opisi postopkov, vključenih v izvajanje tehničnih pregledov (npr. ugotavljanje stopnje zarjavelosti) podani v tehničnih specifikacijah, na katere se bodo podzakonski predpisi zgolj sklicevali,

njihova dostopnost pa bo zagotovljena preko spletne strani pristojnega ministrstva (glej tudi obrazložitev k 11. členu).

Nekatere od pomembnejših rešitev predstavljajo tudi uskladitev slovenskega pravnega reda s (prenovljenim) pravnim redom Evropske unije na področju vozil. Upoštevane so namreč tudi spremembe ki jih uvaja nova okvirna direktiva za vozila - »Direktiva Evropskega Parlamenta in Sveta o vzpostavitvi okvira za odobritev motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za ta vozila«. Ta direktiva (ki bo predvidoma sprejeta v mesecu juniju 2007) v celoti nadomešča Direktivo Sveta 70/156/EEC o približevanju predpisov držav članic o homologaciji motornih vozil in njihovih priklopnikov z vsemi njenimi spremembami in dopolnitvami.

Pomembnejše novosti, ki jih uvaja ta direktiva so naslednje:

- v njen obseg in s tem v koncept popolne harmonizacije je vključena tudi posamična odobritev vozil in ne zgolj homologacija, ki predstavlja tipsko odobritev,
- harmonizirana homologacija vozil ni več omejena na vozila kategorije M1, L in del T, temveč se zaradi boljšega delovanja notranjega trga (postopoma) širi na vse kategorije (M, N, O, T, C, R in S),
- večji poudarek in pravni pomen je dan (globalnim) pravilnikom UN/ECE, saj jih na ravni EU lahko razglasijo za vir tehničnih zahtev za vozila, katerega je treba upoštevati v postopkih odobritve vozil (poleg tega se pravilniki UN/ECE lahko razglasijo kot alternativni vir zahtev ob siceršnjemu pravu EU),
- zahteve in nadzor nad pomembnejšimi deli in opremo vozil, ki se naknadno vgrajujejo v vozila v uporabi in lahko vplivajo na varno delovanje vozila,
- uvedene so posebne določbe o odgovornosti proizvajalca za izvedbo potrebnih korektivnih ukrepov, vključno z odpoklicem, če se ugotovi, da proizvedeno vozilo predstavlja resno nevarnost (konkretizacija splošnih obveznosti, ki izhajajo iz zakonodaje o splošni varnosti proizvodov). Homologacijski organ ima pravico oceniti ali so predlagani ukrepi proizvajalca zadostni ali ne.

## **OCENA FINANČNIH POSLEDIC PREDLOGA ZAKONA ZA DRŽAVNI PRORAČUN IN DRUGA JAVNO FINANČNA SREDSTVA**

V točki »Ocena stanja in razlogi za sprejetje zakona« je bilo omenjeno poročilo »Analiza sedanjega sistema«, iz katere med drugim izhaja, da so med pomanjkljivostmi obstoječega sistema tudi pomanjkanje zaposlenih in finančnih sredstev. Z bolj smotrno organizacijo v skladu s predlaganim zakonom se ta primanjkljaj sicer lahko ublaži, vendar je izhodiščno stanje tako nezadostno, da bodo kljub uvedenim spremembam potrebna povečanja v zvezi s številom zaposlenih in razpoložljivimi finančnimi sredstvi.

V nadaljevanju so podane obrazložitve po posameznih organih.

### **Ministrstvo za promet – Direktorat za promet**

Ministrstvo s tem zakonom prevzema nove pristojnosti, povezane z vodenjem politike in priprave zakonodaje na področju registracije vozil, tehničnih pregledov in nadzora.

Za opravljanje nalog v zvezi z ugotavljanjem skladnosti vozil je potrebno opravljati naloge na področju:

- predpisov za vozila (priprava predpisov, sodelovanje pri razvoju direktiv ES in pravilnikov UN/ECE, uvajanje direktiv ES, pravilnikov UN/ECE in njihovih sprememb v pravni red SI ter nadziranje izvajanja predpisov), – usmerjanje dela homologacijskega organa DRSC - Sektorja za vozila (priprava obveznih navodil in usmeritev za delo, nadzor dela), in

- mednarodno sodelovanje.

Za opravljanje teh nalog je potrebno zagotoviti **dva dodatno zaposlena** (glede na temeljno usmeritev na področju zaposlovanja v državni upravi bo šlo verjetno za prerazporeditvi), zato je potrebno povečati sredstva na proračunski postavki za plače, istočasno pa seveda to pomeni tudi povečanje materialnih stroškov za pisarno z opremljenima dvema delovnima mestoma.

Za opravljanje nalog v zvezi z registracijo vozil in njihovimi tehničnimi pregledi je nujno opravljati naloge na področju:

- sodelovanja pri pripravljanju predlogov zakonov in podzakonskih predpisov in mnenj k predlogu zakonov v medresorskem usklajevanju,
- sodelovanja z drugimi strokovnimi službami in organizacijami pri izvajanju nalog s tega delovnega področja,
- spremljanje stanja in sodelovanje na področju sprejemanja predpisov v okviru EU s tega delovnega področja.

Za opravljanje teh nalog je treba **zagotoviti dodatno zaposlenega** na Direktoratu za promet, kar pomeni tudi zagotovitev sredstev za plačo tega zaposlenega. V okviru direktorata je potrebno zagotoviti tudi eno pisarno z opremljenim delovnim mestom.

#### **Ministrstvo za promet – Direkcija RS za ceste**

Organ s tem zakonom prevzema nove pristojnosti povezane z izvajanjem operativnih nalog na področju registracije vozil, tehničnih pregledov in strokovnega nadzora.

Direkcija RS za ceste – Sektor za vozila opravlja operativne naloge s področja ugotavljanja skladnosti, ki obsegajo:

- opravljanje postopkov ugotavljanja skladnosti vozil (izvajanje postopkov ES-homologacije in nacionalne homologacije vozil, izvajanje postopkov homologacije delov in opreme, vodenje postopkov posamične odobritve vozil),
- opravljanje strokovnega nadzora (nad uvozniki vozil, strokovnimi organizacijami in tehničnimi službami, nadzor proizvodnje homologiranih proizvodov),
- komunikacijo s strankami (telefon, pisma, elektronska pošta),
- mednarodno sodelovanje (sestanki Type Approval Authorities Meeting - TAAM).

Za opravljanje teh nalog je treba zagotoviti **dva dodatno zaposlena**, zato je nujno povečati sredstva na proračunski postavki za plače. Istočasno pa seveda to pomeni tudi povečanje materialnih stroškov za pisarno z opremljenima dvema delovnima mestoma.

Za opravljanje operativnih nalog v zvezi s tehničnimi pregledi vozil in registracijo vozil je treba opravljati naloge na področju:

- izvajanja strokovnih nalog v zvezi z izvajanjem zakonov in drugih predpisov na področju tehničnih pregledov vozil in registracije vozil,
- opravljanja strokovnih nalog v zvezi z izvajanjem dejavnosti tehničnih pregledov,
- usmerjanja dela izvajalcev tehničnih pregledov in registracijskih postopkov,
- usmerjanja in nudenja strokovne pomoči in izvajanje strokovnega nadzora nad delom registracijskih organizacij.

Za opravljanje teh nalog je **zagotoviti dva zaposlena** (verjetno s prerazporeditvijo zaposlenih) na Direkciji RS za ceste – Sektor za vozila, kar pomeni tudi zagotovitev sredstev za plačo obeh zaposlenih. Nadalje pa je treba za ustrezno delo zagotoviti še **dve dodatni**

**zaposlitvi.** V okviru DRSC pa je treba zagotoviti tudi dve pisarni s po dvema opremljenima delovnima mestoma.

Na področju informatike (program CRV – Centralni register vozil na MZP in MRVL - Matični register vozil in listin na MNZ) je treba ustrezno organizirati Službo za informatiko, kar pomeni **prerazporeditev dveh zaposlenih**, zaradi potreb po razvoju obeh sistemov pa je potrebno zaposliti še **enega dodatnega delavca**. Treba je namreč zagotoviti neprestano informacijsko podporo za potrebe registracije vozil (od ponedeljka do sobote).

### **Ministrstvo za promet – Prometni inšpektorat RS**

Z novim zakonom bodo inšpektorji za promet pridobili pooblastila za izvajanje inšpekcijskega nadzora nad spoštovanjem določil tega zakona v celoti. Inšpektorji prometnega inšpektorata bodo tako pooblaščen za izvajanje inšpekcijskega nadzora nad delom proizvajalcev vozil in njihovih pooblaščenih zastopnikov, strokovnih organizacij in registracijskih organizacij (z izjemo upravnih enot).

Predviden je **prehod enega inšpektorja** iz inšpektorata Ministrstva za notranje zadeve v PIRS. Glede na ocene in na že poznani trenutni obseg dela, ki izhaja iz trenutne tovrstne problematike, je mogoče potrditi dejstvo, da z enim inšpektorjem ni mogoče zagotoviti učinkovitega in kvalitetnega nadzora na tem področju, ker se pristojnosti inšpekciji za cestni promet povečujejo tudi na področje homologacij. Omenjenemu inšpektorju so bila dana pooblastila, vendar mu niso bila zagotovljena tehnična sredstva in ne oprema kakor tudi ne predvideno vozilo s katerimi bi izvajal kontrolo z neposredno zaustavitvijo vozil, kot je predpisano v ZVCP.

Inšpektorji inšpekcije za cestni promet s tem zakonom pridobivajo tudi pristojnost za izvajanje nadzorov nad tehničnim stanjem vseh vozil na cesti, po vzoru večine držav članic EU. Za te potrebe bo seveda potrebno zagotoviti ustrezna tehnična sredstva in opremo (posebno tehnično opremo – v oceni je ovrednoteno eno tehnično vozilo s specialno opremo in eno kombinirano vozilo - pisarna). Cena specialnega vozila (mobilna enota za preglede) za izvajanje nadzora tehnične brezhibnosti na terenu z vso zahtevano opremo (pregled krmilnega mehanizma, zavor, izpušnih plinov, trdih delcev, tahografa, omejilnika hitrosti ...) je ocenjena na vrednost cca. 340.000 €. Cena kombiniranega vozila z opremo je ocenjena na 38.000 €. S tem bi inšpekcijo za cestni promet po opremljenosti izenačilo z inšpekcijami drugih držav članic. Seveda je potrebno za tako delo na terenu zagotoviti tudi ustrezne **dodatne kadre** oziroma delavce – tehnike-kontrolorje, ki bodo neposredno izvajali te nadzore in upravljali s tem vozilom, tehničnimi sredstvi in nadzornimi napravami). V oceni 108.400 € je planirana zaposlitev enega inšpektorja in štirih kontrolorjev kar predstavlja sredstva za plače v ocenjeni višini.

Na podlagi navedenega je potrebno pridobiti ustrezna finančna sredstva za nabavo ustrezne tehnične opreme kakor tudi za dodatno povečanje števila zaposlenih v cestni prometni inšpekciji za področja nadzora Zakona o vozilih in sicer v predlagani kadrovski strukturi: enega inšpektorja ter štiri tehnike kar skupaj **znese 486.400 €**, katerih pa Prometni inšpektorat RS nima v svojem proračunu.

### **Podroben pregled stroškov**

Ministrstvo za promet - Direktorat za promet

	<b>Vrsta dodatnih nalog</b>	<b>Vrsta stroška</b>	<b>Dodatni stroški v letu 2008</b>
1	Priprava predpisov s področja vozil in nadzor izvajanja	2 dodatna zaposlena, univerzitetna izobrazba	56.800 €

<b>SKUPAJ:</b>	<b>56.800 €</b>
----------------	-----------------

Ministrstvo za promet - Direkcija za ceste

	<b>Vrsta dodatnih nalog</b>	<b>Vrsta stroška</b>	<b>Dodatni stroški v letu 2008</b>
1	Opravljanje operativni nalog s področja ugotavljanja skladnosti vozil	2 dodatna zaposlena, univerzitetna izobrazba	56.800 €
2	Opravljanje operativni nalog s področja tehničnih pregledov vozil	1 dodatna zaposlitev, univerzitetna izobrazba	28.390 €
3	Opravljanje operativni nalog s področja registracije vozil	1 dodatna zaposlitev, univerzitetna izobrazba	28.390 €
4	Nadzor in razvoj baz podatkov	1 dodatna zaposlitev, univerzitetna izobrazba	28.390 €
<b>SKUPAJ:</b>			<b>142.000 €</b>

Ministrstvo za promet - Prometni inšpektorat

	<b>Vrsta dodatnih nalog</b>	<b>Vrsta stroška</b>	<b>Dodatni stroški v letu 2008</b>
1	Izvajanje nadzora na področju vozil	1 dodatna zaposlitev, univerzitetna izobrazba	28.400 €
2	Izvajanje nadzora na področju vozil	4 dodatne zaposlitve, višješolska izobrazba	80.000 €
<b>SKUPAJ:</b>			<b>108.400 €</b>

Skupna vrednost letnih stroškov za kadre je **307.200 €**.

<b>Potrebne investicije v tehnično opremo za pregled vozil na cesti</b>			
1	Izvajanje nadzora nad tehničnim stanjem vozil na cesti	Specialno vozilo – mobilna enota	340.000 €
2	Izvajanje nadzora nad tehničnim stanjem vozil na cesti	Vozilo z opremo - pisarna	38.000 €
<b>SKUPAJ:</b>			<b>378.000 €</b>

## **DRUGE POSLEDICE, KI JIH BO POVZROČIL SPREJEM ZAKONA**

Razen pravnih in organizacijskih posledic, ki so navedene v poglavju tega uvoda "CILJI, NAČELA IN POGLAVITNE REŠITVE PREDLOGA ZAKONA", ta zakon ne bo povzročil drugih posledic.

## **PRIKAZ UREDITVE V DRUGIH PRAVNIH SISTEMIH IN PRILAGOJENOST PREDLAGANE UREDITVE PRAVU EU**

Prikaz ureditve v drugih pravnih sistemih je povzet po publikaciji: »The Vehicle Chain in Europe«, ki vsebuje pregled organizacij in njihovih postopkov na področju motornih vozil (z vključeno povezavo s področjem voznikov) in ki jo je leta 2006 izdala nizozemska agencija RDW - Center za tehnologijo vozil in informacijske storitve. Prikaz je sestavljen iz dveh glavnih delov. V prvem delu (A) vsebuje splošen pregled stanja v 18 evropskih državah (v

veliki večini članic EU), v drugem delu (B) pa so podrobneje predstavljene pravne in institucionalne ureditve na Nizozemskem, na Švedskem, v Latviji in v Avstriji.

V tretjem delu (C) je podan prikaz prilagojenosti predlagane ureditve pravu EU.

## A. Splošni pregled stanja

### 1. Postopki in organizacije

#### **Postopki, povezani z vozili (»avtomobilska veriga«)**

Kot rdeča nit načina dela je uveden koncept verige postopkov, povezanih z vozili - »avtomobilske verige«. Po mnenju avtorjev raziskave »veriga postopkov povezanih z vozili« predstavlja ustrezen način strukturiranja poročanja in omogoča primerjavo različnih sistemov, ki obstajajo v državah, ki so predmet raziskave.



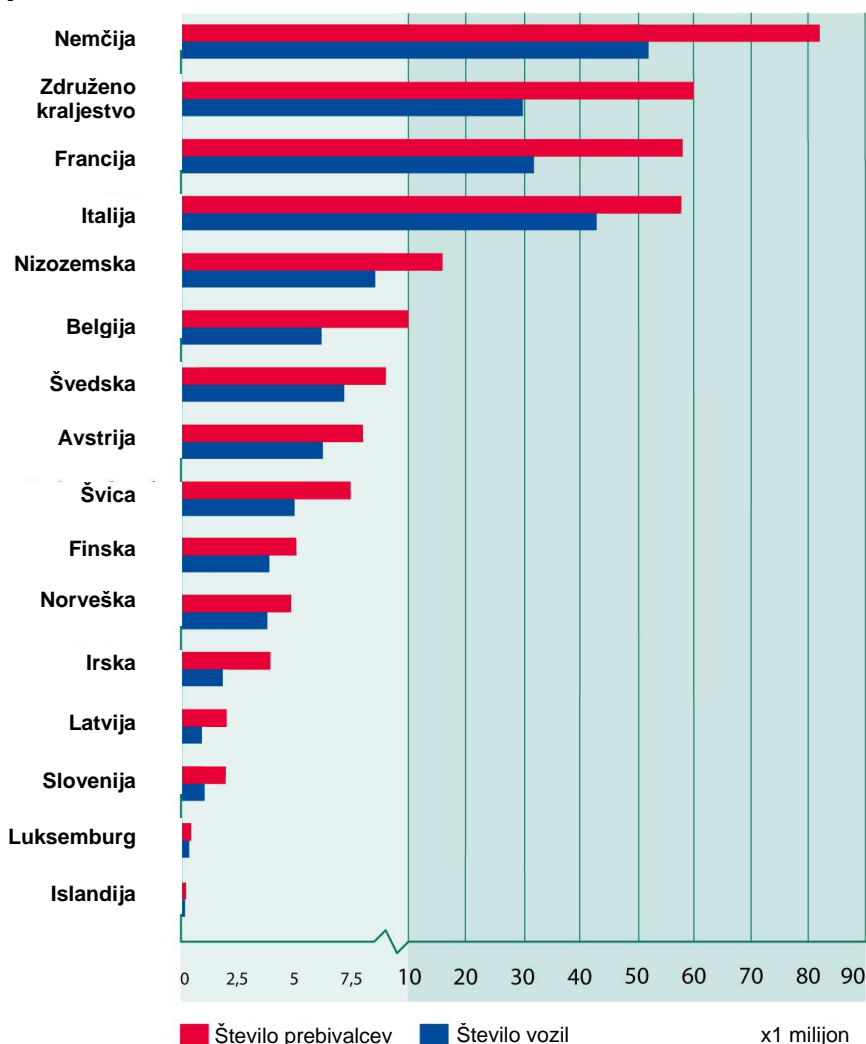
**Slika 6: Povezave življenjskega cikla vozila od proizvodnje do razgradnje - »avtomobilska veriga«**

Glavni člen te verige je **registracija vozila**. V to področje so vključene vse dejavnosti povezane z registracijo vozil, še zlasti pa administrativne naloge, potrebne za izvajanje pravic in obveznosti lastnika vozila, ko le ta želi uporabljati vozilo v cestnem prometu. Konkretno to pomeni izvajanje nalog glede:

- izdajanja registrskih tablic in prometnih dovoljenj za vozila;
- postopkov v primeru različnih sprememb;
- dokumentov o vozilu;
- centralnega registra podatkov in s tem povezanega dostopa tretjih oseb do informacij.

**Obdavčenje, zavarovanje in tehnični pregledi** vključujejo dejavnosti, povezane z zakonskimi zahtevami za vozila, ki služijo kot osnova za registracijo.

Povezava z **nadzorom** vključuje dejavnosti ugotavljanja in kontrole izvajanja zahtev za vozila. **Ugotavljanje skladnosti** vključuje področje ES harmoniziranih, kakor tudi nacionalnih homologacij in posamičnih odobritev. Pod rubriko **Drugo** spadajo dejavnosti, ki jih opravljajo organizacije pristojne za registracijo, ki ne spadajo v katero izmed zgoraj navedenih skupin.

**Vključene države**

**Slika 7: Število prebivalcev in število vozil v določenih državah (samo 16 držav)**

**Organizacije za registracijo vozil<sup>(\*)</sup>**

Kot že navedeno, je področje registracije centralno in ključno v verigi postopkov, povezanih z vozili. Zato so bile obiskane tiste organizacije, ki opravljajo dejavnosti v zvezi z registracijo. Izjeme pri tem so Italija in federalno urejene države kot so Nemčija, Francija, Švica in Avstrija, ki nimajo ene centralne organizacije za izdajo dovoljenj. V Italiji obstaja centralna organizacija za izdajo dovoljenj, vendar so dejavnosti deljene med Ministrstvo za promet in v ta namen zakonsko imenovano interesno organizacijo. V teh primerih so bile upoštevane organizacije, pristojne za posamezne naloge v povezavi z izdajo dovoljenj.

<sup>(\*)</sup> V besedilu zakona se sicer uporablja izraz »registracijski organ«, ker s tem pojmom opredeljuje zgolj inštitucije, ki opravijo registracijo vozila. V tej obrazložitvi je uporabljen izraz »organizacija za registracijo«, ker zajema širši obseg opravil, ki se izvajajo v teh organizacijah v posameznih državah.

Država	Organizacija	Status	Spletna stran
Nemčija	Kraftfahrt-Bundesamt (KBA)	Državni organ	www.kba.de
Velika Britanija	Driver and Vehicle Licensing Agency (DVLA)	Agencija	www.dvla.gov.uk
Francija	Direction Réglementation Technique des Véhicules	Državni organ	www.equipement.gouv.fr
Italija	Ministry of Infrastructure and Transport Automobile Club Italië	Državni organ Interesna org.	www.trasportinavigazione.it www.aci.it
Nizozemska	RDW Centre for Vehicle Technology and Information Services	Agencija	www.rdw.nl
Belgija	Vehicle Registration Office (DIV)	Državni organ	www.vici.gov.be
Švedska	Road Traffic Registry (RTR)	Agencija	www.ve.se
Avstrija	Verband der Versicherungsunternehmen	Zasebna organizacija	www.vvo.at
Švica	Federal Road Office (ASTRA)	Državni organ	www.astra.admin.ch
Finska	Vehicle Administration (AKE)	Agencija	www.ake.fi
Norveška	Norwegian Public Road Administration (NPRA)	Državni organ	www.vegvesen.no
Irska	The Irish Revenue, Ministry of Finances Department of the Environment and Local Government	Državni organ Državni organ	www.revenu.ie
Latvija	Road Traffic Safety Directorate (CSDD)	Agencija	www.csdd.lv
Slovenija	Ministry of Interior (Ministrstvo za notranje zadeve)	Državni organ	www.mnz.si
Luksemburg	SNCT, Société Nationale de Contrôle Technique	Državna agencija	www.snct.lu
Islandija	Icelandic Registration Office (IRO Ltd.)	Državna agencija	www.sks.is
Litva	REGITRA	Državno podjetje	www.regitra.lt
Španija	DTG, Direccion General de Trafico	Državna agencija	www.dgt.es

**Slika 8: Seznam organizacij v posamezni državi, njihov status in spletne strani**

Npr. v Nemčiji izvaja dejavnosti registracije vozil 16 zveznih dežel. Kot organizacija za registracijo je bila izbrana vladna služba, imenovana Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) ki vodi in opravlja dejavnosti, povezane s centralnimi registracijami.

V Franciji je v izvajanje dejavnosti registracije vozil vključenih približno sto oddelkov. Za politiko, nadzor in zakonodajo pa je pristojno Ministrstvo za promet, ki pa ne opravlja izvajalskih dejavnosti.

V Švici se izvaja registracijska dejavnost v 24 kantonih. V tej raziskavi je bil kot organizacija za registracijo upoštevan Zvezni urad za ceste (ASTRA), ki je del Ministrstva za okolje, promet, energijo in komunikacijo ter je pristojen za politiko, zakonodajo in centralne registracije.

V Avstriji pa opravljajo pomemben del registracijske dejavnosti zavarovalnice.

Vsaka država ima svoj način razumevanja ustrezne organizacije postopkov, povezanih z vozili. V nekaterih državah izvajajo organizacije za registracijo ključne naloge povezane z obdavčenjem vozil in zavarovanjem, medtem ko v drugih državah te organizacije izvajajo tudi posamične odobritve vozil in homologacije. Večina organizacij, pristojnih za registracijo, igra ključno vlogo tudi v verigi postopkov, povezanih z vozniškimi dovoljenji, medtem ko manjšina ne. V poročilih po posameznih državah so informacije o postopku registracije podane zelo podrobno. Zaradi različne stopnje vpletenosti organizacij za registracijo v druge postopke, povezane z vozili in vozniškimi dovoljenji, informacije o drugih področjih niso vedno tako podrobne. Kljub temu niso izločene zanimive informacije o drugih področjih, ki so bile zbrane na obisku v posameznih državah.

## 2. Ugotovitve

V tem poglavju je podana ocena ugotovljenega stanja v različnih državah. Za razliko od poročil za posamezne države, ki so primarno sezname področij z dejanskim opisom stanja, to poglavje vsebuje tudi interpretacije, ki so kot take odprte narave. Medtem ko poročila za posamezne države opisujejo področja neodvisno drug od drugega, to poglavje skuša prikazati kontekst zanje s podajanjem splošnih in objektivnih primerjav za določena področja.

Prvi del je splošne narave, drugi deli pa bolj podrobno opisujejo zadeve, povezane z »avtomobilsko verigo«.

### 2.1 Ozadje

#### ***Centralni register prebivalstva***

Pomemben vidik, kar zadeva registracijo, je obstoj registra prebivalcev v posameznih državah. Take vrste register lahko zelo pripomore k posodabljanju osebnih podatkov (imena in naslovi) v centralnih registrih vozil in vozniških dovoljenj. To velja za Belgijo, Švedsko, Norveško, Luksemburg in Finsko, medtem ko ima Nizozemska, ki nima centralnega registra prebivalstva, lokalno omrežje baz podatkov, ki ima enako vlogo. Večje države, kot so Nemčija, Velika Britanija in Francija centralnega registra prebivalstva nimajo. V teh državah lastniki registriranih vozil sami posodablajo svoje osebne podatke (imena in naslove) v registru vozil in so zakonsko zavezani k predložitvi sprememb raznim agencijam.

Znotraj nacionalnih sistemov vozil je prisotnost ali odsotnost vloge centralnega registra prebivalstva zelo opazna. V državah, kjer je register vozil v povezavi s centralnim registrom prebivalstva, register vozil igra veliko vlogo le pri izvajanju različnih zakonskih zahtev v povezavi z vozili. V državah, kjer centralni register prebivalstva ne obstaja, se za posodabljanje osebnih podatkov (imen in naslovov) uporabljajo zahteve povezane z vozili, kot je plačevanje davka.

#### ***Naloge, ki jih opravlja organizacija za registracijo***

Organizacije za registracijo se zelo razlikujejo po svoji vpletenosti v druga področja v verigi postopkov, povezanih z vozili in vozniškimi dovoljenji. Vsaka država ima svoje stališče do tega, kako naj bi bile organizirane naloge registracije, administrativne naloge in tehnične

naloge glede vozil. Zaradi tega bi se lahko reklo, da enotna oblika organizacije za registracijo ne obstaja.

Naloge organizacije za registracijo		Avstrija	Belgija	Finska	Francija	Nemčija	Islandija	Irska	Italija	Latvija	Litva	Luksemburg	Nizozemska	Norveška	Slovenija	Španija	Švedska	Švica	Združeno kraljestvo
<b>Veriga postopkov - vozila</b>																			
Registracija		●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●
Obdavčenje				●				●	●	●			●				●		●
Zavarovanje		●		●								●	●				●		
Nadzor			●						●		●		●			●			●
Ugotavljanje skladnosti vozila				●	●	●	●	●	●	●		●	●	●				●	
Tehnični pregled vozila				●	●	●	●		●	●		●	●	●	●				
Druge naloge				●					●	●		●					●		
<b>Veriga postopkov - vozniki</b>																			
Izobraževanja in preverjanje znanja			●	●					●	●	●		●	●	●	●			
Dokumenti			●	●					●	●		●	●	●	●	●	●		●
Evidentiranje dovoljenj			●		●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●
Evidentiranje prekrškov					●			●	●				●	●	●		●	●	●

**Slika 9: Seznam področij pri »avtomobilski verigi« in pri voznikih, pri katerih organizacije za registracijo v različnih državah igrajo ključno vlogo.**

## Organizacija informacijske tehnologije (IT)

Zanimiva je tudi organizacija sistemov IT, kar zadeva registracijske in informacijske funkcije organizacije za registracijo. V večini držav so naloge, ki jih opravljajo IT sistemi sestavni del organizacij za registracijo. To velja tako za upravljanje in uporabo strojne in programske opreme kot tudi za realizacijo IT projektov. Razen Nemčije se ti projekti običajno izvajajo z najemom zunanjih sodelavcev ali s sklepanjem pogodb z drugimi. Velika Britanija in Finska sta pristojnost za vzdrževanje celotnega sistema IT predala privatnemu podjetju. V Belgiji, Franciji, Sloveniji in Irski, kjer je organizacija za registracijo ločen vladni organ, je za IT sistem odgovoren drug vladni organ, ponekod znotraj istega ministrstva in včasih celo v drugem ministrstvu.

## 2.2 »Avtomobilaska veriga«

### **Ugotavljanje skladnosti vozil**

Številne države vstopajo na evropski trg homologacije. Vsaka država ima svoj pristojni homologacijski organ, ki je ponavadi organ, ki hkrati opravlja tudi registracijo. V državah, kjer dejansko izvajajo ES homologacijo, to praviloma opravljajo zasebne organizacije, ki so nadzirane s strani pristojnega organa. Tu Nemčija zavzema vodilno mesto na evropskem trgu, saj je več kot polovica ES homologacijskih dokumentov izdanih v Nemčiji, kjer nalogo preskušanja vozil opravljata dve agenciji, TÜV in DEKRA. Nemčiji sledijo Velika Britanija, Francija in Italija. Nizozemska in Luksemburg pokrivata 4% delež homologacij vsaka. Nizozemska ima tu posebno mesto. Za razliko od drugih držav, je organizacija, ki opravlja registracijo in je obenem tudi homologacijski organ in agencija, ki izvaja tehnične preglede.

### **Trajna ali periodična registracija?**

Značilnosti postopkov, povezanih z vozili v posamezni državi, so v veliki meri odvisne od medsebojne povezanosti posameznih členov verige. V skladu s tem obstajata dve možnosti: trajna registracija in periodična registracija. Prvo od teh lahko najdemo v najbolj skrajni obliki na Nizozemskem, medtem ko je v Veliki Britaniji jasno vzpostavljena periodična registracij. Druge države izvajajo vmesne različice teh dveh sistemov.

#### *Trajna registracija*

Na Nizozemskem in tudi v Italiji, kjer se pojavlja enkratna registracija, ima le ta pomembno vlogo pri določanju stanja drugih členov verige. Vsi postopki, povezani z registracijo, so osredotočeni na trajno registracijo vozil od proizvodnje do razgradnje. Ta registracija nato služi kot osnova za vse ostale postopke v verigi postopkov, povezanih z vozili. To na primer pomeni, da se davek avtomatično zahteva na podlagi registriranega lastništva vozila in ne na podlagi dejanske uporabe. Registrirani lastnik vozila je odgovoren za prometne prekrške, ki so bili storjeni s tem vozilom in bo zato prejel vse odločbe. Registracija prav tako služi za preverjanje izpolnjevanja zakonsko določenih pogojev, ki se nanašajo na vozila, t.j. obvezno zavarovanje in obvezni tehnični pregledi kot tudi kaznovanje v primeru neizpolnjevanja teh določb. Pri registracijskem členu verige ne gre le za jasna pravila prve registracije temveč tudi de-registracije. Obveznosti za izpolnjevanje zakonskih zahtev v zvezi z vozili prenehajo šele potem, ko so bila zabeležena kot razgrajena ali izvožena v skladu s postopki za izvoz vozila. Rezultat skladnosti z evropskimi direktivami je, da si različni sistemi postajajo vse bolj podobni.

#### *Periodična registracija*

V sistemu periodične registracije je veliko več povezanosti med različnimi členi. V Veliki Britaniji, Latviji in nekaterih drugih državah morajo lastniki sami periodično (t.j. letno) podaljševati registracijo svojih vozil tako, da plačajo dajatve in predložijo dokaz o zavarovanju. Podatki, pridobljeni na ta način (t.j. spremembe naslova lastnika ali novi podatki o vozilu) so nato uporabljeni za posodobitev registracije vozila. V nasprotju s trajnim sistemom registracije, kjer je registracija vozila začetni postopek, je v tem primeru registracija rezultat predhodno izvedenih dejanj.

V državah, kjer se izvaja periodična registracija, se register vozil ne more uporabljati tako učinkovito za potrditev izpolnjevanja različnih zakonsko določenih pogojev, ki veljajo za vozila. Namesto tega je potrebno več kontrole na cesti. V takih državah so smiselna vizualna sredstva, kot npr. nalepke na registrskih tablicah ali tablice o plačilu davka za vetrobranskim steklom. Za nadzorne organe sta ta dva pokazatelja pomembno sredstvo, ki jim omogočata izvajanje nalog.

#### **Dokumenti**

Vse države imajo registre registriranih vozil ali dokumente, ki imajo bolj ali manj pomembno vlogo pri življenjskem ciklu nekega vozila. Zaradi harmonizacije nacionalne zakonodaje z Direktivo 1999/37/ES postajajo tudi dokumenti v vseh državah vedno bolj podobni. V večini držav morajo vozniki v času vožnje te dokumente imeti pri sebi. Kljub temu pa obstajajo države, kjer to ni potrebno, npr. Irska in Švedska. Očitno v teh državah nalepke na registrskih tablicah in tablice o plačilu davka na vetrobranskem steklu omogočajo dovolj podatkov za nadzorne organe, ko voznike ustavljajo na cesti.

Praviloma so dokumenti o vozilu dokumenti s podatki o vozilu in njegovem trenutnem lastniku. Izdani so, ko je vozilo prvič dano na trg in se na novo izdajo vsakič, ko pride do spremembe. Izjema je le Italija, kjer se namesto novega dokumenta izda nalepka, ki jo je potrebno namestiti na izvirni dokument in z njo prekriji stare podatke. Do oktobra 2005 je drugo izjemo predstavljal nemški registracijski dokument znan kot "Fahrzeugbrief". Gre za »zgodovinski« dokument, izdan ob prvi registraciji, na katerega se vpisujejo vse spremembe glede vozila ali lastnika vozila. Tako dokument ves čas vsebuje vse podatke glede vozila in imena in naslove vseh predhodnih in zdajšnjega lastnika – kar je presenetljivo, še zlasti za državo, ki tako zelo spoštuje zaščito osebnih podatkov. Čeprav je ta dokument v lasti trenutnega lastnika vozila, ima v primeru, ko kupi rabljeno vozilo vpogled v vse predhodne lastnike tega vozila. "Fahrzeugbrief", izdan po 1. oktobru 2005 vsebuje najpomembnejše tehnične podatke in podatke o lastniku ali največ o zadnjih dveh lastnikih vozila.

Od leta 2004 EU dovoljuje uporabo pametnih kartic za registracijske dokumente. Uporaba pametnih kartic v nobeni državi članici ni bila predvidena do leta 2006.

### **Podatki iz registrov**

V Nemčiji javnost redko zaprosi za podatke iz centralnih registrov. To je zaradi vozniškega dokumenta, ki se lahko uporablja za pridobitev vseh vrst podatkov med prenosom lastništva, ki zadevajo vozila (glej točko »Dokumenti«). V drugih državah pa so bili zaradi velikega števila prošelj za podatke vzpostavljene internetne baze, SMS-i in klicni centri.

Podatki, ki se nanašajo na vozila so na splošno brezplačni, kar pa ne velja za osebne podatke. V večini držav je potrebno navesti razlog »nujne potrebe« ali utemeljen razlog za pridobitev osebnih podatkov. Običajni postopek na Nizozemskem je pridobitev dovoljenja lastnika pred posredovanjem takšnih podatkov. To pomeni, da se tudi tu osebni podatki redko posredujejo javnosti.

Situacija pa je precej drugačna v skandinavskih državah, kjer je veliko manj zakonodaje glede zaščite osebnih podatkov. Na Švedskem, na primer, se ljudje ravna po načelu da vse, kar pripada državi, pripada tudi državljanu oziroma javnosti. Tu je »pravica do javnega dostopa« temelj zakonodaje. Vsi imajo dostop do podatkov o vozilih, lastnikih, plačanih zneskih davka itd. V teh državah je sistem registracije veliko bolj kot kjerkoli drugje osnovan na družbeni kontroli in zaupanju. Za razliko od držav kot je Nizozemska, je v teh državah veliko manjša tendenca po kršenju bodisi plačevanja davka bodisi drugih zahtev, ki veljajo za vozila. To ni le zato, ker bi bil tak prekršek takoj očit en vsakomur, temveč tudi zato, ker bi to storilcu praktično onemogočalo prodajo svojega vozila. V državi kot je Nizozemska mora država vložiti veliko več truda v pravila in postopke, da zagotovi izpolnjevanje zahtev, povezanih z vozili – dejstvo, ki je očitno posledica poskusov izoginitve predpisom, kar povzroči pisanje novih.

Zatorej ni presenetljivo, da so skandinavske države zagotovile dostop registra vozil javnosti z modernejšimi sredstvi kot sta internet ali klicni center. Na Finskem lahko kdorkoli, ki ima mobilni telefon pošlje SMS sporočilo in zaprosi za podatke iz registra vozil,

### **Registrske oznake**

Preseneča raznolikost sistemov označevanja registrskih tablic. Veliko držav uporablja sistem označevanja, vezan na vozilo, kjer ima vozilo načeloma le eno registrsko oznako v celotnem življenjskem ciklu. Na Nizozemskem so te oznake izdane tudi zaporedno, tako da je mogoče ugotoviti približno starost avtomobila. Na ta način si ljudje lažje zapomnijo registrske številke, kar pogosto pomaga pri reševanju prekrškov in identifikaciji lastnikov vozil, ki so vpleteni v prometno nesrečo. Druge države kot sta Finska in Švedska sta razvili kombinacijo treh črk in

treh številčk – drugi sistem, ki povečuje možnost, da si ljudje zapomnijo številko registrske tablice.

V zvezno urejenih državah je sistem označevanja registrskih tablic vezan tudi na regijo, tako da je iz registrske tablice razvidno od kod prihaja vozilo. Rezultat je vedno veliko administrativnega dela in relativno visoki stroški, ko se oseba iz Francije želi preseliti iz enega v drugi departma. V teh primerih ni druge izbire kot zaprositi za nove registrske tablice na predstojništvu tistega departmaja (vladni departma je pravi naslov tudi za dvig vozniškega dovoljenja). Podobno situacijo lahko srečamo v Nemčiji, Švici in Avstriji.

Sedanje stanje v teh državah je, da se ljudje navadno zlahka spomnijo številke registrske tablice zaradi regionalne oznake. To je tudi razlog, zaradi katerega je Velika Britanija uvedla regionalne oznake za svoje registrske tablice v letu 2001. V tem primeru vozilo obdrži izvirno številko tablice z regionalno oznako, ki se enostavno doda. Na zahtevo javnosti je Italija, ki je pred kratkim ukinila regionalne oznake na registrskih tablicah, kasneje le-te znova uvedla s tem, da se izdajo na željo lastnika eno leto po prvi registraciji.

Prav tako obstajajo države, kjer je številka registrske tablice vezana na lastnika ali uporabnika vozila. Taka sta primera Belgije in Švice. Ko oseba registrira vozilo v Belgiji, navede ali že ima številko (in s tem tudi registrske tablice). Če te nima, dobi novo številko in eno zadnjo tablico. Sprednjo tablico mora kupiti sama. Ko vozilo proda, prenese tablice na naslednje vozilo. V tem sistemu se lahko uporabi enake tablice za več vozil v obdobju več deset let. Zaradi tega je čitljivost tablic v Belgiji včasih zelo otežena; za izboljšanje stanja so trenutno v pripravi nove zahteve in pravila.

V Švici in Avstriji se lahko uporablja celo ena registrska tablica za več kot eno vozilo. Razlog za to je, da strožje regulirano izdajanje prvega para tablic zagotavlja, da je lahko na cesti naenkrat le eno samo vozilo.

### ***Registrske tablice***

Izdaja registrskih tablic poteka v večini držav po Evropi na bolj poenoten način kot pred nekaj leti. Skoraj vse države, uporabljajo bolj ali manj enak sistem kontrolirane izdaje registrskih tablic. V mnogih državah lahko lastniki vozila do določene mere vplivajo na vsebino registrske tablice, izdane za njihovo vozilo. V nekaterih državah je potrebno plačati precejšnjo vsoto za zasebne registrske tablice z lastno oznako.

Velika Britanija gre najdlje v komercializaciji pri izdaji registrskih tablic. Kot Nizozemska ima Velika Britanija prav tako sistem registrskih tablic, vezanih na vozila. Za 80 britanskih funtov pa pristojni organi izjemoma dovolijo lastniku, da registrske tablice prenese na naslednje vozilo. Ljudje za to ponavadi zaprosijo, če jim je določena kombinacija na registrski tablici posebno všeč ali če so že kupili registrske tablice z zeleno oznako. Take tablice je mogoče kupiti na DVLA pod pogojem, da je številka še vedno na voljo in upošteva predpisano kombinacijo ene črke, ene ali dveh številčk in največ treh črk. Taka registrska tablica stane 250 funtov ali celo več, kar je odvisno od zelene kombinacije.

Najbolj iskane (in drage) registrske tablice so brez dvoma predhodno izdane »klasične« registrske tablice, ki naj bi bile »brezčasne«. Nekateri jih kupujejo kot investicijo, da jih lahko kasneje prodajo na dražbi za veliko višjo ceno. Na ta način je bilo kupljenih približno 4% registrskih tablic.

### ***Obvezno zavarovanje in tehnični pregledi***

Vse države imajo zahteve glede zavarovanja in tehničnih pregledov. Kar preseneča, je velika raznolikost pri izvajanju in metodah uveljavljanja.

### *Obvezno zavarovanje*

Razen Francije in Nizozemske vse ostale države pred registracijo vozila zahtevajo predložitev dokaza o zavarovanju. Večinoma je to vpisano na izdanem dokumentu, vse bolj pa se uveljavlja avtomatska povezava z registri zavarovalnic. V nekaterih državah so razvili tudi centralni register zavarovalnih polic vseh zavarovalnic.

V nekaterih državah se dokazilo o zavarovanju zahteva le med postopkom registracije. V določenih državah, kot sta Velika Britanija ali Irska, pa mora biti dokazilo o zavarovanju predloženo vsako leto po plačilu davka. Na Švedskem prekinitve zavarovalne police ni dovoljena potem, ko je izdano dovoljenje. Če pride do tega, mora zavarovalnica o tem poročati, lastnik pa plačati kazen za vsak dan, ko je v prekršku oziroma njegovo vozilo ni zavarovano.

V Franciji je izvajanje obveznega zavarovanja ločeno od registracije. Kot dokaz, da je vozilo zavarovano je na vetrobransko steklo tega vozila nameščena nalepka, voznik pa mora imeti vedno pri sebi dokazilo o zavarovanju. Na Nizozemskem morajo zavarovalnice po zakonu sporočiti vse zavarovalne police in njihove spremembe v roku štirih tednov v centralni register. Z računalniškimi sredstvi križanja podatkov v registru se izsledijo nezavarovana vozila in lastniki so ustrezno kaznovani. To sta dva popolnoma različna sistema z bistveno razliko v metodah uveljavljanja. V Franciji tako kot v drugih državah je več poudarka na vlogi policista na ulici, medtem ko je v državi kot je Nizozemska večji poudarek na osebju v pisarnah.

### *Obvezni tehnični pregled*

Obvezni tehnični pregled je drugi vidik, ki se prav tako močno razlikuje od države do države. Predvsem obstaja velika raznolikost pri periodičnem izvajanju tehničnega pregleda. V nekaterih državah je tehnični pregled obvezen po treh letih in nato vsako leto. V drugih je obvezen pregled po štirih letih, nato vsaki dve ali tri leta in nato vsako leto. V Latviji je tehnični pregled obvezen celo vsako leto.

V večini primerov tehnične preglede izvajajo subjekti, ki se prvenstveno ukvarjajo z vzdrževanjem vozil (v nadaljnjem besedilu: delavnica), razen Švedske in Švice, ki sta pri tem izjemi. V Švici je potrebno vozilo peljati v posebne centre za tehnične preglede, ki jih upravljajo kantonske službe za promet; na Švedskem pa tehnične preglede izvaja 172 delavnic, ki so v lasti AB Svensk Bilprovning, podjetju, ki je delno v lasti države.

Trenutno obstajajo trije različni modeli periodičnih tehničnih pregledov. Klasificiramo jih lahko kot neodvisni, integrirani in pol-javni. V neodvisnem modelu morajo podjetja izpolnjevati stroga pravila in zahteve. Kvaliteta podjetij se preverja z notranjimi inšpekcijami in podjetja morajo izmenjevati te informacije drugo z drugim. V nemškem modelu gre za strogo ločevanje komercialnih dejavnosti in tehničnih pregledov. V Franciji in Belgiji pa je tem podjetjem popolnoma prepovedano izvajati druge komercialne dejavnosti.

V integriranem modelu je vstop na tržišče manj strog. Zato obstaja pozorno spremljanje in nadzor pregledanih vozil. Ta naloga je običajno podeljena izvršilnim agencijam, ki izvajajo naključna preverjanja. Podjetja, ki izvajajo inšpekcije lahko opravljajo komercialne dejavnosti. Ta model je uveljavljen v Veliki Britaniji, Italiji, Avstriji in na Nizozemskem.

V pol-javnem modelu pa je celoten sistem tehničnih pregledov v rokah vladnih organov. Tak sistem uporabljata v Evropi Švedska in Švica. Kot argument navajajo, da je tehnični pregled preveč občutljivo področje za zasebni sektor.

Evropski svet je odločil, da trenutno ne bo posredoval za večjo medsebojno usklajenost na področju tehničnih pregledov.

### 2.3 Prihodnji razvoj

Vse države se soočajo z evropskimi direktivami, ki jih je ali jih bo treba implementirati. Mednje spadajo na primer direktive o digitalnih tahografih in usklajenosti registracijskih dokumentov za vozila. Prav tako so za Evropo zelo pomembni tudi boj proti kriminalu z vozili in prekrški. Zato se organizacije za registracijo vse bolj zanimajo za mednarodno izmenjavo informacij. Zakaj bi bili kršitelji prometa kaznovani le v svoji državi? Na tem področju je vse več pobud, tako na nacionalni kot na mednarodni ravni.

Kar imajo vse države skupno pri prihodnosti je razvoj na področju e-uprave. E-uprava bi morala strankam zagotavljati hiter in učinkovit dostop do zelenih informacij. V več državah strokovnjaki že razmišljajo o ali pripravljajo povezavo registrov preko modernih sredstev in ponujajo vse vrste dostopa. Skandinavske države, Italija in Islandija so naredile že velik korak v smeri zagotavljanja podatkov javnosti. Zaradi zakonov o varstvu zasebnih podatkov so države kot so Francija, Nemčija in Nizozemska bolj zadržane pri zagotavljanju podatkov javnosti. Na splošno se poskuša najti sredstva elektronskega identificiranja.

Vsaka država ima svoje cilje. Nemčija izboljšuje centralne registre, zlasti register vozniških dovoljenj. Velika Britanija razmišlja o prehodu na sistem trajnega izdajanja dovoljenj, medtem ko Finska, Italija in Nizozemska nameščajo popolnoma nove informacijske sisteme in začenjajo z uporabo elektronskih storitev. Organizacije za registracijske praviloma veliko investirajo v informacijsko tehnologijo. V bližnji prihodnosti se bo ta proces nadaljeval vse dokler bo to pomenilo izboljšanje proizvodov in bodo stranke zahtevale hitrejše in bolj dostopne storitve. Čeprav se glede investicij odloča na nacionalni ravni, obstaja velik interes glede meddržavnih strategij.

### 2.4 Zaključek

Najpomembnejši sklep te raziskave je, da vsaka organizacija za registracijo dela na svoj način in v skladu s svojimi pristojnostmi kot tudi v skladu z značilnostmi političnega in širšega družbenega okolja. Zadnja dva elementa sta še posebej pomembna pri določanju politike in izvajanju nalog povezanih z registracijo in drugimi povezavami z »avtomobilsko verigo« in z vozniškimi dovoljenji. Kljub temu pa obstajajo tudi drugi faktorji praktične narave, ki so pri določanju končnega izvajanja prav tako pomembni.

Kakorkoli so pristopi in načini dela različni, še vedno obstaja veliko podobnosti, čeprav so lahko omejene na eno samo stvar: registracijo. Kar zadeva bližnjo prihodnost, se prav tako soočamo s spremembami, ki jih večina od nas še ni sprejela.

## B. Pregled stanja v nekaterih državah

### NIZOZEMSKA

#### 1. Organizacija za registracijo vozil

Naziv:	RDW, odobritve vozil in posredovanje informacij
Vrsta organizacije:	agencija
Število zaposlenih:	1.415
Promet:	134 mio €

Naloge v »avtomobilski verigi«:

Registracija, zavarovanje, nadzor, ugotavljanje skladnosti vozil, tehnični pregledi in izdaja dovoljenj za izredne cestne prevoze.

Naloge v »verigi vozniških dovoljenj«:

Registracija vozniških dovoljenj in priznanje tujih vozniških dovoljenj.

## 2. »Avtomobilska veriga«

RDW ima širok obseg nalog v »avtomobilski verigi«. Tabela prikazuje povzetek porazdelitve teh nalog.

<b>Povzetek glavnih nalog in evidentiranje podatkov</b>		
<b>Dejavnost</b>	<b>Glavne naloge</b>	<b>Centralni register</b>
Registracija vozila	RDW Zasebna podjetja	RDW
Obdavčenje	Ministrstvo za finance RDW	Ministrstvo za finance
Zavarovanje	RDW Zavarovalnice	RDW
Nadzor	Organi za izvajanje zakonodaje RDW	–
Ugotavljanje skladnosti vozil	RDW	RDW
Tehnični pregledi	RDW Zasebna podjetja	RDW
Drugo:		
Izredni prevozi	RDW	–

### 2.1 Registracija vozil

Nizozemska ima sistem registracije, ki je dosledno vezan na vozilo. Osnovno načelo je neprekinjena registracija, kar pomeni, da mora biti vozilo v registracijskem sistemu brez prekinitev od začetka (dajanje na trg) do konca (razgradnja ali izvoz).

Bistvo nizozemskega sistema je »lastniški« princip. To pomeni, da so vse obveznosti v zvezi z vozilom glede davkov, tehničnih pregledov in zavarovanja vezane na lastništvo vozila in ne na njegovo uporabo. Zato predstavlja registracija vozila na Nizozemskem osnovo za vse obveznosti v zvezi z vozilom.

Registrirana morajo biti vsa osebna vozila, gospodarska vozila, motorna kolesa in priklopna vozila preko 750 kg. Trenutno je 10,5 milijona registriranih motornih vozil (NL ima 17 milijonov prebivalcev).

#### Dokumenti

Registracija vozila temelji na treh registracijskih dokumentih. I-A del dokumenta vključuje tehnične podatke in se izda ob prvi registraciji vozila ter ob spremembah, kadar se podatki o vozilu spremenijo. I-B del dokumenta vsebuje podatke o uporabniku vozila in se izda, kadar se vozilo registrira (n.pr. na novega lastnika). II del dokumenta vsebuje podatke o prenosu lastništva; izda se lastniku/uporabniku ob prvi registraciji. V primeru prenosa lastništva služi kot dokaz lastništva. Dokumenti ne kažejo zgodovine vozila, ko se podatki spremenijo, se izda nov dokument.

### **Prva registracija**

RDW registrira letno približno 700.000 novih vozil letno. Vsak dan pooblaščenim prodajalcem prijavijo na RDW približno 3.500 novih vozil z evropsko ali nacionalno homologacijo. Za ta vozila se določi registrska številka še isti dan in RDW pošlje I-A del registracijskega dokumenta za ta vozila uvozniku.

V primeru posamičnega uvoza ali samogradnje vozila, RDW preveri vozilo v enem svojih centrov za preverjanje vozil (20). RDW nato centralno določi registrsko številko, pripravi dokumente in jih razpošlje. Če uvoženo vozilo ni starejše od 3 let, prihaja iz ene od držav članic EU in ima zahtevane dokumente, je obvezna le identifikacija in omejen tehnični pregled.

### **Spremembe lastništva**

Vsak dan se v registru vozil zabeleži približno 25.000 sprememb, vključno z 20.000 spremembami lastništva. Spremembe lastništva se vnesejo v register vozil na enem od 800 poštnih uradov ali pri enem od 2.500 za to pooblaščenih prodajalcev. Ti prodajalci so povezani s pooblaščenimi organizacijami, ki imajo povezavo z registrom vozil na RDW. Novi lastnik vozila ali prodajalec vozil, ki deluje po njegovem pooblastilu, predloži I-B del registracijskega dokumenta in dokument o prenosu lastništva ter dokaz o identiteti z veljavnim vozniškim dovoljenjem ali potnim listom. Postopek prenosa lastništva se opravi računalniško, on-line in vnese v realnem času v RDW register vozil. Vozniško dovoljenje se preveri on-line, enako tudi dokumenti vozila. Istočasno se v registru vozil preverijo morebitne nepravilnosti v zvezi z vozilom, n.pr. kraja vozila. Če je vse v redu se vozilo registrira na ime novega lastnika. Na poštnem uradu se natisne novi I-B del registracijskega dokumenta s podatki o novem lastniku.

O vozilih, ki se predajo pooblaščenemu prodajalcu ali delavnici v njihovo zalogo (za nadaljnjo prodajo), je treba po elektronski poti obvestiti RDW. V teh primerih obveznosti v zvezi z vozili začasno mirujejo. Potencialni kupci teh vozil oziroma osebe lahko vozi ta vozila samo, če so opremljena z zeleno trgovsko registrsko tablico. Inšpektorji RDW stalno opravljajo naključna preverjanja izpolnjevanja teh določb.

Lastnik vozila sporoča vse spremembe oziroma predelave na vozilu neposredno RDW. Odvisno od teh sprememb RDW pregleda vozilo in prilagodi podatke v registru vozil. V tem primeru dobi lastnik vozila nov I-A del registracijskega dokumenta z noveliranimi podatki o vozilu.

### **Mirovanje obveznosti**

Načeloma nizozemski sistem temelji na lastništvu vozila. To pomeni, da mora lastnik vozila izpolnjevati vse obveznosti v zvezi z vozilom ne glede na to ali vozilo uporablja ali pa ne. Lastnik lahko zaprosi za mirovanje obveznosti za dobo do največ enega leta. Seveda pa v tem obdobju vozila ne sme uporabljati na javnih cestah. To mirovanje obveznosti se uredi na poštnem uradu. V registru vozil se zabeleži, da za tako vozilo vse obveznosti mirujejo. Opomba o tem se vnese v II. del registracijskega dokumenta, ki vsebuje podatke o vozilu. Povprečna cena take transakcije je 68 €.

Skladnost s predpisi o neuporabi vozil, za katera obveznosti mirujejo, preverja davčni oddelek ministrstva za finance.

### **Odjava vozil**

Približno 600.000 vozil se letno odstrani iz registra vozil. Lastnik vozila mora odjaviti svoje vozilo. Če tega ne stori, ostane odgovoren za vse obveznosti. Na tak način se vzdržuje ažurnost registra vozil.

Do odjave lahko pride zaradi izvoza vozila v drugo državo ali zaradi razgradnje. V primeru izvoza mora lastnik sporočiti RDW, da je vozilo izvoženo. Dokumenti vozila se ustrezno žigosajo. V primeru razgradnje vozila mora lastnik vozilo dostaviti na eno od podjetij, ki jih je RDW pooblastil za razgradnjo. To podjetje po elektronski poti obvesti RDW o razgradnji. Lastnik potem dobi zagotovilo o prenehanju odgovornosti za vozilo.

### **Registrske oznake in registrske tablice**

Registrska oznaka je sestavljena iz treh skupin s po dvema znakoma (črka ali številka). Oznake temeljijo na kategoriji vozila: n.pr. tovorna vozila imajo na začetku črko V ali B, motocikli črko M. RDW dodeljuje te oznake po naraščajočem vrstnem redu tako, da približno označujejo tudi starost vozila. Vojaška vozila imajo svoj sistem označevanja, kot tudi diplomatska vozila in vozila kraljeve družine. Registrska oznaka je strogo vezana na vozilo. Ni mogoče nabaviti osebne registrske oznake. Glede na namen uporabe vozila oziroma glede na kategorijo so registrske tablice različnih barv.

Zaradi preprečevanja zlorab je izdaja in zbiranje registrskih tablic dosledno predpisano. Tako je izdelava in prodaja registrskih tablic s strani zasebnih podjetij strogo nadzorovana in samo posebej pooblaščen podjetja lahko izdajo največ dve registrski tablici za eno vozilo.

### **Register vozil**

Vsi podatki o vozilih in njihovih uporabnikih (ne lastnikih) so zabeleženi v registru vozil pri RDW. V tem registru so tudi podatki o ukradenih vozilih.

Register vozil predstavlja osnovo za obdavčenje vozil. RDW dnevno sporoča vse ustrezne spremembe na ministrstvo za finance, ki je pristojno za odmero in pobiranje davkov. To ministrstvo vodi ločen register vozil v zvezi z davki.

RDW zagotavlja informacije drugim javnim organom zastonj, drugim zainteresiranim strankam pa proti plačilu. Zagotavljanje informacij je omejeno s predpisi o zaščiti podatkov. Če privatna stranka zahteva podatke o uporabniku vozila, RDW najprej prosi uporabnika vozila za dovoljenje za posredovanje podatkov. RDW ima svoj klicni center, ki dnevno posreduje približno 3.500 informacij po telefonu.

## **2.2 Davki**

### **Enkratni davek**

Davek na osebna vozila in motorna kolesa predstavlja neko vrsto »davka na luksuz«, ki se plača enkrat, ko lastnik nabavi novo vozilo pri prodajalcu ali ko uvozi vozilo. Za nova vozila predstavlja ta davek okoli 30 % cene vozila ob zamenjavi staro za novo.

### **Periodični davek**

To je davek na vozilo, tako imenovani »lastniški« davek, ki se plačuje mesečno, četrletno ali letno. Davek je vezan na lastništvo vozila in ne na njegovo uporabo.

Ta davek odmerja in pobira oddelek za davke pri ministrstvu za finance. RDW sporoča oddelku za davke vse spremembe v registru vozil. To pomeni okoli 26.000 sprememb dnevno. Lastnik vozila je obdavčen samodejno takoj, ko je v registru vozil zabeležena registrska oznaka vozila na njegovo ime.

### **Pristojbina za registracijo**

Na Nizozemskem ni posebne pristojbine za registracijo vozila, plačati je treba samo dokumente. (Za I-A del registracijskega dokumenta 37€ in za I-B del 10,25 €).

## 2.3 Zavarovanje

Obveznost zavarovanja odgovornosti je vezana na lastništvo vozila. To se ne preverja vnaprej pri registraciji vozila na poštnem uradu ali pri enem od centrov za preverjanje vozil. Po nizozemskem zakonu so zavarovalnice dolžne posredovati RDW vse podatke o zavarovalnih policah in vseh prenehanjih zavarovanja, ker RDW vodi centralni register zavarovanih vozil. RDW preverja ali je vozilo zavarovano z navzkrižnim primerjanjem registrov.

## 2.4 Nadzor

Ugotavljanje kršiteljev predpisov o zavarovanju in tehničnih pregledih vozil je na prvi stopnji naloga RDW. Zato redno primerja podatke o vozilih in njihovih uporabnikih v registru vozil s podatki o zavarovanju in opravljenih tehničnih pregledih. Če je vozilo registrirano, vendar ni pravilno zavarovano oziroma ni bil opravljen tehnični pregled, RDW pošlje uporabniku poziv za ureditev stanja, ki vključuje že določeno globo. Če uporabnik vozila ne reagira, RDW preda zadevo ministrstvu za pravosodje.

Za izterjavo davčnih obveznosti je odgovorno ministrstvo za finance. Za ugotavljanje vozil v prometu, ki so prijavljena kot vozila za katera obveznosti mirujejo ali kot vozila na zalogi pri prodajalcu se opravlja naključna kontrola prometa na cesti.

## 2.5 Homologacija

RDW je homologacijski organ na Nizozemskem. Pristojen je tudi za posamično odobritev vozil. Posедуje tudi lastne preskusne laboratorije.

## 2.6 Tehnični pregledi

Tehnični pregled osebnih vozil je obvezen po treh letih od prve registracije in nato vsako leto. Gospodarska vozila in priklopna vozila preko 3.500 kg morajo biti pregledana letno. Preglede opravlja okoli 9.000 zasebnih delavnic, ki jih je v ta namen akreditiral RDW. RDW nadzira delo teh delavnic, tudi s pomočjo naključnih preverjanj. RDW ponovno pregleda 3 % vseh pregledanih vozil, ki so že bila pregledana v pooblaščenih delavnicah.

Tehnične preglede avtobusov in vozil za prevoz nevarnega blaga opravlja izključno RDW.

## 2.7 Drugo

RDW ima poseben oddelek, ki izdaja dovoljenja za opravljanje izrednih prevozov.

# ŠVEDSKA

## 1. Organizacija za registracijo vozil

Naziv:	Prometni register (Trafikregistret), oddelek Švedskega organa za ceste (Vägverket)
Vrsta organizacije:	agencija
Število zaposlenih:	420
Promet:	75 mio €

Naloge v »avtomobilski verigi«:  
Registracija, obdavčenje in parkirni listki.

Naloge v »verigi vozniških dovoljenj«:  
Dokumenti in registracija vozniških dovoljenj.

## 2. »Avtomobilska veriga«

Prometni register (TR) ima omejen obseg nalog v »avtomobilski verigi«. Tabela prikazuje povzetek porazdelitve teh nalog.

Povzetek glavnih nalog in evidentiranje podatkov		
Dejavnost	Glavne naloge	Centralni register
Registracija vozila	TR	TR
Obdavčenje	TR	TR
Zavarovanje	Zavarovalnice TR	–
Nadzor	Redni organi	–
Ugotavljanje skladnosti vozil	Švedski organ za ceste	–
Tehnični pregledi	Družba za pregled vozil	TR
Drugo:		
Parkirni listki	Občine TR	TR

### 2.1 Registracija vozil

Sistem registracije je na Švedskem vezan na vozilo. Z njim je povezan tudi sistem obdavčenja vozil. To pomeni, da so podatki v registru vozil vedno aktualni, saj se davki plačujejo letno. Registracija se ne obnavlja.

Registrirana morajo biti vsa osebna vozila, gospodarska vozila, motorna kolesa in priklopna vozila ter traktorji. Trenutno je 7,6 milijona registriranih vozil (Švedska ima 9 milijonov prebivalcev).

#### Dokumenti

Bistveni del je **registracijski dokument** vozila, ki vsebuje vse potrebne podatke o vozilu in lastniku/uporabniku. Ta dokument, ki je harmoniziran z EU, se izda ob prvi registraciji in se uporablja tudi pri vseh nadaljnjih administrativnih spremembah. Dokument ne kaže zgodovine vozila, saj se dokument izda vedno, ko se podatki spremenijo, razen v primeru spremembe naslova lastnika.

Uporabnikom vozila ni treba imeti tega dokumenta pri sebi med vožnjo.

Drugi temeljni dokument je **nalepka**. Plačilo letnega davka, zavarovanje in tehnični pregled so obvezni. Ko so vse tri obveznosti izpolnjene, TR pošlje lastniku vozila nalepko, ki jo le ta nalepi na registrsko tablico.

#### Prva registracija

Letno se na novo registrira okoli 450.000 vozil.

Registracijske dokumente in registrske tablice izdaja TR. Tablice izdeluje zasebno podjetje. Registracijo večine novih vozil opravijo pooblašteni uvozniki in proizvajalci s pomočjo elektronskega prenosa podatkov.

### **Spremembe lastništva**

Vsak dan se v zabeleži okoli 15.000 sprememb lastništva.

Pri prenosu lastništva morata registracijski dokument podpisati tako prodajalec kot kupec. Po registraciji dobi kupec nov registracijski dokument. Prodajalec pa dobi potrdilo, da ni več lastnik vozila. Prenos lastništva se lahko opravi tudi pri enem od 3.000 pooblaščenih prodajalcev vozil oziroma delavnic. Te pooblaščenice izpostave imajo tudi pooblastilo za izdajo začasnih nalepk.

### **Mirovanje obveznosti**

Možno je mirovanje obveznosti glede plačila davka in zavarovanja. Mirovanje obveznosti je lahko časovno neomejeno in zanj ni treba plačati takse. Neuporabljeni del davka se vrne. Vozilo, ki je v dobi mirovanja obveznosti, ne sme biti udeleženo v prometu na javnih cestah, z nekaj izjemami (n.pr. prevoz na tehnični pregled in z njega). Mirovanje obveznosti se lahko zaključi neposredno s klicem lastnika vozila na avtomatski telefon ali preko interneta.

### **Odjava vozil**

Letno se odjavi približno 300.000 vozil. Razlog odjave vozila se mora vpisati na registracijski dokument, ki ga je treba poslati na TR, skupaj s potrebnimi spremnimi dokumenti. V primeru razgradnje vozila, mora biti priloženo tudi potrdilo o razgradnji, ki ga izda pooblaščenca podjetje za razgradnjo vozil ali občina, ki ima zbirni center vozil za razgradnjo. Registrske tablice je treba vrniti.

### **Registrske oznake in registrske tablice**

Sistem registrskih tablic je vezan na vozilo. Registrska številka je sestavljena iz treh črk in treh števil. Oštevilčenje je neodvisno od kategorije vozila. Vojaška vozila registrira ministrstvo za obrambo. Člani diplomatskega zbora imajo svoje serije registrskih števil (vozila je mogoče identificirati po državi).

Posebne registrske tablice (z izbrano kombinacijo znakov) je mogoče nabaviti za 660 €. Taka oznaka ostane v veljavi deset let in se lahko ponovno uporabi. Tudi te registrske tablice so vezane na vozilo, vendar se lahko prenesejo na drugo vozilo istega lastnika.

Registrske tablice so različnih barv, glede na namen. Tablice vsebujejo informacijo o VIN številki in datumu izdaje.

### **Register vozil**

Register vozil vsebuje podatke o vozilih, lastnikih/uporabnikih, davkih, pregledih, zavarovanju in parkirnih listkih. Podatki o prevoženih kilometrih se zajemajo pri tehničnih pregledih. Osebni podatki (sprememba naslova, smrt in podobno) se vzdržujejo preko centralnega registra prebivalstva.

Kot vladni register spada register vozil pod pravico javnega dostopa. To pomeni, da so informacije v njem dostopne vsem. Informacije so dostopne preko registrske številke ali VIN številke. Dosegljive so informacije o tehničnih podatkih vozila, lastniku/uporabniku vozila prejšnjih lastnikih/uporabnikih, datumu tehničnega pregleda, zavarovanju in davku. Javnost lahko dobi te informacije zastonj. Posameznik lahko prepove izdajati njegove osebne podatke, ne more pa preprečiti izdaje podatkov o njegovem vozilu.

Register vozil vsebuje tudi podatke o ukradenih vozilih. Te podatke posreduje v register policija.

Poleg klicnega centra za informacije iz registra vozil, ki dobi letno okoli 1,5 mio klicev, deluje tudi avtomatski telefon 24 ur dnevno (letno prejme 2 mio klicev), kjer je mogoče dobiti vse podatke o vozilih in o zadnjih treh lastnikih vozila. Vse te podatke je mogoče dobiti tudi po faksu. Dostop do omejenega dela podatkov je mogoč tudi preko interneta. S temi sistemi je mogoče tudi zahtevati zamenjavo registrskih tablic, registracijskih dokumentov, nalepk, posredovati zahtevo za mirovanje obveznosti oziroma za njen preklic.

Plačljive pa so kompleksne informacije za vladne organe in organizacije zasebnega sektorja (n.pr. avtomobilska industrija, zavarovalnice).

## **2.2 Davki**

### **Enkratni davek**

Švedska nima posebnega enkratnega davka na nova vozila, razen davka na dodano vrednost.

### **Periodični davek**

Davek na vozilo se plačuje letno. Povprečna vrednost tega davka je 200 €. Lastnik/uporabnik vozila dobi opozorilo v zadnjem mesecu pred nastopom novega letnega obdobja. Ko je plačilo opravljeno in register pokaže, da so pokrite tudi zahteve za zavarovanje in je opravljen tehnični pregled, se lastniku/uporabniku vozila pošlje nalepka v barvi naslednjega leta. To nalepko nalepi na zadnjo registrsko tablico.

Podatki o davčnem statusu vozila so neomejeno dosegljivi.

### **Pristojbina za registracijo**

Letna pristojbina za registracijo vozila znaša 3,85 €, plača pa se ob plačilu davka na vozilo.

## **2.3 Zavarovanje**

Zavarovanje je pogoj za uporabo vozila. Podatke o zavarovanju imajo zavarovalnice. Njihov informacijski sistem je povezan z registrom vozil, kamor se te informacije tudi prenašajo. Če se zavarovalna polica prekine, je o tem obveščeno Združenje zavarovalnic, lastnika vozila pa se obremeni s cca 5,50 € za vsak nezavarovan dan.

## **2.4 Nadzor**

Nadzor nad izvajanjem predpisov o registraciji vozil, zavarovanju, tehničnih pregledih ter plačanih dajatvah opravljajo organi rednega nadzora.

## **2.5 Homologacija**

Homologacijski organ na Švedskem je Švedski organ za ceste (Vägverket). Podatki o homologaciji se zbirajo v Nortype registru, ki deluje v sodelovanju nordijskih držav Norveške, Švedske, Finske in Islandije. Švedska ne izvaja ES-homologacij vozil.

## **2.6 Tehnični pregledi**

Družba za pregled vozil ima 172 centrov za pregled vozil, ki izvajajo tehnične preglede, kot tudi preglede vozil pred začetkom uporabe. Postopke pregleda nadzoruje Oddelek za vozila. Centri za pregled vozil skrbijo tudi za registracijo odobritev vozil v registru vozil. Tehnični pregledi se izvajajo po sistemu 3-2-1-1-1. Opravijo se lahko samo v uradnih preskusnih centrih.

## 2.7 Drugo

TR izvaja sistem parkirnih listkov (dovoljenj) v imenu posameznih občin. Dobavlja formularje, registrira pristojbine, določene od občin, sprejema in obračunava plačila, razpošilja opomine in izdaja občinam poročila.

## LATVIJA

### 1. Organizacija za registracijo vozil

Naziv: CSDD, Direktorat za varnost cestnega prometa  
 Vrsta organizacije: delniška družba v državni lasti  
 Število zaposlenih: 520  
 Promet: 21,5 mio €

Naloge v »avtomobilski verigi«:

Registracija, obdavčenje, ugotavljanje skladnosti vozil, tehnični pregledi in registracija prometnih prekrškov.

Naloge v »verigi vozniških dovoljenj«:

Nadzor dela avtošol in vozniški izpiti, vozniška dovoljenja in njihova registracija, vodenje sistema kazenskih točk.

### 2. »Avtomobilska veriga«

CSDD ima širok obseg nalog v »avtomobilski verigi«. Tabela prikazuje povzetek porazdelitve teh nalog.

Povzetek glavnih nalog in evidentiranje podatkov		
Dejavnost	Glavne naloge	Centralni register
Registracija vozila	CSDD	CSDD
Obdavčenje	CSDD	CSDD
Zavarovanje	Zavarovalnice CSDD	–
Nadzor	Organi za izvajanje nadzora	–
Ugotavljanje skladnosti vozil	CSDD	CSDD
Tehnični pregledi	CSDD	CSDD
Drugo:		
Globe za prometne prekrške	CSDD	CSDD
Hipoteke	CSDD	CSDD
Prometne nesreče	CSDD	CSDD

### 2.1 Registracija vozil

Sistem registracije je v Latviji vezan na vozilo. Vsa vozila morajo enkrat letno na tehnični pregled. Vsa osebna vozila, gospodarska vozila, motorna kolesa in priklopna vozila morajo biti registrirana in opremljena z registrskimi tablicami.

## **Dokumenti**

Registracijski dokument je izredno zaščiteno proti nedovoljenim posegom. Skladen je z direktivo EU.

## **Prva registracija**

Vsako leto se na novo registrira 115.000 vozil, od tega 35.000 novih. Pred registracijo se vsako vozilo posamično pregleda. Dokumenti in registrske tablice se izdajo takoj po pregledu.

## **Spremembe lastništva**

Vsako leto se v registru vozil zabeleži 625.000 sprememb. Sprememba lastništva se opravi v uradih CSDD (900 dnevno).

## **Mirovanje obveznosti**

Možno je mirovanje obveznosti glede plačila davka in zavarovanja. Mirovanje obveznosti je lahko časovno neomejeno in stane 3 €. Registrske tablice se vrnejo CSDD. Vozilo, ki je v dobi mirovanja obveznosti, ne sme biti udeleženo v prometu na javnih cestah

## **Odjava vozil**

Približno 15.000 vozil se letno odstrani iz registra vozil. Lastnik vozila mora svoje izrabljeno vozilo predati podjetju za razgradnjo. Le to opravi tudi odjavo vozila, ki je brezplačna. Registracijski dokument in registrske tablice se vrnejo CSDD.

## **Registrske oznake in registrske tablice**

Registrska oznaka je specifična glede na vozilo. Sestoji iz dveh črk (za priklopna vozila samo ena črka) in ene do štirih števil. Mogoče je dobiti (za 1.000 €) posebne oznake z dvema do osmimi številkami. Barva registrskih tablic je bela, za taksi vozila pa rumena.

## **Register vozil**

Register vozil vsebuje podatke o vozilu in njegovem uporabniku, plačanih dajatvah, zavarovanju, tehničnih pregledih ter podatke o prometnih prekrških in hipotekah (zaradi zavarovanja posojil za nakup vozila).

Register vozil je on-line povezan z registrom prebivalstva in registrom podjetij.

Informacije iz registra vozil se posredujejo javnosti po telefonu, preko SMS sporočil in preko interneta. Te informacije so plačljive in ne vsebujejo osebnih podatkov. Osebni podatki so dostopni samo policiji in drugim državnim organom, za katere je tako določeno v zakonu. Te informacije so brezplačne.

CSDD izdaja letno statistične podatke o registriranih vozilih, opravljenih pregledih, izdanih vozniških dovoljenjih, avto šolah in o prometnih nesrečah.

## **2.2 Davki**

### **Enkratni davek**

Davek na vozila se plača na uvožena osebna vozila, motorna kolesa in avtobuse. Znesek za osebna vozila je odvisen od starosti vozila in je najnižji za vozila stara 5-7 let ter znaša 110 €. Za novejša in starejša vozila je davek višji. Za novo vozilo, kot tudi za vozilo starejše od 19 let znaša ta davek 360 €.

**Periodični davek**

To je letni davek na vozilo, vezan je na lastnika vozila in mora biti plačan pred tehničnim pregledom. Pri registraciji novega vozila se plača za preostanek leta. Pri spremembi lastništva se davek deli med prodajalca in kupca.

Ta davek se obračunava glede na maso vozila in sicer znaša za osebna vozila in avtobuse 17 - 145 €, za tovornjake 145 - 540 €, za priklopna vozila 60 - 760 €, za polpriklopnike 60 - 670 € in za vsa motorna kolesa 5 €.

**Pristojbina za registracijo**

Pristojbine pri registraciji vozila so odvisne od vrste dejanja:

- registracija in registracijski dokument – 10 €,
- prva registracija – 3 €,
- odjava vozila – 3 €,
- zamenjava lastništva – 10 €,
- registrske tablice – 20 €.

**2.3 Zavarovanje**

Zavarovanje je predpogoj za registracijo vozila. Zavarovalnice vnesejo v register vozil podatek, da je vozilo zavarovano. Centralni register s podatki o zavarovanju vozil ne obstaja.

**2.4 Nadzor**

CSDD obvešča policijo o kršitvah predpisov o tehničnih pregledih, dajatvah in zavarovanju.

**2.5 Homologacija**

CSDD je homologacijski organ v Latviji. Pristojen je tudi za posamično odobritev vozil. Ne izvaja homologacijskih postopkov po posamičnih direktivah EU oziroma pravilnikih UN/ECE.

**2.6 Tehnični pregledi**

Tehnični pregled je obvezen vsako leto za vsa vozila, ne glede na njihovo starost. Tehnične preglede opravlja CSDD in organizacije po njegovem pooblastilu. Ob pregledu se plačajo tudi potrebne davščine za vozila, po potrebi se tudi dopolnijo podatki v registru vozil.

**2.7 Drugo**

CSDD vodi podatke o plačanih in neplačanih globah zaradi prometnih prekrškov. Ti podatki so dostopni javnosti. CSDD v povezavi z bankami vodi register posojil za nabavo gospodarskih vozil. CSDD zbira in analizira podatke o prometnih nesrečah in izdaja poročila o tem.

**AVSTRIJA**

V Avstriji imajo pomembno vlogo pri registraciji vozil zavarovalnice. S sodelovanjem zavarovalnic se vzdržuje en od dveh centralnih registrov vozil. Zavarovalnice omogočajo tudi prenos lastništva, pobiranje davščin in seveda zavarovanje vozil.

**1. Organizacija za registracijo vozil**

Naziv: VVO, Združenje zavarovalnic Avstrije

Vrsta organizacije: Zasebno združenje  
 Število zaposlenih: ni podatka  
 Promet: ni podatka

Naloge v »avtomobilski verigi«:

Vzdržuje centralno registracijo vozil s podatki o njihovih lastnikih in zavarovanju.

Naloge v »verigi voznških dovoljenj«:

Nima.

## 2. »Avtomobilska veriga«

Povzetek glavnih nalog in evidentiranje podatkov		
Dejavnost	Glavne naloge	Centralni register
Registracija vozila	Zavarovalnice	VVO, Ministrstvo za notranje zadeve
Obdavčenje	Zavarovalnice Ministrstvo za finance	
Zavarovanje	Zavarovalnice	VVO
Nadzor	Ministrstvo za notranje zadeve	
Ugotavljanje skladnosti vozil	Ministrstvo za promet, inovacije in tehnologijo	
Tehnični pregledi	Ministrstvo za promet, inovacije in tehnologijo	–

### 2.1 Registracija vozil

Sistem registracije v Avstriji je specifičen glede na posameznika in regijo. Zavarovanje in obdavčenje sta integrirana v sistem registracije. Vsa osebna vozila, gospodarska vozila, motorna kolesa, mopedi, traktorji in motorizirana oprema ter priklopna vozila morajo biti registrirani in opremljeni z registrskimi tablicami.

V Avstriji je registriranih 6,2 mio vozil (Avstrija ima 8 mio prebivalcev).

#### Dokumenti

Registracijski dokument ima dva dela, od katerih mora biti eden v vozilu, drugi pa shranjen doma. Poleg tega dokumenta je še poseben dokument (Typenschein) s tehničnimi podatki o vozilu, ki prikazujejo tudi »zgodovino« vozila.

#### Prva registracija

Vsako leto se na novo registrira 300.000 vozil. Pri rednem uvozu, uvoznik dostavi kupcu skupaj z vozilom tudi Typenschein. V primeru posamičnega uvoza vozila pa mora biti le to pred registracijo pregledano.

#### Spremembe lastništva

Sprememba lastništva se lahko opravi v enem od 870 uradov od 25 zavarovalnic, ki so v združenju. Za spremembo lastništva je treba predložiti prometno dovoljenje, Typenschein, dokazilo o zavarovanju, registrske tablice in dokazilo o nakupu. Centralna registracija se opravi on-line in v realnem času. Takoj se izpiše novo prometno dovoljenje in izdajo registrske tablice iz zaloge (če ne gre za »osebne« registrske tablice) skupaj z dvema nalepkama za tehnični pregled. Sprememba lastništva stane 165 €.

### **Mirovanje obveznosti**

Možno je mirovanje obveznosti glede plačila davka in zavarovanja. Lastnik vozila mora predati registrske tablice in prvi del prometnega dovoljenja na enem od uradov zavarovalnice. Ta postopek je brezplačen.

### **Odjava vozil**

Za odjavo vozila mora lastnik predati registrske tablice in prometno dovoljenje. Ta postopek je brezplačen.

### **Registrske oznake in registrske tablice**

Registrska oznaka je specifična glede na posameznika in regijo. Sestavljena je iz dveh črk (oznaka regije) in do petih števil. Mogoče je registrirati dve vozili z enimi registrskimi tablicami, seveda pa je dovoljeno voziti v istem času samo eno vozilo. Tablice z izbrano oznako stanejo 172 € vsaka.

Registrske tablice izdeluje osem od vlade pooblaščenih podjetij. Pri izgubi registrske tablice mora lastnik zaprositi za novo registrsko oznako in seveda tudi za nove registrske tablice.

Priklopna vozila imajo svojo lastno registrsko oznako; tuja priklopna vozila nosijo oznako vlečnega vozila na rdeči tablici.

### **Register vozil**

Avstrija ima dva centralna registra vozil.

Enega vzdržuje Združenje zavarovalnic Avstrije. Njegov glavni namen je pomoč pri postopku registracije vozil, pri postopku vpoklica vozil in pri pripravi statističnih informacij in drugih informacij za Vlado (npr. Ministrstvo za obrambo). V principu podatki iz tega registra niso dostopni javnosti. Samo informacije glede zavarovanja vozila (vezano na registrsko oznako) so dostopne na spletnih straneh.

Drugi register vozil vzdržuje Ministrstvo za notranje zadeve. Namen tega registra je pomoč agencijam za nadzor. Ta register se periodično usklajuje z registrom pri Združenju zavarovalnic. Osebni podatki v tem registru se ažurirajo s povezavo z registrom prebivalstva. V tem registru so tudi poročila Policije, vključno s poročili o ukradenih vozilih.

## **2.2 Davki**

### **Enkratni davek**

Enkratni davek na nova vozila znaša od 6 do 12 % nabavne cene vozila, odvisno od tehničnih lastnosti vozila.

### **Periodični davek**

V povprečju znaša letni davek na vozilo do 1.000 €, odvisno od prostornine motorja. Pobirajo ga zavarovalnice, kot del zavarovalne premije. Poznan je kot »zavarovalni davek« in se odvaja zvezni Vladi. Vozila s pogonom na bencin so obdavčena bolj kot dizelska vozila, najmanj pa vozila na utekočinjeni naftni plin.

### **Pristojbina za registracijo**

Za registracijo vozila se zaračunava standardna pristojbina 165 €.

## **2.3 Zavarovanje**

Zavarovanje je predpogoj za registracijo vozila. Podatki o zavarovanju se vnesejo v register vozil pri Združenju zavarovalnic.

## **2.4 Nadzor**

Združenje zavarovalnic Avstrije nima vloge v procesu nadzora vozil, vendar periodično dopolnjuje podatke v registru vozil na Ministrstvu za notranje zadeve, ki je osnova za nadzor, ki ga opravlja Policija.

## **2.5 Homologacija**

Homologacijski organ v Avstriji je Zvezni inštitut za preskušanje vozil, ki je del Ministrstva za promet, inovacije in tehnologijo.

Avtomatska registracija podeljenih homologacij praktično ne obstaja, razmišlja se o priključitvi na nek obstoječi sistem, npr. Nortype.

Za posamične odobritve vozil so pristojne posamezne zvezne dežele (devet). Te odobritve se medsebojno priznavajo. Obstaja 100 organizacij za pregled vozil, od tega jih je nekaj opremljenih tudi za preskušanje vozil. Šestnajst od teh je zveznih organov.

## **2.6 Tehnični pregledi**

Osebna vozila se pregledujejo po sistemu 3-2-1-1-. Tehnične preglede opravljajo delavnice. Pooblaščenih je približno 4.000 delavnic. Cena tehničnega pregleda se oblikuje tržno in znaša med 25 in 35 €. Pooblaščenje in nadzor nad temi delavnicami opravljajo preskuševalni organi zveznih pokrajin. Vsaka zvezna pokrajina ima svoj sistem glede tega.

Kot dokazilo o opravljenem tehničnem pregledu se izda potrdilo o pregledu in dve nalepki, ki se morata namestiti na vozilo (prepoved namestitve na registrske tablice, kajti le-te so specifične za posameznika).

Posebni pregledi (npr. avtobusi, taksi vozila) in pregledi po poškodbah se opravljajo samo v preskuševalnih organih zveznih pokrajin.

## **C. Pravni red Evropske skupnosti**

Predlagani zakon je usklajen s pravnim redom Evropske skupnosti. Zagotovitev usklajenosti in uspešno izvajanje zelo obsežnega evropskega pravnega reda na področju vozil je eden temeljnih ciljev predlaganega zakona.

Predlagani zakon bo predstavljal pravno osnovo za podzakonske predpise, ki prenašajo v slovenski pravni red direktive Evropske skupnosti, ki urejajo področje vozil in sicer:

1. Direktiva Sveta 70/156/EGS z dne 6. februarja 1970 o približevanju zakonodaje držav članic o homologaciji motornih in priklopnih vozil (OJ L 42, 1970, str. 1–15) z vsemi spremembami in pripadajočimi posamičnimi direktivami;
2. Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2002/24/ES z dne 18. marca 2002 o homologaciji dvo- in trikolesnih motornih vozil in o razveljavitvi Direktive Sveta 92/61/EGS (OJ L 124, 2002, str. 1–44) z vsemi spremembami in pripadajočimi posamičnimi direktivami;

3. Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2003/37/ES z dne 26. maja 2003 o homologaciji kmetijskih in gozdarskih traktorjev, njihovih priklopnikov in zamenljivih vlečenih strojev ter njihovih sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot in o razveljavitvi Direktive 74/150/EGS (OJ L 171, 2003, str. 1–80) z vsemi spremembami in pripadajočimi posamičnimi direktivami;
4. Direktiva Sveta 89/459/EGS z dne 18. julija 1989 o približevanju zakonodaje držav članic glede globine profila pnevmatik določenih kategorij motornih vozil in njihovih priklopnikov (OJ L 226, 1989, str. 4);
5. Direktiva Sveta 92/6/EGS z dne 10. februarja 1992 o vgradnji in uporabi naprav za omejevanje hitrosti za določene kategorije motornih vozil v Skupnosti (OJ L 57, 1992, str. 27–28) z vsemi spremembami;
6. Direktiva Sveta 96/53/ES z dne 25. julija 1996 o določitvi največjih dovoljenih mer določenih cestnih vozil v Skupnosti v notranjem in mednarodnem prometu in največjih dovoljenih tež v mednarodnem prometu (OJ L 235, 1996, str. 59–75) z vsemi spremembami;
7. Direktiva Sveta 96/96/ES z dne 20. decembra 1996 o približevanju zakonodaje držav članic, ki se nanaša na tehnične preglede motornih vozil in njihovih priklopnikov (OJ L 46, 1997, str. 1–19) z vsemi spremembami;
8. Direktiva Sveta 1999/37/ES z dne 29. aprila 1999 o dokumentih za registracijo vozil (OJ L 138, 1999, str. 0057–0065) z vsemi spremembami;
9. Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2000/30/ES z dne 6. junija 2000 o cestnem pregledu tehnične brezhibnosti gospodarskih vozil, ki vozijo v Skupnosti (OJ L 203, 2000, str. 1–8) z vsemi spremembami.

## II. BESEDILO ČLENOV

### I. SPLOŠNE DOLOČBE

#### 1. člen

##### (vsebina zakona)

(1) Ta zakon ureja pogoje za dajanje motornih in priklopnih vozil (v nadaljnjem besedilu: vozila) na trg, za njihovo registracijo in njihovo udeležbo v cestnem prometu oziroma opravljanje kmetijskih ali gozdarskih del ter za vodenje zbirk podatkov o vozilih.

(2) Ta zakon ureja tudi pogoje za dajanje delov vozil ter zaščitnih naprav za voznike in potnike na trg. Določbe IV. in VII. poglavja tega zakona urejajo osnovne tehnične zahteve za kolesa in vprežna vozila, ki so udeležena v cestnem prometu, in nadzor nad njimi.

#### 2. člen

##### (predpisi Evropske skupnosti)

(1) Ta zakon predstavlja pravno osnovo za podzakonske predpise, ki v slovenski pravni red prenašajo naslednje direktive Evropske skupnosti<sup>(\*)</sup>:

1. Direktiva Sveta 70/156/EGS z dne 6. februarja 1970 o približevanju zakonodaje držav članic o homologaciji motornih in priklopnih vozil (OJ L 42, 1970, str. 1–15) z vsemi spremembami in pripadajočimi posamičnimi direktivami;
2. Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2002/24/ES z dne 18. marca 2002 o homologaciji dvo- in trikolesnih motornih vozil in o razveljavitvi Direktive Sveta 92/61/EGS (OJ L 124, 2002, str. 1–44) z vsemi spremembami in pripadajočimi posamičnimi direktivami;
3. Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2003/37/ES z dne 26. maja 2003 o homologaciji kmetijskih in gozdarskih traktorjev, njihovih priklopnikov in zamenljivih vlečenih strojev ter njihovih sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot in o razveljavitvi Direktive 74/150/EGS (OJ L 171, 2003, str. 1–80) z vsemi spremembami in pripadajočimi posamičnimi direktivami;
4. Direktiva Sveta 89/459/EGS z dne 18. julija 1989 o približevanju zakonodaje držav članic glede globine profila pnevmatik določenih kategorij motornih vozil in njihovih priklopnikov (OJ L 226, 1989, str. 4);
5. Direktiva Sveta 92/6/EGS z dne 10. februarja 1992 o vgradnji in uporabi naprav za omejevanje hitrosti za določene kategorije motornih vozil v Skupnosti (OJ L 57, 1992, str. 27–28) z vsemi spremembami;
6. Direktiva Sveta 96/53/ES z dne 25. julija 1996 o določitvi največjih dovoljenih mer določenih cestnih vozil v Skupnosti v notranjem in mednarodnem prometu in največjih dovoljenih tež v mednarodnem prometu (OJ L 235, 1996, str. 59–75) z vsemi spremembami;
7. Direktiva Sveta 96/96/ES z dne 20. decembra 1996 o približevanju zakonodaje držav članic, ki se nanaša na tehnične preglede motornih vozil in njihovih priklopnikov (OJ L 46, 1997, str. 1–19) z vsemi spremembami;

<sup>(\*)</sup> Seznam direktiv, ki spreminjajo osnovne direktive, in vseh posamičnih direktiv s področja motornih vozil je dosegljiv na spletni strani Ministrstva za promet.

8. Direktiva Sveta 1999/37/ES z dne 29. aprila 1999 o dokumentih za registracijo vozil (OJ L 138, 1999, str. 0057–0065) z vsemi spremembami;
9. Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2000/30/ES z dne 6. junija 2000 o cestnem pregledu tehnične brezhibnosti gospodarskih vozil, ki vozijo v Skupnosti (OJ L 203, 2000, str. 1–8) z vsemi spremembami.

(2) Če se v tem zakonu ali v predpisih, izdanih na njegovi podlagi, napotuje na določbe veljavnih predpisov Republike Slovenije ali pravnih aktov Evropske skupnosti, se te določbe uporabljajo vključno z vsemi spremembami.

### 3. člen (pomen izrazov)

(1) V tem zakonu uporabljeni izrazi imajo naslednji pomen:

1. »**avtobus**« je motorno vozilo, namenjeno prevozu oseb, ki ima poleg sedeža za voznika več kot osem sedežev;
2. »**bivalni priklopnik**« je priklopno vozilo s posebno nadgradnjo in stalno opremo, ki omogoča bivanje oseb;
3. »**bivalno vozilo**« je motorno vozilo s posebno nadgradnjo in stalno opremo, ki omogoča prevoz in bivanje oseb;
4. »**cestni vlačilec**« je motorno vlečno vozilo brez prostora za tovor, posebej konstruirano za vleko težjih priklopnikov z vrtljivim ojesom;
5. »**del vozila**« je njegov sistem ali sestavni del ali samostojna tehnična enota ali oprema;
6. »**delovni stroj**« je motorno vozilo z vgrajenimi napravami za opravljanje določenih del, ki ni namenjeno prevozu oseb ali tovora in katerega konstrukcijsko določena hitrost ne presega 30 km/h;
7. »**delovno vozilo**« je motorno vozilo z vgrajenimi napravami za opravljanje določenih del, ki ni namenjeno prevozu oseb ali tovora in katerega konstrukcijsko določena hitrost presega 30 km/h;
8. »**homologacijski organ**« je organ, pristojen za vse vidike homologacije vozila ali njegovega sistema ali sestavnega dela ali samostojne tehnične enote oziroma za posamično odobritev vozila;
9. »**kolo**« je enosledno ali dvosledno vozilo z najmanj dvema kolesoma, ki ga poganja voznik z lastno močjo;
10. »**kolo s pomožnim motorjem**« je enosledno vozilo (npr. kolo, skiro) s pomožnim motorjem, katerega delovna prostornina motorja z notranjim zgorevanjem ne presega 50 ccm in katerega konstrukcijsko določena hitrost ne presega 25 km/h;
11. »**lahki priklopnik**« je priklopno vozilo, katerega največja dovoljena masa ne presega 750 kg;
12. »**lahko štirikolo**« je motorno vozilo s štirimi simetrično nameščenimi kolesi, katerega masa ne presega 350 kg (brez mase baterij pri vozilu na električni pogon), pri katerem delovna prostornina motorja na prisilni vžig ne presega 50 ccm oziroma moč motorja na kompresijski vžig oziroma trajna nazivna moč elektromotorja ne presega 4 kW in pri katerem konstrukcijsko določena hitrost ne presega 45 km/h;
13. »**masa vozila**« je masa vozila pripravljenega za vožnjo, brez potnikov in tovora, z voznikom (75 kg) razen pri vozilih, ki spadajo v kategorijo dvo in trikolesnih motornih vozil, z 90% goriva in polnimi rezervoarji tekočin razen odpadne vode, ter rezervnim kolesom in orodjem, pri avtobusih pa tudi z drugim članom posadke (75 kg), če je zanj predviden poseben sedež;

14. »**moped**« (»**kolo z motorjem**«) je motorno vozilo z dvema ali tremi kolesi, katerega delovna prostornina motorja na prisilni vžig ne presega 50 ccm oziroma moč motorja na kompresijski vžig oziroma trajna nazivna moč elektromotorja ne presega 4 kW in pri katerem konstrukcijsko določena hitrost ne presega 45 km/h;
15. »**motokultivator**« je motorno vozilo, ki ima eno ali dve osi in motor z močjo največ 12 kW in je konstruirano tako, da nosi, vleče ali potiska razne zamenljive priključke in orodja ter služi za njihov pogon ali za vleko lahkega priklopnika;
16. »**motorno kolo**« je motorno vozilo z dvema kolesoma s stranskim priklopnikom ali brez njega, pri katerem delovna prostornina motorja z notranjim zgorevanjem presega 50 ccm oziroma pri katerem konstrukcijsko določena hitrost presega 45 km/h;
17. »**motorno vozilo**« je vozilo, namenjeno vožnji po cesti z močjo lastnega motorja, razen tirnih vozil in koles s pomožnim motorjem;
18. »**največja dovoljena masa**« je masa, ki jo določi proizvajalec vozila glede na konstrukcijske lastnosti vozila;
19. »**osna obremenitev**« je del skupne mase, s katero os vozila na vodoravni površini obremenjuje podlago, kadar vozilo miruje.
20. »**pooblaščen zastopnik proizvajalca**« je fizična ali pravna oseba s sedežem v Evropski uniji (v nadaljnjem besedilu: EU), ki jo je proizvajalec pisno pooblastil, da ga zastopa pri organu za ugotavljanje skladnosti vozil in deluje v njegovem imenu na področju tega pravilnika;
21. »**priklopno vozilo**« je vozilo, konstruirano z namenom, da ga vleče drugo vozilo. Priklopno vozilo je lahko konstruirano kot priklopnik z vrtljivim ojesom, priklopnik s centralno osjo ali polpriklopnik;
22. »**proizvajalec**« je fizična ali pravna oseba, ki je organu za ugotavljanje skladnosti vozil odgovorna za vse vidike postopka ugotavljanja skladnosti in za skladnost proizvodnje. Proizvajalec ni nujno neposredno vključen v vse stopnje izdelave vozila ali sistema ali sestavnega dela ali samostojne tehnične enote, ki je predmet postopka ugotavljanja skladnosti. Kadar ta zakon govori o »proizvajalcu«, je treba to razumeti kot proizvajalca ali njegovega pooblaščenega zastopnika;
23. »**proizvod**« je vozilo ali njegov del ali zaščitna naprava za udeležence cestnega prometa in potnike;
24. »**sedlasti vlačilec**« je motorno vlečno vozilo s sedlom, posebej konstruirano za vleko polpriklopnikov;
25. »**skupna masa**« je masa vozila oziroma skupine vozil skupaj z maso tovora in oseb, ki so na oziroma v njem;
26. »**strokovna organizacija**« je pravna ali fizična oseba, določena kot strokovni organ za izvajanje postopka identifikacije in ocene tehničnega stanja vozila oziroma za izvajanje tehničnih pregledov;
27. »**štirikolo**« je motorno vozilo s štirimi simetrično nameščenimi kolesi (razen lahkih štirikoles), katerega masa ne presega 400 kg, če je namenjeno prevozu oseb, ali 550 kg, če je namenjeno prevozu tovora (brez baterij pri vozilu na električni pogon), pri katerem nazivna moč motorja ne presega 15 kW;
28. »**tehnična služba**« je pravna ali fizična oseba, določena kot strokovni organ za izvajanje preskusov ali kontrol ali pregledov v imenu homologacijskega organa, če slednji teh nalog ne opravlja sam;
29. »**tehnična specifikacija**« je dokument, ki predpisuje tehnične zahteve, ki jih morajo izpolnjevati vozilo ali njegovi deli in zaščitna oprema, da bi bili dani na trg oziroma bi se lahko uporabljali, ter postopke, s katerimi je mogoče ugotoviti, ali so predpisane zahteve izpolnjene;
30. »**tovorno vozilo**« je motorno vozilo, namenjeno prevozu blaga;

31. »**traktor**« je motorno vozilo, konstruirano tako, da vozi, vleče ali potiska traktorske priključke in se uporablja za njihov pogon ali za vleko priklopnega vozila;
32. »**traktorski priključek**« je zamenljivo orodje za opravljanje kmetijskih, gozdarskih in drugih del, ki ga vleče, potiska ali nosi traktor (npr. obračalnik, trosilnik, samonakladalka, škropilnica, cisterna), in traktorski priklopnik, katerega največja dovoljena masa ne presega 5 ton, njegova hitrost pa je konstrukcijsko omejena na največ 30 km/h;
33. »**trikolo**« je motorno vozilo s tremi kolesi, nameščenimi simetrično na vzdolžno os vozila, pri katerem delovna prostornina motorja z notranjim zgorevanjem presega 50 ccm oziroma pri katerem konstrukcijsko določena hitrost presega 45 km/h;
34. »**ugotavljanje skladnosti vozila**« je homologacija oziroma posamična odobritev vozila;
35. »**uvoz**« je pridobitev vozila iz druge države članice EU oziroma uvoz iz tretje države;
36. »**vlečno vozilo**« je motorno vozilo, ki vleče priklopno vozilo;
37. »**vozilo**« je vsako motorno ali priklopno vozilo, namenjeno vožnji po cesti, razen posebnih prevoznih sredstev;
38. »**vprežno vozilo**« je vozilo, ki ga vleče vprežna žival.

(2) Drugi izrazi, uporabljeni v tem zakonu, imajo enak pomen, kot ga določajo drugi predpisi s področja cestnega prometa, predpisi Skupnosti ali mednarodne pogodbe.

#### **4. člen** **(razmerje do drugih zakonov)**

Če z zakonom ni določeno drugače, ta zakon in predpisi, izdani na njegovi podlagi, urejajo vse tehnične zahteve za vozila v cestnem prometu. Urejajo tudi vse postopke ugotavljanja skladnosti vozil in pogoje, ki jih morajo izpolnjevati pravne osebe in podjetniki, ki na podlagi pooblastil sodelujejo v teh postopkih.

## **II. POGOJI ZA DAJANJE NA TRG IN ZAČETEK UPORABE**

### **Prvi oddelek: Splošne določbe**

#### **5. člen** **(pogoji)**

Vozila, njihovi deli ter zaščitna oprema za voznike in potnike (v nadaljnjem besedilu: zaščitna oprema) smejo biti dani na trg, se smejo registrirati, kadar je to predpisano s tem zakonom, in se smejo začeti uporabljati, če so skladni s predpisanimi tehničnimi zahtevami, če so bili njihova skladnost s predpisi oziroma tehnično stanje in identiteta potrjeni v predpisanem postopku in če so označeni v skladu s predpisi.

#### **6. člen** **(izjeme)**

Določbe tega poglavja ne veljajo za:

- vozila, načrtovana in izdelana izključno za potrebe vojske, policije ali gasilske službe;
- vozila, namenjena delu na gradbiščih, v kamnolomih, pristaniščih ali na letališčih;
- delovne stroje;

- vozila, katerih največja konstrukcijsko določena hitrost ne presega 6 km/h;
- posebna prevozna sredstva, ki jih upravljajo pešci;
- vozila, namenjena uporabi na tekmovališčih;
- vozila, namenjena za rekreacijske namene zunaj javnih cest;
- kolesa s pomožnim električnim motorjem;
- strojno opremo, posebej konstruirano za uporabo v gozdarstvu;
- gozdarsko strojno opremo, vgrajeno na šasijo vozil za zemeljska dela;
- zamenljivo strojno opremo, ki je popolnoma dvignjena od tal, ko se vozilo, na katero je pritrjena, uporablja na cesti.

### **7. člen** **(postopki ugotavljanja izpolnjenosti pogojev)**

(1) Postopki za ugotovitev izpolnjenosti pogojev iz 5. člena tega zakona so:

- homologacija vozil, njihovih delov in zaščitnih naprav;
- posamična odobritev vozila po splošnih oziroma posebnih zahtevah;
- redni in izredni pregled po posebnih zahtevah;
- identifikacija vozila in
- ocena tehničnega stanja vozila.

(2) Postopek homologacije oziroma posamične odobritve vozila izvede homologacijski organ ali tehnična služba v njegovem imenu.

(3) Postopek, rednega in izrednega pregleda, identifikacije oziroma ocene tehničnega stanja vozila izvede strokovna organizacija.

### **8. člen** **(homologacijski organ)**

Naloge homologacijskega organa v Republiki Sloveniji izvaja Direkcija Republike Slovenije za ceste (v nadaljnjem besedilu: direkcija).

### **9. člen** **(proizvodi iz držav članic EU)**

(1) Zahteve iz ustreznih predpisov, izdanih na podlagi tega zakona, ne veljajo za proizvode, ki so proizvedeni oziroma dani na trg v drugi državi članici EU v skladu z njenimi predpisi, ki niso harmonizirani s pravom Evropskih skupnosti.

(2) Če organ za ugotavljanje skladnosti na podlagi listin in drugih zbranih podatkov ugotovi, da proizvod iz prejšnjega odstavka ne zagotavlja enakovredne ravni zavarovanja javnega interesa, kot ga zahteva ustrezen predpis, lahko zavrne dajanje v promet ali zahteva umik proizvoda iz prometa.

(3) Pristojni organ lahko izvede ukrepa iz prejšnjega odstavka pod naslednjimi pogoji:

- če je v pisnem obvestilu navedel določbe ustreznega predpisa, ki so podlaga prepovedi dajanja na trg oziroma zahtevajo umik proizvoda s trga, in

- če je na podlagi razpoložljivih podatkov o stanju tehnike in znanosti ugotovil, da obstajajo utemeljeni razlogi, povezani z varovanjem javnega interesa, za uveljavitev zahtev iz ustreznega predpisa in da blažji ukrepi ne bi zagotovili ustrezne ravni varnosti, in
- če je pred sprejemom ukrepa dal možnost dobavitelju, da v roku, ki ni krajši od 30 dni, odgovori na navedbe pristojnega organa, in
- če je pred izdajo odločbe glede vrste ukrepa preučil pripombe in svoje stališče pisno obrazložil.

(4) Zahteva iz 3. alineje prejšnjega odstavka velja samo za postopke homologacije.

(5) Proizvodi, ki jih je pred dajanjem na trg treba preskusiti, se lahko dajo na trg v Republiki Sloveniji, če so bili preskušeni v organih za ugotavljanje skladnosti držav članic EU pod pogojem, da so rezultati teh preskusov na voljo pristojnim državnim organom.

### **10. člen** **(odmiki od zahtev)**

Homologacijski organ lahko dovoli odmik od posameznih homologacijskih zahtev za:

- vozila, sestavne dele in samostojne tehnične enote, izdelane v majhnih serijah;
- vozila zaključka serije;
- vozila, njihove dele in zaščitno opremo za udeležence cestnega prometa in potnike, ki so proizvedeni po posebnih tehnologijah ali s posebnimi tehničnimi rešitvami;
- vozila za posebne namene;
- vozila, katerih skladnost s predpisi je bila ugotovljena v postopku posamične odobritve.

### **11. člen** **(predpisi ministra)**

(1) Minister, pristojen za promet (v nadaljnjem besedilu: minister), podrobneje predpiše:

- tehnične zahteve za posamezne kategorije vozil, njihove dele in zaščitno opremo ter za posamezna vozila;
- način izvedbe postopkov ugotavljanja skladnosti s predpisanimi zahtevami;
- listine o skladnosti;
- oznake skladnosti;
- pogoje, ki jih morajo izpolnjevati vozila, da bi pridobila status starodobnega vozila, postopek ugotavljanja izpolnjevanja teh pogojev in kategorije oziroma vrste vozil, ki se jim lahko podeli ta status;
- postopek ugotavljanja enakovredne ravni zavarovanja javnega interesa pri proizvodih iz prejšnjega člena.

(2) S predpisom iz prejšnjega odstavka se lahko določi obvezna uporaba tehničnih specifikacij, ki jih ministrstvo, pristojno za promet, izda kot posebne publikacije oziroma zagotovi njihovo dosegljivost v elektronski obliki. Tehnične specifikacije pripravljajo strokovni odbori, ki jih imenuje minister. Seznam izdanih tehničnih specifikacij se objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

(3) Predpis iz prvega odstavka tega člena se lahko v zvezi z določenim ravnanjem sklicuje na standard po predpisih o standardizaciji, s tem da določi njegovo obvezno uporabo ali

določi, da je določeno ravnanje ali dejavnost skladna z zahtevami predpisa, če ustreza zahtevam standarda.

## **Drugi oddelek: Homologacija vozil in njihovih delov**

### **12. člen (postopek homologacije)**

(1) Homologacija je postopek, v katerem homologacijski organ ugotovi, ali tip vozila, tip dela vozila ali tip zaščitne opreme (v nadaljnjem besedilu: proizvod) izpolnjuje predpisane zahteve, in v primeru skladnosti podeli certifikat o homologaciji (v nadaljnjem besedilu: homologacija).

(2) Če se vozilo izdeluje po stopnjah, se homologacija lahko podeli za vsako stopnjo, pri tem pa se pri nadaljnjih stopnjah upoštevajo homologacije, podeljene za predhodne stopnje (večstopenjska homologacija vozil).

(3) Vlogo za podelitev homologacije proizvoda vložijo proizvajalec. Za vsak tip je treba vložiti posebno vlogo.

### **13. člen (veljavnost podeljenih homologacij)**

(1) Homologacija mora biti opravljena v skladu z veljavnimi predpisi.

(2) Homologacija se podeli tipom proizvodov, ki izpolnjujejo predpisane zahteve. Podeljene homologacije so veljavne ter dajanje na trg in začetek uporabe proizvodov sta na njihovi podlagi dovoljena do sprejema novih, dopoljenih oziroma spremenjenih zahtev. V predpisih, izdanih na podlagi tega zakona, se opredeli rok veljavnosti homologacij, podeljenih pred začetkom uveljavitve predpisov.

(3) Ne glede na prejšnji odstavek mora homologacijski organ zavrniti podelitev homologacije, če ugotovi, da vozilo kljub izpolnjevanju vseh predpisanih zahtev predstavlja resno nevarnost za cestni promet, okolje ali za zdravje uporabnikov.

(4) Če mora proizvajalec v skladu s predpisi o splošni varnosti proizvodov izvesti postopek vpoklica serije vozil homologiranega tipa ali delov teh vozil zaradi resne nevarnosti, ki jo predstavljajo predmetna vozila oziroma njihovi deli, mora o uvedenem postopku nemudoma obvestiti homologacijski organ in mu predložiti opis načrtovanih korektivnih ukrepov.

(5) Homologacijski organ lahko proizvajalcu odredi izvedbo dodatnih oziroma drugačnih korektivnih ukrepov za odpravo ugotovljene resne nevarnosti. Če proizvajalec ne izvede odrejenih ukrepov, lahko homologacijski organ prekliče podeljeno homologacijo.

(6) Z globo najmanj 4000 evrov se kaznuje za prekršek proizvajalec, ki ravna v nasprotju s četrtem ali petim odstavkom tega člena, njegova odgovorna oseba pa z globo najmanj 400 evrov.

(7) Z globo najmanj 4000 evrov se kaznuje za prekršek tehnična služba, ki izvaja homologacije v nasprotju s tem členom, njena odgovorna oseba pa z globo najmanj 400 evrov.

**14. člen**  
**(skladnost proizvodov)**

(1) Proizvajalec je odgovoren, da je vsak proizvod skladen s homologiranim tipom, in mora homologacijskemu organu omogočiti izvajanje ustreznega nadzora nad homologiranimi tipi proizvodov.

(2) Če homologacijski organ ugotovi, da proizvodi, ki jih spremlja potrdilo o skladnosti, niso skladni s homologiranim tipom, odredi proizvajalcu uskladitev proizvodnje. Pri tem lahko začasno odvzame homologacijo in določi rok za odpravo ugotovljenih napak. Če proizvajalec v danem roku ne odpravi napak, se homologacija prekliče.

(3) Z globo najmanj 1000 eurov se kaznuje za prekršek proizvajalec, ki ravna v nasprotju s prvim odstavkom tega člena, njegova odgovorna oseba pa z globo najmanj 200 eurov.

**15. člen**  
**(nadzor nad proizvodnimi postopki)**

Homologacijski organ mora v postopku podelitve homologacije in tudi po podeljeni homologaciji izvajati potrebne ukrepe, po potrebi v sodelovanju s pristojnimi organi drugih držav članic EU, da zagotovi, da proizvodni postopki zagotavljajo skladnost proizvodov s homologiranim tipom.

**16. člen**  
**(spremembe podatkov in homologacij)**

(1) Proizvajalec, ki je pridobil homologacijo v skladu z določbami tega zakona, mora homologacijski organ obveščati o vseh spremembah podatkov, vključenih v dokumentacijo homologiranega tipa proizvoda.

(2) Homologacijski organ sme odločati le o tistih zahtevah za spremembo ali dopolnitev homologacije, ki so povezane z njegovimi odločitvami pri prvotni homologaciji.

(3) Vsak imetnik homologacije mora obvestiti homologacijski organ o dokončnem prenehanju proizvodnje oziroma o vsaki spremembi podatkov v opisni dokumentaciji.

(4) Z globo najmanj 2000 eurov se kaznuje za prekršek proizvajalec, ki ravna v nasprotju s prvim ali tretjim odstavkom tega člena, njegova odgovorna oseba pa z globo najmanj 500 eurov.

## **Tretji oddelek: Posamična odobritev vozila**

### **17. člen (postopek)**

(1) Posamična odobritev vozila je postopek, v katerem homologacijski organ ugotovi, ali pregledano posamezno vozilo izpolnjuje predpisane zahteve, in v primeru skladnosti podeli ustrezno potrdilo o skladnosti.

(2) Vlogo za posamično odobritev vozila vloži njegov proizvajalec ali lastnik. Za vsako vozilo je treba vložiti posebno vlogo.

### **18. člen (izvedba postopka)**

(1) Postopek posamične odobritve se lahko izvede:

- za vozilo, katerega tip ni bil homologiran v skladu s tem zakonom;
- v primerih večstopenjske izdelave vozila za posamezno stopnjo izdelave, če so nekatere od stopenj predmet postopka večstopenjske homologacije. Pri tem se posamična odobritev ne sme uporabiti za prvo stopnjo in tudi ne za vmesno stopnjo, ki ji sledi stopnja, ki je predmet homologacije.

(2) Prejšnji odstavek velja tudi za vozilo oziroma njegovo posebno opremo, če se uporablja za prevoz oseb oziroma blaga, ki se smejo prevažati (na določenih mednarodnih linijah) le z ustrezno izdelanim oziroma posebej opremljenim vozilom (v nadaljnjem besedilu: vozila za posebne namene), če je tako določeno s predpisom oziroma z mednarodnim sporazumom, ki je del slovenskega pravnega reda. V takem primeru se posamična odobritev lahko izvede ločeno za ugotovitev skladnosti s splošnimi zahtevami za posamezno kategorijo vozil in za ugotovitev skladnosti s posebnimi zahtevami za posamezno vrsto vozila za posebne namene ter izdana ločeni potrdili o skladnosti.

(3) S predpisom se lahko določi, da je treba skladnost s posebnimi zahtevami iz prejšnjega odstavka vzdrževati ves čas uporabe vozila za posebne namene, kar se ugotavlja s predpisanimi rednimi in izrednimi pregledi, ki jih opravljajo strokovne organizacije. V primeru ugotovljene neskladnosti s posebnimi zahtevami, ki je ni mogoče odpraviti, se potrdilo o skladnosti preklicuje.

(4) V primeru vozil Slovenske vojske, ki niso zajeta v izjemah iz 1. alineje 6. člena tega zakona, se posebne zahteve za posamezno vrsto vozila za posebne namene lahko, razen s predpisom oziroma z mednarodnim sporazumom, ki je del pravnega reda Republike Slovenije, določijo tudi z razpisno dokumentacijo v okviru javnih naročil.

### **19. člen (predelana vozila)**

(1) Postopek posamične odobritve se izvede tudi za vozilo, katerega skladnost s predpisi je že bila ugotovljena, če je bila na njem naknadno izvedena sprememba (predelano vozilo), ki:

- zadeva podatke, evidentirane v postopku registracije vozila,
- vpliva ali bi lahko vplivala na homologirane dele vozila oziroma

– vpliva ali bi lahko vplivala na varnost vozila.

(2) Zamenjava kateregakoli dela vozila z njegovim nadomestnim delom se ne šteje za spremembo na vozilu.

(3) Za predelavo po prvem odstavku tega člena ne štejejo opravljene spremembe na vozilu, ki so navedene v 54. in 55. členu tega zakona.

## **20. člen** **(pogoji za odobritev)**

(1) Posamična odobritev vozila mora biti opravljena v skladu z veljavnimi predpisi.

(2) Posamično se odobri in izda potrdilo o skladnosti vozilu, ki je skladno s podatki v predloženi dokumentaciji in ki izpolnjuje predpisane tehnične zahteve. Pri ugotavljanju skladnosti predelanih vozil se upošteva stanje predpisov na dan, ko je bilo vozilo prvič registrirano, razen za novo vgrajene dele, ki so povezani z zaščito drugih udeležencev v prometu, za katere se upošteva stanje predpisov v času predelave.

(3) Ne glede na prejšnji odstavek mora homologacijski organ oziroma tehnična služba zavrniti posamično odobritev, če oceni, da vozilo kljub izpolnjevanju vseh predpisanih tehničnih zahtev predstavlja večje tveganje za varnost na cesti, okolje ali za varnost pri delu.

(4) Če vozilo iz 1. alineje prvega odstavka 18. člena nima vtisnjene identifikacijske številke s strani proizvajalca, mora tehnična služba pred potrditvijo njegove skladnosti s predpisi vtisniti identifikacijsko številko, ki jo določi homologacijski organ.

(5) Če predelano vozilo nima vtisnjene identifikacijske številke oziroma je le ta poškodovana ali prenarajena, se vtisne izvirna identifikacijska številka, če jo je mogoče nedvoumno ugotoviti na podlagi spremljajoče dokumentacije oziroma na podlagi proizvodov pri proizvajalcu vozila. Če identifikacijske številke ni mogoče ugotoviti, se zahteva za posamično odobritev vozila zavrne.

(6) Z globo najmanj 4000 eurov se kaznuje za prekršek tehnična služba, ki izvaja posamične odobritve v nasprotju s tem členom, njena odgovorna oseba pa z globo najmanj 400 eurov.

## **Četrty oddelek: Identifikacija in ocena tehničnega stanja vozil**

### **21. člen** **(opredelitev postopkov)**

(1) Identifikacija je namenjena ugotovitvi istovetnosti vozila in njegovih osnovnih tehničnih podatkov s pomočjo priloženih dokumentov in zbirk podatkov o vozilih.

(2) Ocena tehničnega stanja vozila je namenjena vizualni preveritvi njegove celovitosti in sposobnosti za varno vožnjo v cestnem prometu oziroma za varno delo pri kmetijskih in gozdarskih delih. Preveri se tudi, da vozilo ni bilo predelano v nasprotju s predpisi in navodili proizvajalca.

**22. člen**  
**(obseg izvajanja postopkov)**

(1) Vozila, navedena v 23. do 25. členu tega zakona, se lahko registrirajo in začnejo uporabljati po izvedenem postopku identifikacije oziroma ugotovitve ustreznega tehničnega stanja vozila. Registracija se opravi na podlagi soglasja k registraciji.

(2) Soglasje k registraciji izda strokovna organizacija, ko ugotovi istovetnost vozila in zbere njegove tehnične podatke ter ugotovi njegovo celovitost in sposobnost za varno vožnjo oziroma varno delo.

(3) Z globo najmanj 4000 eurov se kaznuje za prekršek strokovna organizacija, ki izvaja postopke v nasprotju z drugim odstavkom tega člena, njena odgovorna oseba pa z globo najmanj 400 eurov.

**23. člen**  
**(identifikacija in ocena tehničnega stanja vozila)**

(1) Fizična ali pravna oseba, ki želi registrirati in začeti uporabljati novo vozilo, katerega tip je bil homologiran v skladu s predpisi o ES-homologaciji, a zanj ni pridobila potrdila o skladnosti v skladu s tem zakonom in predpisi, izdanimi na njegovi podlagi, pri strokovni organizaciji vložijo zahtevo za identifikacijo in oceno tehničnega stanja vozila.

(2) Fizična ali pravna oseba, ki želi v Republiki Sloveniji prvič registrirati vozilo, za katero je bil v drugi državi članici izdan registracijski dokument, ki omogoča začasno ali trajno registracijo, oziroma vozilo, ki je bilo v uporabi v drugi državi članici, če registracija zanj ni obvezna, pri strokovni organizaciji vložijo zahtevo za identifikacijo in oceno tehničnega stanja vozila.

(3) Prejšnji odstavek ne velja za vozila, katerih skladnost s predpisi je bila potrjena z listino, katere veljavnost je omejena na ozemlje druge države članice. V takem primeru se v skladu s tem zakonom izvede postopek posamične odobritve vozila.

**24. člen**  
**(identifikacija vozila)**

(1) Pri strokovni organizaciji je treba opraviti postopek identifikacije za vozila, ki se prvič registrirajo v Republiki Sloveniji za potrebe:

1. mednarodnih in meddržavnih organizacij – za službeno uporabo;
2. diplomatskih in konzularnih predstavništev tujih držav v Republiki Sloveniji – za službeno uporabo;
3. diplomatskega in konzularnega osebja tujih predstavništev v Republiki Sloveniji in njihovih ožjih družinskih članov – za osebno uporabo;
4. državljanov Republike Slovenije, ki se vračajo za stalno z začasnega dela ali bivanja v tujini, če so bili v tujini brez presledka najmanj eno leto;
5. tujcev, ki dobijo dovoljenje za začasno ali stalno bivanje v Republiki Sloveniji;
6. fizičnih in pravnih oseb, ki so postale lastniki vozila na podlagi sklepa o dedovanju;
7. humanitarnih organizacij – za opravljanje njihove humanitarne dejavnosti.

(2) V prejšnjem odstavku 3. točka ne velja za državljane Republike Slovenije. Rok uveljavitve 4. in 5. točke znaša eno leto od stalne vrnitve oziroma pridobitve dovoljenja za začasno ali stalno bivanje za vozilo, ki je bilo predhodno v lasti in uporabi prosilca najmanj šest mesecev. Rok uveljavitve 6. točke znaša eno leto po pravnomočnosti sklepa o dedovanju. 7. točka velja samo za podarjena vozila.

## **25. člen**

### **(podelitev statusa starodobnega vozila)**

(1) Fizična ali pravna oseba, ki želi registrirati oziroma začeti uporabljati vozilo kot starodobno, vložiti pri strokovni organizaciji zahtevo za podelitev statusa starodobnega vozila (v nadaljnjem besedilu: starodobnik). Po izvedeni identifikaciji vozila strokovna organizacija podeli status starodobnika vozilu, za katerega je ugotovila, da izpolnjuje pogoje iz drugega odstavka tega člena.

(2) Status starodobnika se podeli vozilu, ki je starejše od 30 let, ohranjeno in tehnično vzdrževano tako, da je skladno z originalno konstrukcijsko sestavo in obliko in se zaradi svojega zgodovinskega in tehničnega pomena ne uporablja za vsakodnevne prevoze.

## **III. REGISTRACIJA VOZIL**

### **Prvi oddelek: Splošne določbe**

## **26. člen**

### **(pogoji za udeležbo v cestnem prometu)**

(1) Vozila morajo biti za udeležbo v cestnem prometu registrirana, imeti veljavno prometno dovoljenje ali veljavno potrdilo za preskusno vožnjo in morajo biti označena s predpisanimi registrskimi tablicami.

(2) Ne glede na prejšnji odstavek smejo biti v cestnem prometu vozila, katerih konstrukcijsko določena hitrost ne presega 30 km/h, motokultivatorji, lahki priklopniki in delovni stroji, če imajo brezhibne predpisane naprave in opremo. Lahki priklopniki morajo biti označeni s ponovljeno registrsko tablico vlečnega vozila in morajo imeti veljavno dokazilo o opravljenem tehničnem pregledu, na katerem je označen rok, ko mora vozilo opraviti tehnični pregled.

(3) Vozila diplomatskih in konzularnih predstavništev in misij tujih držav ter predstavništev mednarodnih organizacij v Republiki Sloveniji in njihovega osebja, tujih trgovinskih, prometnih, kulturnih in drugih predstavništev, tujcev, ki stalno ali začasno prebivajo v Republiki Sloveniji več kot šest mesecev, ter druga vozila, ki so v Republiki Sloveniji na podlagi carinske deklaracije za sprostitev blaga v prosti promet ali začasni uvoz, ki traja dalj kot šest mesecev, smejo biti v prometu v Republiki Sloveniji, če so registrirana v Republiki Sloveniji.

(4) Prejšnji odstavek ne velja za vozila tujcev, ki stalno ali začasno prebivajo v Republiki Sloveniji več kot šest mesecev, in so vozila registrirana v eni od držav članic EU.

(5) Vozila, registrirana v tujini, smejo biti v cestnem prometu v Republiki Sloveniji, če imajo registrsko številko, listino o registraciji vozila in označbo države, v kateri je vozilo registrirano, kot jo predpisuje veljavna mednarodna konvencija o cestnem prometu. Oznaka države sme biti, namesto na posebni nalepki, na registrskih tablicah.

(6) Ne glede na prejšnji odstavek smejo biti v cestnem prometu tudi vozila, označena s tujimi preskusnimi ali začasnimi tablicami, če so tehnično brezhibna, imajo sklenjeno obvezno zavarovanje odgovornosti v mednarodnem prometu in veljavno listino za preskusno vožnjo oziroma veljavno listino o registraciji.

(7) Z globo 500 eurov se kaznuje za prekršek voznik, ki ravna v nasprotju s prvim ali tretjim odstavkom tega člena. Z globo 100 eurov se kaznuje za prekršek voznik, ki ravna v nasprotju s prvim odstavkom tega člena, če od poteka veljavnosti prometnega dovoljenja ni preteklo več kot 30 dni.

(8) Z globo najmanj 5000 eurov se kaznuje za prekršek pravna oseba ali podjetnik, ki ravna v nasprotju s prvim ali tretjim odstavkom tega člena, njuna odgovorna oseba pa z globo najmanj 1000 eurov. Z globo najmanj 1000 eurov se kaznuje za prekršek pravna oseba ali podjetnik, ki ravna v nasprotju s prvim odstavkom tega člena, njuna odgovorna oseba pa z globo najmanj 200 eurov, če od poteka veljavnosti prometnega dovoljenja ni preteklo več kot 30 dni.

(9) Z globo 200 eurov se kaznuje za prekršek voznik, ki ravna v nasprotju z drugim ali petim odstavkom tega člena, voznik vozila, registriranega v tujini, ki na vozilu nima oznake države, v kateri je vozilo registrirano pa z globo 50 eurov.

(10) Z globo najmanj 1000 eurov se kaznuje za prekršek pravna oseba ali podjetnik, ki ravna v nasprotju z drugim odstavkom tega člena, njuna odgovorna oseba pa z globo najmanj 200 eurov.

## **27. člen** **(predpisi ministrov)**

(1) Minister podrobneje predpiše:

- registracijo, izdajo prometnega dovoljenja, odjavo vozil, prijavo sprememb in podaljšanje veljavnosti prometnega dovoljenja, obrazec prometnega dovoljenja za registrirano vozilo ter potrdila za preskusno vožnjo, vrste, obliko, barvo, vsebino in mere registrskih in preskusnih tablic ter registracijska območja in njihove oznake;
- postopek, pogoje in stroške za izbiro dela označbe registrske tablice;
- pogoje in postopek za izdajo potrdila za preskusno vožnjo in preskusne tablice;
- ceno za registrske in preskusne tablice, ki jo plača lastnik vozila;
- pogoje glede prostorov, opreme in kadrov za pravne osebe in podjetnike, ki bodo izdajale potrdila za preskusno vožnjo in preskusne tablice.

(2) Minister, pristojen za obrambo, predpiše način registracije vozil Slovenske vojske ter obliko in vsebino registrskih tablic.

(3) Minister, pristojen za notranje zadeve, predpiše način registracije vozil Policije in Slovenske obveščevalno-varnostne agencije ter obliko in vsebino registrskih tablic.

(4) Minister, pristojen za okolje, predpiše vsebino in obliko potrdila o razgradnji in izjave o lokaciji vozila iz 40. člena tega zakona, kategorije vozil, za katere sta potrebna navedena dokumenta, ter obvezno ravnanje v zvezi z izdajanjem, izpolnjevanjem in hrambo teh potrdil in izjav.

## **Drugi oddelek: Registracija vozil**

### **28. člen**

#### **(obveznost registracije vozil)**

(1) Registracija vozila je vpis podatkov o registrski označbi ter določenih podatkov o vozilu in lastniku vozila v evidenco registriranih vozil.

(2) V Republiki Sloveniji so registrirana vozila, katerih lastniki imajo v njej prebivališče oziroma sedež, ter vozila diplomatskih in konzularnih predstavništev in misij tujih držav ter predstavništev mednarodnih organizacij v Republiki Sloveniji ter tujih trgovinskih, prometnih, kulturnih in drugih predstavništev v Republiki Sloveniji.

(3) V Republiki Sloveniji so registrirana vozila, katerih lastniki so tujci, ki imajo na podlagi dovoljenja za začasno prebivanje v njej prijavljeno začasno prebivališče, oziroma državljani Republike Slovenije, ki imajo v njej le začasno prebivališče. Na domačo pravno ali fizično osebo se registrirajo vozila, ki so v skladu s carinskimi predpisi začasno uvožena in se uporabljajo po pogodbi o lizingu ali pogodbi o poslovnem sodelovanju, sklenjeni med domačim in tujim podjetjem, oziroma za sejme ali športna tekmovanja.

(4) Registrirajo se tudi vozila, ki jih tujec po končanem bivanju odpelje iz Republike Slovenije, vozila, kupljena v Republiki Sloveniji, ki bodo registrirana v drugi državi, in vozila, ki bodo po končani predelavi oziroma dodelavi odpeljana iz Republike Slovenije. Prometno dovoljenje se izda z veljavnostjo za čas, ki je potreben, da se vozilo prepelje v državo, kjer bo registrirano, oziroma največ za 30 dni. Vozila so registrirana do poteka veljavnosti prometnega dovoljenja.

(5) Registrirajo se tudi vozila, ki so bila registrirana v Republiki Sloveniji, pa so bila ukradena in so jih tuji varnostni organi izsledili. Prometno dovoljenje se izda z veljavnostjo za čas, ki je potreben, da se vozilo prepelje v Republiko Slovenijo, oziroma največ za 30 dni. Vozila so registrirana do poteka veljavnosti prometnega dovoljenja.

(6) Predlogu za registracijo vozila iz četrtega odstavka tega člena je treba priložiti potrdilo o skladnosti ali soglasje k registraciji vozila. Potrdilo o skladnosti se izda, če vozilo izpolnjuje vse predpisane zahteve, soglasje k registraciji pa, če je ugotovljeno, da je vozilo sposobno za varno vožnjo.

### **29. člen**

#### **(vozilo v lasti več oseb)**

Če je vozilo v lasti več oseb, se registrira na ime osebe, ki jo določijo solastniki. Vozilo, ki je predmet pogodbe o lizingu ali pogodbe o zakupu ali prodaje s pridržkom lastninske pravice, se lahko registrira na ime uporabnika vozila, če lastnik vozila poda pisno soglasje. V tem primeru se določbe zakona, ki veljajo za lastnika vozila, smiselno uporabljajo tudi za uporabnika. V prometno dovoljenje se vpiše tudi lastnik vozila.

**30. člen**  
**(pristojnost za registracijo)**

(1) Registracijo vozil opravljajo upravne enote in strokovne organizacije, ki opravljajo tehnične preglede vozil, ter pravne in fizične osebe, ki opravljajo dejavnost prodaje vozil, in jih za registracijo vozil pooblasti minister (v nadaljnjem besedilu: registracijska organizacija).

(2) Registracijo vozil diplomatskih in konzularnih predstavništev, razen konzularnih predstavništev, ki jih vodijo častni konzularni funkcionarji, in predstavništev mednarodnih organizacij v Republiki Sloveniji ter tujcev, zaposlenih v teh predstavništvih, opravi upravna enota.

(3) Registracijo vozil Policije in Slovenske obveščevalno-varnostne agencije opravi ministrstvo, pristojno za notranje zadeve.

(4) Registracijo vozil Slovenske vojske opravi ministrstvo, pristojno za obrambo.

**31. člen**  
**(pogoji za registracijo)**

(1) Vozilo se registrira na predlog lastnika vozila. Predlogu za registracijo vozila je treba priložiti naslednja dokazila, če registracijskemu organu niso dosegljiva na podlagi uradnih evidenc:

1. dokazilo o izvoru in lastništvu vozila oziroma posameznih delov vozila, ki so bili naknadno vgrajeni (npr. šasija, motor);
2. potrdilo o skladnosti oziroma soglasje k registraciji, če gre za vozilo, za katero mora biti tako potrdilo oziroma soglasje v skladu s tem zakonom izdano;
3. dokazilo o sklenjenem zavarovanju avtomobilske odgovornosti;
4. dokazilo o poravnani obveznosti iz naslova plačila povračila za uporabo cest;
5. dokazilo o tehnični brezhibnosti vozila, razen za vozila, za katera skladno s 50. členom tega zakona tehnični pregled ni obvezen.

(2) Ne glede na 1. točko prejšnjega odstavka se registrira starodobno vozilo, traktor in traktorski priklopnik, če je bil izdelan pred 1. 5. 2004, ter bivalni priklopnik, izdelan pred 1. 1. 1998, če lastništvo vozila ni sporno.

(3) Registracijska organizacija kljub priložitvi potrdila iz 2. točke prvega odstavka tega člena ne registrira vozila, če jo homologacijski organ obvesti o svoji ugotovitvi, da vozilo pripada tipu vozila, ki kljub podeljeni homologaciji predstavlja resno nevarnost za cestni promet.

**32. člen**  
**(prometno dovoljenje in registrske tablice)**

(1) Za registrirano vozilo se izda prometno dovoljenje in predpisano število registrskih tablic.

(2) Ne glede na prejšnji odstavek se zaradi izvajanja operativnih nalog pri odkrivanju prekrškov in kaznivih dejanj in njihovih storilcev ter varovanju oseb in objektov izda za posamezna vozila Policije in Slovenske obveščevalno-varnostne agencije dve ali več prometnih dovoljenj in registrskih tablic v primerih, ko tako odredi minister, pristojen za notranje zadeve.

(3) Ne glede na prvi odstavek tega člena se lahko za več starodobnikov istega lastnika izda predpisano število (en komplet) prenosljivih registrskih tablic. V takem primeru se v prometno dovoljenje, ki se izda za vsakega starodobnika, vpiše ista registrska številka vozila.

### **Tretji oddelek: Prometno dovoljenje**

#### **33. člen**

##### **(izdaja prometnega dovoljenja)**

(1) Prometno dovoljenje izda ali podaljša njegovo veljavnost registracijska organizacija iz 30. člena tega zakona za čas veljavnosti tehničnega pregleda in čas, za katerega je sklenjeno obvezno zavarovanje in poravnana obveznost iz naslova plačila povračila za uporabo cest.

(2) V primeru spletnega podaljšanja veljavnosti prometnega dovoljenja se novo prometno dovoljenje lahko vroči pri upravni enoti ali po pošti. Način vročitve izbere stranka ob vložitvi vloge za podaljšanje veljavnosti prometnega dovoljenja. Vročitev po pošti je opravljena, ko stranka prevzame novo prometno dovoljenje. Če prometnega dovoljenja ne prevzame v petnajstih dneh od prejema obvestila o dospeli pošiljki, se prometno dovoljenje vrne upravni enoti, ki ga je izdala.

(3) Lastnik vozila mora po vročitvi novega prometnega dovoljenja staro prometno dovoljenje serijske številke, ki jo določi upravna enota, vrniti upravni enoti v 15 dneh od dneva vročitve.

(4) Za podaljšanje veljavnosti prometnega dovoljenja se upravna taksa za vlogo ne zaračuna. Enako velja tudi za primer, ko je izdano novo prometno dovoljenje.

(5) Z globo 200 eurov se kaznuje za prekršek lastnik vozila, ki ravna v nasprotju s tretjim odstavkom tega člena.

### **Četrty oddelek: Registrske tablice**

#### **34. člen**

##### **(obveznost označitve)**

Vozila v cestnem prometu morajo biti označena z dvema registrskima tablicama, razen motornih koles, koles z motorjem, lahkih štirikoles, štirikoles, trikoles, priklopnih vozil, traktorjev in traktorskih priklopnikov, ki morajo biti označeni z eno registrsko tablico.

#### **35. člen**

##### **(vezanost registrske tablice)**

(1) Registrske tablice izdane za označitev vozila so vezane na vozilo oziroma na lastnika vozila. Označbo registrske tablice je mogoče na posebno zahtevo izbrati po lastni želji.

(2) Z globo 500 eurov se kaznuje za prekršek voznik, ki uporabi registrske tablice na vozilu, za katerega niso bile izdane.

**36. člen**  
**(vsebina registrske tablice)**

(1) Registrska tablica vsebuje razpoznavni znak Republike Slovenije (evropski logo), registracijsko območje ter prostor, predviden za grb in registrsko označbo, ki jo sestavljajo kombinacija črk in številki oziroma kombinacija črk. Registrska tablica, izdana za označitev vozila, ki ga uporablja predsednik Republike Slovenije, vsebuje zastavo Slovenije namesto razpoznavnega znaka Republike Slovenije.

(2) Na registrski tablici sta oznaka registracijskega območja, kjer je bilo vozilo registrirano, in grb občine, v kateri je sedež upravne enote, na območju katere so bile izdane registrske tablice. Na podlagi predhodnega naročila lastnika vozila se registrska tablica lahko izda z oznako registracijskega območja in grbom občine, v kateri je sedež upravne enote, kjer ima lastnik vozila sedež oziroma stalno ali začasno prebivališče.

(3) Registrskih tablic na vozilu ni dovoljeno spreminjati. Vozilo, ki je v prometu s spremenjeno vsebino, barvo, merami ali obliko registrske tablice glede na predpisane, ni označeno s predpisanimi registrskimi tablicami.

(4) Registrske tablice morajo biti pritrjene na mestu, ki ga je predvidel proizvajalec vozila, in sicer tako, da so dobro vidne in čitljive, da niso poškodovane, upognjene, zakrite, dodatno prevlečene ali prekrite.

(5) Z globo 200 eurov se kaznuje za prekršek voznik, ki ravna v nasprotju s četrtem odstavkom tega člena.

**37. člen**  
**(zamenjava registrskih tablic)**

(1) Lastnik vozila mora zamenjati registrske tablice za nove, kadar je vsaj ena registrska tablica pogrešana ali uničena ali kadar zaradi obrabljenosti postanejo neuporabne.

(2) Namesto pogrešane, uničene ali obrabljene registrske tablice se na zahtevo lastnika vozila izda nova registrska tablica, katere registrske oznake so enake pogrešani, uničeni oziroma obrabljeni registrski tablici.

(3) Z globo 100 eurov se kaznuje za prekršek voznik, ki ravna v nasprotju s prvim odstavkom tega člena.

(4) Z globo najmanj 1000 eurov se kaznuje za prekršek pravna oseba ali podjetnik, ki ravna v nasprotju s prvim odstavkom tega člena, njuna odgovorna oseba pa z globo najmanj 100 eurov.

**38. člen**  
**(potrdilo za preskusno vožnjo in preskusna tablica)**

(1) Potrdilo za preskusno vožnjo in preskusna tablica sta javni listini, ki njunemu uporabniku dovoljujeta začasno uporabo neregistriranega vozila na območju Republike Slovenije za čas, ki je potreben, da se vozilo registrira oziroma prepelje preko območja Republike Slovenije.

(2) Potrdilo za preskusno vožnjo in preskusno tablico izdajo za dobo do pet dni registracijska organizacija ali pravne in fizične osebe, ki jih za to posebej pooblasti minister in izpolnjujejo pogoje glede prostorov, opreme in kadrov.

(3) Dovoljenje za uporabo preskusnih tablic za daljšo dobo izda upravna enota pravni ali fizični osebi, ki je registrirana za prodajo vozil in ima ustrezne poslovne prostore. Dovoljenje za uporabo takih preskusnih tablic se izda za dobo enega leta z možnostjo ponovne izdaje dovoljenja in velja samo za udeležbo v prometu na območju Republike Slovenije.

### **39. člen**

#### **(označitev vozil za protokolarne namene)**

(1) Vozila, ki so registrirana v eni izmed držav članic EU in jih Republika Slovenija najame za protokolarne namene na območju Republike Slovenije, se označijo z registrskimi tablicami Republike Slovenije in se zanje izda prometno dovoljenje za čas najema.

(2) Registrske tablice in prometno dovoljenje za vozila iz prejšnjega odstavka izda ministrstvo, pristojno za notranje zadeve.

(3) Po končanem najemu vozila se izdano prometno dovoljenje uniči, registrske tablice pa se lahko znova uporabijo za označitev vozil iz prvega odstavka tega člena.

(4) Zavarovanje avtomobilske odgovornosti je pri uporabi vozila na območju Republike Slovenije vezano na zavarovanje, sklenjeno v državi, v kateri je vozilo registrirano, in zanj ni treba skleniti zavarovanja v Republiki Sloveniji.

### **Peti oddelek: Odjava vozila**

### **40. člen**

#### **(obveznost odjave)**

(1) Lastnik registriranega vozila mora odjaviti vozilo pri registracijski organizaciji in hkrati z odjavo izročiti registrske tablice, če:

1. je vozilo uničeno;
2. je vozilo odsvojeno v tujino ali če bo registrirano v tujini zaradi preselitve lastnika vozila oziroma iz drugih razlogov;
3. je vozilo ukradeno;
4. je veljavnost prometnega dovoljenja potekla pred več kot 30 dnevi oziroma pred več kot letom dni za kolesa z motorjem, motorna kolesa, trikolesa, lahka štirikolesa, štirikolesa, bivalna vozila, bivalne priklopnike ter starodobnike;
5. je v času veljavnosti prometnega dovoljenja prenehala veljati zavarovalna pogodba, ker ta ni bila obnovljena oziroma ni bila poravnana letna obveznost v skladu z zavarovalnimi pogoji.

(2) Registrskih tablic lastniku vozila ni treba izročiti, če so pogrešane ali če je bilo vozilo ukradeno ali če so bile zanj izdane registrske tablice z izbrano označbo.

(3) Registracijska organizacija hrani izročene registrske tablice 15 dni od dneva izročitve. Če v tem roku s temi registrskimi tablicami ni registrirano isto vozilo, se izročene registrske tablice uničijo.

(4) Ne glede na določbo prejšnjega odstavka registracijska organizacija hrani izročene registrske tablice tri mesece oziroma eno leto od dneva izročitve za: mopede, motorna kolesa, trikolesa, lahka štirikolesa, štirikolesa, bivalna vozila, bivalne priklopnike ter starodobna vozila, če lastnik vozila tako zahteva. Če v tem roku s temi registrskimi tablicami ni registrirano isto oziroma drugo vozilo, se izročene registrske tablice uničijo.

(5) Če v primerih iz 4. ali 5. točke prvega odstavka tega člena lastnik ne odjavi vozila in ne izroči registrskih tablic, upravna enota, na območju katere ima lastnik vozila stalno prebivališče ali sedež oziroma začasno prebivališče, če v Republiki Sloveniji nima stalnega prebivališča, pisno opozori lastnika vozila, naj v 15 dneh po prejemu opozorila izpolni njegove obveznosti iz prvega odstavka tega člena. Če lastnik vozila v tem roku ne izpolni obveznosti, upravna enota črta vozilo iz evidence registriranih vozil in o tem obvesti policijo, ki registrske tablice odvzame z neposredno fizično prisilitvijo na stroške lastnika vozila.

(6) Vsako spremembo, ki vpliva na spremembo podatkov v prometnem dovoljenju (npr. tehnično spremembo, spremembo lastništva, prebivališča oziroma sedeža, odjavo), je treba v roku 15 dni prijaviti registracijski organizaciji. K prijavi spremembe mora lastnik registriranega vozila priložiti listine, s katerimi dokazuje spremembo. Če se sprememba lastništva dokazuje s pogodbo, sklenjeno med fizičnima osebama ali fizično in pravno osebo oziroma s komisijsko pogodbo, mora biti podpis fizične osebe, ki je bila lastnik vozila pred sklenitvijo pogodbe, overjen.

(7) Z globo 200 eurov se kaznuje za prekršek voznik, ki ravna v nasprotju s prvim ali šestim odstavkom tega člena.

(8) Z globo najmanj 2000 eurov se kaznuje za prekršek pravna oseba ali podjetnik, ki ravna v nasprotju s prvim ali šestim odstavkom tega člena, njuna odgovorna oseba pa z globo najmanj 200 eurov.

#### **41. člen**

##### **(dolžnosti lastnika ob odjavi vozila)**

(1) Lastnik vozila, izrabljenega po predpisih o varstvu okolja, mora ob odjavi vozila predložiti potrdilo o razgradnji vozila, ki ga registracijska organizacija posreduje ministrstvu, pristojnemu za varstvo okolja.

(2) Lastnik vozila, ki ni izrabljeno po predpisih o varstvu okolja, mora ob odjavi vozila izpolniti izjavo o lokaciji vozila, ki ga registracijska organizacija posreduje ministrstvu, pristojnemu za varstvo okolja. Odjavljeno vozilo se mora nahajati na lokaciji, ki je navedena v izjavi.

(3) Z globo 250 eurov se kaznuje za prekršek voznik, ki ravna v nasprotju s prvim ali drugim odstavkom tega člena.

(4) Z globo najmanj 2500 eurov se kaznuje za prekršek pravna oseba ali podjetnik, ki ravna v nasprotju s prvim ali drugim odstavkom tega člena, njuna odgovorna oseba pa z globo najmanj 250 eurov.

## **IV. TEHNIČNA BREZHIBNOST VOZIL**

### **Prvi oddelek: Splošne določbe**

#### **42. člen**

##### **(tehnična brezhibnost vozil)**

(1) Vozilo v cestnem prometu mora biti tehnično brezhibno, kar pomeni, da mora imeti brezhibno delujoče predpisane dele oziroma brezhibno predpisano opremo ter izpolnjevati predpisane zahteve glede varstva okolja.

(2) Vozilo, registrirano v tujini, sme biti v cestnem prometu v Republiki Sloveniji, če ima brezhibno delujoče dele oziroma brezhibno opremo, ki so predpisani z veljavno mednarodno konvencijo o cestnem prometu.

(3) Z globo 400 eurov se kaznuje za prekršek voznik, ki v nasprotju s prvim odstavkom tega člena v cestnem prometu vozi vozilo, ki ne izpolnjuje predpisanih zahtev glede:

- naprav za povezavo vlečnega in priklopnega vozila, ali
- naprav za upravljanje, ali
- naprav za ustavljanje.

(4) Z globo 120 eurov se kaznuje za prekršek voznik, ki v cestnem prometu vozi vozilo, ki nima predpisanih delov oziroma opreme, razen tistih iz prejšnjega odstavka, ali če ti ne delujejo brezhibno.

(5) Z globo najmanj 2000 eurov se kaznuje za prekršek pravna oseba ali podjetnik, ki uporablja v cestnem prometu vozilo, ki ne izpolnjuje zahtev iz prvega odstavka v zvezi s tretjim odstavkom tega člena, njuna odgovorna oseba pa z najmanj 300 eurov.

(6) Z globo najmanj 1000 eurov se kaznuje za prekršek pravna oseba ali podjetnik, ki ravna v nasprotju s prvim odstavkom tega člena, razen v primerih iz tretjega odstavka tega člena, njuna odgovorna oseba pa z globo najmanj 100 eurov.

#### **43. člen**

##### **(vgradnja homologiranih delov)**

(1) V vozilo smejo biti vgrajeni samo homologirani deli, če se zanje zahteva homologacija.

(2) Z globo najmanj 400 eurov se kaznujeta za prekršek oseba, ki vgradi v vozilo del v nasprotju s prejšnjim odstavkom, in voznik, ki vozi takšno vozilo.

(3) Z globo najmanj 4000 eurov se kaznuje za prekršek pravna oseba ali podjetnik, ki ravna v nasprotju s prvim odstavkom tega člena, njuna odgovorna oseba pa z globo najmanj 400 eurov.

#### **44. člen**

##### **(vozila za posebne namene)**

(1) Vozilo za posebne namene v smislu drugega odstavka 18. člena tega zakona je lahko udeleženo v cestnem prometu, če je izdelano, opremljeno, označeno in pregledano ter je

zanj izdano veljavno potrdilo o skladnosti v skladu s predpisom oziroma v skladu z ustreznim mednarodnim sporazumom o mednarodnem cestnem prevozu določene vrste blaga.

(2) Z globo 400 eurov se kaznuje za prekršek voznik, ki ravna v nasprotju s prejšnjim odstavkom.

(3) Z globo najmanj 4000 eurov se kaznuje za prekršek pravna oseba ali podjetnik, ki ravna v nasprotju s prvim odstavkom tega člena, njuna odgovorna oseba pa z globo najmanj 400 eurov.

#### **45. člen** **(vozila za prevoz skupin otrok)**

(1) Skupino otrok je dovoljeno prevažati le z vozilom, ki poleg splošnih zahtev, predpisanih v tem zakonu, izpolnjuje tudi druge predpisane zahteve in je predpisano označeno.

(2) Z globo 250 eurov se kaznuje za prekršek voznik, ki ravna v nasprotju s prejšnjim odstavkom.

(3) Z globo najmanj 1000 eurov se kaznuje za prekršek pravna oseba ali podjetnik, ki ravna v nasprotju s prvim odstavkom tega člena, njuna odgovorna oseba pa z globo najmanj 300 eurov.

#### **46. člen** **(kolesa in vprežna vozila)**

(1) Kolo (vključno s kolesom s pomožnim motorjem) in vprežno vozilo v cestnem prometu morata imeti brezhibne predpisane dele.

(2) Z globo 100 eurov se kaznuje za prekršek voznik, ki ravna v nasprotju s prejšnjim odstavkom.

#### **47. člen** **(traktorji zunaj cestnega prometa)**

(1) Traktor, ki se zunaj cestnega prometa uporablja za opravljanje kmetijskih oziroma gozdarskih del, mora imeti brezhibne predpisane dele.

(2) Na traktorju smejo biti vgrajeni samo homologirani deli, če se zanje zahteva homologacija.

(3) Z globo 400 eurov se kaznuje za prekršek lastnik oziroma voznik, ki za opravljanje kmetijskih oziroma gozdarskih del uporablja traktor, ki nima varnostne kabine ali loka.

(4) Z globo 100 eurov se kaznuje za prekršek lastnik oziroma voznik, ki za opravljanje kmetijskih oziroma gozdarskih del uporablja traktor, ki nima predpisanih naprav ali opreme, razen varnostnih naprav iz prejšnjega odstavka, ali če te ne delujejo brezhibno.

(5) Z globo najmanj 400 eurov se kaznujeta za prekršek oseba, ki vgradi v vozilo del v nasprotju z drugim odstavkom tega člena, in voznik, ki vozi takšno vozilo.

(6) Z globo najmanj 4000 eurov se kaznuje za prekršek pravna oseba ali podjetnik, ki ravna v nasprotju z drugim odstavkom tega člena, njuna odgovorna oseba pa z globo najmanj 400 eurov.

#### **48. člen** **(predpisi ministra)**

(1) Minister podrobneje predpiše:

- obvezne dele vozil, koles in vprežnih vozil v cestnem prometu ter traktorjev pri opravljanju kmetijskih oziroma gozdarskih del;
- dovoljene mere, skupno maso in osno obremenitev vozil v cestnem prometu;
- posebne tehnične zahteve za vozila, s katerimi se prevažajo skupine otrok;
- zahteve, ki jih morajo izpolnjevati vozila, da so tehnično brezhibna, in način izvajanja tehničnih pregledov;
- seznam sprememb na vozilih, ki ne pomenijo predelave, in postopek njihovega evidentiranja;
- vsebino in način opravljanja nadzora tehnične brezhibnosti vozil, s katerimi se opravljajo prevozi v cestnem prometu;
- ceno tiskovin in obrazcev, ki se uporabljajo pri izvrševanju predpisov, ki jo plača stranka;
- obliko, vsebino in postopek za izdajo dokazila iz 52. člena tega zakona.

(2) S predpisom iz prejšnjega odstavka se lahko določi obvezna uporaba tehničnih specifikacij.

(3) Predpis iz prvega odstavka tega člena se lahko v zvezi z določenim ravnanjem sklicuje na standard po predpisih o standardizaciji, s tem da določi njegovo obvezno uporabo ali določi, da je določeno ravnanje ali dejavnost skladna z zahtevami predpisa, če ustreza zahtevam standarda.

### **Drugi oddelek: Tehnični pregledi**

#### **49. člen** **(preverjanje tehnične brezhibnosti vozil)**

(1) Tehnična brezhibnost vozil, udeleženih v cestnem prometu, se preverja s tehničnim pregledom, ki predstavlja postopek, s katerim strokovna organizacija ugotavlja podatke o vozilu, stanje delov, naprav in opreme vozila in izpolnjevanje drugih zahtev za vozilo, določenih s tem zakonom in na njegovi podlagi izdanih predpisov.

(2) Določbe tega zakona o rokih za izvedbo tehničnih pregledov se ne uporabljajo za vozila Slovenske vojske, ki so udeležena na misijah. Če v času misije poteče rok za opravo tehničnega pregleda za vozilo Slovenske vojske, je treba tehnični pregled opraviti v roku 30 dni od vrnitve vozila na območje Republike Slovenije.

**50. člen**  
**(vrste tehničnih pregledov)**

(1) Vozila, ki so udeležena v cestnem prometu, z izjemo motokultivatorjev in delovnih strojev, morajo biti pregledana na prvem in periodičnih tehničnih pregledih, kot je določeno v 50. členu tega zakona.

(2) Vozila morajo biti pregledana na izrednih tehničnih pregledih, če so pri izvajanju nadzora napotena nanj v skladu s 75. ali 77. členom tega zakona. Opravljen izredni tehnični pregled ne vpliva na roke za izvedbo periodičnih tehničnih pregledov.

**51. člen**  
**(roki za izvedbo tehničnih pregledov)**

(1) Prvi tehnični pregled se opravi:

1. eno leto po prvi registraciji:

- za tovorna vozila in sedlaste ter cestne vlačilce;
- za vozila za prevoz nevarnega blaga;
- za delovna vozila;
- za avtobuse;
- za priklopna vozila, razen za lahke, bivalne in traktorske priklopnike ter za posebna priklopna vozila za prevoz čolnov, vodnih skuterjev in drugih priprav za šport in prosti čas, katerih največja dovoljena masa presega 750 kg in ne presega 3500 kg;
- za vozila, s katerimi se opravlja javni prevoz potnikov;
- za vozila za prevoz skupin otrok;
- za vozila, ki se uporabljajo za usposabljanje kandidatov za voznike;
- za vozila za izposajo brez voznika;
- za intervencijska vozila, opremljena kot vozila s prednostjo ali vozila za spremstvo;

2. štiri leta po prvi registraciji za vsa druga vozila;

3. štiri leta po nakupu s strani prvega uporabnika za lahke priklopnike.

(2) Če s tem zakonom ni določeno drugače, se periodični tehnični pregledi vozil opravljajo najmanj enkrat na leto.

(3) Periodični tehnični pregledi:

- vozil, s katerimi se opravlja javni prevoz potnikov,
- avtobusov,
- vozil, ki se uporabljajo za učenje vožnje v avtošolah,
- vozil, ki se uporabljajo za prevoz skupin otrok in
- vozil, opremljenih kot vozila s prednostjo oziroma vozila za spremstvo, razen vozil v lasti prostovoljnih gasilskih društev, ki so po obliki in namenu karoserije gasilska vozila,

se opravljajo vsakih šest mesecev.

Vozilo, ki se uporablja v te namene, mora imeti v prometnem dovoljenju vpisan namen oziroma obliko karoserije.

(4) Periodični tehnični pregled vozil iz 2. točke prvega odstavka tega člena, pri katerih od prve registracije ni preteklo osem let, mora biti opravljen vsaki dve leti. Lahki priklopniki, bivalni priklopniki ter posebna priklopna vozila za prevoz čolnov, vodnih skuterjev in drugih priprav za šport in prosti čas, katerih največja dovoljena masa presega 750 kg in ne presega 3500 kg, morajo biti tehnično pregledani vsaka štiri leta.

(5) Z globo 500 eurov se kaznuje za prekršek voznik, ki vozi vozilo, pri avtošoli pa učitelj vožnje, ki usposablja kandidate za voznike vozil v nasprotju s tretjim odstavkom tega člena.

(6) Z globo najmanj 5000 eurov se kaznuje za prekršek pravna oseba ali podjetnik, ki uporablja vozilo ali usposablja kandidate za voznike vozil v nasprotju s tretjim odstavkom tega člena, njuna odgovorna oseba pa z globo najmanj 500 eurov.

## **52. člen** **(izvedba tehničnega pregleda)**

(1) Tehnični pregled vozila mora biti opravljen v skladu z veljavnimi predpisi in navodili proizvajalca naprave, ki se uporablja pri posameznem tehničnem pregledu.

(2) Če je bilo na tehničnem pregledu ugotovljeno, da je vozilo tehnično brezhibno, se izda dokazilo, na katerem je označen rok, ko mora vozilo opraviti tehnični pregled.

(3) Ne glede na drugi odstavek tega člena se pred začetkom uporabe lahkega priklopnika v cestnem prometu izda dokazilo, na katerem je označen rok, ko mora vozilo opraviti tehnični pregled. Dokazilo izda registracijska organizacija na predlog lastnika lahkega priklopnika.

(4) Z globo najmanj 4000 eurov se kaznuje za prekršek strokovna organizacija, ki pri izvajanju tehničnih pregledov ravna v nasprotju s tem členom, njena odgovorna oseba pa z globo najmanj 400 eurov.

## **53. člen** **(ugotovljene predelave ali spremembe)**

(1) Če se pri tehničnem pregledu vozila ugotovijo predelave ali spremembe na vozilu, zaradi katerih se podatki v prometnem dovoljenju in v računalniških evidencah ne ujemajo z ugotovljenim stanjem vozila, se sme izdati dokazilo o opravljenem tehničnem pregledu le na podlagi naknadno izvedenega postopka posamične odobritve v skladu z 19. členom tega zakona oziroma ustreznega vpisa v potrdilo o skladnosti.

(2) Z globo najmanj 4000 eurov se kaznuje za prekršek strokovna organizacija, ki izvaja tehnične preglede in ravna v nasprotju s tem členom, njena odgovorna oseba pa z globo najmanj 400 eurov.

### **Tretji oddelek: Spremembe na vozilih**

#### **54. člen (evidentirane spremembe)**

(1) Lastnik vozila mora zagotoviti, da so spremembe na vozilu, nastale potem, ko je bilo vozilo že homologirano ali posamično odobreno, pa ne spadajo med predelave vozil po 18. členu tega zakona, v predpisanem roku po izvedeni spremembi evidentirane pri tehnični službi.

(2) Med spremembe iz prejšnjega odstavka spada vgradnja nekaterih sestavnih delov, ki so bili predhodno odobreni za tip (varianto oziroma izvedenko) vozila, na katerega se vgrajujejo, kot so npr.:

- izpušni sistemi;
- vlečne naprave za vozila, katerih največja dovoljena masa ne presega 3500 kg, z izjemo traktorjev;
- spojlerji.

(3) Vgradnje iz prejšnjega odstavka lahko izvajajo pravne osebe ali podjetniki, ki so registrirani za dejavnost vzdrževanja in popravil vozil ter jih je proizvajalec vozil pooblastil za izvajanje del na njegovih vozilih.

(4) Z globo 200 eurov se kaznuje za prekršek lastnik vozila, ki ravna v nasprotju s prvim odstavkom tega člena.

(5) Z globo najmanj 1000 eurov se kaznuje za prekršek pravna oseba ali podjetnik, ki ravna v nasprotju s prvim odstavkom tega člena, njuna odgovorna oseba pa z globo najmanj 200 eurov.

(6) Z globo najmanj 5000 eurov se kaznuje za prekršek pravna oseba ali podjetnik, ki ravna v nasprotju s tretjim odstavkom tega člena, njuna odgovorna oseba pa z globo najmanj 1000 eurov.

#### **55. člen (neevidentirane spremembe)**

Sprememb na vozilih, ki nimajo večjega vpliva na varnost cestnega prometa oziroma na okolje in jih je mogoče pravilno izvesti na enostaven način pred začetkom uporabe vozila ni treba evidentirati (npr. namestitvev prtljažnikov, anten, okrasnih pokrovov). Njihova ustreznost in morebiten vpliv na tehnično brezhibnost vozila se preverja na periodičnih tehničnih pregledih oziroma ob kontroli vozila na cesti.

### **V. POGOJI ZA IZVAJANJE NALOG**

#### **56. člen (pooblastilo ministra)**

(1) Naloge tehnične službe oziroma strokovne organizacije smejo opravljati pravne osebe ali podjetniki, ki pridobijo ustrezno pooblastilo ministra.

(2) Za pridobitev pooblastila iz 30. člena tega zakona mora pravna oseba ali podjetnik, ki želi opravljati naloge registracijske organizacije, izpolnjevati zahteve glede osebja, opreme in prostorov, kot je to določeno za registracijo vozil v strokovnih organizacijah, ki opravljajo tehnične preglede vozil.

(3) Z globo najmanj 5000 eurov se kaznuje za prekršek pravna oseba ali podjetnik, ki opravlja naloge tehnične službe, strokovne organizacije ali registracijske organizacije brez ustreznega pooblastila oziroma zunaj obsega podeljenega pooblastila, njuna odgovorna oseba pa z globo najmanj 1000 eurov.

### **57. člen (naloge tehničnih služb)**

(1) Pooblastilo tehnični službi se podeli za naslednje naloge:

- homologacija vozila;
- homologacija sistema, sestavnega dela, samostojne tehnične enote in zaščitne opreme;
- posamična odobritev vozila po splošnih zahtevah;
- posamična odobritev vozila po posebnih zahtevah (drugi odstavek 17. člena tega zakona).

(2) Posamezna pravna oseba ali podjetnik zaprosi za pooblastilo za izvajanje postopkov iz najmanj ene od alinej iz prejšnjega odstavka po posameznih kategorijah vozil oziroma proizvodih iz druge alineje, lahko pa zaprosi za pooblastilo za vse zgoraj navedene alineje.

### **58. člen (naloge strokovnih organizacij)**

(1) Pooblastilo strokovni organizaciji se podeli za naslednje naloge:

- identifikacija in ocena tehničnega stanja vozila;
- redni in izredni pregled po posebnih zahtevah (tretji odstavek 18. člena tega zakona);
- tehnični pregled vozila.

(2) Posamezna pravna oseba ali podjetnik zaprosi za pooblastilo za izvajanje postopkov iz najmanj ene od alinej iz prejšnjega odstavka. Pooblastilo za tehnični pregled vozila se podeli za najmanj eno skupino kategorij vozil. Pooblastilo za identifikacijo in oceno tehničnega stanja vozila se podeli le v obsegu pooblastila za tehnični pregled vozila.

### **59. člen (pogoji za pridobitev pooblastila)**

(1) Za pridobitev pooblastila iz prvega odstavka 56. člena tega zakona morajo pravne osebe ali podjetniki izpolnjevati naslednje pogoje:

- razpolagati morajo s strokovno usposobljenim osebjem, potrebno opremo in prostori;
- trajno morajo zagotavljati neodvisnost in nepristranskost v razmerju do pravnih ali fizičnih oseb, ki so neposredno ali posredno povezane s proizvodom, katerega skladnost se ugotavlja;
- zagotavljati morajo poslovno tajnost;
- zavarovano morajo imeti odgovornost za izvajanje dejavnosti.

(2) Tehnična služba ali strokovna organizacija, ki opravlja svoje naloge na več kot eni lokaciji, mora izpolnjevati predpisane pogoje na vsaki lokaciji.

(3) Če pravna oseba ali podjetnik pridobi ustrezno akreditacijo po seriji standardov SIST EN ISO/ IEC 17000 se šteje, da izpolnjuje pogoje iz prvega odstavka tega člena.

(4) Proizvajalec je lahko imenovan kot tehnična služba le, če je to izrecno dovoljeno s posamezno tehnično specifikacijo. Tehnična služba lahko uporablja tujo opremo le, če se s tem strinja homologacijski organ.

(5) Pooblastilo za opravljanje tehničnih pregledov vozil se podeli pravni osebi ali podjetniku, ki izpolnjuje pogoje, določene s tem zakonom in na njegovi podlagi izdanimi predpisi, in izpolnjuje pogoje za opravljanje registracije vozil.

#### **60. člen** **(podelitev in odvzem pooblastila)**

(1) Pooblastila tehničnim službam in strokovnim organizacijam se podeli za nedoločen čas. Pooblaščenca oseba mora predpisane pogoje izpolnjevati trajno.

(2) Minister lahko tehnični službi oziroma strokovni organizaciji odvzame podeljeno pooblastilo:

- če preneha izpolnjevati predpisane pogoje;
- če je proti njej uveden postopek stečaja ali likvidacije ali je prenehala poslovati na podlagi sodne odločbe ali iz drugega razloga;
- če svojih nalog ne opravlja v skladu s predpisi;
- če ni poravnala zapadlih finančnih obveznosti do Republike Slovenije ali lokalne skupnosti.

#### **61. člen** **(opravljanje izpita in obnavljanje znanja)**

(1) Kandidati za izvajalce nalog, ki jih opravljajo tehnične službe, strokovne organizacije in registracijske organizacije, morajo opraviti ustrezen izpit oziroma preskus usposobljenosti (v nadaljnjem besedilu: izpit). Izpit se opravi pred komisijo, ki jo imenuje minister. Kandidatu, ki uspešno opravi izpit, izpitna komisija izda potrdilo o opravljenem izpitu.

(2) Strokovni delavci iz prejšnjega odstavka tega člena morajo obnavljati znanje v rokih, določenih s predpisom, izdanim na podlagi tega zakona. Strokovni delavec, ki ne opravi tega obnavljanja znanja, ne sme opravljati dela, za katerega se zahteva izpit in obnavljanje znanja.

(3) Minister izda dovoljenje organizacijam, ki usposablajo kandidate in strokovne delavce iz prvega in drugega odstavka tega člena.

#### **62. člen** **(predpisi ministra)**

(1) Minister podrobneje predpiše:

- pogoje glede kadrov, opreme in prostorov, ki jih morajo izpolnjevati tehnične službe, strokovne organizacije oziroma pooblaščenke registracijske organizacije, in način ugotavljanja njihove usposobljenosti. Minister lahko za opravljanje določenih nalog tehničnih služb oziroma strokovnih organizacij predpiše obvezno uporabo akreditacije kot način ugotavljanja njihove usposobljenosti;
- skupine kategorij vozil iz drugega odstavka 58. člena tega zakona;
- postopke opravljanja nalog tehničnih služb, strokovnih organizacij in registracijskih organizacij;
- izvajalce nalog, ki morajo opraviti izpit in obnavljati svoje znanje, roke za obnavljanje znanja in višino stroškov s tem povezanih izpitov;
- pogoje za organizacije iz 61. člena tega zakona ter način in vsebino izobraževanja strokovnih delavcev ter preverjanja znanja.

(2) S predpisom iz 3. alineje prejšnjega odstavka se lahko določi obvezna uporaba tehničnih specifikacij.

## **VI. ZBIRKA PODATKOV O VOZILIH**

### **63. člen (zbirka podatkov)**

(1) Direkcija vodi zbirko podatkov o vozilih, ki vsebuje naslednje evidence:

- evidenco homologiranih vozil,
- evidenco izdanih potrdil o skladnosti,
- evidenco registriranih vozil,
- evidenco izvajanja cestnega nadzora nad tehnično brezhibnostjo vozil, s katerimi se opravljajo prevozi.

(2) Osebni podatki se v evidencah iz prejšnjega odstavka zbirajo in vodijo zaradi nadzora nad izvajanjem tega zakona in zakona, ki ureja varnost cestnega prometa. Shranjujejo se le toliko časa, dokler je to potrebno za doseg namena, zaradi katerega so se obdelovali, nato pa se zbršejo oziroma ustrezno blokirajo.

### **64. člen (evidence)**

(1) Evidenca homologiranih vozil vsebuje podatke o tipih vozil, njihovih proizvajalcih ter izdanih listinah in oznakah o skladnosti tipov vozil.

(2) Evidenca izdanih potrdil o skladnosti vsebuje podatke o izdanih potrdilih o skladnosti za posamezna vozila, o tehničnih lastnostih in stanju vozil ter o njihovem proizvajalcu. Kadar se potrdilo o skladnosti izda v postopku posamične odobritve oziroma identifikacije in ocene tehničnega stanja vozila na zahtevo fizične osebe, evidenca vsebuje tudi ime in priimek, davčno številko ter naslov stalnega ali začasnega prebivališča vlagatelja zahteve.

(3) Evidenca registriranih vozil vsebuje podatke o posameznem vozilu, o njegovi registraciji, o izdanem prometnem dovoljenju, o lastniku vozila oziroma osebi, na katero je vozilo registrirano, o tehničnih pregledih in o obveznem zavarovanju. Podatki o lastniku vozila

oziroma osebi, na katero je vozilo registrirano, vsebujejo ime in priimek oziroma firmo, davčno številko ter naslov stalnega ali začasnega prebivališča oziroma sedeža.

(4) Evidenca izvajanja cestnega nadzora nad tehnično brezhibnostjo vozil, s katerimi se opravljajo prevozi vsebuje podatke o kraju in času opravljenega cestnega nadzora, o vozilu, ki je bilo predmet nadzora, o obsegu opravljenega nadzora in izrečenih ukrepih, o podjetju, ki opravlja prevoz ter ime in priimek ter datum rojstva voznika vozila.

#### **65. člen** **(dostopnost zbirke podatkov)**

(1) Državni organi, ki izvajajo inšpekcijski nadzor nad izvajanjem tega zakona, policija in drugi organi in organizacije, kadar izvajajo javna pooblastila, imajo v zvezi s svojim delom pravico brezplačno pridobiti in uporabljati vse podatke iz evidenc iz 64. člena tega zakona.

(2) Proizvajalci vozil oziroma njihovih delov imajo pravico do pridobitve podatkov o tem, katera oseba je lastnik oziroma imetnik drugih pravic na določenem vozilu, če te podatke potrebujejo za izvedbo vpoklica vozil v smislu četrtega odstavka 13. člena tega zakona.

(3) O dostopu do podatkov iz prejšnjega odstavka odloči minister na podlagi obrazložene pisne zahteve. Zahtevi morajo biti priložene listine in drugi dokazi o obstoju okoliščin, zaradi katerih je dostop do podatkov dopusten.

#### **66. člen** **(predpis ministra)**

Minister podrobneje predpiše vsebino in način vodenja zbirke podatkov, povezljivost podatkov (z izjemo osebnih podatkov) in pogoje za računalniški dostop do zbirke podatkov ter izdajanje podatkov iz nje.

### **VII. NADZOR**

#### **67. člen** **(strokovni nadzor)**

(1) Strokovni nadzor nad izvajanjem tega zakona in predpisov, izdanih na njegovi podlagi, opravlja direkcija.

(2) Direkcija opravlja strokovni nadzor nad delom proizvajalcev vozil in njihovih pooblaščenih zastopnikov, tehničnih služb, strokovnih organizacij in registracijskih organizacij.

#### **68. člen** **(inšpekcijski nadzor)**

(1) Inšpekcijski nadzor nad izvajanjem tega zakona in predpisov, izdanih na njegovi podlagi, opravlja prometni inšpektorat.

(2) Ne glede na prejšnji odstavek inšpekcijski nadzor nad izvajanjem tega zakona in predpisov, izdanih na njegovi podlagi, v delu, ki ureja zahteve za traktorje zunaj cestnega prometa pri opravljanju kmetijskih in gozdarskih del, opravljata inšpektorat za kmetijstvo, gozdarstvo in hrano ter inšpektorat za delo.

(3) Prometni inšpektorat opravlja inšpekcijski nadzor nad delom proizvajalcev vozil in njihovih pooblaščenih zastopnikov, strokovnih organizacij in registracijskih organizacij (z izjemo upravnih enot). Pri proizvajalcih vozil in njihovih pooblaščenih zastopnikih je predmet inšpekcijskega nadzora zgolj zakonitost izdajanja potrdil o skladnosti.

(4) Če ni z zakonom določeno drugače, prometni inšpektorat opravlja inšpekcijski nadzor nad tehnično brezhibnostjo vseh vozil v cestnem prometu. Koordinacija dela z drugimi stvarno pristojnimi inšpekcijskimi organi za nadzor vozil za posebne namene se izvede v skladu s splošnimi predpisi o inšpekcijskem nadzoru.

(5) Neposredne naloge inšpekcijskega nadzora izvajajo inšpektorji, ki lahko zahtevajo pomoč policije za izvajanje svojih nalog.

#### **69. člen** **(pogoji za inšpektorja)**

Poleg splošnih pogojev v skladu z zakonom mora inšpektor za posamezna področja nadzora izpolnjevati tudi posebne pogoje, povezane s funkcionalnimi znanji, določene v aktih o sistemizaciji delovnih mest.

#### **70. člen** **(pooblastila inšpektorjev)**

Pri opravljanju nalog inšpekcijskega nadzora pri organizaciji ima inšpektor pravico:

1. pregledati evidence, ki jih je treba voditi na podlagi tega zakona;
2. brezplačno pridobiti in uporabljati osebne in druge podatke iz uradnih evidenc in drugih zbirk podatkov, ki so potrebni za izvedbo inšpekcijskega nadzora;
3. pridobiti podatke in opraviti pregled tehničnega in drugega varovanja prostorov, naprav, opreme, evidenc in listin, obrazcev ter pečatov;
4. brezplačno dobiti kopije listin in drugih dokumentov, ki jih potrebuje v zvezi z izvedbo inšpekcijskega pregleda in izvedbo ukrepov;
5. zaseči listine in druge dokumente;
6. zaslišati stranke in priče v upravnem postopku;
7. opraviti ponoven tehnični pregled vozila na napravah in opremi strokovne organizacije pod inšpekcijskim nadzorom;
8. opraviti druga dejanja, ki so v skladu z namenom inšpekcijskega nadzora.

#### **71. člen** **(ukrepi inšpektorjev)**

(1) Če inšpektor pri opravljanju nalog inšpekcijskega nadzora ugotovi, da so bile kršene določbe tega zakona in na njegovi podlagi izdanih podzakonskih predpisov, ima pravico in dolžnost:

1. določiti ukrepe za odpravo nepravilnosti in pomanjkljivosti v roku, ki ga sam določi;
2. začasno prepovedati opravljanje dela za izvajanje določb tega zakona za čas, ki ga določi kot rok za odpravo ugotovljenih nepravilnosti in pomanjkljivosti;
3. prepovedati, da delo opravlja oseba, ki ne izpolnjuje predpisanih pogojev za opravljanje dela ali ga opravlja v času, ko ji je omejena pravica opravljati to delo;
4. predlagati uvedbo disciplinskega postopka za odgovornega delavca;
5. z odločbo napotiti delavca na ponovno opravljanje izpita, ki je predpisan s tem zakonom;
6. predlagati pristojnemu organu odvzem pooblastila, dovoljenja, izbris iz registra oziroma izvedbo ukrepov za odpravo ugotovljenih nepravilnosti in pomanjkljivosti.

(2) Delavec, ki je z odločbo inšpektorja napoten na ponovno opravljanje izpita, ne sme opravljati dela v zvezi z izvajanjem tega zakona, dokler ne opravi izpita, na katerega je bil napoten.

## **72. člen**

### **(inšpekcijski nadzor nad strokovnimi organizacijami)**

(1) Inšpektor, ki opravlja inšpekcijski nadzor nad izvajanjem postopkov strokovnih organizacij, sme od lastnika vozila zahtevati, da omogoči ponovitev izvedenega postopka identifikacije in ocene tehničnega stanja oziroma ugotavljanja tehnične brezhibnosti vozila.

(2) Če se pri inšpekcijskem nadzoru ugotovi, da je izvajalec postopka iz prejšnjega odstavka izdal soglasje za registracijo vozila oziroma potrdil tehnično brezhibnost vozilu, ki ne izpolnjuje vseh predpisanih zahtev oziroma nima brezhibno delujočih delov ali brezhibne predpisane opreme, inšpektor odredi potrebne ukrepe za razveljavitev izdanih listin.

## **73. člen**

### **(inšpekcijski nadzor v cestnem prometu)**

(1) Inšpekcijski nadzor se opravlja tudi v cestnem prometu, pri čemer imajo inšpektorji pravico ustaviti in pregledati vozilo, njegove naprave in opremo (v nadaljnjem besedilu: nadzor tehnične brezhibnosti vozila) ter dokumente in druga dokazila, ki jih mora imeti pri sebi voznik vozila in so predmet inšpekcijskega nadzora. V ta namen uporabljajo označena službena vozila ter posebno tehnično in svetlobno opremo.

(2) Zaradi izvajanja ukrepov iz prejšnjega odstavka je voznik dolžan ustaviti na mestu, ki ga odredi inšpektor z dajanjem predpisanih znakov, na način in po postopku, kot je to urejeno s predpisi o prevozih v cestnem prometu. Lastnik oziroma oseba, ki ima vozilo v posesti ali ga uporablja, ima pravico prisostvovati pregledu.

(3) Če se pri nadzoru ugotovijo nepravilnosti, zaradi katerih je mogoče izločiti vozilo iz prometa, stroške opravljenih pregledov plača voznik.

## **74. člen**

### **(uporaba mobilnih enot)**

(1) Nadzor nad tehnično brezhibnostjo vozil v cestnem prometu, ki vključuje tudi pregled oziroma merjenje učinkovitosti zavornega sistema in emisij izpušnih plinov ter pregled in kontrolo omejilnikov hitrosti, opravljajo inšpektorji tudi s pomočjo merilne opreme in naprav,

ki se uporabljajo pri tehničnih pregledih vozil in so nameščene v posebnem vozilu (v nadaljnjem besedilu: mobilna enota).

(2) Za merilno opremo in naprave mobilnih enot se smiselno uporabljajo zahteve o merilni opremi in napravah, ki jih pri svojem delu uporabljajo strokovne organizacije, ki izvajajo tehnične preglede.

## **75. člen**

### **(inšpekcijski ukrepi v cestnem nadzoru in pri opravljanju del)**

(1) Inšpektor sme pri izvajanju svojih nalog izločiti iz prometa oziroma prepovedati uporabo pri opravljanju del vozilu:

1. ki ni tehnično brezhibno;
2. ki je tako poškodovano v prometni nesreči, da ni sposobno varne udeležbe v cestnem prometu;
3. katerega skladnost s predpisanimi zahtevami ni bila ugotovljena v skladu s tem zakonom in predpisi, izdanimi na njegovi podlagi;
4. ki ne izpolnjuje posebnih tehničnih zahtev za namen, za katerega se uporablja,
5. ki je predelano oziroma spremenjeno v nasprotju s predpisi;
6. pri katerem vgrajeni deli niso odobreni za to vozilo, čeprav bi morali biti;
7. ki ni registrirano ali nima veljavnega potrdila za preskusno vožnjo ali za katero je potekla veljavnost prometnega dovoljenja;
8. katerega voznik ovira oziroma ne omogoči izvedbe inšpekcijskega pregleda;
9. ki ni obvezno zavarovano v skladu s predpisi;
10. za katerega niso poravnane obveznosti iz naslova plačila letnega povračila za uporabo cest;
11. ki ni ali ni na predpisan način označeno z registrskimi oziroma preskusnimi tablicami ;
12. ki je označeno z registrskimi ali preskusnimi tablicami, ki niso izdane za to vozilo.

(2) Izločitev vozila oziroma prepoved traja toliko časa, dokler se ne odpravijo razlogi, zaradi katerih je bila odrejena. Inšpektor, ki izloči vozilo iz prometa, lahko odvzame prometno dovoljenje in registrske oziroma preskusne tablice. Če voznik ne odstrani registrskih ali preskusnih tablic z vozila, se odstranijo z neposredno fizično prisilo na voznikove stroške.

(3) Inšpektor napoti vozilo na izredni tehnični pregled in odvzame registrske tablice, če sumi, da:

- vozilo ni tehnično brezhibno zaradi napak na podvozju ali na napravah za upravljanje ali zaviranje, ali
- ne izpolnjuje predpisanih zahtev glede emisij onesnaževal in hrupa, ali
- je tako poškodovano, da ni sposobno varne udeležbe v cestnem prometu, ali
- je vozilo predelano oziroma spremenjeno v nasprotju s predpisi, ali
- vgrajeni deli niso odobreni za to vozilo, čeprav bi morali biti.

(4) V primeru iz 3. alinee prejšnjega odstavka se tehnični pregled opravi, ko je vozilo popravljeno.

(5) Stroške izrednega tehničnega pregleda plača voznik. Vozniku se ti stroški, razen v primeru iz prejšnjega odstavka, povrnejo, če se na tehničnem pregledu ugotovi, da je vozilo tehnično brezhibno.

(6) V primerih iz 5. in 6. točke prvega odstavka tega člena inšpektor napoti vozilo v posamično odobritev tehnični službi.

(7) Odvzeto prometno dovoljenje oziroma tablice se v roku treh dni od odvzema vrnejo uporabniku ali lastniku vozila, s katerega so bile odvzete, če je odpravljen razlog, zaradi katerega so bile odvzete. Lastnik oziroma uporabnik vozila to dokaže z dokazilom o tehnični brezhibnosti vozila oziroma z ustreznim vpisom v potrdilu o skladnosti vozila. Po tem roku se pošljejo registracijski organizaciji, ki jih je izdala. Odvzete preskusne tablice se uničijo.

#### **76. člen (dolžnost sodelovanja)**

- (1) Voznik mora na inšpektorjevo zahtevo omogočiti pregled vozila in pri njem sodelovati.
- (2) Voznik mora na inšpektorjevo zahtevo omogočiti tehnični pregled vozila. Če na kraju postopka vozila ni mogoče tehnično pregledati (mobilna enota), mora na inšpektorjevo zahtevo odpeljati vozilo na tehnični pregled in pri njem sodelovati.
- (3) Z globo 400 eurov se kaznuje za prekršek voznik, ki ravna v nasprotju z inšpektorjevo zahtevo iz prvega ali drugega odstavka tega člena.
- (4) Z globo najmanj 2.500 eurov se kaznuje za prekršek pravna oseba ali samostojni podjetnik posameznik, ki odredi vozniku naj ravna v nasprotju z inšpektorjevo zahtevo iz prvega ali drugega odstavka tega člena, odgovorna oseba pa z globo najmanj 250 eurov.

#### **77. člen (pristojnosti policije)**

- (1) Policija izvaja nadzor nad izvajanjem tega zakona v okviru nadzora nad varnostjo cestnega prometa in varnostjo pri opravljanju kmetijskih oziroma gozdarskih del. Pri izvajanju nadzora imajo policisti pooblastila iz 75. člena tega zakona.
- (2) Policist lahko zaseže vozilo, ki je predelano tako, da presega največjo moč motorja ali največjo konstrukcijsko določeno hitrost, določeno v deklaraciji proizvajalca vozila, ali največjo konstrukcijsko hitrost, določeno v tem zakonu za posamezno kategorijo vozil.

#### **78. člen (izrek globe)**

Inšpekcijski organi iz 68. člena tega zakona in policija iz prejšnjega člena lahko izrečejo globo za prekrške po tem zakonu v okviru razpona, predpisanega s tem zakonom.

### **IX. PREHODNE IN KONČNE DOLOČBE**

#### **79. člen (prenos pristojnosti)**

- (1) Pristojnosti na področju registracije vozil, tehničnih pregledov vozil in strokovnega nadzora, ki jih izvaja Ministrstvo za notranje zadeve na podlagi Zakona o varnosti cestnega

prometa in na njegovi podlagi izdanih predpisov, preidejo v roku enega leta po uveljavitvi tega zakona na Ministrstvo za promet oziroma na direkcijo.

(2) Pristojnosti inšpekcijskega nadzora na področju iz prvega odstavka tega člena, ki jih izvaja Inšpektorat Republike Slovenije za notranje zadeve, preidejo v roku enega leta po uveljavitvi tega zakona na Prometni inšpektorat republike Slovenije.

(3) Pristojnosti inšpekcijskega nadzora na področju ugotavljanja skladnosti vozil, ki jih izvaja Tržni Inšpektorat Republike Slovenije na podlagi Zakona o tehničnih zahtevah za proizvode in o ugotavljanju skladnosti in na njegovi podlagi izdanih predpisov, preidejo v roku enega leta po uveljavitvi tega zakona na Prometni inšpektorat Republike Slovenije.

(4) Potrebna sredstva za delovanje, oprema in zaposleni se prenesejo oziroma preidejo na državne organe, ki prevzamejo pristojnosti iz tega člena na podlagi sklepa Vlade Republike Slovenije.

#### **80. člen (prehodno obdobje)**

(1) Vsi upravni postopki, ki so bili začeti pred začetkom uporabe tega zakona, se dokončajo po dosedanjih predpisih.

(2) Do 1. januarja 2010 se status starodobnika lahko podeli vozilu, ki je starejše od 25 let, če izpolnjuje vse druge predpisane pogoje.

(3) Ne glede na določbo četrtega odstavka 51. člena tega zakona se za vozila, za katera je bil zadnji periodični tehnični pregled opravljen v sedmem letu starosti, naslednji tehnični pregled opravi v devetem letu starosti vozila.

#### **81. člen (veljavnost pooblastil)**

Pooblastila, podeljena organizacijam na področju ugotavljanja skladnosti vozil (vključno s pooblastili za preglede vozil za prevoz nevarnega blaga), registracije vozil in tehničnih pregledov vozil pred uveljavitvijo tega zakona, ostanejo v veljavi.

#### **82. člen (rok za izdajo predpisov)**

Podzakonski predpisi, določeni s tem zakonom, morajo biti izdani v dveh letih po začetku uporabe tega zakona.

#### **83. člen (razveljavitve)**

(1) Z dnem začetka uporabe tega zakona se razveljavijo naslednje določbe Zakona o varnosti cestnega prometa (Uradni list RS, št. 133/06 – ZVCP-1-UPB4):

- 5. in 6. člen;
- 59. člen;

- prvi odstavek 60. člena;
- drugi odstavek 90. člena;
- prvi odstavek 92. člena;
- 190. do 214. člen;
- tretji in četrti odstavek 227. člena;
- 7. točka 228. člena;
- 230. in 231. člen;
- 1. do 4. ter 7., 13. in 14. alineja prvega odstavka 239. člena;
- 241. člen;
- 248. člen.

(2) Z dnem začetka uporabe tega zakona preneha veljati Odredba o prepovedi prodaje in uvoza vozil brez katalizatorja (Uradni list RS, št. 27/94, 43/94 in 41/04).

(3) Z dnem začetka uporabe tega zakona se prenehata uporabljati:

- Odredba o označevanju atestirane specialne opreme transportnih sredstev za mednarodni prevoz lahko pokvarljivih živil (Uradni list SFRJ, št. 24/78);
- Odredba o deklariranju nadomestnih delov za vozila (Uradni list SFRJ, št. 10/82).

#### **84. člen** **(veljavnost predpisov)**

Če niso v nasprotju s tem zakonom, se do izdaje ustreznih predpisov na podlagi tega zakona uporabljajo naslednji predpisi:

- Pravilnik o ES-homologaciji motornih vozil (Uradni list RS, št. 84/02, 80/04, 75/05),
- Seznam tehničnih specifikacij za motorna in priklopna vozila (Uradni list RS, št. 33/03, 61/04, 142/04, 75/05),
- Pravilnik o ES-homologaciji dvo- in trikolesnih motornih vozil (Uradni list RS, št. 125/03, 80/04, 75/05),
- Seznam tehničnih specifikacij za dvo- in trikolesna motorna vozila (Uradni list RS, št. 13/04, 142/04, 75/05),
- Pravilnik o ES-homologaciji kmetijskih in gozdarskih traktorjev (Uradni list RS, št. 125/03, 80/04, 103/04, 75/05),
- Seznam tehničnih specifikacij za kmetijske in gozdarske traktorje (Uradni list RS, št. 13/04, 75/05),
- Pravilnik o ugotavljanju skladnosti vozil (Uradni list RS, št. 30/04),
- Navodilo o pripravljanju in izdajanju tehničnih specifikacij za motorna vozila (Uradni list RS, št. 47/02, 42/03),
- Odredba o homologiranju zaščitnih čelad za voznike in sovoznike motornih koles in mopedov (št. 22.04, št. 22.05) (Uradni list RS, št. 55/96, 107/03),
- Odredba o homologiranju varnostnih trikotnikov (št. 27.03) (Uradni list RS, št. 62/99),
- Odredba o homologiranju posebnih opozorilnih svetilk za motorna vozila (št. 65.00) (Uradni list RS, št. 55/96),
- Odredba o homologiranju tabel za označevanje počasnih vozil (št. 69.00, št. 69.01) (Uradni list RS, št. 3/95, 62/99, 80/99),
- Odredba o homologiranju tabel za označevanje težkih in dolgih vozil (št. 70.00, št. 70.01) (Uradni list RS, št. 3/95, 62/99, 80/99),

- Odredba o homologiranju vozil na akumulatorski električni pogon glede posebnih pogojev za njihovo konstrukcijo in funkcionalno varnost (št. 100.00) (Uradni list RS, št. 74/97),
- Odredba o homologiranju odsevnih oznak za težka in dolga vozila ter njihove priklopnike (št. 104.00) (Uradni list RS, št. 62/99, 86/99),
- Uredba o cenah za storitve v postopkih homologacije in posamične odobritve vozil (Uradni list RS, št. 72/00),
- Uredba o določitvi cen za opravljene tehnične preglede, ki jih plačujejo lastniki motornih in priklopnih vozil organizacijam za tehnične preglede (Uradni list RS, št. 75/06),
- Pravilnik o napravah in opremi vozil v cestnem prometu (Uradni list RS, št. 17/00, 45/04),
- Pravilnik o napravah za omejevanje hitrosti nekaterih kategorij vozil (Uradni list RS, št. 45/04, 90/04),
- Pravilnik o merah in masah vozil v cestnem prometu (Uradni list RS, št. 45/04),
- Pravilnik o minimalnih zahtevah, ki jih morajo izpolnjevati nekatere naprave in oprema vozil v cestnem prometu (Uradni list RS, št. 97/02, 123/03),
- Pravilnik o kompletu za prvo pomoč, ki spada v obvezno opremo motornih vozil (Uradni list RS, št. 106/04, 134/04, 136/04 – popr.),
- Uredba o nadzoru tehnične brezhibnosti motornih in priklopnih vozil, s katerimi se opravljajo prevozi v cestnem prometu (Uradni list RS, št. 113/03),
- Pravilnik o tehničnih pregledih motornih in priklopnih vozil (Uradni list RS, št. 88/05),
- Pravilnik o registraciji motornih in priklopnih vozil (Uradni list RS, št. 66/05),
- Pravilnik o registrskih tablicah motornih in priklopnih vozil (Uradni list RS, št. 29/04 in 6/06),
- Pravilnik o pogojih, ki jih morajo izpolnjevati vozila in vozniki vozil, s katerimi se prevažajo skupine otrok (Uradni list RS, št. 110/04 in 67/05-US),
- Pravilnik o določitvi cen tiskovin, obrazcev in tablic (Uradni list RS, 63/03, 81/03 in 95/04).

**85. člen**  
**(uveljavitev zakona)**

Ta zakon začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije, uporablja pa se od 1. julija 2008 dalje.

### III. OBRAZLOŽITEV POSAMEZNIH ČLENOV

#### I. SPLOŠNE DOLOČBE

##### **K 1. členu**

Zakon celovito ureja pogoje za dajanje motornih in priklopnih vozil na trg, za njihovo registracijo in njihovo udeležbo v cestnem prometu oziroma opravljanje kmetijskih ali gozdarskih del (traktorji) ter za vodenje zbirk podatkov o vozilih. Povezano z motornimi vozili ureja tudi pogoje za dajanje delov teh vozil ter zaščitnih naprav za voznike in potnike na trg. Zakon v zelo ozkem obsegu ureja tudi določena vprašanja, povezana s tehničnimi zahtevami za vozila, udeležena v cestnem prometu, ki niso motorna vozila. Določbe IV. in VII. poglavja tega zakona namreč urejajo tudi osnovne tehnične zahteve za kolesa in vprežna vozila, ki so udeležena v cestnem prometu, in nadzor nad njimi. Razlog za tak (nesistemski) odstop od središčne teme zakonske materije leži v veljavnem Zakonu o varnosti cestnega prometa, ki vsebuje tudi nekaj kratkih in ne dovolj sistematičnih določb o tehničnih zahtevah za ta prevozna sredstva (pri kolesih zgolj o priklopnikih in svetilih, nič pa o zavorah). Ob izločitvi tematike tehničnih zahtev za motorna vozila je bil med Ministrstvom za promet in Ministrstvom za notranje zadeve sklenjen dogovor, da se izločijo tudi določbe o zahtevah za kolesa in vprežna vozila, ker ob novi predlagani strukturi zakonodaje bolj sodijo v okvir predlaganega zakona kot predpisov o varnosti cestnega prometa, ki se usmerjajo v tematiko voznikov in pravil cestnega prometa. Kljub nekoliko širšem predmetu zakona kot zgolj motorna vozila pa pripravljavec zakona meni, da ni nikakršne potrebe, da bi zakon preimenovali v "Zakon o vozilih", saj predlagano besedilo zakona celovito in sistematično ureja zgolj tematiko motornih vozil, medtem ko so določbe o kolesih in vprežnih vozilih zelo skope in fragmentarne v svojem obsegu in namenu (npr. ne vsebuje pogojev za dajanje na trg in začetek uporabe - zanje se uporabljajo zgolj zahteve, ki so določene v predpisih o splošni varnosti proizvodov) .

##### **K 2. členu**

Ta člen našteva direktive Evropske skupnosti, ki jih zakon, v manjšem delu, ker se večji del prenosa praviloma izvede na podzakonski ravni, prenaša v slovenski pravni red. Opozoriti je treba, da ne gre za prvi prenos teh direktiv v slovenski pravni red, saj je bilo to že izvedeno v času pred pristopom RS Slovenije k EU. Direktive so navedene v tem členu, da bi bilo jasno in nedvoumno izkazano, s katerim področjem harmoniziranega prava se bo ukvarjal novi zakon oziroma na njegovi podlagi izdani predpisi.

##### **K 3. členu**

V tem členu je določen pomen posameznih izrazov, uporabljenih v zakonu. Opredelitve številnih izrazov so usklajene s predpisi Evropske skupnosti, iz katerih izhajajo. Določeni izrazi, uporabljeni v tem zakonu, ki niso izrecno opredeljeni v tem členu, pa imajo enak pomen, kot ga določajo drugi predpisi s področja cestnega prometa (npr. prevozi v cestnem prometu), predpisi Skupnosti (npr. direktive o ES-homologaciji) ali mednarodne pogodbe (npr. CEMT).

##### **K 4. členu**

V tem členu je opredeljena sistemska narava tega zakona na področju vozil. Z njegovim predvidenim sprejemom bo slovenski pravni red prvič dobil splošen zakon (lex generalis) na obravnavanem področju, ki bo nudil pravno podlago za podrobnejšo pravno ureditev vseh tehničnih zahtev za vozila v cestnem prometu, kakor tudi za traktorje pri opravljanju kmetijskih in gozdarskih del. Razen izjemoma ne bo več potrebe za parcialno pravno in institucionalno urejanje le določenih vprašanj, povezanih z vozili ali za le določeno vrsto vozil

Kot primer lahko navedemo "turistične vlakce" in zagotavljanje njihove tehnične ustreznosti in s tem povezane varnosti. V sedanji ureditvi bi, ob predhodni ugotovitvi, da za zagotovitev visoke ravni varnosti njihovih uporabnikov ne zadostuje pravna ureditev s področja splošne varnosti proizvodov, morali pripraviti in sprejeti ustrezne podzakonske predpise bodisi na osnovi zakonodaje o turistični dejavnosti bodisi na osnovi zakonodaje o tehničnih zahtevah za proizvode in o ugotavljanju skladnosti. Celotna veriga odločanja in pripravljenih rešitev bi temeljila na številnih "ad hoc" rešitvah. Te bi se nanašale tako na odločanje o pristojnem resorju (npr. promet ali turizem), kakor tudi na izbiro predpisanih tehničnih zahtev, postopka ugotavljanja skladnosti in pogojev za organe, ki bi sodelovali v teh postopkih. Ob obstoju predlaganega zakona pa bi bilo, razen izjemoma zaradi obstoja posebnih okoliščin, že v izhodišču povsem jasno, da tematika spada vanj, da je pristojnost v rokah resorja za promet, da bo predpisovanje tehničnih zahtev poenoteno z drugimi podobnimi primeri in da bodo v postopku ugotavljanja in potrjevanja skladnosti sodelovali subjekti (tehnične službe ali strokovne organizacije), ki izpolnjujejo pogoje iz tega zakona in katere je na tej osnovi pooblastil minister za promet.

Seveda bo v upravičenih primerih obstajala tudi možnost posebne ureditve (*lex specialis*). Kot primer obstoječe posebne ureditve lahko navedemo nekatere določbe Zakona o zaščiti živali (Uradni list RS, št. 20/04 - ZZZiv-UPB1) in na njem temelječega Pravilnika o pogojih in načinu prevoza živali (Uradni list RS, št. 86/00 in drugi). Oba predpisa vsebujeta poleg drugih zadev tudi določbe o (posebnih) tehničnih zahtevah za vozila za prevoz živali in o postopku ugotavljanja skladnosti s predpisanimi zahtevami. Poenostavljeno rečeno morajo lastniki vozil oziroma prevozniki dobiti ločena potrdila o skladnosti glede izpolnjevanja splošnih zahtev (pristojnost ministrstva za promet) oziroma posebnih zahtev (pristojnost ministrstva za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano). Ob pričakovanem sprejemu tega zakona bo dana priložnost za bodoči razmislek o tem ali je ta ureditev ustrezna ali pa obstajajo razlogi za vsaj delno združitve postopkov in omogočitev "enkratne potrditve skladnosti s predpisanimi splošnimi in posebnimi zahtevami na istem mestu". Zakon bo torej zaradi svoje splošne narave lahko takoj ponudil ustrezno pravno podlago za racionalizacijo obstoječih postopkov (seveda ob ustrezni spremembi "specialne zakonodaje"), kot tudi tistih, ki bodo uvedeni po njegovem sprejemu.

Kot primer zgoraj navedenega navajamo zakonodajo o prevozu nevarnega blaga, ki v tem trenutku v celoti ureja tudi vprašanja, povezana z zahtevanimi tehničnimi lastnostmi vozil, ki so udeležena pri prevozih te vrste. Ob napovedanih pravnih in organizacijskih spremembah na tem področju (možen prenos vseh pristojnosti na Ministrstvo za promet) bo možno tudi ta vozila vključiti v postopke preverjanja izpolnjevanja tehničnih zahtev po predlaganem zakonu.

## II. POGOJI ZA DAJANJE NA TRG IN ZAČETEK UPORABE

### **K 5. členu**

V tem poglavju so vsebovane določbe, ki urejajo pogoje, ki morajo biti izpolnjeni, da bi bili določeni proizvodi lahko dani na trg oziroma da bi se lahko začeli uporabljati.

Predmet tega poglavja so:

- vozila,
- njihovi deli (sistemi, sestavni deli, samostojne tehnične enote ali oprema),
- zaščitna oprema za voznike in potnike.

Za zgoraj navedene proizvode zakon določa, da morajo biti skladni s predpisanimi tehničnimi zahtevami, da mora biti njihova skladnost s predpisi oziroma tehnično stanje in identiteta potrjeni v predpisanem postopku in da morajo biti označeni v skladu s predpisi.

**K 6. členu**

V tem členu so, skladno s predpisi ES, navedene izjeme od pravila, da se lahko dajejo na trg, registrirajo (če tako zahteva pravni red) oziroma začnejo uporabljati le vozila, ki izpolnjujejo predpisane zahteve in jim je zato bilo izdano ustrezno potrdilo o skladnosti. Gre za vozila, ki so namenjena le za določeno vrsto uporabnikov (vojska, policija ali gasilska služba) ali za posebej določene namene (npr. tekmovanja, strojna oprema za gozdarska dela). Pri njihovi registraciji torej registracijski organ ne more zahtevati priložitev potrdila o skladnosti kot pogojev za ugodno rešitev vložene zahteve.

Posebej je treba opozoriti, da med izjeme ne spadajo vsa vozila v lasti vojske, policije ali gasilskih služb. To velja le za tista njihova vozila, ki so "načrtovana in izdelana izključno za potrebe" teh organizacij. Določeno oklepno ali borbeno vozilo torej spada med izjeme po tem zakonu (oziroma bolj natančno "po tem poglavju zakona"), osebno vozilo v lasti vojske ali policije (ki ni bilo posebej načrtovano zanje) pa je premet njegove ureditve (glej tudi obrazložitev k 18. členu).

**K členoma 7 in 8**

V 7. členu so navedeni "postopki za ugotovitev izpolnjenosti pogojev iz 5. člena tega zakona". Med petimi navedenimi postopki le prva dva (homologacija oziroma posamična odobritev) predstavljata obliko "postopka ugotavljanja skladnosti s tehničnimi zahtevami" medtem, ko se preostali trije (redni in izredni pregled, identifikacija vozila oziroma njegova ocena tehničnega stanja) ne ukvarjajo z ugotavljanjem skladnosti s predpisi, temveč z ugotavljanjem istovetnosti oziroma sposobnosti za varno vožnjo (glej tudi 18. in 21. člen zakona).

Zgoraj obrazložena razlika v naravi postopkov ima za posledico tudi različne subjekte, ki sodelujejo pri izvajanju tehničnih postopkov, ki so potrebni za izvajanje tega zakona. V prvih dveh postopkih sodeluje homologacijski organ ali **tehnična služba**, ki nastopa v njegovem imenu (izvajajo pa se zahtevne naloge "preskusov, pregledov in kontrol"). Postopke rednih in izrednih pregledov, identifikacije oziroma ocene tehničnega stanja vozila pa izvaja **strokovna organizacija**, in sicer v svojem imenu, vendar pod strokovnim nadzorom Direkcije RS za ceste (glej 67. člen zakona). Strokovna organizacija izvaja tudi tehnične preglede vozil v skladu z določbami IV. poglavja tega zakona (glej 49. člen zakona).

Skladno z zahtevami prava ES o ugotavljanju skladnosti vozil mora vsaka država članica določiti "homologacijski organ", ki je odgovoren za izvajanje vseh postopkov ugotavljanja skladnosti vozil (homologacija in posamična odobritev). V 8. členu je zato določeno, da v Republiki Sloveniji te naloge opravlja Direkcija RS za ceste.

**K 9. členu**

V tem členu gre za "sektorski zapis" pravil medsebojnega priznavanja za proizvode, ki so bili proizvedeni oziroma dani na trg v drugi državi članici EU v skladu z njenimi predpisi, ki niso harmonizirani s pravom Evropskih skupnosti. Na splošni ravni (lex generalis) ima enakovrstno določbo že Zakon o tehničnih zahtevah za proizvode in o ugotavljanju skladnosti (18a. člen), vendar je pripravljavec zakona sledil napotilom, da se določbe o vzajemnem priznavanju vnašajo tudi v zakone, ki urejajo določene vrste proizvodov.

Tudi na področju vozil in z njimi povezanih drugih proizvodov velja, da če organ za ugotavljanje skladnosti na podlagi listin in drugih zbranih podatkov ugotovi, da proizvod iz prejšnjega odstavka ne zagotavlja enakovredne ravni zavarovanja javnega interesa, kot ga zahteva ustrezen predpis, lahko zavrne dajanje v promet ali zahteva umik proizvoda iz prometa.

**K 10. členu**

Skladno s harmoniziranim pravom ES se za ublažitev strogosti in doseganja večje gibkosti sistema uvaja možnost dovoljevanja odklikov od posameznih homologacijskih zahtev v določenih postopkih (posamična odobritev vozil) oziroma za določena vozila (npr. vozila za posebne namene, zaključek serije).

**K 11. členu**

V 11. členu je dano pooblastilo ministru za promet (v nadaljevanju; minister) za izdajo podzakonskih predpisov, ki so potrebni za izvajanje določb II. poglavja tega zakona. Posebej je treba opozoriti na drugi odstavek člena, kjer je določeno, da se s podzakonskim predpisom lahko določi obvezna uporaba tehničnih specifikacij, ki jih ministrstvo, pristojno za promet, izda kot posebne publikacije oziroma zagotovi njihovo dosegljivost v elektronski obliki. Gre za vsebinsko enako določbo, kot jo vsebuje 6. člen Zakona o tehničnih zahtevah za proizvode in o ugotavljanju skladnosti, na podlagi katere so bile v slovenski pravni red prenesene "posamične" direktive s področja vozil, dvo in tro-kolesnikov in traktorjev, ki na zelo podroben način opredeljujejo tehnične zahteve za njihove dele in način ugotavljanja skladnosti s temi zahtevami (gre za več kot 100 direktiv, ki obsegajo okoli 4000 strani besedila). Podobna pooblastilo za uporabo tehničnih specifikacij kot orodja za zapis podrobnih tehničnih zahtev in z njimi povezanih postopkov, vsebujeta tudi enakovrstna člena o pooblastilih ministra v IV. in V. poglavju tega zakona (glej 48. in 62. člen).

V tretjem odstavku je dano tudi izrecno pooblastilo, da se podzakonski predpis lahko v zvezi z določenim ravnanjem sklicuje na standard po predpisih o standardizaciji, s tem da določi njegovo obvezno uporabo ali določi, da je določeno ravnanje ali dejavnost skladna z zahtevami predpisa, če ustreza zahtevam standarda.

**K 12. členu**

Homologacija je postopek, v katerem homologacijski organ ugotovi, ali tip vozila, tip dela vozila ali tip zaščitne opreme izpolnjuje predpisane zahteve, in v primeru skladnosti podeli certifikat o homologaciji. Iz tega uvodnega stavka v oddelku "Homologacija vozil in njihovih delov" je razvidna "tipska narava" tega postopka, v katerem se vedno ugotavlja in potrjuje skladnost tipa določenega proizvoda (najbolj pomembna so seveda vozila) in nikoli skladnost določenega - "unikatnega" - proizvoda. Za slednjega se uporablja postopek posamične odobritve (glej naslednji oddelek "Posamična odobritev vozila").

Homologacija je lahko enostopenjska ali večstopenjska (podvozje/nadgradnja). Pomembno je določilo, da je za vložitev zahteve za podelitev homologacije aktivno legitimiran izključno proizvajalec (oziroma po pooblastilu njegov zastopnik) in nikoli drugi subjekti (npr. uvoznik, distributer), kar je dodatna sistemska razlika v primerjavi s posamično odobritvijo, kjer je aktivna legitimacija širša (proizvajalec ali lastnik). Pomembne so tudi omejitve glede pristojnosti posameznega (nacionalnega) homologacijskega organa. V skladu z drugim odstavkom 16. člena zakona sme namreč homologacijski organ odločati le o tistih zahtevah za spremembo ali dopolnitev homologacije, ki so povezane z njegovimi odločitvami pri prvotni homologaciji (slovenski organ torej ne sme odločati o spremembi homologacije, ki jo je podelil avstrijski organ, in seveda obratno).

Zahteve za posamezno kategorijo vozil so določene bodisi s harmonizirano ES zakonodajo (npr. osebna vozila, motorji, določene podkategorije traktorjev) bodisi - v prehodnem obdobju do popolne harmonizacije vseh kategorij vozil - z nacionalno zakonodajo (npr. tovorna vozila, avtobusi, določeni traktorji). Na neharmoniziranem področju se glede prostega pretoka proizvodov na enotnem evropskem trgu uporablja načelo medsebojnega priznavanja (glej tudi obrazložitev k 9. členu).

**K 13. členu**

"Homologacija se podeli tipom proizvodov, ki izpolnjujejo predpisane zahteve. Podeljene homologacije so veljavne ter dajanje na trg in začetek uporabe proizvodov sta na njihovi podlagi dovoljena do sprejema novih, dopolnjenih oziroma spremenjenih zahtev. V predpisih, izdanih na podlagi tega zakona, se opredeli rok veljavnosti homologacij, podeljenih pred začetkom uveljavitve predpisov."(drugi odstavek). V tej določbi je vsebovano osnovno pravilo, da se homologacija podeli vsem tipom proizvodov, ki izpolnjujejo predpisane zadeve. To je povsem razumljivo, saj pravni red sloni na domnevi, da se zahtevana visoka raven varstva potrošnikov in drugih uporabnikov zagotavlja z izpolnjevanjem dobro zamišljenih in zapisanih zahtev. Vendar je treba to določbo vedno "brati" skupaj z določbo naslednjega odstavka, kjer je (enako kot tudi pri drugih skupinah proizvodov, ki so predmet urejanja prava ES) zapisana zahteva, da mora ne glede na prejšnji odstavek homologacijski organ zavrnilo podelitev homologacije, če ugotovi, da vozilo kljub izpolnjevanju vseh predpisanih zahtev predstavlja resno nevarnost za cestni promet, okolje ali za zdravje uporabnikov. Gre za tako imenovano "zaščitno klavzulo", ki omogoča zagotovitev varnosti v tistih (izjemnih) primerih, ko izpolnjenost predpisanih zahtev ni privedla do pričakovanega rezultata - varnosti.

V četrtem in petem odstavku so določene dodatne obveznosti proizvajalca, ki mora v skladu s predpisi o splošni varnosti proizvodov izvesti postopek vpoklica serije vozil homologiranega tipa ali delov teh vozil zaradi resne nevarnosti, ki jo predstavljajo predmetna vozila oziroma njihovi deli. Proizvajalcu je naloženo, da mora o uvedenem postopku nemudoma obvestiti homologacijski organ in mu predložiti opis načrtovanih korektivnih ukrepov. Homologacijski organ lahko proizvajalcu odredi izvedbo dodatnih oziroma drugačnih korektivnih ukrepov za odpravo ugotovljene resne nevarnosti. Če proizvajalec ne izvede odrejenih ukrepov, lahko homologacijski organ prekliče podeljeno homologacijo.

V tem členu se prvič pojavijo "kazenske določbe", ki vsebujejo sankcije (globe) za kršitev zapovedanega ravnanja ali zapovedane opustitve s tem zakonom. Pripravlavec zakona se je odločil, da sledi (redki, a ne izjemni) nomotehniko zapisa kazenskih določb, v skladu s katero so kazenske določbe sestavni del člena, ki sicer materialno oblikuje zakonske zahteve. Tak način zapisa kazenskih določb vsebuje tudi veljavni ZVCP (katerega del, ki se nanaša na vozila, "prevzema" ta zakon) in prav pozitivne izkušnje pri uporabi tega zakona s strani organov nadzora so pripravljavca navedle, da se je odločil slediti temu zgledu. Višina predpisanih glob je seveda odvisna od ocene teže kršitve in v glavnem sledi sedaj veljavni zakonodaji s področja varnosti cestnega prometa oziroma prevozov v cestnem prometu.

**K členom 14 do 16**

V teh členih so urejene obveznosti proizvajalca in pooblastila homologacijskega organa, ki so nujen del ureditve, s katero se zagotavlja skladnost proizvodov in proizvodnje in s tem tudi (praviloma - glej obrazložitev tretjega odstavka prejšnjega člena) varnost potrošnikov in drugih uporabnikov. Proizvajalec je odgovoren za skladnost proizvodov s homologiranim tipom in tudi za izvajanje proizvodnih postopkov na tak način (sistem zagotavljanja kakovosti proizvodnje), da se ta cilj doseže. Pri tem mora homologacijskemu organu omogočiti izvajanje ustreznega nadzora nad homologiranimi tipi proizvodov in ga obveščati o vseh spremembah podatkov, vključenih v dokumentacijo homologiranega tipa proizvoda. Obvestiti ga mora tudi o dokončnem prenehanju proizvodnje oziroma o vsaki spremembi podatkov v opisni dokumentaciji.

Homologacijski organ mora v postopku podelitve homologacije in tudi po podeljeni homologaciji izvajati potrebne ukrepe, po potrebi v sodelovanju s pristojnimi organi drugih držav članic EU, da zagotovi, da proizvodni postopki zagotavljajo skladnost proizvodov s homologiranim tipom.

Predpisane so globe za kršitev določb 14. in 16. člena.

## K členoma 17 in 18

"Posamična odobritev vozila je postopek, v katerem homologacijski organ ugotovi, ali pregledano posamezno vozilo izpolnjuje predpisane zahteve, in v primeru skladnosti podeli ustrezno potrdilo o skladnosti. Vlogo za posamično odobritev vozila vloži njegov proizvajalec ali lastnik. Za vsako vozilo je treba vložiti posebno vlogo." (17. člen). Kot je bilo opozorjeno pri obrazložitvi določb o homologaciji, je postopek posamične odobritve namenjen ugotavljanju skladnosti in njeni potrditvi za primere posameznih vozil. Gre za primer "pomožnega postopka" k tipskim odobritvam, kadar, predvsem iz ekonomskih razlogov, proizvajalci niso zainteresirani za tipsko odobritev vozil. Iz dikcije člena je razvidno tudi, da je postopek posamične odobritve (zaradi njihove kompleksnosti) predviden le za vozila. Drugi proizvodi - deli vozil oziroma zaščitna oprema - ne morejo biti predmet tega postopka. Če se zanje predpiše ugotavljanje skladnosti, se lahko uporabi le njihova tipaska potrditev - homologacija.

V 18. členu sta najbolj pomembni določbi drugega in tretjega odstavka. Ti določbi na najbolj jasen način kažeta "splošno naravo" tega zakona, saj širina njune uporabnosti omogoča urejanje vseh vrst vozil, tudi če gre za njihovo posebno namembnost in s tem povezane posebne tehnične lastnosti (vozila za posebne namene). Taka vozila morajo izpolnjevati tako splošne zahteve (kar se praviloma ugotavlja v postopku homologacije), kakor tudi posebne zahteve (npr. vozila za prevoz denarja in dragocenosti, tovorna vozila v mednarodnem prevozu stvari - izpolnjevanje zahtev CEMT). Posebne zahteve so lahko del nacionalnega prava (prevoz denarja) ali mednarodnih sporazumov (CEMT). Postopki ugotavljanja skladnosti s predpisanimi splošnimi oziroma posebnimi zahtevami pa so lahko združeni ali ločeni. V slednjem primeru se izdata ločeni potrdila o skladnosti. S predpisom ali mednarodnim sporazumom se lahko določi, da je treba skladnost s posebnimi zahtevami iz prejšnjega odstavka vzdrževati ves čas uporabe vozila za posebne namene, kar se ugotavlja s predpisanimi rednimi in izrednimi pregledi, ki jih opravljajo strokovne organizacije. Pomembno je, da se vsi primeri lahko ustrezno obravnavajo v enoviti in pregledni pravni in institucionalni piramidi, ki jo vzpostavlja ta zakon. Posamične odobritve opravljajo usposobljene in na tej podlagi pooblaščen tehnične službe, redne ali izredne preglede, ki služijo ugotavljanju trajnega izpolnjevanja zahtev, pa usposobljene in na tej podlagi pooblaščen strokovne organizacije. Vse pa so pod strokovnim nadzorom iste inštitucije - Direkcije RS za ceste - in pod inšpekcijskim nadzorom iste inšpekcije - Prometnega inšpektorata RS. S tem se zagotavljajo osnovni pogoji za enovito in zato kompetentno vodenje in nadzorovanje sistema, kar bo predvidoma privedlo do zvišane stopnje varnosti. Glede pooblaščenja tehničnih služb in strokovnih organizacij in nadzora nad njim glej tudi obrazložitev členov v poglavjih "Pogoji za izvajanje nalog" in "Nadzor".

V četrtem odstavku je dana izjema za vozila Slovenske vojske, ki so (deloma) predmet tega zakona. Zaradi njihovih možnih posebnosti, ki izhajajo iz specifičnih potreb te organizacije, je izjemoma dopuščeno, da se posebne zahteve lahko določijo tudi z razpisno dokumentacijo. V takem primeru tehnična služba preveri izpolnjenost splošnih zahtev skladno s homologacijskimi predpisi, posebnosti (posebne zahteve) - ki predstavljajo odmik od splošnih zahtev - pa odobri, če so predhodno ustrezno zapisane v razpisni dokumentaciji.

## K 19. členu

V tem členu je zajeta tematika predelav, ki so predmet posamične odobritve vozila. Le-te so v tem predlogu bolj natančno opredeljene kot to velja za sedanji sistem. Zakon namreč izrecno vpeljuje razlikovanje med "predelavami" vozil in "drugimi spremembami" na vozilu. V primeru obstoja prvih se zahteva posamična odobritev, ki jo izvede tehnična služba, v primeru obstoja drugih se, zaradi tehnično manj zahtevnega in varnostno delikatnega posega v vozilo, posamična odobritev ne zahteva. Lahko se zahteva le evidentiranje (s strani tehnične službe) opravljenih sprememb (glej tudi obrazložitev 54. in 55. člena - oddelek "Spremembe na vozilih"). Pomembno je določba, da se zamenjava kateregakoli dela vozila z

njegovim nadomestnim delom ne šteje (ne za predelavo, ki je kvalificirana sprememba) ne za spremembo na vozilu. Nova ureditev tega področja bo doprinesla k zmanjšanju nepotrebnih bremen lastnikom vozil.

## K 20. členu

Posamično se odobri in izda potrdilo o skladnosti vozilu, ki je skladno s podatki v predloženi dokumentaciji in ki izpolnjuje predpisane tehnične zahteve. Pomembna je določba, da se pri ugotavljanju skladnosti predelanih vozil upošteva stanje predpisov na dan, ko je bilo vozilo prvič registrirano, razen za novo vgrajene dele, ki so povezani z zaščito drugih udeležencev v prometu, za katere se upošteva stanje predpisov v času predelave. Tudi v tem postopku je v veljavi "zaščitna klavzula", ki določa, da mora homologacijski organ oziroma tehnična služba zavrniti posamično odobritev, če oceni, da vozilo kljub izpolnjevanju vseh predpisanih tehničnih zahtev predstavlja večje tveganje za varnost na cesti, okolje ali za varnost pri delu (glej tudi obrazložitev k 13. členu).

Pomembne so določbe o identifikacijski številki vozila. Vsako vozilo mora imeti identifikacijsko številko. V veliki večini primerov jo vtisne proizvajalec. Če gre za primere, ko tega ne stori (npr. unikatno vozilo) to stori tehnična služba - vtisne številko, ki jo določi homologacijski organ. Nezmožnost ugotovitve (namerno ali nenamerno uničene) predhodno vtisnjene identifikacijske številke je razlog za zavrnitev posamične odobritve vozila. Pravni red ne dopušča spremembo identitete vozila.

Predpisani sta globi za kršitev določb tega člena.

## K členoma 21 in 22

V oddelku "Identifikacija in ocena tehničnega stanja vozil" se obravnavajo postopki, ki morajo biti v določenih primerih izvedeni preden se vozilo registrira v Republiki Sloveniji oziroma preden se vozilu lahko podeli status "starodobnika".

Urejeni so primeri:

- predhodno ES homologiranega vozila, za katerega lastnik ni pridobil potrdila o skladnosti (prvi odstavek 23. člena),
- predhodno registrirano ali predhodno uporabljano vozilo v drugi državi članici EU (drugi odstavek 23. člena),
- vozil v za potrebe določenih subjektov (prvi odstavek 24. člena),
- vozil, katerih lastniki želijo zanje pridobiti status "starodobnika" (prvi odstavek 25. člena).

"Identifikacija je namenjena ugotovitvi istovetnosti vozila in njegovih osnovnih tehničnih podatkov s pomočjo priloženih dokumentov in zbirk podatkov o vozilih. Ocena tehničnega stanja vozila je namenjena vizualni preveritvi njegove celovitosti in sposobnosti za varno vožnjo v cestnem prometu oziroma za varno delo pri kmetijskih in gozdarskih delih. Preveri se tudi, da vozilo ni bilo predelano v nasprotju s predpisi in navodili proizvajalca" (21. člen). Iz tega opisa je razvidno da pri teh dveh navedenih postopkih ne gre za ugotavljanje skladnosti s predpisanimi zahtevami temveč le za ugotavljanje obstoja določenih predpogojev, povezanih z identiteto vozila oziroma njegovo varnostjo v cestnem prometu (vse kategorije vozil) ali varnostjo pri delu (kmetijski in gozdarski traktorji). Zaradi take (omejene) narave postopkov končni rezultat pozitivne rešitve seveda ni izdaja **potrdila o skladnosti**, temveč "zgolj" **soglasja k registraciji** (kot povezavo obeh dokumentov z registracijo glej 2. točko prvega odstavka 31. člena zakona).

Soglasje k registraciji izda **strokovna organizacija**, ker ne gre za posamično odobritev vozila, ki je postopek, ki ga izvede tehnična služba. Soglasje k registraciji izda, ko ugotovi istovetnost vozila in zbere njegove tehnične podatke ter ugotovi njegovo celovitost in sposobnost za varno vožnjo oziroma varno delo.

Predpisani sta globi za kršitev določb 22. člena.

### **K 23. členu**

V prvem odstavku gre v veliki večini za "individualne uvoze" osebnih vozil. V takih primerih, ko, sicer ES homologirana, vozila vstopijo na slovenski trg mimo uradnih distributerjev, ki so v skladu s predpisi pooblaščen za izdajo potrdila o skladnosti, so njihovi lastniki dolžni vozila pripeljati na strokovno organizacijo, ki po identifikaciji vozila (ali gre za vozilo, katerega tip je bil homologiran) in oceni njihove celovitosti ter tehničnega stanja (ali je vozilo morebiti poškodovano ali predelano in ali ima vse nujne sestavne dele - npr. varnostne pasove ali zračne blazine) ob pozitivnih ugotovitvah in ocenah relevantnih dejstev izda soglasje k registraciji, ki "nadomesti" potrdilo o skladnosti, ki bi ga izdal distributer (proizvajalčev predstavnik), če bi bilo vozilo kupljeno v Republiki Sloveniji.

V drugem odstavku in z njim povezanim tretjim odstavkom, gre za rabljena vozila, ki so bila pred prvo registracijo pri nas, v uporabi v eni od držav članic EU. Skladno z načeli in pravili EU se za taka vozila ne sme (ponovno) ugotavljati skladnosti s predpisanimi zahtevami, ker je bilo to "za potrebe notranjega trga EU" enkrat že storjeno. Izjemo predstavljajo določene nacionalne odobritve vozil, pri katerih je njihova veljavnost izrecno omejena le na tisto državo, ki je izvedla odobritev. V takem primeru pa ne pride v poštev postopanje po tem členu, temveč se izvede postopek posamične odobritve.

### **K 24. členu**

Pri vozilih, ki so predmet obravnave tega člena, se izvede zgolj postopek identifikacije vozila, ne pa tudi njegove ocene tehničnega stanja. Gre za redke primere, ko se pri nas prvič registrirajo vozila za potrebe diplomatskih in konzularnih predstavništav, mednarodnih organizacij, humanitarnih organizacij, vračajočih se zdomcev, tujcev s prebivališčem v Republiki Sloveniji ter dedičev vozil. V teh izjemnih primerih se ne ugotavlja "celovitost vozil", torej obstoj vseh tistih sestavnih delov, ki jih zahteva harmonizirana zakonodaja ES. Zato pravni red ne zahteva od npr. ameriške ambasade, da dokaže "celovitost vozila", izdelanega v Združenih državah Amerike po nekoliko drugačnih tehničnih specifikacijah od evropskih, kakor tudi tega ne zahteva od slovenskega zdomca, ki se s svojim vozilom vrača domov iz Argentine.

V drugem odstavku so podane nekatere, predvsem časovne, omejitve za uporabo tega člena.

### **K 25. členu**

Poseben primer identifikacije vozila predstavljajo "starodobniki". Tudi vozila, za katera bi njihovi lastniki radi pridobili tak status je pred njihovo registracijo oziroma uporabo treba identificirati. Ta postopek pa je nato kombiniran s "posebnim postopkom" ocene tehničnega stanja, saj je pred odločitvijo o podelitvi statusa treba ugotoviti ali je vozilo starejše od 30 let, ali je ohranjeno in tehnično vzdrževano tako, da je skladno z originalno konstrukcijsko sestavo in obliko in da se zaradi svojega zgodovinskega in tehničnega pomena ne bo uporabljalo za vsakodnevne prevoze.

Minister za promet bo predpisal pogoje, ki jih morajo izpolnjevati vozila, da bi pridobila status "starodobnika", postopek ugotavljanja izpolnjevanja teh pogojev in kategorije oziroma vrste vozil, ki se jim lahko podeli ta status (glej 11. člen zakona).

### III. REGISTRACIJA VOZIL

#### **K 26. členu**

Določbe tega poglavja so oblikovane predvsem vsebinski kot prevzem enakovrstnih določb veljavnega Zakona o varnosti v cestnem prometu.

Ta člen določa, da so v prometu lahko samo vozila, ki so registrirana, imajo prometno dovoljenje in so označena z registrskimi tablicami. Določa pa tudi izjeme od te zahteve. Postavlja zahtevo za slovensko registracijo vozil diplomatskih in konzularnih predstavništev in drugih tujih predstavništev ter tujcev, ki bivajo v Sloveniji več kot šest mesecev kot tudi vozil na začasnem uvozu, ki traja več kot šest mesecev. Dovoljuje pa tujcem, katerih vozila so registrirana v eni od držav EU, da lahko uporabljajo v Sloveniji svoja vozila s tujo registracijo, tudi več kot šest mesecev. Določa pogoje za udeležbo v cestnem prometu vozil, ki so registrirana v tujini.

Novost v tem členu je, da, pod določenimi pogoji, dovoljuje vožnjo vozil s tujimi preskusnimi ali začasnimi tablicami v Sloveniji. To se nanaša predvsem na vozila, ki jih slovenski državljan pripelje iz tujine, tako, da ni obveze po prehodu meje vozila označiti s slovenskimi preskusnimi tablicami. Enako velja za vozila, ki vozijo prek Slovenije v mednarodnem tranzitu.

Predpisane so globe za kršitev določb tega člena.

#### **K 27. členu**

Ta člen nalaga ministru za promet, da izda podzakonske predpise, s katerimi bo omogočeno izvajanje določb tega zakona na področju registracije vozil. Ti podzakonski predpisi morajo poleg predpisov o postopku registracije predpisati tudi potrebne dokumente v tem postopku, obliko in vsebino registrskih tablic, registracijska območja in pogoje za izdajo preskusnih tablic ter cene za te postopke.

V nadaljevanju ta člen prenaša obveznost urejanja postopkov registracije vozil Slovenske vojske na ministra za obrambo ter za vozila Policije in Slovenske obveščevalno varnostne agencije na ministra za notranje zadeve.

Ravno tako pa nalaga ministru za okolje, da uredi postopke v zvezi s potrdili o razgradnji odsluženih vozil oziroma v zvezi z izjavami o lokaciji odjavljenih a ne razgrajenih vozil.

#### **K 28. členu**

Ta člen opredeljuje registracijo vozila in določa, katera vozila so registrirana v Sloveniji.

Glede na dosedanjo ureditev uvaja novost, da odpravlja pojem začasne registracije. Tako se vozila, ki so se prej začasno registrirala sedaj redno registrirajo, vendar s krajšim rokom veljavnosti prometnega dovoljenja. To velja za registracijo tistih vozil, ki bodo odpeljana iz Slovenije in vozil, ki so bila v Sloveniji ukradena in nato izsledena v tujini, za povratek v Slovenijo.

#### **K 29. členu**

Ta člen opredeljuje postopek registracije vozila, ki je v lasti več oseb in daje možnost, da se vozilo na lizing pogodbi oziroma v zakupu lahko registrira na uporabnika, če se lastnik vozila s tem strinja.

**K 30. členu**

Ta člen opredeljuje pristojnosti za registracijo vozil, ki jo opravljajo registracijske organizacije. Določa tudi, da registracijo vozil Policije in Slovenske obveščevalno varnostne agencije opravi ministrstvo za notranje zadeve, registracijo vozil Slovenske vojske pa ministrstvo za obrambo.

**K 31. členu**

Ta člen podrobno opredeljuje dokazila, ki jih mora predložiti lastnik vozila ob registraciji. Določa tudi možnost, da se brez dokazila o lastništvu, vendar pod pogojem, da lastništvo vozila ni sporno, lahko registrira starodobno vozilo, poleg tega pa tudi traktor in njegov priklopnik, če je bil izdelan pred 1. majem 2004 in bivalni priklopnik, izdelan pred 1. januarjem 1998.

Te določbe so pomembne zato, ker je pri starodobnih vozilih včasih težko pridobiti dokumente o lastništvu. Podobno velja tudi za traktorje in njihove priklopnike, pri katerih je kljub dosednji zakonodaji, ki sicer zahteva njihovo registracijo, po oceni še vedno cca. 30 % vseh traktorjev ostalo neregistriranih. Glede na željo pripravljavca zakona, da bi se delež registriranih traktorjev čim bolj povečal, je bila znižana tudi starost traktorjev, za katere lahko velja ta olajšava. Podobna je situacija tudi pri bivalnih priklopnikih.

Tretji odstavek nalaga registracijski organizaciji, da vozila ne registrira, če jo homologacijski organ obvesti, da vozilo, kljub podeljeni homologaciji predstavlja resno nevarnost v cestnem prometu. Ta določba je potrebna zato, ker homologacijski predpisi ne zajemajo vseh delov vozila. To pomeni, da je primernost mnogih delov vozila, pomembnih za varnost, prepuščena odločitvi proizvajalca. Če se torej pri praktični uporabi vozila odkrije serijska napaka, ki lahko ogrozi varnost udeležencev v prometu, lahko homologacijski organ, z obvestilom vsem registracijskim organom prepreči registracijo in s tem tudi uporabo takih nevarnih vozil.

**K 32. členu**

Ta člen določa izdajo prometnega dovoljenja in registrskih tablic za registrirano vozilo. Določa tudi možnost izdaje več prometnih dovoljenj in registrskih tablic za posamezna vozila Policije in Slovenske obveščevalno-varnostne agencije po odredbi ministra za notranje zadeve, če je to potrebno zaradi izvajanja posebnih operativnih nalog.

Uvedena novost, da se za starodobna vozila lahko izda za več vozil istega lastnika ista registrska oznaka in seveda za vsa ta vozila samo en komplet registrskih tablic. To pomeni, da lahko lastnik več starodobnih vozil uporablja ta komplet registrskih tablic za vsa svoja vozila. Seveda pa je lahko naenkrat s temi registrskimi tablicami označeno samo eno vozilo in samo to vozilo je lahko udeleženo v prometu. Namen te določbe je olajšanje registracije vozil lastnikom več starodobnih vozil, saj so ta vozila običajno registrirana samo za del leta in se večinoma uporabljajo le na prireditvah in srečanjih starodobnih vozil.

**K 33. členu**

Ta člen določa izdajo in podaljšanje veljavnosti prometnega dovoljenja. Določa tudi postopek spletnega podaljšanja veljavnosti prometnega dovoljenja. Ne prinaša sprememb glede na veljavno ureditev.

Predpisane so globe za kršitev določb tega člena.

**K 34. členu**

Ta člen opredeljuje obveznost označitve vozil v prometu z registrskimi tablicami in ne prinaša sprememb glede na veljavno ureditev.

### **K 35. členu**

Ta člen uvaja novost, ki je v tem, da so registrske tablice lahko vezane na vozilo ali pa na lastnika. Ta sprememba omogoča lastnikom vozil, da lahko pri nabavi novega vozila zadržijo registrsko oznako starega. Ta določba bo koristila predvsem tistim lastnikom vozil, ki imajo določena dovoljenja (npr. za parkiranje) vezana na registrsko številko vozila ali pa jim je stara registrska oznaka tako všeč, da bi jo radi zadržali.

Ta člen omogoča lastniku vozila tudi to, da si izbere registrsko oznako po lastni želji.

Predpisane so globe za kršitev določb tega člena.

### **K 36. členu**

Ta člen opredeljuje vsebino registrske tablice. Ne prinaša sprememb glede na veljavno ureditev.

Predpisane so globe za kršitev določb tega člena.

### **K 37. členu**

V tem členu so določene obveznosti lastnika vozila v primeru izgube, uničenja ali neuporabnosti registrskih tablic. Na željo lastnika se v teh primerih lahko izda nova registrska tablica z isto oznako. Ni sprememb glede na veljavno ureditev.

Predpisane so globe za kršitev določb tega člena.

### **K 38. členu**

Ta člen ureja potrdilo za preskusno vožnjo in preskusne tablice, njihov namen ter organe za njihovo izdajo. Tu je uvedena novost, da lahko preskusne tablice za dobo pet dni izda, poleg registracijske organizacije, tudi pravna ali fizična oseba, ki jo za to pooblasti minister. S to določbo bo omogočeno tistim prodajalcem vozil, ki sicer nimajo pooblastila za registracijsko organizacijo, po posebnem pooblastilu ministra izdajati preskusne tablice za kupce svojih vozil.

Druga novost v tem členu je v tem, da lahko upravna enota pravni ali fizični osebi, ki je registrirana za prodajo vozil in ima tudi ustrezne poslovne prostore, izda dovoljenje za uporabo preskusnih tablic z dobo veljavnosti enega leta, z možnostjo podaljšanja veljavnosti. Take tablice so prenosljive in so namenjene predvsem za izvajanje preskusnih voženj s potencialnimi kupci vozil.

### **K 39. členu**

Ta člen omogoča, da lahko Slovenija v protokolarne namene najame vozila, registrirana v eni držav EU in jih označi s slovenskimi registrskimi oznakami za čas najema. Določeni so tudi pogoji za tako označitev. Te določbe so enake, kot v dosedanjih predpisih.

### **K 40. členu**

Ta člen ureja obveznost objave registriranega vozila in postopke pri tem. Ne uvaja sprememb glede na dosedanjo ureditev, razen določbe četrtega odstavka, ki podaljšuje rok hrambe izročeni registrskih tablic objavljenih vozil za nekatere kategorije vozil do enega leta. Ta določba omogoča lastnikom vozil, ki se uporabljajo sezonsko, enostavnejše postopke.

V zvezi z vsebino tega člena je bilo pri pripravi zakona postavljenih več zahtev za bistveno spremembo določb, in sicer v smeri, da lastniku vozila ni treba odjaviti vozila in izročiti registrskih tablic, če je potekla veljavnost prometnega dovoljenja ali zavarovanje vozila. V takem primeru naj bi se močno povečala kazen in vse dajatve bi moral plačevati od dneva poteka prometnega dovoljenja dalje. Vendar je na koncu prevladalo mnenje, da je dosedanja ureditev zaenkrat še sprejemljiva, ker alternative niso bile preučene v zadostni meri.

Predpisane so globe za kršitev določb tega člena.

#### **K 41. členu**

Ta člen opredeljuje obveznosti lastnika ob odjavi vozila, tako v primeru, ko gre izrabljeno vozilo v razgradnjo, kot tudi v primeru, ko vozilo še ni izrabljeno. Posebno za slednji primer je bilo ugotovljeno, da sedanja ureditev povzroča vrsto težav in se v praksi težko učinkovito izvaja. V pripravi predloga zakona je bilo dogovorjeno, da MNZ v sodelovanju z MJU in MOP pripravi nov predlog rešitve, najkasneje v času javne razprave. Če nove rešitve ne bo, ostaja dosedanja ureditev.

Predpisane so globe za kršitev določb tega člena.

### IV. TEHNIČNA BREZHIBNOST VOZIL

#### **K 42. členu**

Ta člen postavlja splošno zahtevo, da so v cestnem prometu lahko udeležena samo vozila, ki so tehnično brezhibna. To pomeni, da mora biti vozilo v stanju, da uspešno opravi tehnični pregled, kot to določa 49. člen tega zakona. Ta določba predstavlja obvezo lastniku oziroma uporabniku vozila, da stalno vzdržuje vozilo v brezhibnem stanju, saj je to eden od pomembnih pogojev za varnost v prometu in ustrezno varovanje okolja.

Podobno velja tudi za vozila, ki so registrirana v tujini s tem, da morajo biti opremljena skladno z mednarodno konvencijo o cestnem prometu, če so posamezne zahteve v Sloveniji strožje.

Predpisane so globe za kršitev določb tega člena.

#### **K 43. členu**

Ta člen prepoveduje vgrajevati v vozila dele, ki niso homologirani, če zanje obstaja predpis o homologaciji. To se nanaša predvsem na naknadno vgradnjo na vozila, tako pri popravilih vozila, kakor tudi pri vgradnji dodatne opreme. Deli, ki so originalno vgrajeni na vozilo s strani proizvajalca, so bili preverjeni že ob homologaciji vozila. Namen te določbe je preprečevanje vgradnje delov, ki so slabše kakovosti oziroma delov, ki ne dosegajo tistih zahtev, ki jih je upošteval proizvajalec pri izdelavi vozila in bi zato povzročili poslabšanje varnostnih karakteristik vozila oziroma povečanje njegovega negativnega vpliva na okolje. Največ takih poskusov je pri vgradnji izpušnih sistemov, dodatnih odbijačev in svetlobne opreme.

Predpisane so globe za kršitev določb tega člena.

#### **K 44. členu**

Določba tega člena predstavlja novost, saj daje osnovo za posebne zahteve za udeležbo v cestnem prometu vozil, ki so namenjena za posebno uporabo oziroma za prevoz posebnih tovorov. Ta vozila morajo ustrezati splošnim zahtevam, kot vsa ostala vozila, vendar morajo za opravljanje posebnih prevozov ustrezati tudi specifičnim zahtevam za te namene (npr. vozila za prevoz živali, za prevoz pokvarljive hrane), zato mora biti njihova ustreznost tem

zahtevam posebej preverjena in tudi potrjena. Namen pripravljavca tega zakona je, da se vse vrste tehničnih preverjanj v zvezi z vozili opravijo v enotnem sistemu, kar pomeni, da so tehnične službe, ki opravijo osnovno preverjanje vozil za posebno uporabo oziroma za prevoz posebnih prevozov, kot tudi strokovne organizacije za periodično preverjanje teh vozil vključene v isti režim pooblaščenja, izobraževanja in nadzora (glej tudi obrazložitev k 4. členu).

Ta člen se zaenkrat ne bo uporabljal za vozila za prevoz nevarnega blaga, ker so posebne določbe o teh vozilih v celoti zajete v Zakonu o prevozu nevarnega blaga.

Predpisane so globe za kršitev določb tega člena.

#### **K 45. členu**

V tem členu je postavljena osnova za predpisovanje posebnih zahtev, ki jih morajo izpolnjevati vozila, da se lahko uporabljajo za prevoz skupine otrok. Otroci so tista skupina potnikov, ki mora biti deležna še posebne skrbi za varen prevoz. Podrobnejše zahteve za ta vozila predpiše minister v okviru svojih pristojnosti iz 48. člena. To se nanaša tako na avtobuse, kot tudi druga vozila, ki se uporabljajo za prevoz skupin otrok tudi v primeru, če se to dogaja le občasno.

Predpisane so globe za kršitev določb tega člena.

#### **K 46. členu**

V tem členu je postavljena osnova za predpisovanje splošnih zahtev, ki jih morajo izpolnjevati kolesa in vprežna vozila, da se lahko uporabljajo v cestnem prometu. Podrobnejše zahteve predpiše minister v okviru svojih pristojnosti iz 48. člena. Za te kategorije vozil ne obstajajo mednarodno usklajeni tehnični predpisi, zato je treba osnovne zahteve za njihovo varno udeležbo v prometu posebej opredeliti z nacionalnimi predpisi, kot je to obrazloženo že pri 1. členu.

Predpisane so globe za kršitev določb tega člena.

#### **K 47. členu**

Ta člen predstavlja novost v predpisih, saj razširja zahteve glede opremljenosti in tehnične brezhibnosti za kmetijske in gozdarske traktorje tudi na področje njihove uporabe izven javnih cest. Dosedanji predpisi so omejevali te zahteve le na traktorje, ki so bili udeleženi v cestnem prometu. Glede na to, da se skoraj vse nesreče s traktorji s smrtnim izidom zgodijo pri njihovi uporabi izven javnih cest, je nujno zahteve po njihovi opremljenosti in tehnični brezhibnosti razširiti tudi na območje uporabe izven javnih cest. Na ta način bo omogočen tudi nadzor nad njihovo opremljenostjo in tehnično brezhibnostjo na tem območju, kjer do sedaj ni bil mogoč, ker za to ni bilo zakonske osnove. Sedanja zakonodaja dopušča nadzor traktorjev pri delu samo pri tistih uporabnikih, ki jim je kmetijska dejavnost glavni vir za preživljanje in so kot taki tudi registrirani. Upoštevati je treba dejstvo, da je še vedno cca. 30 % vseh traktorjev, ki se uporabljajo v Sloveniji, neregistriranih in tako izven dosega kakršnega koli nadzora. Predvsem gre za opremljenost traktorjev z varnostnimi loki, ki pri prevrnitvi preprečijo kotaljenje traktorja, kar je glavni vzrok za težke poškodbe traktoristov in zelo pogosto tudi za njihovo smrt. Ocenjujemo, da se bo s tem ukrepom (in doslednim nadzorom njegovega izvajanja) število smrtnih nesreč s traktorji zmanjšalo v občutni meri.

Predpisane so globe za kršitev določb tega člena.

**K 48. členu**

Ta člen nalaga ministru, pristojnemu za promet, da izda podzakonske akte, s katerimi bo omogočeno izvajanje določb tega zakona na področju tehnične brezhibnosti vozil. Ti podzakonski akti morajo poleg predpisov o tehnični opremljenosti vozil zajeti tudi vse predpise o postopkih preverjanja tehnične brezhibnosti vozil v uporabi in postopkih preverjanja tistih sprememb na vozilih, ki ne štejejo med predelave vozila.

Ta člen omogoča tudi, da se v ta namen lahko uporabijo tehnične specifikacije za vozila in standardi s tega področja (glej tudi obrazložitev k 11. členu).

**K 49. členu**

V tem členu je tehnični pregled vozila opredeljen kot postopek za preverjanje tehnične brezhibnosti vozila v uporabi. Podrobnejša navodila o teh postopkih predpiše minister v okviru svojih pristojnosti iz 48. člena.

Drugi odstavek tega člena omogoča, da vozila Slovenske vojske, ki se nahajajo na misijah izven Slovenije, opravijo tehnični pregled šele po vrnitvi v Slovenijo, če jim med časom na misiji poteče rok veljavnosti tehničnega pregleda. Ni namreč smotno zahtevati, da se vozilo npr. iz Afganistana pripelje v Slovenijo samo zaradi tehničnega pregleda, kakor tudi ne, da bi v teh izjemnih primerih preverjali ustreznost dokazil o izvedenih tehničnih pregledih v tujini.

**K 50. členu**

Ta člen opredeljuje vrste tehničnih pregledov. Obstaja prvi tehnični pregled, ko mora biti vozilo prvič pregledano po njegovi prvi registraciji in periodični tehnični pregledi, ki se ponavljajo v določenih rokih. Zakon ne predvideva več preventivnih tehničnih pregledov, ki so bili prej določeni na tri mesece po rednem pregledu za starejše avtobuse za prevoz skupin otrok, saj je dosedanja praksa po navedbah policije pokazala, da so nepotrebni in povsem zadoščajo redni periodični pregledi na šest mesecev.

Poleg teh rednih pregledov pa obstajajo tudi izredni tehnični pregledi vozil, ki jih je treba opraviti na zahtevo inšpektorja ali policista pri nadzoru v cestnem prometu, če le ta ugotovi hujša odstopanja od tehnične brezhibnosti vozila ali pa po težji poškodbi vozila. Tu je tudi določeno, da opravljen izredni tehnični pregled ne vpliva na rok za izvedbo rednega periodičnega tehničnega pregleda vozila.

**K 51. členu**

Ta člen določa roke za opravljanje tehničnih pregledov. Prinaša določene manjše spremembe glede na trenutno veljavne določbe ZVCP, in sicer:

- lahka tovorna vozila (do 3500 kg največje dovoljene mase) so priključena k ostalim tovornim vozilom, kar pomeni, da morajo na prvi tehnični pregled po enem letu po registraciji in nato vsako leto. Do sedaj so bila izenačena z osebnimi vozili in so morala na prvi pregled šele po štirih letih in nato dvakrat na dve leti ter šele nato na vsako leto. Razlog za to spremembo je v tem, da ta vozila prevozijo letno tudi do 100.000 km in so po štirih letih večinoma že zrela za odpis;
- v isti režim tehničnih pregledov kot avtobusi so sedaj vključena tudi druga vozila (do osem potnikov poleg voznika) za prevoz skupin otrok, ki so bila do sedaj v režimu osebnih vozil. To je potrebno zato, ker morajo biti vsa vozila, ki se uporabljajo za prevoz skupin otrok pod enako strogim nadzorom. Do sedaj je to veljalo le za avtobuse;
- vozila za prevoz nevarnega blaga so vključena v režim ostalih tovornih vozil, torej se tudi zanje opravljajo periodični tehnični pregledi na eno leto in ne več na pol leta. Tako pogostnost namreč določa novela ADR sporazuma.

Mnenje večine v strokovni delovni skupini, ki svetuje ministru za promet pri pripravi tega zakona je bilo, da bi bilo treba ponovno skrajšati rok za izvedbo prvega tehničnega pregleda s štirih nazaj na tri leta, kot je bilo pred spremembo ZVCP v letu 2006. Tako stališče je usklajeno tudi s priporočilom mednarodne organizacije za tehnične preglede CITA, prav tako je poudarjeno v rezultatih projekta AUTOFORE, ki je bil izveden v sodelovanju EU in CITA. Vendar pa se je pripravljavec tega predloga odločil, da mnenja ne upošteva, ker je bila odločitev o podaljšanju roka sprejeta pred kratkim na podlagi obsežne strokovne in politične debate o prednostih in pomanjkljivostih sedaj uveljavljene rešitve.

Predpisane so globe za kršitev določb tega člena.

#### **K 52. členu**

Ta člen določa pravila za opravljanje tehničnega pregleda in izdajo dokazilo, ki se izda za vozilo v primeru ugotovljene tehnične brezhibnosti. Določa tudi, da se ob začetku uporabe lahkega priklopnika izda dokument, ki določa datum, ko mora tak priklopnik na prvi tehnični pregled. Lahki priklopniki morajo biti namreč označeni le s ponovljeno registrsko tablico vlečnega vozila, ki se izda brez same registracije lahkega priklopnika in tudi nimajo svojega prometnega dovoljenja, kjer bi bil ta rok vpisan, prvi tehnični pregled pa je predviden šele po štirih letih od dneva nakupa priklopnika.

Predpisane so globe za kršitev določb tega člena.

#### **K 53. členu**

Ta člen postavlja zahtevo, da mora strokovna organizacija, ki opravlja tehnične preglede, v primeru, da ugotovi, da je bilo vozilo predelano in ta predelava ni bila ustrezno pregledana in potrjena ter ni bil opravljen ustrezen vpis v obstoječe potrdilo o skladnosti vozila, napotiti to vozilo na tehnično službo, ki je pristojna za posamično odobritev predelanega vozila. Šele po vpisu predelave v potrdilo o skladnosti, lahko strokovna organizacija izda dokazilo o tehnični brezhibnosti, če so izpolnjeni pogoji za to. Ta zahteva je potrebna zato, ker obstaja veliko primerov, ko lastniki vozila po predelavi "pozabijo" na obveznost pregleda in potrditve predelave, kot jo zahteva 19. člen tega zakona.

Predpisane so globe za kršitev določb tega člena.

#### **K členoma 54 in 55**

Ta člena uvajata pomembno novost v postopku preverjanja predelanih oziroma spremenjenih vozil. Do sedaj veljavni predpisi so zahtevali za vse predelave in spremembe na vozilu enak postopek posamične odobritve. To pomeni, da je moral lastnik predelanega vozila po predelavi vozilo pripeljati na eno od tehničnih služb, pristojnih za to kategorijo vozila, kjer so opravili pregled predelave in to predelavo vpisali v potrdilo o skladnosti vozila. Tak način pa se je pokazal kot nesorazmeren, saj so nekatere spremembe na vozilu takega značaja, da ne predstavljajo predelave in je mogoče doseči zadostno zagotovilo o primernosti oziroma spremembe na enostavnejši način.

Zato ta člen opredeljuje tiste spremembe na vozilu, ki se nanašajo na dodatno vgradnjo nekaterih delov, za katere se lahko uveljavi poenostavljen postopek. To velja za dele, ki so bili že predhodno homologirani ali odobreni za vgradnjo na to vozilo in katerih vgradnjo je opravil pooblaščen servis vozila. V tem primeru gre za dele, ki morajo biti vpisani v potrdilo o skladnosti vozila, vendar lahko ta vpis opravi na podlagi potrdila o vgradnji ena od tehničnih služb, ki je pristojna za to kategorijo vozil, vendar brez pregleda vozila, samo na podlagi potrdila, ki ga je izdal vgraditelj. Podrobnejša navodila o teh postopkih predpiše minister v okviru svojih pristojnosti iz 48. člena.

V 55. členu so, kot nadaljevanje določb prejšnjega člena, opredeljene tiste spremembe na vozilu, ki nimajo večjega vpliva na varnost v prometu in jih zato ni treba vpisati v potrdilo o skladnosti. Primernost in pravilnost njihove vgradnje se preverja na rednih tehničnih pregledih in ob kontroli vozila na cesti. Podrobnejša navodila o teh postopkih predpiše minister v okviru svojih pristojnosti iz 48. člena. Za pravilnost vgradnje odgovarja v teh primerih lastnik vozila.

Predpisane so globe za kršitev določb 54. člena.

## V. POGOJI ZA IZVAJANJE NALOG

### **K 56. členu**

Naloge tehničnih služb oziroma strokovnih organizacij smejo opravljati le tiste pravne osebe in podjetniki, ki pridobijo ustrezno pooblastilo ministra za promet. Iz veljavnega ZVCP je prevzeta ureditev, da tehnične preglede lahko opravljajo le tiste strokovne organizacije, ki imajo na razpolago sredstva in osebje, potrebne za izvajanje registracije vozil. Zato tudi prevzeta rešitev, da za pridobitev pooblastila iz 30. člena tega zakona mora pravna oseba ali podjetnik, ki želi opravljati naloge registracijske organizacije, izpolnjevati zahteve glede osebja, opreme in prostorov, kot je to določeno za registracijo vozil v strokovnih organizacijah, ki opravljajo tehnične preglede vozil (kar je urejeno z veljavnim pravilnikom o tehničnih pregledih motornih in priklopnih vozil).

Predpisana sta globi za kršitev določb tega člena.

### **K 57. členu**

V tem členu je natančno opredeljeno, katere naloge so tiste, ki jih opravljajo pravne osebe oziroma podjetniki, ki pridobijo pooblastilo kot tehnična služba. Kot že rečeno gre za zahtevne naloge preskusov, kontrol in pregledov, potrebnih za ugotovitev skladnosti s predpisanimi zahtevami. Naloge, navedene v tem členu spadajo med izvajanje postopkov, povezanih s homologacijo vozil oziroma njihovih delov ter posamično odobritvijo vozil po splošnih oziroma posebnih zahtevah (glede zadnje navedenega glej tudi obrazložitev k 18. členu).

Posamezna pravna oseba ali podjetnik zaprosi za pooblastilo za izvajanje postopkov iz najmanj ene od alinej iz prvega odstavka tega člena po posameznih kategorijah vozil oziroma proizvodih iz druge alineje, lahko pa zaprosi za pooblastilo za vse v členu navedene alineje.

### **K 58. členu**

V tem členu je natančno opredeljeno, katere naloge so tiste, ki jih opravljajo pravne osebe oziroma podjetniki, ki pridobijo pooblastilo kot strokovna organizacija. Za razliko od tehničnih služb strokovne organizacije ne sodelujejo v postopkih, ki so povezani z ugotavljanjem skladnosti s predpisi, ki urejajo zahtevane tehnične lastnosti vozil, temveč ugotavljajo zgolj identiteto oziroma oceno tehničnega stanja (pri tehničnih pregledih se to imenuje "tehnična brezhibnost") vozil.

Posamezna pravna oseba ali podjetnik zaprosi za pooblastilo za izvajanje postopkov iz najmanj ene od alinej iz prvega odstavka tega člena. Pooblastilo za tehnični pregled vozila se podeli za najmanj eno skupino kategorij vozil (skupine kategorij bodo določene s pravilnikom). Pooblastilo za identifikacijo in oceno tehničnega stanja vozila se podeli le v obsegu pooblastila za tehnični pregled vozila (ta kombinacija naj bi zagotovila večjo usposobljenost za prevzete naloge).

**K 59. členu**

V tem členu so navedeni pogoji, ki jih morajo izpolnjevati kandidati za opravljanje nalog tehničnih služb oziroma strokovnih organizacij (isti kandidat lahko pridobi pooblastilo za oba tipa organizacij). Predpisani pogoji so usklajeni s "splošnim modelom", ki se uporablja v EU za "organe za ugotavljanje skladnosti" in se nanašajo na razpolaganje s strokovno usposobljenim osebjem, potrebno opremo in prostori, zagotavljanje neodvisnosti in nepristranskosti, zagotavljanje poklicne skrivnosti in obstoj zavarovanja odgovornosti za izvajanje dejavnosti.

Natančnejše pogoje glede kadrov, opreme in prostorov predpiše minister, ki lahko predpiše tudi način ugotavljanja usposobljenosti za opravljanje določenih nalog (glej 62. člen). V tretjem odstavku je predpisano, da če pravna oseba ali podjetnik pridobi ustrezno akreditacijo po seriji standardov SIST EN ISO/ IEC 17000 se šteje, da izpolnjuje pogoje iz prvega odstavka tega člena (vzpostavitev "domneve o izpolnjenosti pogojev"), s čimer se opogumlja kandidate k pridobitvi "prostovoljne" akreditacije, saj je le-ta mednarodno priznana kot najbolj ustrezna metoda za ugotavljanje usposobljenosti na področju ugotavljanja usposobljenosti za opravljanje določenih nalog. Zaradi napovedanih sprememb vloge akreditacije na ravni EU (okrepitev njenega pravnega pomena in uporabe) pa zakon daje ministru tudi možnost, da akreditacijo, kot način ugotavljanja usposobljenosti predpiše tudi za obvezno. S takim pooblastilom se izognemo spremembam zakona, če bo na ravni EU akreditacija v določenih primerih predpisana kot obvezna.

Glede petega odstavka (tehnični pregledi/registracija vozil) glej obrazložitev k 56. členu.

**K 60. členu**

V tem členu je določeno podeljevanje pooblastila zgolj za nedoločen čas (brez časovne omejitve). Seveda pa se podeljeno pooblastilo lahko odvzame, če pooblaščen organizacija preneha izpolnjevati predpisane pogoje (če jih ne izpolnjuje trajno). Poleg tega se pooblastilo lahko odvzame, če se naloge ne opravljajo v skladu s predpisi, če se zoper pooblaščen organizacijo uvede postopek stečaja ali likvidacije in če le-ta ne poravnava zapadlih finančnih obveznosti do države ali lokalne skupnosti. Glede podeljevanja pooblastila za nedoločen čas glej tudi obrazložitev k 81. členu.

**K 61. členu**

Kakovostno opravljanje nalog temelji predvsem na usposobljenosti njihovih izvajalcev. Zato se s tem členom urejajo obveznosti, povezane z izpiti in periodičnim obnavljanjem znanja (za področje ugotavljanja skladnosti vozil - tehnične službe je to novost).

Strokovni delavec, ki ne opravi obnavljanja znanja, ne sme opravljati dela, za katerega se zahteva izpit in obnavljanje znanja. Minister izda dovoljenje organizacijam, ki usposablajo kandidate in strokovne delavce. Poleg tega minister na podzakonski ravni določi izvajalce nalog, ki morajo opraviti izpit in obnavljati svoje znanje, roke za obnavljanje znanja in višino stroškov s tem povezanih izpitov. Predpiše tudi pogoje za izobraževalne organizacije ter način in vsebino izobraževanja strokovnih delavcev ter preverjanja znanja.

**K 62. členu**

S tem členom je dano izrecno pooblastilo ministru za izdajo podzakonskih predpisov. Na tem mestu je treba opozoriti, da predlagani zakon ne vsebuje pooblastila Vladi RS, da določi tarifo za cene storitev za opravljene tehnične preglede. Cene vseh storitev tehničnih služb in strokovnih organizacij so na ta način povsem prepuščene tržnemu oblikovanju, pri tem pa je treba navesti, da bo Ministrstvo za promet pozorno spremljalo dogajanje na trgu in v primeru

nesprejemljivih sprememb cen storitev predlagalo potrebne ukrepe v skladu z Zakonom o kontroli cen (Uradni list RS, št. 63/99, 32/02 Odl. US: U-I-10/00-25, 20/06).

## VI. ZBIRKA PODATKOV O VOZILIH

### **K členom 63 do 66**

Direkcija bo vodila zbirko podatkov o vozilih, ki bo poleg dveh evidenc, ki ju vodi že sedaj (evidenca homologiranih vozil in evidenca izdanih potrdil o skladnosti), vsebovala še evidenco registriranih vozil, ki jo sedaj vodi Ministrstvo za notranje zadeve, in evidenco izvajanja cestnega nadzora nad tehnično brezhibnostjo vozil, s katerimi se opravljajo prevozi, katero v skladu z Uredbo o nadzoru tehnične brezhibnosti motornih in priklopnih vozil, s katerimi se opravljajo prevozi v cestnem prometu (Uradni list RS, št. 113/03) vodi Policija. Združitev vodenja teh evidenc v rokah enega državnega organa bo zagotovila bolj enovito in smotrno ravnanje z medsebojno prepletenimi podatki, ki se pojavljajo v teh evidencah, ter tudi enovit pristop k njihovim posodobitvam oziroma nadgraditvam.

Upravičenost in obseg dostopa do enovite zbirke podatkov o vozilih sta v glavnem urejena v drugi materialni zakonodaji z različnih področij (npr. zavarovalnice, sodni izvršitelji), kakor tudi z načeli in posameznimi rešitvami zakonodaje o dostopu do informacij javnega značaja oziroma zakonodaje o varstvu osebnih podatkov.

V določbah 65. člena tega zakona pa je izrecno urejen dostop do podatkov v evidencah za organe, ki izvajajo inšpekcijski nadzor nad zakonom, za policijo in druge organe in organizacije, ki potrebujejo podatke za izvajanje javnih pooblastil. Za zagotovitev višje ravni varnosti uporabnikov vozil je zelo pomembna določba drugega odstavka s katero je proizvajalcem vozil oziroma njihovih delov (pod določenimi pogoji - odločitev ministra na podlagi obrazložene zahteve) dana pravica do vpogleda in izpisa podatkov o tem, katera oseba je lastnik oziroma imetnik drugih pravic na določenem vozilu, če te podatke potrebujejo za izvedbo vpoklica vozil v smislu četrtega odstavka 13. člena tega zakona.

## VII. NADZOR

### **K 67. členu**

Temeljno načelo in tudi cilj zakona o čim večji centralizaciji postopkov pri enem organu zaradi bolj smotrnega izvajanja celotnega sistema, je razvidno tudi iz poglavja nadzor in v tem sklopu tudi iz 67. člena. Strokovni nadzor nad izvajanjem celotnega področja, ki ga pokriva zakon, se združi v rokah Direkcije RS za ceste. Direkcija tako opravlja strokovni nadzor nad delom proizvajalcev vozil in tehničnih služb (kar oboje opravlja že sedaj), kakor tudi nad strokovnimi organizacijami (pretežno za opravljanje tehničnih pregledov) in registracijskimi organizacijami (kar je sedaj v rokah Ministrstva za notranje zadeve).

### **K 68. členu**

Največ novih pristojnosti pri inšpekcijskem nadzoru dobiva Prometni inšpektorat RS. Nanj prehajajo pristojnosti, ki jih sedaj opravlja Tržni inšpektorat RS (inšpekcijsko nadzorstvo na področju ugotavljanja skladnosti vozil in njihovega dajanja na trg), kakor tudi pristojnosti, ki jih sedaj glede registracije vozil, tehničnih pregledov in cestnega nadzora vozil opravlja Inšpektorat RS za notranje zadeve (glej tudi prehodne določbe - 79. člen). Pri proizvajalcih vozil in njihovih pooblaščenih zastopnikih je predmet inšpekcijskega nadzora zgolj zakonitost izdajanja potrdil o skladnosti, medtem ko so njihove druge obveznosti (npr. vodenje sistema kakovosti proizvodnje) izključno predmet strokovnega nadzora, ki je v pristojnosti Direkcije.

Izjemo od centralizacije pristojnosti inšpekcijskega nadzora nad vozili predstavljajo pristojnosti, ki so dodeljene Inšpektoratu RS za kmetijstvo, gozdarstvo in hrano ter Inšpektoratu RS za delo. Tema inšpektoratoma je poverjen inšpekcijski nadzor nad izvajanjem tega zakona in predpisov, izdanih na njegovi podlagi, v delu, ki ureja zahteve za traktorje zunaj cestnega prometa pri opravljanju kmetijskih in gozdarskih del (glede pristojnosti policije pri tem glej 77. člen).

### **K členom 69 do 78**

Določbe o inšpekcijskem nadzoru so, v primerjavi z obstoječimi enakovrstnimi določbami iz Zakona o varnosti cestnega prometa, spremenjene in dopolnjene na tistih mestih, kjer so se pri dosedanjem izvajanju cestnega nadzora v praksi pokazale težave. Tako npr. 74. člen prvič v slovenskem pravnem redu uvaja in opredeljuje možnost uporabe tako imenovanih "mobilnih enot". V cestnem prometu je namreč le z ustrezno merilno opremo in napravami na mestu samem mogoče opravljati tudi preglede oziroma merjenje učinkovitosti zavornega sistema in emisij izpušnih plinov, kakor tudi pregled in kontrolo omejilnikov hitrosti.

V 76. členu je natančno urejena tudi dolžnost sodelovanja voznika vozila, ki je predmet cestnega nadzora. Voznik mora na inšpektorjevo zahtevo omogočiti pregled vozila in pri njem sodelovati. Prav tako mora na inšpektorjevo zahtevo omogočiti tehnični pregled vozila. Če na kraju postopka vozila ni mogoče tehnično pregledati (mobilna enota), mora na inšpektorjevo zahtevo odpeljati vozilo na tehnični pregled in pri njem sodelovati.

Razširjene so pristojnosti policije (77. člen). Policija izvaja nadzor nad izvajanjem zakona v okviru nadzora nad varnostjo cestnega prometa in tudi nad varnostjo pri opravljanju kmetijskih oziroma gozdarskih del. Policist lahko zaseže katerokoli vozilo, ki je predelano tako, da presega največjo moč motorja ali največjo konstrukcijsko določeno hitrost, določeno v deklaraciji proizvajalca vozila, ali največjo konstrukcijsko hitrost, določeno v tem zakonu za posamezno kategorijo vozil (v sedanji ureditvi to velja le za nekatere kategorije predelanih vozil, predvsem motorna kolesa).

Predpisane so globe za kršitev določb 76. člena.

## **VIII. PREHODNE IN KONČNE DOLOČBE**

### **K 79. členu**

V tem členu je urejen časovni rok in način prehoda pristojnosti na novo zadolžene organe. Ministrstvo za promet - Direkcija RS za ceste oziroma Prometni inšpektorat RS prevzamejo nove pristojnosti v roku enega leta po uveljavitvi novega zakona. Pri tem se potrebna sredstva in oprema prenesejo oziroma zaposleni preidejo na nove organe na podlagi sklepa Vlade RS.

### **K 80. členu**

S tem členom je urejeno vprašanje dokončanja upravnih postopkov, ki so začeti pred uveljavitvijo predlaganega zakona, vprašanje prehodnega roka na področju starodobnikov in vprašanje roka za izvedbo naslednjega periodičnega tehničnega pregleda za določena vozila. Nedvoumno je določeno, da se začeti upravni postopki dokončajo po dosedanjih predpisih. Daje se prehodno obdobje za lažji prehod na ureditev, ki zvišuje starostno dobo za starodobnike (s 25 let na 30 let). Za vozila, za katera je bil zadnji periodični tehnični pregled opravljen v sedmem letu starosti, se določa dvoletno obdobje za naslednji pregled, da bi se zagotovila enaka obravnava vseh lastnikov vozil glede na nedavno spremenjene roke za izvedbo tehničnih pregledov vozil.

### **K 81. členu**

Vsa obstoječa pooblastila na področju ugotavljanja skladnosti vozil, njihove registracije in tehničnih pregledov ostajajo v veljavi. Taka odločitev temelji na dejstvu, da se je do sedaj ob (številnih) zakonskih spremembah vedno omejil rok veljavnosti podeljenih pooblastil, kar je privedlo do zelo obsežnega preverjanja stanja in izdaje novih pooblastil, vendar brez vidnih rezultatov glede ustreznosti in kakovosti opravljenega dela. Po predlagani ureditvi bodo podzakonski predpisi iz poglavja "V. Pogoji za opravljanje nalog" določili časovni rok za prilagoditev novim pogojem, tehnični službi oziroma strokovni organizaciji, ki jih ne bo pravočasno izpolnila, pa se lahko pooblastilo odvzame na podlagi 60. člena zakona.

### **K 82. členu**

Podzakonski predpisi k novemu zakonu morajo biti izdani v roku, ki ne sme biti daljši od dveh let. Gre za izredno široko združeno področje pravne obravnave tehnične ustreznosti vozil in potrebni izvršilni predpisi bodo pripravljene in izdani v nekaj časovnih korakih, odvisno od njihove obsežnosti, kompleksnosti in seveda tudi od obstoja in ustreznosti podzakonskih predpisov, ki ostajajo v uporabi po uveljavitvi novega zakona.

### **K členoma 83 in 84**

Z določbami teh dveh členov se določajo predpisi (oziroma njihove posamezne določbe), ki se razveljavljajo oziroma predpisi, katerih uporaba se nadaljuje do izdaje ustreznih predpisov na podlagi novega zakona. Predvsem se razveljavljajo določbe veljavnega Zakona o varnosti cestnega prometa, ki se nanašajo na vozila, saj je to področje prevzeto z novim zakonom in seveda ne more biti predmet zahtev dveh pravnih aktov iste ravni. Poleg tega se razveljavljata dve odredbi, izdani v času nekdanje SFRJ (v letu 1978 oziroma 1982), ki se v RS Sloveniji nikoli nista izvajali, čeprav sta predstavljali del njenega pravnega reda kot posledica prevzema večine zveznih predpisov ob razglasitvi samostojnosti. V 85. členu so določeni predpisi, ki jih bodo sčasoma (v roku do 2 let - glej 83. člen) nadomestili prenovljeni predpisi, izdani na podlagi novega zakona.

### **K 85. členu**

Za uveljavitev tega zakona je določen običajni 15 dnevni rok, medtem ko se uporaba zakona začne s 1. julijem 2008. Zamaknjen začetek uporabe je potreben predvsem za pripravo in izdajo tistih podzakonskih predpisov, ki morajo biti uveljavljeni pred začetkom izvajanja nove ureditve (npr. obvezni deli vozil, koles in vprežnih vozil v cestnem prometu ter traktorjev pri opravljanju kmetijskih oziroma gozdarskih del).