

ZAPISNIK

MEŠANA SLOVENSKO-ITALIJSKA KOMISIJA ZA CESTNI PREVOZ RIM, 16. MAJ 2019

16. maja 2019 se je na sedežu Generalnega direktorata za cestni promet in intermodalnost sestala mešana komisija za cestni prevoz oseb in stvari.

Sestava delegacij je navedena v Prilogi 1 zapisnika.

Zasedanje je potekalo po naslednjem dnevnem redu:

- 1) Izmenjava statističnih podatkov o izmenjavi blaga
- 2) Veljavna zakonodaja na področju tovornega prevoza
 - kabotaža;
 - kombinirani prevoz;
 - mednarodni prevoz blaga. Dovoljenja
- 3) Nadzorni postopki
- 4) Razno

1. Izmenjava statističnih podatkov o izmenjavi blaga

Italijanska stran je predstavila podatke italijanskega inštituta za statistiko /ISTAT/. Skupna izmenjava je v triletju 2016 – 2018 v porastu. V letu 2018 je za Italijo znašala okoli 3.258.000.000 € za uvoz in okoli 4.658.000.000 € za izvoz, s pozitivnim saldom v korist Italije za približno 1.426.000.000 €.

V istem triletju je bila količinska izmenjava v porastu, v letu 2018 je znašala okoli 5.277.000 ton za uvoz in okoli 4.052.000 ton za izvoz.

Slovenska stran je poudarila, da je Italija drugi poslovni partner takoj za Nemčijo. Trend izmenjav je v porastu tudi v prvi polovici leta 2018.

Slovenska stran je izpostavila, da je zabeležila približno 28 odstotni porast vrednosti med letoma 2018 in 2017, ter da se je potrebno prizadevati za čimbolj tekoč cestni promet.

2. Veljavna zakonodaja na področju tovornega prevoza

Na zahtevi slovenske strani, je italijanska delegacija, ob upoštevanju, da ni ovir v prometu med Italijo in Slovenijo, ter da je nadziranje potrebno za to, da se preveri pravilnost opravljenih dejavnosti, pojasnila, da so dokumenti, ki jih je treba med vožnjo predložiti nadzornim organom, ki jih predvideva veljavna zakonodaja, kar zadeva promet vozil za prevoz blaga (med katerimi sta prometno dovoljenje, verodostojno kopijo licence Skupnosti...), voznike (morebitno potrdilo) in blago (CMR).

V primeru kabotaže je potrebno hraniti še dokumente o dejavnostih, ki so bile opravljene na domačem ozemlju do predvidenih meja ter tiste o mednarodnem prevozu za vstop v državo, v kateri se opravlja dejavnost.

Pri prevozu v »tretjo državo« velja zakonodaja CEMT.

Slovenska stran je izpostavila problem izstopa Velike Britanije iz EU-ja. V zvezi s posledicami za poslovne odnose med EU in Veliko Britanijo, sta delegaciji soglašali, da bi zadeva lahko povzročila hude težave v prometu, še posebej v primeru, da ne bi prišlo do sporazuma o izstopu, ki bi tudi dolgoročno omogočil upravljanje cestnega prevoza.

Če sporazuma ne bo, CEMT dovolilnic zagotovo ne bo dovolj, da bi se zagotovilo redni tok tovornega prometa.

Slovenska stran se je pozanimala o italijanskih namenih glede morebitnih bilateralnih sporazumov, v kolikor so slednji dovoljeni, ki naj bi omogočili potek prevozov tipa »tretje države« iz in v Veliko Britanijo.

Omenila je tudi morebitno srečanje, ki naj bi potekalo med italijanskim in slovenskim ministrom v prihodnjih tednih.

Italijanska stran je spomnila na vsebino uredbe o tako imenovani »osnovni povezanosti«, ki naj bi vstopil v veljavo šele do konca leta 2019. Nato je izpostavila, da Italija meni, da je potrebno rešiti poglobitno vprašanje, in sicer problem prometa v bilateralnih odnosih med posameznimi državami članicami in Veliko Britanijo in ne prevozov tipa »tretje države«.

V ta namen je italijanska stran poudarila, da bi bil podpis bilateralnih sporazumov neposredno z Veliko Britanijo najbolj učinkovita rešitev, saj uredba navaja, da bodo lahko države članice od leta 2020 ponovno uporabljale stvarno pristojnost, upoštevajoč omejitve, ki so bile določene v Pogodbah, razen če se ne bo našlo rešitev na nivoju EU.

Italijanska stran je spomnila na to, da je februarja 2019 na sedežu ITF/CEMT podala koristen predlog, da se državam, ki za to prosijo, dovoli posebno kvoto večstranskih CEMT dovolilnic, ki naj bi bile pač uporabljene v »bilateralni obliki«, z izključno veljavnostjo za prevoze iz/v Veliko Britanijo. Rešitev sta podprli samo Avstrija in Madžarska, vse druge države članice, vključno s Slovenijo, pa so glasovale proti.

Slovenska stran je poudarila, da stoji razlog za glasovanje proti v rezervah, ki jih ima Italija že leta v sistemu CEMT in ki omogočajo uporabo na samo dela od kvot dovolilnic, ki so podeljene vsaki državi članici, na lastnem ozemlju.

Nato je še izjavila, da bi v primeru odpovedi Italije tem rezervam, vsaj Slovenija glasovala za italijanski predlog.

Italijanska stran je pojasnila naslednje:

- obe vprašanji je treba obravnavati popolnoma ločeno, saj med njima ni nobene povezave, medtem ko je bil v zvezi s tem pritisk na Italijo v okviru CEMT neutemeljen;
- rezerve zadevajo večletno zgodovinsko opcijo s strani Italije, utemeljeno s potrebami, da se izogni resnim motnjam italijanskega prometnega trga in niso povezani z Brexitom;
- italijanski predlog je usmerjen k vsaj delni rešitvi problemov o prometu, ki naj bi izhajali iz izstopa Velike Britanije;
- predmetni predlog ne bi ničesar vzel posameznim državam članicam, nasprotno pa bi samo omogočil to, da se vsaki od njih dodajo nadaljnje možnosti za ohranitev svojih poslovnih odnosov z Veliko Britanijo.

Italijanska stran je torej potrdila poziv slovenski strani, naj pozorno preuči zadevo z upanjem, da bo slednja spremenila svoje mnenje na prihodnjih zasedanjih ITF/CEMT in bo podprla italijanski predlog.

3. Nadzorni postopki

Slovenska stran je izpostavila vprašanja splošnega značaja, in sicer nekatere težave za slovenske prevoznike med pregledi na italijanskem ozemlju.

Pozornost je bila namenjena naslednjim primerom:

- v primeru prevoza v tretjo državo, opravljenega s CEMT-dovoljenjem, so včasih nadzorni organi šteli za kršitev odsotnost pečata v dnevniku (logbook), ki spremlja dovoljenje, s katerim nadzorni organi navedenih držav potrdijo izvedeno razkladanje blaga. Italijanska stran je pojasnila, da nadzorniki niso prejeli navodil, da ocenijo prisotnost pečata kot obvezno, saj tega CEMT priročnik ne predvideva. Določila pa je, da se nadzor nad upoštevanjem omejitve treh voženj po odhodu s polnim vozilom iz države, v kateri je vozilo registrirano in nad obveznostjo vrnitve v to državo, izvaja s pregleda dnevnika, ki mora biti

skrbno in jasno izpolnjen, po kronološkem vrstnem redu prevozov. Med pregledi samih dnevnikov, je bilo ugotovljeno, da ta določila niso vedno upoštevana.

Ministrstvo za notranje zadeve bo preverilo zapisnike kršitev in bo pri tem upoštevalo navedbe slovenske strani. Če potrebno, bo pa nato izdalo pojasnitvene določbe;

- Glede dokumentov, ki jih je potrebno hraniti v vozilu, je slovenska stran spomnila na to, da ni potrebno imeti potrdila za voznike v primeru, da je voznik »rezident za daljši čas«, čeprav sam voznik ni evropski državljan.

Nekateri organi lokalne policije zahtevajo tudi to, da vozniško dovoljenje, če ga je izdala tretja država, in samo potrdilo o usposobljenosti, spremlja overjen prevod, saj po njihovem mnenju ni dovolj, da je na potrdilu o usposobljenosti voznika označena koda 95, ki izpričuje opravljeno usposabljanje.

Italijanska stran je pojasnila, da, v primeru »rezidenta za daljši čas« ni predvidenega potrdila za voznike, temveč je potrebno dovoljenje za bivanje. Z razpolaganjem potrdila o usposobljenosti, na katerem je navedena EU-koda, se šteje, da je ustrezno tudi vozniško dovoljenje, ki ga je izdala tretja država, medtem ko se ne zdi potrebno imeti overljenega prevoda.

Vsekakor bo Ministrstvo za notranje zadeve pri pristojnih organih na terenu preverilo dejanske načine delovanja. Glede tega vprašanja, ki ga je izpostavila slovenska stran, se vsekakor ne posega v to, da nadziranje opravljajo tudi organi lokalne policije, ki ne spadajo v okvir Ministrstva za notranje zadeve;

- slovenska stran je prosila za pojasnila v zvezi z nujnostjo prevoda pogodbe o zaposlitvi, ki jo predloži voznik.

Italijanska stran opozarja na to, da obstajajo določbe, ki predpisujejo, da se takšna pogodba prevede za namene pregledov. Zlasti v primeru napotitve voznika, je potrebno, da je pogodba prevedena v jezik države, v katero je voznik napoten. V primeru dejavnosti pod okriljem dovoljenja CEMT, mora biti pogodba prevedena v enega od jezikov te organizacije (angleščino, francoščino ali nemščino).

Vsekakor bo italijanska stran dodatno preučila zadevo;

- slovenska stran je opozorila, da so kršitve in ustrezne kazni s strani italijanskih nadzornih organov vročene samo v italijanskem jeziku, medtem ko jih v drugih državah, vključno s Slovenijo, pošljejo s prevodom v uradnem jeziku države sedeža kaznovanega podjetja.

Ob upoštevanju dejstva, da se uporablja tudi dokumente s prevodom, je italijanska stran zabeležila te okoliščine z namenom, da bo preverila postopke in njihovo uporabo;

- slovenska stran je obvestila, da obstajajo nekatere kršitve, ki so bile zabeležene na italijanskem ozemlju s strani lokalne policije z radarskimi merilniki hitrosti autovelox. Njihove vročitve prihajajo iz Nizozemske in za nekatere od njih se zdi, da so sumljivega izvora. Gre za kršitve (npr. kršitve omejitve hitrosti), ki so bile zabeležene na daljavo in izdane brez fotografij, lahko da do njih ni prišlo.

Italijanska stran je pojasnila, da gre lahko za vročitve, ki jih opravlja zunanja služba, ki pa jih očita lokalna policija. Predstavnik Ministrstva za notranje zadeve je za podrobnejšo preučitev te zadeve zaprosil za posredovanje kopije dokumentov, s katerimi razpolaga slovenska stran, po diplomatski poti;

- slovenska stran je še izrazila mnenje, da italijanski nadzorni organi pretirano uporabljajo sankcijo izločitve vozila iz prometa ali pa, v primeru previdnostne izločitve, predhodnega plačila denarne kazni.

Italijanska stran je pojasnila, da so kazni, ki so v veljavi na italijanskem ozemlju, v skladu z zakonodajo, zato njihova uporaba ni diskrecijska, kadar je ugotovljena prisotnost kršitve. Vsekakor pa zakonodaja predvideva možnost tako upravnega, kot sodnega izpodbijanja ukrepov.

- Slovenska stran je trdila, da so kazni obremenjujoče in jih ni vedno mogoče poravnati s kreditno kartico, glede na to, da voznik pogosto nima pri sebi dovolj gotovine.

Predstavnik Ministrstva za notranje zadeve je poudaril, da so patrulje prometne policije običajno opremljene s POS terminalom (mobilno napravo za plačilo), če pa niso, pospremijo voznika na najbližji bančni avtomat, kjer lahko dvigne gotovino.

Slovenska stran je ugovarjala, da v takšnih primerih vozilo najprej spremljajo na parkirišče, kjer hranijo vozila, in voznik mora ob prevzemu vozila plačati visok znesek za hrambo vozila.

Italijanska stran je poudarila, da je možno vozilo vrniti samo takrat, ko je bilo opravljeno plačilo. Zakonodaja ne predvideva možnosti, da se kazen plača pozneje, ne da bi bilo vozilo izločeno iz prometa.

Italijanska stran je slovensko stran seznanila s tem, da so prišla sporočila o primerih nekaterih slovenskih operaterjev, ki nudijo storitev najema vozila z voznikom za prevoz oseb in ki nezakonito opravljajo storitve v Italiji. Italijanska veljavna zakonodaja ne dovoljuje te dejavnosti in zato je nasprotno stran zaprosila, naj ozavešča slovenske operaterje in jih spomni, da ta vrsta dejavnost ni dovoljena.

Slovenska stran se strinja z dejstvom, da gre za nedovoljeno dejavnost in je sporočila, da bo opravila preglede, ter prosila za posredovanje morebitne dokumentacije v zvezi s tem.

Na koncu pa si je slovenska stran izrazila željo, da se izvedejo usklajena preverjanja oz. pregledi v sodelovanju med obema policijama.

Glede tega vidika je predstavnik Ministrstva za notranje zadeve pojasnil, da je sodelovanje že teku in da bo treba nadaljevati s tem.

4. Razno

Nobena druga tema je bila obravnavana.

Delegaciji sta soglašali, da bo zapisnik sestavljen v italijanskem in slovenskem jeziku. Vodja delegacij bosta zapisnik ocenila in nato podpisala s tem, da si bosta dokument izmenjala preko elektronske pošte. Datum zapisnika bo ustrezal datumu zasedanja.

Zasedanje je potekalo v prijateljskem vzdušju. Slovenska delegacija je povabila italijansko na naslednje zasedanje v Slovenijo, termin katerega bo treba določiti.

Zato, ker so bile vse točke dnevnega reda obravnavane, je bilo zasedanje zaključeno ob 14.45 uri.

Rim, 16.maj 2019, izvirnika v italijanskem in slovenskem jeziku.

ZA ITALIJANSKO DELEGACIJO

ZA SLOVENSKO DELEGACIJO

Priloga 1

DELEGACIJI

ITALIJA

Camillo Lobina	Vodja delegacije – Ministrstvo za infrastrukturo in promet – Vodja 4. sektorja – Cestni prevoz blaga na področju EU
Massimo Costa	Ministrstvo za infrastrukturo in promet – Vodja 3. sektorja – Mednarodni cestni prevoz blaga
Paolo Sangiorgio	Ministrstvo za infrastrukturo in promet – Vodja 5. sektorja – Domači cestni prevoz – Nadzor, statistika in spremljanje
Roberta De Santis	Ministrstvo za infrastrukturo in promet – Vodja 2. sektorja – Cestni prevoz oseb
Maria Pina Di Tuccio	Ministrstvo za infrastrukturo in promet – Kabinet ministra, služba za mednarodne odnose
Paolo Cossu	Ministrstvo za infrastrukturo in promet – Uradnik 4. sektorja – Cestni prevoz blaga na področju EU
Alessandro Abruzzini	Ministrstvo za notranje zadeve – Prometna policija
Renzo Lenti	Ministrstvo za notranje zadeve – Prometna policija
Daniele Galise	Agencija za carine in mnopole
Stefano Montiroli	Združenje za cestni prevoz blaga – FAI -Conftrasporto
Pierpaolo Greco	Združenje za transport in logistiko - CONFETRA
Angelo Nascenzi	Združenje za cestni prevoz blaga - ANITA

SLOVENIJA

Bogdan Potokar	Vodja delegacije – Ministrstvo za infrastrukturo – Vodja sektorja za cestni promet in logistiko
Tanja Kocjancic	Ministrstvo za infrastrukturo – Sekretarka sektorja za cestni promet in logistiko
Anton Kmetić	Finančna Uprava – Vodja Sektorja za carine
Robert Sever	Gospodarska zbornica – Direktor Združenja za promet
Igor Sep	Gospodarska zbornica – Svetovalec Združenja za promet

Milan Slokar	Gospodarska zbornica – Upravni odbor Združenja za promet - prevoznik
Natalija Repansek	Obrtno-podjetniška Zbornica – Sekretarka Sekcije za promet
Bogdan Semenik	Obrtno-podjetniška Zbornica – Član upravnega odbora Sekcije za promet
Dean Zunic	Obrtno-podjetniška Zbornica – Član upravnega odbora Sekcije za promet - prevoznik

Za prevod je skrbela ga. Flavia Bonanni