

UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA UPRAVO

Diplomsko delo
visokošolskega programa

**UGOTAVLJANJE SKLADNOSTI CESTNIH VOZIL V REPUBLIKI
SLOVENIJI KOT DEJAVNIK PROMETNE POLITIKE**

Kandidatka: Urška Plesec

Številka indeksa: 04029677

Mentorica: prof.dr. Stanka Setnikar-Cankar

Ljubljana, januar 2010

POVZETEK

V Resoluciji o prometni politiki Republike Slovenije (RePPRS, 2001) so načrtani glavni cilji, razvojne smernice in naloge, ki jih mora doseči država na področju transporta ljudi in blaga, da se bo lahko uspešno vključevala v svetovni proces globalizacije. In ker promet nasploh ni le glavni spodbujevalec gospodarstva, pač pa je tudi neposredno povezan z varnostjo udeležencev in vplivi na okolje, je zadostna pozornost v RePPRS namenjena tudi vprašanju prometne varnosti, okoljske ustreznosti in razvoju transportnih tehnik in vozil.

V cestnem prometu se skrbi za preprečevanje možnih negativnih vplivov na ljudi in okolico, ki so posledica transportne tehnike in opreme vozil, najbolj odraža v t.i. postopku ugotavljanja skladnosti vozil, ki zagotavlja, da so v promet vključena samo vozila takšnih tehničnih lastnosti, da ne ogrožajo njihovih voznikov in sopotnikov ter drugih udeležencev v prometu, ne poškodujejo cest in čezmerno ne onesnažujejo okolja.

Predpisi, ki urejajo ugotavljanje skladnosti vozil, so v državah članicah Evropske unije za nekatere kategorije vozil že v celoti usklajeni, za ostale pa ta postopek še poteka. Harmonizirano področje opredeljujejo tri t.i. krovne direktive - 70/156/EGS, 2002/24/ES in 2003/37/ES za štirikolesna vozila, dvo in trikolesna motorna vozila ter kmetijske in gozdarske traktorje, ostale kategorije vozil pa so zaenkrat še predmet ugotavljanja skladnosti na podlagi nacionalnih predpisov.

Struktura udeleženih institucij in strokovnih organizacij, znotraj katerih v Republiki Sloveniji potekajo postopki ugotavljanja skladnosti vozil, je naslednja; resorno ministrstvo, ki nastopa kot zakonodajalec, je Ministrstvo za promet RS (MPRS), znotraj katerega deluje Direkcija RS za ceste kot enoten homologacijski organ in organ za posamično odobritev vozil v RS, strokovne preglede vozil izvaja šest pooblaščenih strokovnih organizacij, potrebne meritve in preizkušanja pa potekajo v dveh tehničnih službah, ki sta obenem tudi preizkuševalna laboratorija. V sistemu je zagotovljena notranja in zunanja kontrola, ki jamčita za objektivnost in nepristranskost izvajanja postopkov in končnih rezultatov.

KLJUČNE BESEDE

- Ugotavljanje skladnosti vozil,
- Homologacija vozil,
- Tehnični pregledi vozil,
- Twinning projekt,
- Tehnična služba

SUMMARY

The Resolution on Transport Policy of Republic of Slovenia (RePPRS) outlined the main objectives, development guidelines and priorities to be achieved by the State to transport people and goods in a way, that could be successfully included in the process of globalization. And since traffic in general is not only a major facilitator of the economy, but is also directly related to the safety of participants and the impact on the environment, sufficient attention of RePPRS is paid also to the question of road safety, environmental issue and development of transport technologies and vehicles. In the road transport is a concern to prevent possible negative impacts on people and surroundings, as a result of transport and vehicle technology, best exemplified by the process of conformity assessment of vehicles, which ensures that the market included only the technical characteristics of vehicles such as not to endanger the driver and passenger and other road users, not unduly damage the road and not over-polluting the environment.

The rules governing the assessment of conformity of vehicles in the European Union Member States are to certain categories of vehicles already in full compliance for the rest, this process is still ongoing. Coordinated area identify three so-called comprehensive directive - 70/156/EEC, 2002/24/EC and 2003/37/EC for four vehicles, two and three-wheel motor vehicles and agricultural and forestry tractors, other categories of vehicles are currently subject to conformity assessment on the basis of national regulations.

The structure of the institutions and professional organizations in which the Republic of Slovenia held the vehicle conformity assessment procedures, is the following ; responsible Ministry, acting as a regulator, is the Ministry of Transport RS (MPRS), within MPRS operates the Directorate of the Republic of the road as a single approval authority and the authority for approval of single vehicles in the RS, expert reviews of vehicles carried out six accredited professional organizations, such measurements and testing are underway in the two technical services, which are also testing laboratories. The system has provided internal and external controls to assure the objectivity and impartiality of the procedures and the final results.

KEY WORDS

- Determination of compliance of vehicles,
- Type approval of vehicles,
- Technical inspection drive,
- Twinning project,
- Technical service

KAZALO

POVZETEK IN KLJUČNI POJMI	ii
SUMMARY AND KEY CONCEPTS.....	iii
1 UVOD	1
1.1 OPREDELITEV ŠIRŠEGA PODROČJA DIPLOMSKE NALOGE	1
1.1.1 Prometna politika v Evropski Skupnosti.....	1
1.1.2 Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije (RePPRS).....	5
1.2 NAMEN IN CILJ DIPLOMSKE NALOGE.....	8
1.3 OPREDELITEV PREDMETA DIPLOMSKE NALOGE IN OPREDELITEV HIPOTEZ.....	9
2 OPREDELITEV, NAMEN IN CILJ UGOTAVLJANJA SKLADNOSTI VOZIL.....	11
3 ZGODOVINA UGOTAVLJANJA SKLADNOSTI V RS	12
4 UGOTAVLJANJE SKLADNOSTI V RS	13
4.1 PRAVNE PODLAGE.....	13
4.2 PREDPISI UREJENI Z EUROPSKO UNIJO IN NACIONALNI PREDPISI.....	16
4.3 KLASIFIKACIJA VOZIL	17
4.4 ORGANIZACIJSKA STRUKTURA PRISTOJNIH INSTITUCIJ	18
4.5 POSTOPKI UGOTAVLJANJA SKLADNOSTI VOZIL.....	21
4.6 INFORMACIJSKA PODPORA SISTEMU UGOTAVLJANJA SKLADNOSTI	27
4.7 IZVAJANJE NADZORA NAD DOKUMENTACIJO IN POSTOPKI KONTROLE	29
4.7.1 Nadzor nad izdelavo poročil o kontroli.....	30
4.7.2 Nadzor nad izvajanjem postopkov pri ugotavljanju skladnosti vozila.....	30
4.7.3 Preprečevanje vplivov s strani zunanjega naročnika.....	31
4.7.4 Ravnanje z dokumentarnim gradivom iz zbirke na zunanji lokaciji.....	32
4.8 OBVLADOVANJE VPLIVOV NA OKOLJE.....	32
5 LJUBLJANSKI POTNIŠKI PROMET d.o.o.....	36
6 PREVERITEV HIPOTEZ.....	42
7 ZAKLJUČEK.....	43
LITERATURA IN VIRI	44
SEZNAM KRATIC IN PRILOGE.....	46
IZJAVA O AVTORSTVU IN NAVEDBA LEKTORJA.....	59

1 UVOD

1.1 OPREDELITEV ŠIRŠEGA PODROČJA DIPLOMSKE NALOGE

S procesom globalizacije, ki je ves svet vzpostavil kot enovito svetovno tržišče in pospešil potrebo po neoviranem pretoku ljudi, blaga in kapitala, se je vsako nacionalno gospodarstvo, tudi Slovenija, znašlo pred temeljnim vprašanjem – kako je potrebno zasnovati in medsebojno povezati lastne transportne sisteme, urediti prometno infrastrukturo ter celovito upravljati prometne tokove, da se država lahko uspešno vključi v svetovno ekonomijo, ne da bi pri tem bila deležna tudi vseh negativnih posledic, ki jih intenziviran promet nosi s sabo. Nevarnosti se kažejo predvsem v možnem naraščanju ekoloških škodljivosti in onesnaženosti ter degradaciji okolja, negativnih vplivih na zdravje in življenje ljudi ter na varnost udeležencev v prometu.

Slovenija je področje celovitega urejanja problematike prevoza potnikov in blaga opredelila v Resoluciji o prometni politiki Republike Slovenije (RePPRS). Resolucija upošteva temeljna izhodišča in dokumente prometne politike Evropske Skupnosti, predvsem t.i. Bele knjige iz leta 2001, s pomenljivim podnaslovom – Intermodalnost: čas za sinergijo – pa tudi izpostavlja prioriteto usmeritev, ki jo ta dokument prinaša pri reševanju navedene problematike. Ta je v povezljivosti in usklajenem delovanju vseh transportnih sistemov, ki v potniškem prometu prinaša enostavno, gospodarno, časovno ustrezno in učinkovito rabo javnih prevoznih sredstev, v blagovnem prometu pa omogoča izbiro najustreznejših transportnih poti in zmanjšuje interne in eksterne stroške transporta.

1.1.1 Prometna politika v Evropski Skupnosti

Oblikovanje skupne prometne politike (SPP) Evropske Skupnosti poteka že več kot pet desetletij, saj je pravno podlago za njeno pripravo omogočil že sporazum o ustanovitvi Evropske gospodarske skupnosti iz leta 1957. Vendar vse do leta 1985 ni bilo resnih aktivnosti za skupno urejanje tega področja. Zahteva po skupnem urejanju vprašanj s področja prometa je bila pravzaprav prvič jasno izražena v Beli knjigi o vzpostavitvi enotnega trga iz leta 1985. V njej so izpostavili omejitve na področju prometnih storitev, ki naj bi bile ena najpomembnejših ovir enotnega trga. Leta 1992 je nato prišlo do pomembnega koraka v zgodovini EU in sicer do sprejema Maastrichtske pogodbe (Maastricht Treaty). Temeljni cilj te pogodbe je bil preseči zgolj ekonomski značaj skupnosti in utrditi notranji trg, katerega bi nato nadgradili z denarno unijo ter s skupno zunanjo in notranjo politiko. Vse to bi lahko dosegli s spodbujanjem uravnoteženega trajnostnega gospodarskega razvoja, z uveljavitvijo evropske identitete na mednarodnem prizorišču (skupna zunanja ter varnostna politika), s sodelovanjem na področju pravosodja in notranjih zadev, s primerno zakonodajo in z učinkovitimi mehanizmi ter institucijami EU. Ta nadgradnja je

zahtevala tudi odločne in učinkovite spremembe v različnih sektorjih, med njimi tudi v prometnem sektorju.

Izdana je bila Bela knjiga o razvoju skupne prometne politike (White Paper on the Future Development of the Common Transport Policy), v kateri so bile poudarjene najbolj očitne težave prometnega sektorja, ki so bile posledica novega koncepta delovanja EU, ter predlagane nekatere smernice za možne rešitve.

Skupna prometna politika je bila v tem dokumentu (Bela knjiga o razvoju skupne prometne politike, 2.12.1992) zasnovana na sedmih stebrih:

1. Na doseganju učinkovitega notranjega trga in zagotavljanju prostega pretoka ljudi in blaga;
2. Na integraciji prometnega sistema na temelju najprimernejših tehnologij;
3. Na izgrajevanju transevropskega prometnega omrežja, ki povezuje nacionalna omrežja ter navezuje obrobne na osrednje regije;
4. Na prispevku prometnih sistemov k reševanju glavnih problemov okolja;
5. Na zagotavljanju najzahtevnejših varnostnih standardov;
6. Na uvajanju socialne politike, ki varuje interese zaposlenih v prometnih dejavnostih ter uporabnikov prometnih storitev;
7. Na povezavi s prometnimi sistemi drugih držav.

Najbolj kritične točke, na katere se je opozarjalo, so bile: zasičenost prometnega omrežja, padec investicij v infrastrukturo in onesnaževanje zraka zaradi prometa. Kot možne rešitve, ki bi izboljšale nastalo situacijo, so bile omenjene: vzpostavitev transevropskih prometnih omrežij, sistem poštenih cen v prometu (cene naj bi pokrivali tudi stroške onesnaževanja okolja, zastojev ter nesreč zaradi prometa), strožji prometni standardi ter ekološke takse. Takšne rešitve so zahtevale skupni pristop držav članic, kajti potrebno je bilo ustvariti takšne razmere v prometu Evrope, ki ne bi uničevale okolja, temveč prispevale k ekonomski učinkovitosti. Poseben poudarek je bil dan temu, da je potrebno zadovoljevati današnje potrebe na način, ki ne bo škodoval prihodnjim generacijam pri zadovoljevanju njihovih potreb.

Tri leta kasneje je na področju prometa EU sledil še en pomemben dokument, to je Akcijski program skupne prometne politike (The Common Transport Policy Action Programme 1995 – 2000 (COM.,95/302 final), ki je sestavljen iz programov in pobud na treh ključnih področjih.

Ta so:

- Izboljšanje kakovosti evropskega transportnega sistema z najnovejšimi tehnologijami, ki bi omogočale varstvo okolja in hkrati zagotavljele varnost prebivalcev;
- Izboljšanje delovanja notranjega trga s poudarjanjem ekonomske učinkovitosti, možnosti izbiranja in uporabniku prijaznim zaračunavanjem transportnih storitev;
- Izboljšanje prometnih povezav med državami članicami EU ter omogočanje dostopa do drugih trgov.

S tem se je zaključil krog vsebinskega dopolnjevanja in prilagajanja prometne politike, kot jo je načrtala Bela knjiga iz leta 1992.

12. 9. 2001 je Evropska komisija predstavila javnosti novo Belo knjigo o evropski prometni politiki do leta 2010 in njenih usmeritvah za prihodnost (White Paper on European Transport Policy for 2010 – "Time to Decide"). Ta bela knjiga EU je bila dolgo napovedovana in težko pričakovana. Učinkovito gospodarstvo Evrope namreč nujno potrebuje tudi urejen, učinkovit in dobro nadzorovan promet. Pojavljati so se začela tudi že nesoglasja zaradi vse večjih potreb po mobilnosti na eni strani in nezadovoljstva prebivalstva zaradi vse pogostejših in daljših zamud ter slabe kakovosti uslug služb in organizacij, ki delujejo v prometnem sektorju, na drugi strani.

Cilj Bele knjige je torej, da bi se v prihodnjem desetletju evropska prometna politika uskladila s povpraševanjem in potrebami državljanov. Želi se zagotoviti učinkovit, kakovosten in varen promet za vse prebivalce držav EU. Poudarek je tudi na zmanjševanju pritiska na okolje, vendar na način, ki ne bi prizadel gospodarske konkurenčnosti EU.

V Beli knjigi Evropska komisija predlaga okoli šestdeset ukrepov za vzpostavitev trajnostne prometne politike, ki bi upoštevala tudi potrebe evropskih državljanov. Bela knjiga je razdeljena na štiri dele glede na cilje, ki bi jih bilo potrebno doseči:

- ustvariti usklajeno razmerje med podjetji javnega prevoza,
- odstraniti ozka grla v prometu,
- uskladiti prometno politiko s potrebami udeležencev,
- usmerjati globalizacijo prometa.

Bela knjiga je bila po izidu predložena državam članicam v vsebinsko razpravo. Te se morajo opredeliti in določiti stališča do različnih problemov, obravnavanih v tem dokumentu. Komisija želi, da bi bila mnenja in predlogi čim prej usklajeni, da bi se konkretno delo lahko začelo. Tako je bilo sklenjeno, da bodo v določenih obdobjih opravljeni vmesni pregledi stanja, s katerimi se bo preverjalo uresničevanje ciljev in sprejemalo odločitve o nadaljnjih ukrepih.

Vmesni pregled stanja je Komisija evropskih skupnosti v svojem Sporočilu Svetu in Evropskemu parlamentu, ki nosi naslov Naj Evropa ostane v gibanju – trajnostna mobilnost za našo celino (COM, 2006, 314 konč.) , podala na naslednji način:

"Cilj trajnostne prometne politike EU je, da prometni sistemi izpolnjujejo gospodarske, družbene in okoljske potrebe. Učinkoviti prometni sistemi so bistveni za blaginjo Evrope, saj imajo velik vpliv na gospodarsko rast, družbeni razvoj in okolje. Prometna industrija je pomembna gospodarska panoga sama po sebi, pomembno pa prispeva tudi k delovanju evropskega gospodarstva kot celote. Mobilnost blaga in oseb je bistvena sestavina konkurenčnosti evropske industrije in storitev. Mobilnost je tudi temeljna pravica državljanov.

Prometna politika Evropske unije se je na začetku razvijala počasi, v zadnjih petnajstih letih pa se razvija zelo hitro.

Cilji prometne politike EU od Bele knjige o prometu iz leta 1992 prek Bele knjige iz leta 2001 do današnjega sporočila ostajajo veljavni – zagotoviti Evropejcem smotrne in učinkovite prometne sisteme, ki:

1. ljudem in podjetjem v vsej Uniji nudijo visoko stopnjo mobilnosti;

razpoložljivost cenovno dostopnih in visokokakovostnih prometnih rešitev je ključnega pomena za uresničevanje nemotenega pretoka ljudi, blaga in storitev, za izboljšanje socialne in ekonomske kohezije in za zagotavljanje konkurenčnosti evropske industrije;

2. varujejo okolje, zagotavljajo varnost oskrbe z energijo, spodbujajo minimalne delovne standarde za sektor ter varujejo potnika in državljana;

- pritiski na okolje so se zelo povečali, veliki zdravstveni in okoljski problemi pa bodo prisotni tudi v prihodnje, na primer na področju onesnaževanja zraka. Zato je treba spodbujati visoko stopnjo varovanja in izboljšanja kakovosti okolja.
- Tudi promet, kot eden glavnih porabnikov energije, mora prispevati k zagotavljanju varnosti oskrbe z energijo.
- Na družbenem področju politika EU spodbuja izboljšanje kakovosti zaposlenosti in boljšo usposobljenost evropskih delavcev v prometu.
- Politika EU tudi varuje evropske državljanke kot uporabnike in ponudnike prometnih storitev, kot potrošnike in v smislu varnosti.

3. so inovativni pri podpiranju prvih dveh ciljev mobilnosti in varovanja s povečevanjem učinkovitosti in trajnosti rastočega prometnega sektorja; politike EU razvijajo in prinašajo na trg jutrišnje inovativne rešitve, ki so energetske učinkovite, uporabljajo nadomestne energetske vire ali podpirajo zrele, velike inteligentne prometne projekte;

4. se povezujejo na mednarodni ravni z načrtovanjem politik Unije za krepitev trajnostne mobilnosti, varstva in inovativnosti s sodelovanjem v mednarodnih organizacijah; vlogi EU kot svetovne voditeljice pri trajnostnih prometnih rešitvah, gospodarskih panogah, opremi in storitvah je treba dati še večjo veljavo.

Ti cilji postavljajo prometno politiko Unije v središče lizbonske agende za rast in zaposlovanje. Kot kaže to sporočilo, so cilji tudi dolgoročne narave in usklajujejo zahteve gospodarske rasti, socialnega varstva in varstva okolja v vseh političnih izbirah. Notranji trg je že prinesel koristi cestnemu in letalskemu sektorju in to se v prihodnje pričakuje tudi za železniški in vodni promet. Zaradi večje učinkovitosti, ki jo podpirajo politike EU, bosta zlasti železniški in vodni promet postala bolj konkurenčna, zlasti na daljših progah. Mobilnost je treba s pomočjo številnih političnih instrumentov ločiti od negativnih stranskih učinkov. Zato bo morala prihodnja politika optimizirati možnosti vsake vrste prometa za uresničevanje ciljev

čistih in učinkovitih prometnih sistemov. Povečati je treba možnosti tehnologije, s katero bi bil promet bolj prijazen okolju, zlasti v zvezi z emisijami toplogrednih plinov. Številni veliki infrastrukturni projekti bodo v pomoč pri blažitvi pritiskov na okolje v določenih koridorjih. Kjer je primerno, je treba doseči prehod na okolju bolj prijazne vrste prometa, zlasti pri dolgih razdaljah, v mestnih območjih in v prezasedenih koridorjih. Hkrati je treba optimizirati vse vrste prometa. Vse vrste prometa morajo postati bolj okolju prijazne, varne in energetske učinkovite. Nenazadnje se bo s somodalnostjo, tj. učinkovito uporabo različnih vrst prometa samostojno in v kombinaciji, doseglo optimalno in trajnostno izkoriščanje virov. Ta pristop je v celoti v skladu s sklepi Evropskega sveta z dne 16. 6. 2006 in prenovljeno strategijo trajnostnega razvoja, zlasti s poglavjem o prometu.”

1.1.2. Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije

Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije je temeljni strateški dokument, ki celovito obravnava problematiko transporta. Izhaja iz usmeritev prometne politike, ki jo je Evropska Skupnost opredelila v številnih prometnih strateških dokumentih z Belo knjigo iz leta 2001 na čelu, v njej pa so opredeljeni izhodišča, cilji, ukrepi za doseganje ciljev in ključni nosilci prometne politike v Republiki Sloveniji.

Pomen, ki ga ima prometna politika, je utemeljen v prometni dejavnosti sami, saj so učinki, ki jih ima prometna dejavnost na gospodarstvo in širše družbeno življenje nasploh, zares veliki. S prometnim področjem se prekrivajo področja okolja in prostora, gospodarstva in kmetijstva, zaposlovanja, pravosodja, policije in notranjih zadev, varnosti in varovanja in še bi lahko naštevali.

Izhodišča prometne politike so v RePPRS zajeta v petih vsebinskih sklopih: v analizi slabosti, prednosti, izzivov in nevarnosti na področju prometa v Sloveniji, v poglavju prometne infrastrukture, v poglavju prometne varnosti ter v vizijah mobilnosti prebivalstva in oskrbe prebivalstva.

Pomembne prednosti, ki jih ima transportni sektor v Sloveniji, so predvsem njegova geografska lega, vpetost v evropsko kopensko transportno mrežo, izhod na odprto morje z razvitim pristaniščem ter močna prevozniška tradicija. Slabosti se kažejo v slabi konkurenčnosti, nepovezanosti izvajalcev, nedokončanih sistemih cestne in železniške infrastrukture, slabi organizaciji železniških prevozov ter v slabo razvitem javnem potniškem prometu.

Priložnosti za izboljšanje prometne dejavnosti in njenih učinkov so predvsem povezane s poenotenjem in usklajenim delovanjem različnih prometnih sistemov, z razvojem transportnih tehnologij in tehnik ter z razvojem in izgradnjo prometne infrastrukture in intermodalnih centrov.

Nevarnosti, ki jih lahko sproži napačno koncipirana ali nedejavna prometna politika, pa so predvsem v izločenosti iz glavnih transportnih povezav in tokov, v nadaljnji nepovezanosti izvajalcev javnega potniškega prometa, v nazadovanju celotnega sektorja, poslabšanju prometne varnosti in v degradaciji okolja.

Prometna infrastruktura v nobeni veji transporta ni v zadovoljivem stanju. Kar se tiče cestnih povezav, je v obdobju po osamosvojitvi pozornost namenjena v glavnem le izgradnji avtocest, zato se ocenjuje, da je kar 42% državnih cest v slabem stanju. Železniška infrastruktura se je v tem času obogatila le z izgradnjo neposredne povezave z Madžarsko, medtem ko ostalo omrežje, in z njim tudi transportna aktivnost, stagnira. Nekoliko bolje je s pristaniškim pretovorom, ki postopoma narašča, medtem ko za letalski promet velja, da je sedanja povezava z okoli 20 letališči le desetina od potencialno zanimivih.

Prometna varnost je bila do sedaj v vseh vejah transporta na zadovoljivem nivoju in se je z leti postopno izboljševala. Edini negativen trend je bil zaznan na področju železniškega prometa in sicer pri nivojskih križanjih cestnega in železniškega prometa, kjer se je število izrednih dogodkov v zadnjem času zelo povečalo. Rešitev navedenih problemov je v povečanju tehničnega zavarovanja in v ustreznih vlaganjih v infrastrukturo in vozila. Sicer pa so pomembni dejavniki zagotavljanja prometne varnosti ustrezen in kontroliran tehnološki razvoj, ozaveščenje udeležencev prometa in ustrezno vzdrževanje prometne infrastrukture.

Vizija Mobilnosti prebivalstva se v RePPRS orisuje na način, ki upošteva glavne socio-demografske trende in prometno politične usmeritve. Upoštevajoč nadaljnje staranje prebivalstva, povečano stopnjo gibalno oviranih oseb v prometu, ekološke in varnostne kriterije, je težišče potniškega prometa usmerjeno k povečevanju uporabe javnih prevoznih sredstev. Ta sprememba se lahko doseže s povečanjem pogostosti in razširjanjem omrežja povezav, z večanjem udobnosti prevoza, s povečevanjem hitrosti potovanja ter z izgradnjo intermodalnih centrov, kjer bo potnik lahko s kombinirano rabo prevoznih sredstev lahko optimiral svoj čas potovanja.

Tudi ustrezna oskrba prebivalstva je v svojem tehnološkem delu vezana na vzpostavitev intermodalnih centrov, na razvoj sodobnih informacijskih tehnologij, predvsem pa na integracijo transportnih sistemov, ki edina lahko prinese prihranke v času, zanesljivost in pravočasnost dobav, pa tudi razbremenitev posameznih, sedaj nepovezanih transportnih poti.

Splošni cilji prometne politike na nacionalni ravni so v RePPRS razvrščeni takole:

1. Internalizacija zunanjih stroškov, ki jih povzroča promet
2. Doseganje družbenega optimuma v delu, ki se nanaša na prometni sektor
3. Povečanje prometne varnosti in varovanja
4. Učinkovita poraba energije in čisto okolje
5. Povečanje obsega in kakovosti javnega potniškega cestnega in železniškega prometa

6. Prenos blaga v tranzitu na železnico
7. Usklajeno delovanje celotnega transportnega sistema
8. Vzpostavljanje arhitekture inteligentnih transportnih sistemov z uveljavljanjem regionalnih, nacionalnih in evropskih specifičnosti, usmeritev ter interesov
9. Ozaveščanje in informiranje prebivalstva o trajnostni mobilnosti
10. Zagotavljanje potrebne prometne infrastrukture tako za kopenski kot tudi pomorski in zračni transport, ki bo sledil načelom trajnostnega in skladnega regionalnega razvoja
11. Zagotovitev zanesljivega, varnega, cenovno konkurenčnega in okolju prijaznega transporta v tovornem in potniškem prometu
12. Optimalno izkoriščanje razpoložljivih virov
13. Vzpostavitev delovanja učinkov tržnega gospodarstva
14. Deregulacija posameznih podsistemov prometa
15. Natančno usmerjanje fiskalnih ukrepov za zagotavljanje storitev, ki jih sicer ni mogoče zagotoviti z načeli tržnega gospodarjenja

Nosilci prometne politike so državni zbor, vlada in pristojna ministrstva, lokalne skupnosti ter gospodarske družbe, združenja in znanstvene ter raziskovalne institucije. Njihova naloga je zagotavljanje enakopravnih pogojev dostopa na slovenski transportni trg kot tudi enakopravnih pogojev gospodarjenja na tem trgu. Najpomembnejšo vlogo pri izvajanju prometne politike ima ministrstvo, pristojno za promet, ki ni le kreator potrebnega zakonskega okvirja in ostale regulative za realizacijo prometne politike, pač pa je zadolženo tudi za usklajanje svojega delovanja z vsemi resorji, s katerimi se promet interesno povezuje ali na njih posledično učinkuje.

Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije med splošnimi ukrepi prometne politike našteva naslednje aktivnosti:

1. izdelava celovitega prometnega modela z ustreznim izračunom virov in intermodalnosti povezav in virov,
2. izdelava državnega razvojnega načrta o optimalni usklajenosti prometnega sistema ob spoštovanju mednarodnih obveznosti Slovenije,
3. razvoj prometne infrastrukture, ki je pogoj za enotno in sinhrono delovanje sistema,
4. vključevanje zasebnega kapitala v razvoj prometne infrastrukture in prevoznih storitev povsod tam, kjer je z zasebno pobudo mogoče doseči zelene rezultate in tako razbremeniti javne finance,
5. razvoj novih transportnih tehnik in tehnologij, ki bodo za okolje manj obremenjujoče,

6. vzgoja in izobraževanje, obveščanje in trženje, s čimer bi pri ljudeh vzbudili zavest o pomenu transportnega sistema, njegovem delovanju in optimalni uporabi transportne infrastrukture,
7. fiskalni ukrepi, s katerimi bo država spodbujala nastajanje celovitih logističnih rešitev in enotnega sistema javnega potniškega prometa,
8. predpisi in drugi akti, s katerimi je potrebno urediti predvsem pogoje za razvoj kakovostne tržne strukture ter podpreti celovite logistične storitve in enotno delovanje javnega potniškega prometa,
9. spodbujanje uporabe varčnejših in ekološko sprejemljivejših vozil.

Prometna politika tako opredeljuje pogoje za optimalno mobilnost prebivalstva v Sloveniji in v povezavi z evropskim prostorom. Posebno pozornost namenja transportu kot gospodarski panogi, ki jo v bližnji prihodnosti čakajo pomembni integracijski procesi za njegovo večjo učinkovitost, zanesljivost, varnost in cenovno ugodnost. V ospredju so vsekakor procesi povezovanja in usklajenega delovanja različnih panog transporta, izgradnja intermodalnih centrov in ostale prometne infrastrukture, pa tudi nenehna skrb za zaščito okolja in ljudi pred negativnimi vplivi in nevarnostmi, ki jih s seboj lahko prinaša nenadzorovana rast transportnih storitev.

Aspekt varnosti in varovanja udeležencev v prometu ter zaščite okolja pred negativnimi vplivi, ki povzročajo njegovo degradacijo, se odraža v številnih aktivnostih, ki jih na področju regulacije prometnega sektorja izvaja resorno prometno ministrstvo. Zelo izrazito je izražen tudi na področju ugotavljanja skladnosti in homologacije vozil, ki je predmet te diplomske naloge.

1.2 NAMEN IN CILJ DIPLOMSKE NALOGE

Namen moje diplomske naloge je raziskati obsežno in strokovno zahtevno področje ugotavljanja skladnosti vozil v Republiki Sloveniji. Za to temo sem se odločila, ker na tem področju delam in me tematika zanima, pa tudi zato, ker menim, da je ustrezna ureditev, ki zagotavlja tehnično primernost vozil v prometu, v širšem interesu vsakega posameznika in družbe kot celote.

V diplomski nalogi sem najprej opredelila širše tematsko področje celovite prometne dejavnosti, ki ga vsebinsko opredeljujeta prometna politika Evropske Skupnosti in Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije. V teh strateških dokumentih so številna določila, ki obravnavajo varovanje prometnih udeležencev, zaščito njihovega zdravja in imetja ter problematiko okoljske ustreznosti prevoznih sredstev in na ta način napotujejo k vzpostavitvi ustreznih ukrepov za nadzor in zagotavljanje ustreznosti vozil v prometu.

Nato sem opredelila namen in cilj ugotavljanja skladnosti vozil ter opisala zgodovino ugotavljanja skladnosti vozil v RS, zatem pa v osrednjem delu predstavila celovit

sistem ugotavljanja skladnosti vozil v RS, ki vsebuje pravne podlage, usklajenost predpisov z drugimi državami EU, klasifikacijo vozil, organizacijsko strukturo pristojnih institucij in strokovnih organizacij, postopke ugotavljanja skladnosti, informacijsko podporo sistemu ugotavljanja skladnosti vozil v RS ter izvajanje nadzora nad dokumentacijo in postopki kontrole in preprečevanje vpliva s strani zunanjih naročnikov. Opis celovitega sistema ugotavljanja skladnosti vozil sem zaključila s predstavitvijo največje strokovne organizacije za opravljanje strokovnih pregledov v RS, t.j. Sektorja Tehničnih pregledov in homologacije vozil, ki deluje v okviru prevozniškega podjetja Ljubljanski potniški promet iz Ljubljane.

Cilj diplomske naloge je ugotoviti, ali je pri nas stanje na področju ugotavljanja skladnosti vozil primerno urejeno, usklajeno z ostalimi članicami EU in kot takšno sestavni del celovitega evropskega sistema ugotavljanja skladnosti vozil, ali pa je potrebno področje šele ustrezno urediti.

V ta namen sem postavila hipoteze, katerih potrditev bi dokazala ustrezno urejenost področja, zanikanje pa stanje, ki potrebuje še dopolnitve in spremembe, da bi bil sistem ugotavljanja skladnosti vozil pri nas zares delujoč.

1.3 OPREDELITEV PREDMETA DIPLOMSKE NALOGE IN POSTAVITEV HIPOTEZ

Sodoben način življenja je zaznamovan z množično uporabo motornih vozil. Ta so se od začetka prejšnjega stoletja sprva uveljavila predvsem na gospodarskem področju pri prevozu tovora in v javnem prevozu potnikov, v petdesetih in šestdesetih letih pa je vse bolj začela naraščati tudi uporaba osebnih vozil. Njihova rast se je v naslednjih desetletjih stopnjevala in se nadaljuje tudi v današnji čas, ko lahko že govorimo o pravi zasičenosti z vozili in osebnim prometom.

V Sloveniji se je raba osebnih vozil začela naglo povečevati v sredini 80-ih let, se stopnjevala ves nadaljnji čas, tako da je danes t.i. stopnja motorizacije že dosegla kritično mejo skoraj dveh vozil na gospodinjstvo.

To preobilje vozil, ki s seboj prinaša spremljajoče negativne pojave, kot so ekološki problemi, prometne nesreče in težave z energetsko oskrbo, zahteva učinkovito nadzorovanje in reguliranje celotnega sistema uporabe vozil, v katerem ima zagotavljanje tehnične ustreznosti vozil vsekakor pomembno mesto.

V takšnih razmerah je namreč sila pomembno, da so vozila, ki se uporabljajo, tehnično ustrezna, da vozniku, sopotnikom in ostalim udeležencem v prometu zagotavljajo čim večjo stopnjo varnosti, da ne povzročajo škode cestam in drugim prometnim objektom in da v večji meri ne škodijo okolju.

Da bi bili navedeni cilji doseženi, mora biti vzpostavljen celovit sistem ugotavljanja skladnosti vozil, v katerem se zagotavlja predpisana tehnična raven vseh vozil, ki so v prometu. Glede na to, da je Slovenija od leta 2004 članica Evropske unije, je za pričakovati, da je področje ugotavljanja skladnosti vozil v Sloveniji urejeno celovito in primerljivo z Evropo.

Za to bi morali biti izpolnjeni naslednji pogoji, in sicer:

1. da je sam predmet obravnave, to je široka in sila obsežna paleta posameznih kategorij, vrst, tipov in izvedenk vozil, opredeljen sistematično, celovito in evropsko primerljivo oz. usklajeno,
2. da je pravna oz. zakonska regulativa, ki definira področje ugotavljanja skladnosti vozil, celovita ter zajema vse kategorije, vrste in tipe vozil, možne predelave in prilagoditve, kot tudi vse načine in poti, po katerih posamezna vozila prihajajo v RS in se pojavljajo v postopku ugotavljanja skladnosti,
3. da so v sistemu natančno opredeljeni delokrogi in pristojnosti sodelujočih institucij in organizacij, kar ob izpolnjevanju predhodnih pogojev zagotavlja, da sistem primerno deluje in da znotraj samih postopkov ne prihaja do dvomnosti oz. spornih odločitev.

V povezavi z zgoraj navedenim lahko postavimo naslednje hipoteze:

Hipoteza 1:

Slovenija je za vozila uveljavila enake kriterije opredeljevanja, grupiranja in klasificiranja kot veljajo v Evropski uniji. Klasifikacija motornih in priklopnih vozil, kot osnovni dokument, ki vsebuje opise vozil in njihovo razvrščanje v kategorije in podkategorije, je v celoti usklajena s klasifikacijo vozil, ki je uporabljena znotraj držav Evropske unije.

Enotna klasifikacija vozil je temeljni pogoj za vse nadaljnje postopke opredeljevanja in regulacije ugotavljanja skladnosti vozil, ki morajo biti izvedeni na enotnih osnovah, če naj bodo del celovitega sistema.

Hipoteza 2:

Predpisi, ki regulirajo področje ugotavljanja skladnosti vozil v RS, zajemajo vse potrebne kategorije in podkategorije vozil, pa tudi vse najrazličnejše načine in poti, po katerih ta vozila prihajajo v RS in se pojavljajo v postopku ugotavljanja skladnosti.

Hipoteza 3:

Vzpostavljena je ustrezna mreža institucij, ki v okviru svojih pristojnosti in strokovnih kompetenc zagotavljajo nemoteno izvajanje postopkov ugotavljanja skladnosti vozil. S sistemom stalne notranje in občasnih zunanjih kontrol je zagotovljena strokovnost, objektivnost in nepristranskost izvajanja postopkov ugotavljanja skladnosti.

V kolikor bodo hipoteze potrjene, bomo lahko za ugotavljanje skladnosti cestnih vozil v RS zatrдили, da je to področje pri nas urejeno celovito, da je ureditev področja primerljiva in skladna z ureditvijo ostalih držav članic Evropske unije in da je s tem Slovenija del evropskega sistema ugotavljanja skladnosti cestnih vozil, ki zagotavlja varno uporabo vozil v prometu, varovanje okolja ter ustrezno tehnično stanje vozil in njihove opreme.

2 OPREDELITEV, NAMEN IN CILJ UGOTAVLJANJA SKLADNOSTI VOZIL

Ugotavljanje skladnosti vozil je postopek, v katerem pooblaščen inštitucija oz. njene strokovne organizacije preverijo, ali vozila izpolnjujejo zahtevane tehnične lastnosti in ustrezajo predpisanim tehničnim standardom, ter v primeru ustreznosti izdajo potrdilo. Kadar se ugotavljanje skladnosti izvaja na tipu vozila, imenujemo ta postopek homologacija vozila, če pa se ugotavljanje skladnosti izvaja za posamično vozilo, se postopek imenuje posamična odobritev vozila.

Namen ugotavljanja skladnosti vozil je zagotoviti, da se dajo v uporabo samo takšna motorna in priklopna vozila, ki ustrezajo veljavnim homologacijskim predpisom in tehničnim specifikacijam s področja skladnosti vozil, s čimer se dosega predpisan nivo tehnične, varnostne in ekološke ustreznosti vozil. Postopek se izvaja pred dajanjem vozila v uporabo, torej pred njegovo registracijo. Rezultat ugotovitve skladnosti vozila s predpisi je namreč potrdilo o skladnosti vozila, ki je osnova in pogoj za njegovo registracijo.

Cilj, ki ga želi zakonodajalec doseči z reguliranjem in določanjem tehničnih zahtev vozil, je v tem, da se čimbolj zaščiti uporabnike vozil in druge udeležence v prometu pred poškodbami, ki bi lahko bile povzročene zaradi neustreznih tehničnih rešitev vozila kot celote ali njegovih posameznih delov in naprav, da se zaščiti ceste in druge objekte prometne infrastrukture, ter da se v kar največji možni meri prepreči onesnaževanje okolja.

3 ZGODOVINA UGOTAVLJANJA SKLADNOSTI V REPUBLIKI SLOVENIJI

V Republiki Sloveniji se je ugotavljanje skladnosti začelo leta 1993. V tem letu je namreč Zakon o zunanjetrgovinskem poslovanju sprostil uvoz rabljenih vozil, ki je bil prej prepovedan, zato je Vlada RS že konec leta 1991 Ministrstvu za znanost in tehnologijo (MZT) naložila, naj pripravi predpise, s katerimi bi uspešno preprečili uvoz neustreznih vozil. Pristojnosti za homologacijo cestnih vozil je s sklepom Vlade RS oktobra 1991 dobil Urad za standardizacijo in meroslovje (USM). Tu je bil vzpostavljen samostojni sektor za homologacijo vozil, katerega prva naloga je bila priprava ustreznih predpisov, s katerimi bi podrobneje opredelili same postopke homologiranja kot tudi tehnične zahteve za vozila. V pomanjkanju krovnega zakona je bila v marcu 1993 sprejeta Odredba o homologaciji vozil, na podlagi katere je sektor začel operativno delo za homologacijo vozil in nadaljeval posodabljanje tehničnih (homologacijskih) predpisov. Krovni zakon, ki je pokril obravnavano tematiko, je prišel dve leti kasneje kot Zakon o standardizaciji (Ur.l. RS, št.1/95), od avgusta 1999 pa je navedeno področje bolj celovito in ustrezneje opredelil Zakon o tehničnih zahtevah za proizvode in o ugotavljanju skladnosti (Ur.l.RS, št.99/04). Za operativno delo pri pregledovanju vozil je bilo sprva imenovanih 10 strokovnih organizacij, katerih število se je zaradi postopnega urejanja trga z vozili z leti nato zmanjšalo na štiri, kasneje pa zopet naraslo na današnjih šest.

V letu 1999 je Slovenija s Kraljevino Švedsko podpisala pogodbo z naslovom »Internal Market: Horizontal Framework Legislation and Institutional Infrastructure«. Predmet pogodbe je bila izvedba različnih strokovnih študij, ki bi Sloveniji olajšale približevanje Evropski uniji, med katerimi sta se dve nanašali tudi na področje ugotavljanja skladnosti – in sicer za njeno ustrežnejšo institucionalno ureditev (zamenjava resornega ministrstva) in za učinkovit prenos evropskega pravnega reda v slovensko zakonodajo (prevzem evropskih direktiv).

V skladu z določili iz 10. člena Zakona o spremembah in dopolnitvah zakona o organizaciji in delovnem področju ministrstev (Uradni list RS, št. 30/01) je bila dejavnost ugotavljanja skladnosti vozil 27. aprila 2001 tako pravno prenesena na Ministrstvo za promet - na Direkcijo Republike Slovenije za ceste, kjer je bil ustanovljen Sektor za vozila. V letu 2004 je bilo na Ministrstvo za promet poleg motornih vozil preneseno še ugotavljanje skladnosti kmetijskih in gozdarskih traktorjev.

Druga projektna naloga se je ukvarjala s predpisi in pravnimi podlagami. V Evropski uniji področje ugotavljanja skladnosti vozil urejajo tri krovne direktive, ki opredeljujejo postopke homologacije posameznih kategorij vozil, medtem ko tehnične predpise za posamezne sisteme predpisujejo posamične direktive, ki so z njimi povezane.

Proces prevzemanja evropske regulative v slovenski pravni red je potekal med leti 2002 in 2003. Tri krovne direktive so bile prenesene v obliki ES-pravilnikov, posamične direktive pa v obliki tehničnih specifikacij. Za nepokrito področje je Slovenija sprejela še nacionalni Pravilnik o ugotavljanju skladnosti vozil (Ur.l.RS, št.30/04) in v letu 2004 uspešno vstopila v družino evropskih držav.

4 UGOTAVLJANJE SKLADNOSTI VOZIL V REPUBLIKI SLOVENIJI

4.1 PRAVNE PODLAGE

Aktualna zakonodaja, ki opredeljuje področje ugotavljanja skladnosti vozil v RS, je bila z najpomembnejšimi akti opredeljena med leti 1999 in 2004.

Glavni predpisi so:

Krovni zakon

- a) **Zakon o tehničnih zahtevah za proizvode in o ugotavljanju skladnosti** (Ur.l.RS, št.59/99), ki je krovni zakon za področje predpisovanja tehničnih zahtev za proizvode, za določitev vodenja postopkov ugotavljanja skladnosti in za izdajanje tehničnih predpisov, s katerimi potem ministri podrobneje urejajo področja iz svoje pristojnosti.

Harmonizirano oz. evropsko usklajeno področje predstavljajo trije ES pravilniki (navedeni pod vrstico b) skupaj s pripadajočimi tehničnimi specifikacijami (c).

- b) **Pravilnik o ES- homologaciji motornih vozil za štiri- in večkolesna motorna vozila ter njihove priklopnike** (Ur RS, št.84/02, 80/04 in 75/05) , **Pravilnik o ES- homologaciji dvo- in trikolesnih motornih vozil** (Ur.l.RS, št.125/03, 80/04 in 75/05) in **Pravilnik o ES- homologaciji kmetijskih in gozdarskih traktorjev** (Ur.l.RS, št.125/03, 80/04, 103/04 in 75/05), s katerimi so v naš pravni red prenesene tri krovne direktive Evropske unije, t.j. direktiva 70/156/EGS za štiri- in večkolesna vozila, direktiva 2002/24/ES za dvo- in trikolesna vozila in direktiva 2003/37/ES za kmetijske in gozdarske traktorje. Določbe in vsebina teh pravilnikov so v celoti usklajeni z evropsko zakonodajo.

- c) **Tehnične specifikacije:** za motorna in priklopna vozila z najmanj štirimi kolesi (skupaj 57 tehničnih specifikacij, oznaka **TSV 101/00** do **TSV 158/00**), za dvo- in trikolesna motorna vozila (skupaj 25 tehničnih specifikacij, oznaka **TSV/301/00** do **TSV/313/00**) ter za kmetijske in gozdarske traktorje (skupaj 23 tehničnih specifikacij, oznaka **TSV/401/00** do **TSV/423/01**) so v slovensko tehnično zakonodajo prenesene osnovne posamične direktive. Vendar tehničnih specifikacij ni enako kot direktiv. Ker vsaka nova verzija oz. dopolnitev obstoječe direktive prinese novo direktivo, medtem ko se v slovenskem pravnem redu sprememba zabeleži le kot priloga ustrezni obstoječi tehnični specifikaciji, je tehničnih specifikacij manj kot posamičnih direktiv.

Neusklajeno področje, ki ga urejajo nacionalni predpisi

d) Pravilnik o ugotavljanju skladnosti vozil (Ur.l.RS, št.30/04), ki se nanaša na neharmonizirano področje in ga Slovenija, kot vsaka druga država v EU, ureja zase. Pravilnik ureja homologacijo vozil, katerih kategorije se ne urejajo s predpisi o ES-homologaciji vozil, posamično odobritev vseh kategorij vozil, postopke ugotavljanja skladnosti pri posebnih vrstah uvoza novih in rabljenih vozil ter izdajo potrdil o skladnosti za vse kategorije vozil. Določa pa tudi zahteve, ki jih morajo izpolnjevati tehnične službe in strokovne organizacije.

e) Drugi pomembnejši nacionalni predpisi, ki dopolnjujejo opredelitve Pravilnika o ugotavljanju skladnosti vozil, so :

Pravilnik o napravah in opremi vozil v cestnem prometu (Uradni list RS, št. 17/00, 45/04), ki podrobneje določa naprave in opremo vozil, in sicer naslone za glavo, varnostne pasove, pnevmatike, zimsko opremo vozil, opremljenost vozil s tahografi, varnostno vez priklopnih vozil, zatemnjevanje stekel in svetlobnih naprav, zvočni signal pri vzratni vožnji vozila, vgradnjo bočne zaščite in naprav za preprečevanje podleta od zadaj, označevanje vozil z opozorilnimi tablamami, pogoje predelave vozil iz osebnega v tovorno vozilo ter mejne vrednosti izpušnih plinov vozil pri uvozu oziroma pri pridobitvi vozila iz EU.

Pravilnik o napravah za omejevanje hitrosti nekaterih kategorij vozil (Uradni list RS, št. 45/ 04, 90/04), ki določa opremljenost vozil z napravami za omejevanje hitrosti in vrednosti, na katere se te naprave nastavljajo.

Pravilnik o merah in masah vozil v cestnem prometu (Uradni list RS, št. 45/04), ki določa največje mere in mase določenih kategorij cestnih in kmetijskih vozil (vsa vozila razen osebnih avtomobilov in motornih koles).

Pravilnik o minimalnih zahtevah, ki jih morajo izpolnjevati nekatere naprave in oprema vozil v cestnem prometu (Uradni list RS, št. 97/02,123/03), ki določa mejne vrednosti izpušnih plinov vozil, emisijo hrupa vozil, minimalne učinke zavornih naprav, dovoljeno obrabo mehanskih naprav za spenjanje vozil in dovoljen naklon kratkega svetlobnega pramena žarometov. Vse to so zahteve, ki se preverjajo na tehničnih pregledih vozil.

Pravilnik o kompletu za prvo pomoč, ki spada v obvezno opremo motornih vozil (Uradni list RS, št. 106/04, 134/04 in 136/04 – popr.), ki določa vsebino kompleta za prvo pomoč, ki spada v obvezno opremo motornih vozil.

Uredba o cenah za storitve v postopkih homologacije in posamične odobritve vozil (Uradni list RS, št. 72/00). Ta uredba vlade določa cene potrdil o skladnosti.

Navodilo o pripravljanju in izdajanju tehničnih specifikacij za motorna vozila (Uradni list RS, št. 47/02, 42/03). To navodilo ureja postopek

pripravljanja in izdajanja tehničnih specifikacij za motorna vozila in način delovanja strokovnega odbora.

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). Ta odredba prenaša v naš pravni red zahteve mednarodnega pravilnika UN/ECE R 22.

Odredba o homologiranju varnostnih trikotnikov (št. 27.03) (Uradni list RS, št. 62/99). Ta odredba prenaša v naš pravni red zahteve mednarodnega pravilnika UN/ECE R 27.

Odredba o homologiranju posebnih opozorilnih svetilk za motorna vozila (št. 65.00) (Uradni list RS, št. 55/96). Ta odredba prenaša v naš pravni red zahteve mednarodnega pravilnika UN/ECE R 65.

Odredba o homologiranju tabel za označevanje počasnih vozil (št. 69.00, št. 69.01) (Uradni list RS, št. 3/95, 62/99, 80/99). Ta odredba prenaša v naš pravni red zahteve mednarodnega pravilnika UN/ECE R 69.

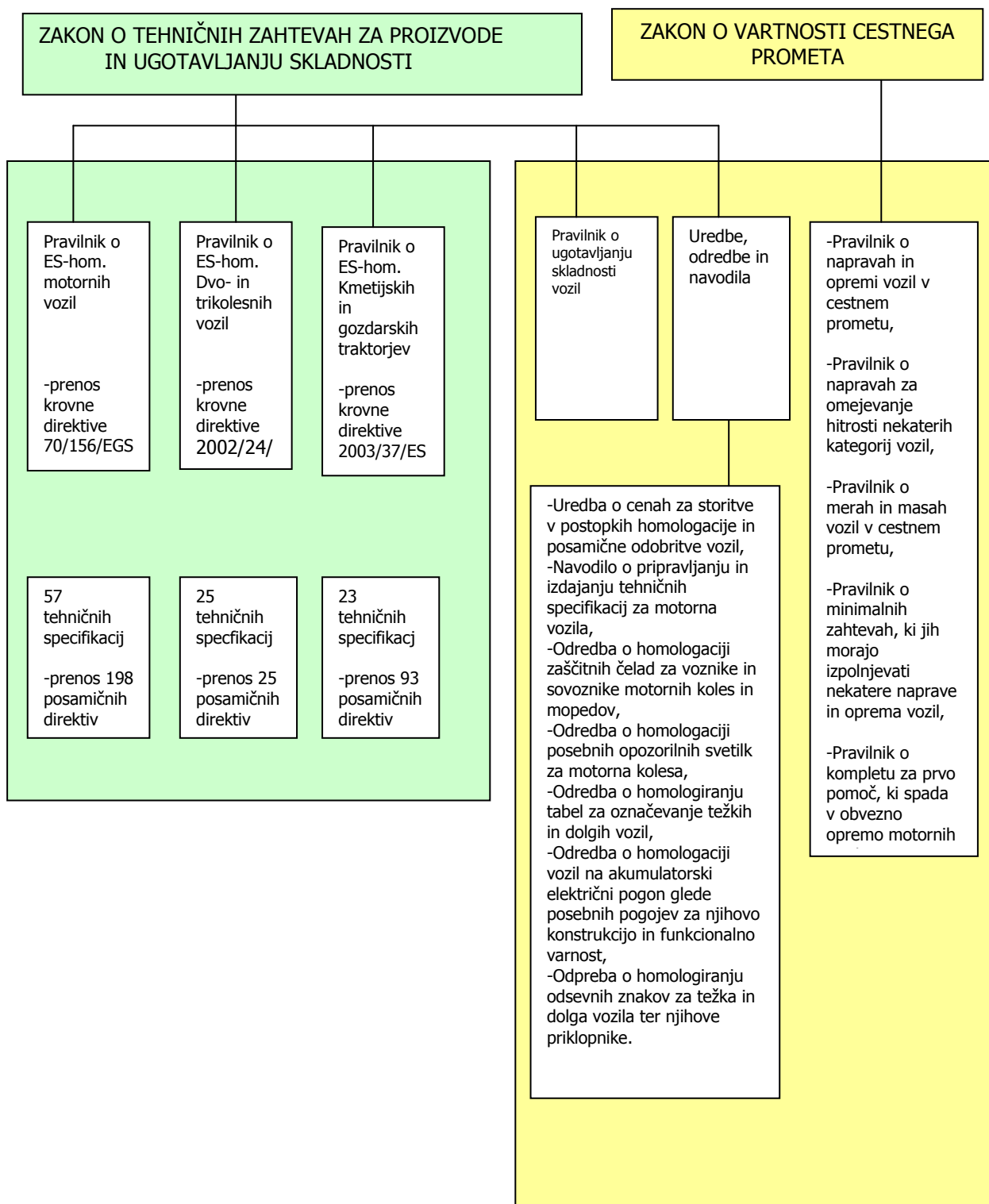
Odredba o homologiranju tabel za označevanje težkih in dolgih vozil (št. 70.00, št. 70.01) (Uradni list RS, št. 3/95, 62/99, 80/99). Ta odredba prenaša v naš pravni red zahteve mednarodnega pravilnika UN/ECE R 70.

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) Ta odredba prenaša v naš pravni red zahteve mednarodnega pravilnika UN/ECE R 100.

Odredba o homologiranju odsevnih oznak za težka in dolga vozila ter njihove priklopnike (št. 104.00) (Uradni list RS, št. 62/99, 86/99). Ta odredba prenaša v naš pravni red zahteve mednarodnega pravilnika UN/ECE R 104.

4.2 PREDPISI UREJENI Z EUROPSKO UNIJO IN NACIONALNI PREDPISI

Slika 1: Prikaz predpisov



Vir: Jerončič (2005, str:6)

4.3. KLASIFIKACIJA VOZIL

Klasifikacija vozil je podrobno opredeljena v prilogah k pravilnikom o ES-homologaciji motornih vozil, v osnovni razdelitvi pa je povzeta tudi v Pravilniku o ugotavljanju skladnosti vozil. Ker na začetku navedeni pravilniki izhajajo iz evropskih direktiv, ki so bile v postopku harmonizacije zakonodaje, ki se je postavljala kot pogoj za vključitev Slovenije v Evropsko unijo, preneseni v naš pravni red, je logično, da je bila s prevzemanjem postopkov ugotavljanja skladnosti vozil prevzeta tudi klasifikacija vozil.

V klasifikaciji vozil so vozila razdeljena v tri osnovne skupine, znotraj katerih se členitev nadaljuje na kategorije in podkategorije vozil.

Prvo skupino sestavljajo vsa motorna vozila z vsaj štirimi kolesi, ki se naprej delijo na:

- vozila, namenjena prevozu potnikov (kategorija M)
- vozila, namenjena prevozu blaga – tovorna vozila (kategorija N)
- priklopna vozila (skupina O)

Drugo skupino vozil v klasifikaciji tvorijo dvo in trikolesna vozila, združena v samo eni kategoriji z oznako L in znotraj nje razčlenjena v sedmih podkategorijah, ki so razdeljene glede na število koles vozila in moč motorja.

Tretji del klasifikacije vozil je namenjen kmetijskim in gozdarskim traktorjem in je razdeljen na štiri glavne skupine. Te so:

- kolesni traktorji (kategorija T)
- gosenični traktorji (kategorija C)
- priklopniki (kategorija R)
- zamenljivi vlečeni stroji (kategorija S)

Kmetijski in gozdarski traktorji so bili vse do leta 2004 v domeni kmetijskega ministrstva in bili zaradi tega pravzaprav pomanjkljivo tehnično nadzorovani, po tem datumu pa so prešli v pristojnost Ministrstva za promet – DRSC in skladno z določili Pravilnika o ES-homologaciji postali predmet v evropskem prostoru usklajenega načina ugotavljanja skladnosti vozil.

Podrobnejšo predstavitev klasificiranja in členitve vozil prikazuje tabela v prilogah.

4.4 ORGANIZACIJSKA STRUKTURA PRISTOJNIH INSTITUCIJ IN STROKOVNIH ORGANIZACIJ

Homologacijski organ in organ za posamične odobritve vozil

Naloge homologacijskega organa in organa za posamične odobritve vozil v RS opravlja Direkcija RS za ceste (DRSC), ki je organ v sestavi Ministrstva za promet. DRSC je odgovorna za vsa vprašanja, ki so povezana s homologacijo in posamično odobritvijo vozil, za izdajanje certifikatov o homologaciji vozil, za preverjanje skladnosti proizvodnih postopkov proizvajalca, za postopke identifikacije vozil in za oceno tehničnega stanja vozil. V enotnem evropskem sistemu ugotavljanja skladnosti vozil nastopa tudi kot kontaktna točka s homologacijskimi organi drugih držav članic Evropske unije.

Strokovne organizacije

Za opravljanje strokovnih pregledov vozil pri ugotavljanju skladnosti vozil v postopku homologacije, predvsem pa pri posamični odobritvi vozil, je v Sloveniji imenovanih šest strokovnih organizacij, ki so razporejene praktično po celotnem območju Slovenije. Delujejo kot strokovna pomoč DRSC pri izvedbi identifikacije in ocene tehničnega stanja vozila, pri preverjanju ustreznosti predelave vozila in njegove skladnosti z navodili proizvajalca, pa tudi kot organ za izdajo potrdila o skladnosti za predelano vozilo.

V mreži strokovnih organizacij sta še dve tehnični službi, ki izvajata naloge preskuševalnega laboratorija.

Pogoji, ki jih morajo izpolnjevati strokovne organizacije, so zahtevni. Naloge strokovne organizacije smejo namreč opravljati le pravne ali fizične osebe, ki pridobijo ustrezno odločbo ministra, pristojnega za trg, izdano v soglasju z ministrom, pristojnim za promet, izpolnjevati pa morajo naslednje pogoje:

- razpolagati morajo s strokovno usposobljenim osebjem, potrebno opremo in prostori,
- trajno morajo zagotavljati neodvisnost in nepristranost 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 izvajane dejavnosti,
- imeti morajo zbirko homologacijskih in drugih tehničnih predpisov o vozilih.

Izpolnjevanje naštetih pogojev se dokazuje s pridobljeno akreditacijo po SIST EN 45004.

Seznam sedaj pooblaščenih strokovnih organizacij za opravljanje strokovnih pregledov vozil:

1. JP LJUBLJANSKI POTNIŠKI PROMET d.o.o., Celovška 160, 1000

Ljubljana Sektor tehnični pregledi in homologacija vozil, kjer sem tudi sama zaposlena ima na tem področju naslednja pooblastila:

- homologacije vozil kategorij N1,O1,O2T,L,C,R in S,
- identifikacije in ocene tehničnega stanja vozil kategorij M1,N1,O1,O2,T,C,R in S,
- posamične odobritve vozil kategorije M1,N1,O1,O2,T,C,R in S,
- odobritev predelanih in dodelanih vozil kategorij L,M,N,O, T, C,R in S.

Organizacija občasno opravlja preglede tudi na terenu po vnaprej določenem urniku, in sicer na lokacijah AVTOCENTER IDRIJA, d.o.o., Gregorčičeva 10, IDRIJA; AVTOPLUS, d.d., Istrska cesta 55, KOPER; AC INTERCAR, d.o.o., Industrijska cesta 2, NOVA GORICA; INTEGRAL JESENICE, d.d., Titova 67, JESENICE; AVTOSERVIS d.d., Kidričeva, SLOVENJ GRADEC; ŽONTA tehnični pregledi, CELJE

2. RTI, d.o.o., p.p. 851, Cesta k Tamu 14 2001 Maribor

Pooblastila:

- homologaciji vozila za kategorije M,N, O,T,L,C,R in S,
- posamičnih odobritve vozil za kategorije M,N,O,T,L,C,R in S,
- pregledi predelav vozil za kategorije M,N,O,T,L,C,R in S.

Organizacija občasno opravlja preglede tudi na terenu po vnaprej določenem urniku, in sicer na lokacijah AGROSERVIS, d.d., Koroška ul. 53, MURSKA SOBOTA; AMZS, d.d., PE Celje, Ljubljanska c. 11, CELJE; APS, Teh. Pregledi, Koroška 64, VELENJE; AVTOSERVIS, d.d., Kidričeva 4, SLOVENJ GRADEC; AVTOLINE Krško, d.o.o., Bohoričeva 10, KRŠKO.

3. ŠTAJERSKI AVTO DOM, d.o.o., Tržaška 38, 2000 Maribor

Pooblastila

- identifikacije in ocene tehničnega stanja vozil kategorij M1.
- posamične odobritve vozil kategorije M1

4. AVTO KRKA, d.o.o., Pod Trško goro 83, NOVO MESTO,

Pooblastila

- identifikacije in ocene tehničnega stanja vozil kategorij M1.
- posamične odobritve vozil kategorije M1
- odobritev predelanih in dodelanih vozil kategorij M1.

5. A1-REMONT KRANJ d.o.o., Ljubljanska cesta 22, 4000 KRANJ,

Pooblastila

- identifikacije in ocene tehničnega stanja vozil kategorij M1.

6. A.M. MIKLAVC d.o.o., Nizka 21, 3332 Rečica ob Savinji,

Pooblastila

- identifikacije in ocene tehničnega stanja vozil kategorije M1,
- posamične odobritve vozil kategorije M1,
- odobritev predelanih in dodelanih vozil kategorij M1.

Tehnični službi - preizkuševalna laboratorija:

- **SIQ, Tržaška cesta 2, 1000 Ljubljana**

Pristojnosti: meritve po 2000/14/ES - Direktiva o emisiji hrupa strojev, ki se uporabljajo na prostem.

- **Preskusni laboratorij v RTI d.o.o., p.p. 851, Cesta k Tamu 14, 2001 Maribor**

Pristojnosti: je akreditiran po standardu SIST EN ISO/IEC 17025. Na osnovi Slovenske akreditacijske listine je laboratorij prijavljen kot Tehnični servis tako pri Komisiji Združenih narodov za Evropo (z oznako E26B) za izvajanje homologacijskih preskusov po ECE - pravilnikih, kakor tudi na sedežu Evropske skupnosti v Bruslju za izvajanje homologacijskih preskusov po ES-direktivah.

Za operativno delo pri pregledovanju vozil je bilo sprva imenovanih deset strokovnih organizacij, katerih število se je zaradi postopnega urejanja trga z vozili lahko z leti zmanjšalo na šest.

Postopek se izvaja pred dajenjem vozila v uporabo, torej pred njegovo registracijo. Rezultat ugotovitve skladnosti vozila s predpisi je namreč potrdilo oskladnosti vozila, ki je osnova in pogoj za njegovo registracijo. Ta postopek zajema cestna vozila in kmetijske ter gozdarske traktorje.

Ta postopek je namenjen za vsak tip serijsko izdelanega vozila, pridobljenega/uvoženega ali izdelanega v naši državi, stranka pa je lahko izdelovalec vozila ali njegov zastopnik. Postopek se začne pri homologacijskem organu, kjer stranka vloži vlogo za začetek postopka. Podrobnejši opis postopkov je natančneje opredeljen v nadaljevanju.

4.5 POSTOPKI UGOTAVLJANJA SKLADNOSTI VOZIL- HOMOLOGACIJE IN POSAMIČNE ODOBRITEV

Homologacija je postopek ugotavljanja skladnosti, ki se izvaja za tip vozila - torej za vozila določene kategorije, ki se med seboj bistveno ne razlikujejo, lahko pa tvorijo različne variante in izvedenke vozila.

Posamična odobritev je postopek ugotavljanja skladnosti, ki se izvaja za konkretno posamično vozilo.

Služba za homologacijo in posamično odobritev vozil v okviru sektorja Tehnični pregledi in homologacija vozil -kontrolnega organa izvaja kontrole oz. preglede vozil in dokumentacije v postopkih homologacije kot tehnična služba v imenu homologacijskega organa in postopke identifikacije in ocene tehničnega stanja ter postopke posamične odobritve vozil kot strokovna organizacija v imenu organa za posamično odobritev vozil. Pri tem upošteva določila Pravilnika o ugotavljanju skladnosti, navodila homologacijskega organa in organa za posamično odobritev ter druge predpise, povezane z dejavnostjo in izvaja politiko kakovosti, ki jo je določilo najvišje vodstvo podjetja. Vsi postopki kontrole, ki jih izvaja služba za homologacijo in posamično odobritev vozil v okviru sektorja Tehnični pregledi in homologacija vozil -kontrolnega organa, potekajo v skladu z vzpostavljenim sistemom kakovosti po standardu SIST EN ISO/IEC 17020. Zaradi morebitnih vplivov, do katerih bi lahko prišlo, sektor Tehnični pregledi in homologacija vozil -kontrolni organ v navodilu za delo opredeljuje način preprečitve vplivov na delovanje kontrolnega organa.

Primeri homologacij:

- **Postopek ES-homologacije vozila**

Stranka v postopku je proizvajalec vozila ali njegov pooblaščen zastopnik, ki vloži vlogo in vso potrebno dokumentacijo. DRSC vnese podatke o vložniku v Centralni register vozil (CRV) in izdela napotilo na strokovno organizacijo. Po opravljenih postopkih v strokovni organizaciji dobi DRSC poročilo in seznam variant in izvedenk tipa vozila, za katera to poročilo velja in ki so skladne s homologacijskimi predpisi. DRSC pregleda vso poslano dokumentacijo, nato pa prenese vse podatke o izvedenkah in variantah tipa vozila v bazo skladnih variant in izvedenk vozil. Stranki se nato natisne ES-homologacijski certifikat, potrdilo o evidentiranju tipa vozila in seznam variant in izvedenk vozila, ki so bile potrjene kot skladne.

- **Postopek evidentiranja tipa vozila z ES-homologacijo (enotno evropsko homologacijo celotnega vozila)**

V tem primeru izdelovalec ali njegov pooblaščen zastopnik vloži vlogo za evidentiranje pri homologacijskem organu in vlogi priloži dokument o enotni evropski homologaciji s prilogami. Homologacijski organ pregleda dokumentacijo, vnese podatke o izvedenkah vozila v bazo homologiranih izvedenk vozila ter stranki izda potrdilo o evidentiranju tipa vozila v Republiki Sloveniji. Na podlagi tega izdelovalec

ali njegov pooblaščen zastopnik vsakemu prodanemu vozilu tega tipa izda potrdilo o skladnosti za vozilo homologiranega tipa (SA).

- **Postopek nacionalne (SI) homologacije vozila**

Ta postopek je namenjen za vsak tip serijsko izdelanega vozila, pridobljenega/uvoženega ali izdelanega v naši državi, stranka pa je lahko izdelovalec vozila ali njegov zastopnik. Postopek se začne pri homologacijskem organu, kjer stranka vložijo vlogo za začetek postopka. Homologacijski organ napoti stranko, ki je začela postopek, v strokovno organizacijo, kjer se opravi pregled homologacijske dokumentacije in vzorčnih vozil. Na podlagi pregleda strokovna organizacija izdela tehnično poročilo, ki ga pošlje homologacijskemu organu. Le-ta prejeto dokumentacijo pregleda in če ugotovi, da vozilo ustreza predpisom, ki veljajo v Sloveniji, izda stranki certifikat o SI-homologaciji za vozilo. Na podlagi tega izdelovalec ali njegov pooblaščen zastopnik za vsako prodano vozilo tega tipa izda potrdilo o skladnosti za vozilo homologiranega tipa (SA).

- **Postopek priznavanja tuje nacionalne homologacije vozila**

V tem postopku izdelovalec vozila ali njegov zastopnik vložijo pri homologacijskem organu vlogo in kopije tuje nacionalne homologacije vozila. Homologacijski organ pregleda to dokumentacijo, po potrebi pa za podrobni pregled vključi v to delo tudi strokovno organizacijo. Če je iz dokumentacije razvidno, da vozilo ustreza tudi predpisom, ki veljajo v Sloveniji, oziroma, da je dosežena zadostna stopnja varnosti in varovanja okolja, homologacijski organ izda odločbo o priznavanju tuje nacionalne homologacije in na podlagi te še certifikat o SI homologaciji vozila. Na podlagi te odločbe izdelovalec ali njegov pooblaščen zastopnik za vsako prodano vozilo tega tipa izda potrdilo o skladnosti za vozilo homologiranega tipa (SA).

- **Homologacija delov vozila ali opreme**

Ta postopek je namenjen potrditvi skladnosti določenega dela, sistema ali opreme vozila z veljavnim homologacijskim predpisom. Uporabljajo ga izdelovalci vozil in delov ter opreme za vozila. Glede na usklajenost slovenskih homologacijskih predpisov z direktivami EU in mednarodnimi homologacijskimi predpisi UN/ECE imajo te homologacije mednarodno veljavo, zato je homologacijski organ zavezan obveščati homologacijske organe drugih držav o vseh podeljenih homologacijah in morebitnih spremembah le-teh ter na zahtevo tujega homologacijskega organa ukrepati v zvezi s temi homologacijami v RS. Ta postopek je namenjen vsaki pravni ali fizični osebi, ki izdeluje vozila ali dele vozil in ki želi za svoj izdelek pridobiti homologacijo. Postopek se začne pri homologacijskem organu (Direkciji Republike Slovenije za ceste), kjer stranka poda vlogo za začetek postopka in dokazilo o obvladovanju kakovosti v svojem proizvodnem postopku. Homologacijski organ nato stranko napoti v ustrezno tehnično službo (laboratorij), ki na vozilu oziroma delu vozila opravi ustrezne meritve ter o rezultatih preskusov izda tehnično poročilo. Na podlagi pozitivnega tehničnega poročila homologacijski organ izda stranki certifikat o homologaciji sestavnega dela.

Primeri posamičnih odobritev

- **Posamična odobritev unikatnega vozila oziroma zelo majhnih serij vozil**

Pri tem postopku izdelovalec vozila predloži homologacijskemu organu vlogo za odobritev unikatnega vozila. Vlogi stranka predloži tudi ustrezno dokumentacijo. Homologacijski organ napoti stranko z vozilom na strokovno organizacijo, ki pregleda vozilo in dokumentacijo, po potrebi pa opravi tudi preskuse vozila. Če je vozilo ustrezno, izda strokovna organizacija za vozilo potrdilo o skladnosti za posamično odobreno vozilo (SB). V ta postopek spadajo v praksi vsi avtobusi ter vsa tovorna in priklopna vozila ter traktorji s hitrostjo nad 40 km/h in kmetijska priklopna vozila. Lastnik vozila mora poleg računa predložiti strokovni organizaciji zahtevane dokumente s tehničnimi podatki o vozilu in dokazila o skladnosti vozila s posamičnimi tehničnimi specifikacijami ali enakovrednimi predpisi. Dokazila o skladnosti so lahko seznam posameznih homologacij sestavnega dela, nacionalno potrdilo o skladnosti iz države izvoza, potrdilo v EU priglašene tehnične službe ... Seznam homologacij lahko izstavi izdelovalec vozila, njegov pooblaščen zastopnik ali v EU priglašena tehnična služba. Dosedanje izkušnje kažejo, da vložniki praviloma najlažje pridobijo sezname homologacij pri pooblaščenih zastopnikih ali pri tehničnih službah (npr. TÜV), če te razpolagajo s podatki o teh vozilih. Oblika seznama ni določena, mora pa biti seznam narejen tako, da so iz njega razvidni vsi potrebni podatki. Načeloma naj bi se tako potrdilo glasilo na konkretno vozilo, vendar se, če je iz predložene homologacijske dokumentacije razvidno, da se nanaša tudi nanj, lahko upošteva tudi dokazilo, ki se sicer ne glasi izrecno na konkretno vozilo. Če predloženi podatki ne zadoščajo za ugotovitev skladnosti vozila, strokovna organizacija zahteva od lastnika vozila, da predloži dodatna dokazila. Tudi v tem postopku strokovna organizacija najprej identificira vozilo, kar pomeni, da ugotovi istovetnost vozila s podatki v dokumentaciji vozila, ki jo mora lastnik vozila priložiti, in zbere potrebne tehnične podatke o vozilu, nato pa preveri njegovo skladnost z zahtevami vseh tehničnih specifikacij, ki se nanašajo na konkretno vozilo. To opravi s pregledom vozila in dokumentacije iz drugega odstavka te točke. V nadaljevanju strokovna organizacija opravi še oceno tehničnega stanja vozila, kjer vizualno preveri celovitost vozila in njegovo opremljenost glede na podatke izdelovalca in zahteve Pravilnika o napravah in opremi vozil v cestnem prometu ter ugotavlja morebitne neustrezne predelave. Če je vozilo uspešno prestalo to preverjanje, strokovna organizacija izda lastniku vozila potrdilo o skladnosti za posamično odobreno vozilo (SB), s katerim ga ta lahko registrira.

- **Posamična odobritev novega vozila brez EU-homologacije**

V ta postopek spadajo v praksi vsi avtobusi ter vsa tovorna in priklopna vozila ter traktorji s hitrostjo nad 40 km/h in kmetijska priklopna vozila. Lastnik vozila mora poleg računa predložiti strokovni organizaciji zahtevane dokumente s tehničnimi podatki o vozilu i dokazila o skladnosti vozila s posamičnimi tehničnimi specifikacijami ali enakovrednimi predpisi. Dokazila o skladnosti so lahko seznam posameznih

homologacij sestavnega dela, nacionalno potrdilo o skladnosti iz države izvoza , potrdilo v EU priglašene tehnične službe...

Seznam homologacij lahko izstavi izdelovalec vozila, njegov pooblaščen zastopnik ali v EU priglašena tehnična služba. Dosedanje izkušnje kažejo, da vložniki praviloma najlažje pridobijo sezname homologacij pri pooblaščenih zastopnikih ali pri tehničnih službah npr.(tuf), če te razpolagajo s podatki o teh vozilih. Oblika seznama ni določena, mora pa biti seznam narejen tako, da so iz njega razvidni vsi potrebni podatki. Načeloma naj bi se tako potrdilo glasilo na konkretno vozilo, vendar se, če je iz predložene homologacijske dokumentacije razvidno, da se nanaša tudi nanj, lahko upošteva tudi dokazilo, ki se sicer ne glasi izrecno na konkretno vozilo. Če predloženi podatki ne zadoščajo za ugotovitev skladnosti vozila, strokovna organizacija zahteva od lastnika vozila, da predloži dodatna dokazila. Tudi v tem postopku strokovna organizacija najprej identificira vozilo, kar pomeni, da ugotovi istovetnost vozila s podatki v dokumentaciji vozila, ki jo mora lastnik vozila priložiti, in zbere potrebne tehnične podatke o vozilu, nato pa preveri njegovo skladnost z zahtevami vseh tehničnih specifikacij, ki se nanašajo na konkretno vozilo. To opravi s pregledom vozila in dokumentacije iz drugega odstavka te točke.

V nadaljevanju strokovna organizacija opravi še oceno tehničnega stanja vozila, kjer vizualno preveri celovitost vozila in njegovo opremljenost glede na podatke izdelovalca in zahteve Pravilnika o napravah in opremi vozil v cestnem prometu ter ugotavlja morebitne neustrezne predelave. Če je vozilo uspešno prestalo to preverjanje , strokovna organizacija izdal lastniku potrdilo o skladnosti posamično odobreno vozilo (SB), s katerim ga ta lahko pri registracijskem organu registrira.

• **Posamična odobritev predelanega vozila**

Predelava vozila je vsak poseg v že homologirano vozilo, ki le-temu spremeni značilne lastnosti. Predelava vozila je tudi zamenjava homologiranih elementov vozila z drugimi. Posamično odobritev predelanega vozila lahko zahteva samo lastnik vozila, začne pa se z vlogo za posamično odobritev predelanega vozila. Lastnik vozila vloži vlogo v strokovni organizaciji, ki je pooblaščen za opravljanje pregledov in odobritev predelanih vozil v postopku za ugotavljanje skladnosti vozila za določeno kategorijo vozil. Strokovna organizacija identificira vozilo, preveri in po potrebi dopolni podatke iz vloge ter podrobno pregleda vozilo in predloženo dokumentacijo. Pregled zajema tako skladnost predelave vozila s splošnimi tehničnimi predpisi in navodili izdelovalca vozila kot tudi skladnost predelanega vozila s posamičnimi tehničnimi specifikacijami in drugimi predpisi o cestnih vozilih. Po pregledu strokovna organizacija izdela tehnično poročilo, v katero vnese preverjene in dopolnjene podatke o vozilu, tako splošne kot tehnične, in to tako za vozilo pred predelavo kot tudi po njej. Če predelano vozilo ustreza vsem tehničnim zahtevam in veljavnim predpisom, strokovna organizacija vpiše spremenjene podatke v obstoječe potrdilo o skladnosti. Lastnik vozila mora poleg računa predložiti ustrezno tehnično dokumentacijo o vozilu

- **Posamična odobritev pri uvozu/priodbitvi novega vozila z EU-homologacijo**

Lastnik vozila mora poleg računa predložiti ustrezno tehnično dokumentacijo o vozilu. V tem primeru je to EU-potrdilo o skladnosti (COC-dokument-certificate of conformity) ali registracijski dokument, ki ga izda pristojni organ države, iz katere prihaja vozilo.

Strokovna organizacija opravi najprej identifikacijo vozila, kar pomeni, da ugotovi istovetnost vozila s podatki v dokumentaciji vozila, ki jo mora lastnik vozila priložiti, in zbere potrebne tehnične podatke o vozilu. V nadaljevanju strokovna organizacija opravi le še oceno tehničnega stanja vozila, kjer vizualno preveri celovitost vozila in njegovo opremljenost glede na podatke izdelovalca in zahteve Pravilnika o napravah in opremi vozil v cestnem prometu. Pri osebnih vozilih to pomeni opremljenost z nasloni za glavo tudi na zadnjih sedežih! Sočasno strokovna organizacija še preveri, ali ni bilo vozilo pred pregledom morebiti predelano v nasprotju s priporočili izdelovalca ali drugimi tehničnimi predpisi. Če je vozilo uspešno prestalo to preverjanje, strokovna organizacija izda lastniku vozila potrdilo o skladnosti za posamično odobreno vozilo (SB), s katerim ga ta lahko pri registracijskem organu registrira.

- **Posamična odobritev pri uvozu/pridobitvi rabljenega vozila z EU-homologacijo**

Rabljenno vozilo, predhodno registrirano v kateri od držav EU(ne glede na to, ali ima vozilo EU-homologacijo ali ne). Za novopristopne države, se v tem postopku upoštevajo le vozila, ki so bila v tej državi prvič registrirana po 1. maju 2004 .

Lastnik vozila mora poleg računa predložiti dokumente o vozilu, ki so bili do njegove odjave veljavni v državi njegovega izvora (COC dokument, izdan v državi, v kateri je bilo vozilo kupljeno, registracijski dokument, prometno dovoljenje ipd ...). Strokovna organizacija najprej opravi postopek za identifikacijo vozila, kar pomeni, da ugotovi istovetnost vozila s podatki v dokumentaciji vozila, ki jo mora lastnik vozila priložiti, in zbere potrebne tehnične podatke o vozilu. Nato strokovna organizacija tudi oceni tehnično stanje vozila ter hkrati preveri celovitost in opremljenost vozila glede na podatke izdelovalca ter Pravilnik o napravah in opremi vozil v cestnem prometu. Pri oceni tehničnega stanja strokovna organizacija preveri, ali je bilo vozilo morda pred tem močnejše poškodovano in morebiti neustrezno popravljeno ali pa je bilo predelano v nasprotju s priporočili izdelovalca ali drugimi tehničnimi predpisi. Če pri pregledu vozila strokovna organizacija utemeljeno podvomi o tehnični brezhibnosti vozila, ki se je ne da ugotoviti z vizualnim pregledom, lahko vložnika napoti na podrobnejši pregled posameznih delov vozila po postopku, predvidenem za tehnični pregled vozila. Pri rabljenih vozilih brez EU- ali slovenske homologacije mora v okviru ugotovitve tehničnega stanja, posebej pri vozilih, danih v promet na podlagi izjemnih odobritev v državi izvora, strokovna organizacija posebej natančno pregledati in oceniti, ali so upoštevane zahteve pravilnika o sposobnosti vozila za varno vožnjo v cestnem prometu oziroma za varno delo. Pri preverjanju skladnosti vozila z zahtevami Pravilnika o napravah in opremi vozil v cestnem prometu strokovna

organizacija poleg preverjanja opremljenosti vozila z nasloni za glavo tudi na zadnjih sedežih ugotavlja med drugim tudi primernost opreme za uravnavanje emisij izpušnih plinov na vozilu, ki mora ustrezati predpisanim minimalnim zahtevam. Če je vozilo uspešno prestalo to preverjanje, strokovna organizacija izda lastniku vozila potrdilo o skladnosti posamično odobrenega vozila SB, s katerim ga ta lahko pri registracijskem organu registrira. Rabljena vozila predhodno registrirana v kateri od držav, ki ni članica EU (ne glede na to, ali ima vozilo EU-homologacijo ali ne). Po tem postopku se obravnavajo tudi vozila, ki so bila sicer registrirana v kateri od novih članic EU, vendar je bila njihova prva registracija opravljena pred 1. majem 2004. Lastnik vozila mora poleg računa predložiti zahtevane dokumente s tehničnimi podatki o vozilu in dokazila o skladnosti vozila s posamičnimi tehničnimi specifikacijami ali enakovrednimi predpisi. Dokazila o skladnosti so lahko seznam homologacij sestavnega dela, nacionalno potrdilo o skladnosti iz države izvoza ali potrdilo v EU priglašene tehnične službe. Če predloženi podatki ne zadoščajo za ugotovitev skladnosti vozila, strokovna organizacija zahteva od lastnika vozila, da predloži dodatna dokazila. Tudi v tem postopku strokovna organizacija najprej identificira vozilo, kar pomeni, da ugotovi istovetnost vozila s podatki v dokumentaciji vozila, ki jo mora lastnik vozila priložiti, in zbere potrebne tehnične podatke o vozilu, nato pa preveri njegovo skladnost z zahtevami tehničnih specifikacij, ki se nanašajo na konkretno vozilo, vendar če strokovna organizacija ugotovi, da ima vozilo EU-homologacijo, preneha nadaljnje ugotavljanje skladnosti vozila s tehničnimi specifikacijami. Oceno tehničnega stanja vozila, njegove celovitosti in skladnosti s Pravilnikom o napravah in opremi vozil v cestnem prometu opravi strokovna organizacija po enakem postopku, kot se uporablja za vozila, ki so bila predhodno registrirana v kateri od držav EU. Če je vozilo uspešno prestalo to preverjanje, strokovna organizacija izda lastniku vozila potrdilo o skladnosti za posamično odobreno vozilo (SB), s katerim ga ta lahko pri registracijskem organu registrira.

- **Posamična odobritev pri uvozu/pridobitvi vozila za določene subjekte**

Posamična odobritev pri uvozu/pridobitvi vozila velja v naslednjih primerih; kadar gre za vozila za voditelje držav, odposlance, diplomate, vračanje zdomcev, tujci, ki dobijo stalno ali začasno bivanje v RS, dedovanje ali pa kadar gre za podarjena vozila za humanitarne namene.

V vseh omenjenih primerih gre samo za identifikacijo vozila pri strokovni organizaciji. Stranka da na pregled vozilo in potrdilo o skladnosti (če gre za novo vozilo) oziroma prometno dovoljenje (če gre za rabljeno vozilo). Strokovni delavec preveri dokumente in vozilo ter nato izda potrdilo o skladnosti za posamično odobreno vozilo.

- **Identifikacija in ocena tehničnega stanja vozila**

V postopku identifikacije in ocene tehničnega stanja vozila se ugotavlja istovetnost vozila glede na podatke v predloženih dokumentih ter vizualno preverja njegova celovitost (vgrajenost vseh zahtevanih sestavnih delov) in sposobnost za varno vožnjo v cestnem prometu oziroma za varno delo pri kmetijskih in gozdarskih opravilih. Presoja tehničnega stanja temelji na profesionalni oceni strokovnega delavca, ki je ustrezno usposobljen in ima praktične izkušnje pri izvajanju teh postopkov. Postopek se opravi na podlagi vloge vložnika. Po končanem postopku strokovna organizacija izdela poročilo o kontroli in izda za vozilo potrdilo o skladnosti oz. zavrne izdajo tega potrdila. Pri izvajanju postopkov identifikacije in ocene tehničnega stanja se poleg določil Pravilnika o ugotavljanju skladnosti upošteva tudi Obvezno navodilo za postopek identifikacije in ocene tehničnega stanja vozila.

4.6 INFORMACIJSKA PODPORA SISTEMU UGOTAVLJANJA SKLADNOSTI VOZIL

Prvotni informacijski sistem za podporo izdajanju homologacij je bil izdelan v obdobju, ko je bil homologacijski organ del Urada za meroslovje in standardizacijo. Pokrival je delo zaprte skupine, ki v organizaciji ni imela veliko zunanjih povezav. Izdelan je bil v tehnologiji odjemalec – strežnik, torej s skupno bazo podatkov na strežniku, do katere so dostopali uslužbenci homologacijskega organa preko svojih delovnih postaj. Bistven del sistema je bil nadzor nad izdanimi potrdili, o katerih so poročali prodajalci vozil. Prodajalci vozil so namreč lahko prevzemali nova bianco potrdila šele po posredovanju poročila, komu so bila izdana vsa predhodno prejeta potrdila, zato je na tem nivoju sistem deloval dobro. Vsebinsko pa poročila niso dosegala namena in je večina polj z lastnostmi vozil ostala prazna.

Sistem je v začetni fazi pokrival potrebe skupine tudi še po vključitvi homologacijskega organa v DRSC, saj je skupina delovala na oddaljeni lokaciji. Po selitvi na centralno lokacijo pa so nastopile težave zaradi tehnološke nepovezljivosti sistema s sistemom DRSC. Prvi korak prenove je bil tako izveden že v letu 2002/2003, ko je bila baza prenesena v ORACLE okolje informacijskega sistema DRSC, podvajanje – prenos baze pa se je periodično ponavljalo. S prevzemanjem evropskega reda se je spremenilo tudi šifriranje lastnosti vozil. Dodati je bilo treba nove evro šifrante in ohraniti stare za ohranjanje predhodnih povezav. Glede na novi red se je povečal tudi nabor atributov vozila. Vse to so razlogi, ki so nujno vodili v prenovo sistema. Poleg vseh navedenih zadev pa je bil eden od osnovnih ciljev sedanje prenove tudi, da se vzpostavi sistem, ki bo on-line zagotavljal tehnične podatke o homologiranih vozilih registracijskemu organu za potrebe same registracije vozil. Vse te spremembe so bile potrebne tudi zaradi vstopa Slovenije v EU, ko se je bilo potrebno prilagoditi novi zakonodaji in posledično tudi spremembam v delovanju celotnega sistema. Tako se je na strani DRSC kot homologacijskega organa pristopilo

k vzpostavitvi Centralnega registra vozil (CRV), na strani registracijskega organa pa se je istočasno začel vzpostavljati Matični register vozil in prometnih listin (MRVL).

Prenova je bila zahtevna tako vsebinsko kot tehnološko, saj v procesih sodeluje preko 200 subjektov. Tok informacij in dokumentov teče na naslednji način:

Uvozniki in proizvajalci posredujejo podatke o tipih vozil, za katere potem DRSC izvede postopek homologacije ali evidentiranja za tip vozila, prodajalci pa so dolžni priložiti vsakemu prodanemu vozilu potrdilo o skladnosti. Na drugi strani pooblaščen strokovne organizacije izdajajo potrdila o skladnosti za posamično pregledana vozila. Podatke o izdanih potrdilih posredujejo tako prodajalci kot tudi strokovne organizacije on-line v CRV na DRSC. Od tu se vse zbrane podatke takoj posreduje registracijskemu organu za podporo v procesu registracije vozil oziroma izdaje prometnega dovoljenja.

Vrste obrazcev, ki jih daje tiskati DRSC za izdajanje potrdil so:

Obrazec SA - potrdilo o skladnosti za vozilo homologiranega tipa

Obrazec SB - potrdilo o skladnosti za posamično odobreno vozilo

Obrazec SC - potrdilo o skladnosti za predelano vozilo

Obrazec SD - dvojnik potrdila o skladnosti

Kontrola pri predaji potrdil

Pri predaji potrdil DRSC v informacijsko podporo CRV zavede komu, kdaj in katera potrdila (območje) so bila predana. Imetnik potrdila o evidentiranju nato pri prodaji vozila, za katerega ima podeljeno potrdilo o evidentiranju tipa vozila, natisne za to vozilo potrdilo o skladnosti vozila z ustreznimi podatki. Vsebino potrdila po elektronski poti pred tiskanjem pošlje na strežnik na DRSC, kjer se preveri pravilnost vpisanih tehničnih podatkov. Pri tem se primerjajo podatki iz potrdila s podatki, ki so bili potrjeni v bazi pri postopku izdaje potrdila o evidentiranju tipa vozila. Ko dobi potrditev o uspešnosti vnosa potrdila o skladnosti v bazo, lahko natisne potrdilo in ga preda kupcu. Enako postopajo tudi pooblaščen strokovne organizacije pri postopkih posamične odobritve vozil in pri postopkih pregleda predelanih vozil. Podatek o izdanem potrdilu o skladnosti se nato prenese na strežnik registracijskega organa, iz tega strežnika pa na DRSC prihajajo povratni podatki o izdanih prometnih dovoljenjih, ki pa ne vsebujejo osebnih podatkov o lastnikih vozil. V primeru, da se kasneje ugotovi, da je kateri od podatkov na potrdilu o skladnosti vozila napačen, mora tisti, ki je izdal prvotno potrdilo, le to stornirati in izdati novo po enakem postopku kot prvotno potrdilo. Podobno velja tudi v primeru, ko stranka potrdilo o skladnosti izgubi. Takrat izda prvotni izdajatelj potrdila dvojnik potrdila o skladnosti (potrdilo SD). Tudi ta potrdila so oštevilčena, vsebujejo iste rubrike kot ostala potrdila, dodano pa je še polje za vnos prvotne številke potrdila.

Arhitektura računalniškega informacijskega sistema

Arhitektura informacijskega sistema podpira izmenjavo informacij med različnimi subjekti, ki nastopajo v sistemu ugotavljanja skladnosti vozil. Osnovo predstavlja relacijska zbirka podatkov CRV, ki je vzpostavljena na strežniku na DRSC. V bazi se zbirajo vsi podatki, ki nastopajo v sistemu ugotavljanja skladnosti vozil. Podatke, ki jih pošiljajo pooblaščenimi zastopniki in pooblaščenimi strokovne organizacije, se zaradi varnosti v bazo prenašajo v dveh korakih. Strežnik DRSC, na katerem je zbirka podatkov CRV, se namreč nahaja v HKOM omrežju, večina drugih organizacij pa uporablja za prenos podatkov internetno omrežje, zato je pri prenosih potrebno poskrbeti za ustrezne varnostne mehanizme. V ta namen je na DRSC vzpostavljen dodatni internetni strežnik, na katerega pooblaščenimi zastopniki in pooblaščenimi strokovne organizacije odlagajo svoje podatke. V drugem koraku se ti podatki prenesejo v bazo CRV. Za to skrbi poseben program, ki iz omrežja HKOM stalno preverja strežnik v internetu, pobira prispelle podatke, jih preveri in nato zapiše v bazo. Program posreduje tudi povratno sporočilo o uspešnosti zapisa v bazo nazaj na internetni strežnik.

Vsa uspešno izdana homologacijska potrdila se takoj posredujejo naprej na registracijski organ v sistem MRVL. Prav tako registracijski organ ob morebitni spremembi na vozilu posreduje tehnične podatke o vozilu homologacijskemu organu v CRV (npr.: vozilo registrirano, objavljeno, razgrajeno, ipd...). Posredovani podatki odražajo zadnje stanje na vozilu. Za nadzor delovanja celotnega sistema skrbi nadzorni sistem, preko katerega se dnevno izvaja analiza poslanih in prejetih sporočil na registracijski organ, ter analizira tako vsebinske kot tehnične probleme pri prenosu podatkov. Vzpostavljen informacijski sistem ta čas učinkovito izpolnjuje vse cilje. Omogoča izmenjavo informacij med prodajalci vozil oziroma njihovimi zastopniki, strokovnimi organizacijami, DRSC in registracijskim organom ter nudi podporo pri vodenju postopkov Sektorju za vozila. Sistem, ki podpira preko 200 organizacij v različnih vlogah, je bil pozitivno sprejet tudi pri prodajalcih vozil in strokovnih organizacijah. Že v času uvajanja je bilo relativno malo težav, sedaj pa je delovanje stabilno. Sistem je začel delovati z dnem pristopa Slovenije v EU.

4.7 IZVAJANJE NADZORA NAD DOKUMENTACIJO IN POSTOPKI KONTROLE

Za zagotavljanje objektivnosti in strokovnosti v sistemu ugotavljanja skladnosti vozil je zelo pomemben nadzor. Izvajajo ga strokovne organizacije same, k čemur so zavezane v skladu s svojim statusom akreditiranega kontrolnega organa (stalni notranji nadzor), kot zunanji nadzorni organ pa nadzor obdobjno izvaja tudi DRSC.

Tako zunanji kot tudi notranji nadzor sta usmerjena predvsem na dve področji:

- na izdelavo poročil o pregledih, preverjanjih in kontroli
- na izvajanje postopkov pregledov, preverjanj in kontrol

4.7.1 Nadzor nad izdelavo poročil o kontroli

Oseba, ki opravlja nadzor nad izdelavo poročil o kontroli, izvaja redne preglede izdelanih poročil o kontroli, da se zagotovi njihova skladnost z ustrežno zakonodajo, postopki kontrolnega organa in, kjer je potrebno, s pogodbenimi obveznostmi, dogovorjenimi s stranko.

Pri pregledu nadzornik ugotavlja:

- ali je bila za izvedbo postopka vložena in ustrezno pregledana ter potrjena vloga,
- ali se poročilo o kontroli nanaša na izveden postopek.
- ali so iz poročila razvidni potrebni podatki o vozilu, ki je predmet kontrole,
- ali so iz poročila o kontroli razvidne ugotovitve kontrole posameznih postavk,
- ali je v primeru odprave pomanjkljivosti odprava tudi ustrezno zabeležena,
- ali je sprejeta pravilna odločitev glede končne ugotovitve skladnosti vozila,
- ali je poročilo o kontroli popolno izpolnjeno,
- ali je poročilo o kontroli podpisano,
- ali je poročilo o kontroli podpisal pooblaščen izvajalec kontrole,
- ali so poročilu o kontroli priložene morebitne potrebne priloge,
- ali je kontrolni list (če je potreben) ustrezno izpolnjen.

Opravljen pregled potrdi s podpisom na poročilu o kontroli.

4.7.2 Nadzor nad izvajanjem postopkov pri ugotavljanja skladnosti vozila

Poteka na mestu izvajanja postopka. Oseba, ki opravlja nadzor, spremlja in nadzoruje delo izvajalca kontrole pri izvedbi postopka kontrole.

Pri nadzoru ugotavlja:

- ali izvajalec kontrole pregleda zahtevek stranke v skladu z navodili za pregled,
- ali upošteva navodila za varno izvajanje kontrole,
- ali pravilno ukrepa v skladu z navodilom za preprčitev vplivov na kontrolni organ,
- ali pozna predpise in navodila za izvedbo kontrole,
- ali pregleda in pravilno ugotovi ustreznost predložene dokumentacije,
- ali pravilno identificira vozilo,
- ali pravilno pregleda in oceni tehnično stanje vozila,
- ali pravilno uporabljan merilne naprave in opremo,
- ali izvaja posamezne meritve v skladu s postopki,
- ali pravilno prepozna ustrezne zahteve za vozilo,
- ali izdelava ustrezen zapis pomanjkljivosti oz. neskladnosti,
- ali ustrezno preveri in zabeleži pomanjkljivosti oz. neskladnosti,
- ali sprejme pravilno odločitev glede končne ugotovitve skladnosti vozila.

Poleg tega pri nadzoru pregleda tudi dokumentacijo. O opravljenem nadzoru izvedbe kontrole se izda zapis, ki vsebuje datum nadzora, številko poročila o kontroli, ime in priimek izvajalca kontrole ter ugotovitve nadzora.

Nadzor izvajanja kontrole se pri vsakem izvajalcu opravi najmanj enkrat letno in v obdobju štirih let tudi za vsako področje kontrole, za katero je posamezni izvajalec pooblaščen (postopek identifikacije in ocene tehničnega stanja, postopek posamične odobritve vozila, postopek posamične odobritve predelanega vozila, postopek homologacije vozila). Poleg tega se nadzor izvajanja kontrole opravi na sedežu kontrolnega organa in tudi na terenu za tista področja kontrol, ki se izvajajo tudi na terenu.

4.7.3 Preprečevanje vplivov s strani zunanjega naročnika

Posebna zahteva, ki jo mora zagotavljati organizacija, je preprečevanje morebitnih vplivov na delo kontrolnega organa. Ne glede na morebitne pritiske morajo izvajalci kontrol svoje delo na področju ugotavljanja skladnosti vozil opravljati strokovno in v skladu s prepisi ter navodili. Postopki preprečevanja pritiskov so naslednji (povzeto iz dokumentacije sistema kakovosti LPP, navodila za delo: Preprečevanje vplivov na kontrolni organ):

-izvajalci kontrol morajo v primeru kakršnihkoli pritiskov s strani naročnika ali drugih oseb (ponujanje denarja, ponujanje vrednih predmetov, ponujanje uslug, grožnje s fizično silo ali izvajanje fizične sile, neprimerno oz. žaljivo obnašanje, vse z namenom vplivanja na izvajanje postopka ali na odločitev izvajalca kontrole ter druge oblike poskusov podkupovanja in groženj z namenom vplivanja na izvajanje postopka ali na odločitev izvajalca kontrole) prekiniti postopek kontrole in o takih pritiskih obvestiti vodjo kontrolnega organa,

-vodja kontrolnega organa se mora na vsako obvestilo takoj odzvati in se pogovoriti s stranko. Če pogovor s stranko ni uspešen, se že tako prekinjen postopek kontrole dokončno zaključi, stranko pa se odslovi.

-Vsak poskus vplivanja oz. pritiska mora vodja kontrolnega organa evidentirati, o poskusu vplivanja oz. pritisku pa seznaniti tudi najvišje vodstvo podjetja in homologacijski organ oz. organ za posamično odobritev, torej DRSC.

Če se ugotovi, da je katerikoli od izvajalcev kontrol popustil pritiskom (velja tudi za vodjo kontrolnega organa), se mora tega izvajalca takoj odstraniti z delovnega mesta, proti njemu pa se sproži disciplinski postopek. Dokler disciplinski postopek ni končan, izvajalec ne sme opravljati dejavnosti kontrole v postopkih ugotavljanja skladnosti vozil.

4.7.4 Ravnanje z dokumentarnim gradivom iz zbirke na zunanji lokaciji

Pomembno pa je tudi varovanje arhiviranega dokumentarnega gradiva. Ker se ga hitro nabere veliko, ga je običajno potrebno arhivirati na zunanji lokaciji in pri tem upoštevati vse varnostne ukrepe, da se prepreči morebitno poseganje v dokumente.

Postopek so v LPP opisali takole (povzeto iz navodila za delo: Ravnanje z dokumentarnim gradivom iz zbirke na zunanji lokaciji):

Dokumentarno gradivo kontrolnega organa se iz tekoče zbirke izroča v stalno zbirko dokumentarnega gradiva po preteku določenega roka od zaključka zadeve oziroma glede na zasedenost razpoložljivega prostora za tekočo zbirko. Izročitev dokumentarnega gradiva v stalno zbirko odobri vodja kontrolnega organa. Pri izročitvi dokumentarnega gradiva v stalno zbirko na zunanji lokaciji mora biti prevzemnik gradiva seznanjen, da gre dokumentarno gradivo kontrolnega organa, za katero še posebej veljajo zahteve glede varovanja zaupnosti podatkov in dostopa do dokumentacije zgolj s strani pooblaščenih oseb in mora z gradivom temu ustrezno ravnati. Osebe, ki dostopajo do gradiva, morajo podpisati izjavo o zaupnosti.

Naročilo za dvig dokumentarnega gradiva kontrolnega organa iz zbirke na zunanji lokaciji lahko vložijo zgolj pooblaščen osebe in sicer vodja kontrolnega organa, tehnični vodja, vodja službe za homologacijo in posamično odobritev vozil ali referentka za homologacijo, ki skrbi za tekočo zbirko. Naročilo se pisno posreduje kontaktni osebi zunanje pogodbene organizacije. Ta pa preda naročeno dokumentarno gradivo izključno pooblaščenim osebam, ki je gradivo naročila. Potem, ko dokumentarno gradivo, ki je bilo dvignjeno iz zbirke na zunanji lokaciji, ni več potrebno, se vrne nazaj v zbirko. Pooblaščen oseba, ki je gradivo naročila, dokumentarno gradivo preda kontaktni osebi zunanje pogodbene organizacije.

4.8 OBVLADOVANJE VPLIVOV NA OKOLJE

Vplivi na okolje so elementi dejavnosti proizvodov in storitev podjetja, ki lahko vplivajo na okolje kot:

- ⇒ Fizikalni pojav (hrup, vibracije, vročina, vonjave, prah...),
- ⇒ Kemični pojav (toksične, eksplozivne, oksidacijske, vnetljive snovi...),
- ⇒ Obratovalni pojavi (izpusti, emisije, uhajanje snovi...)

Vplive na okolje prepoznavamo na osnovi zahtev tehnologije, okolja in nivoja. Namen je zagotoviti da, pri vsaki aktivnosti in pri vseh dejavnostih upoštevamo:

- ⇒ evidenco vseh možnih vplivov na okolje,
- ⇒ nadzor nad vplivi na okolje,
- ⇒ postopke za evidentiranje in zmanjševanje vplivov na okolje v vseh vidikih poslovanja.

Načrt ravnanja z vplivi na okolje

Na podlagi razvrstitve vplivov na okolje po pomembnosti se izdela načrt izboljšav bistveno pomembnih vplivov na okolje . V načrtu se opredelijo cilji, naloge, odgovornosti za izvedbo ciljev, sredstva za doseg postavljenih ciljev ter časovni okvir, v katerem bodo doseženi cilji in izpolnjene naloge. Načrt pripravijo vodje dejavnosti na podlagi ocene stanja in predlaganih ukrepov, ki jo pripravi svetovalec za VPD in PV. Načrt odobri glavna direktorica, pred odobritvijo pa ga obravnava vodstvo. Načrt se izvede v skladu z opredelitvami določenimi v Poslovniku sistema vodenja ter njim pripadajočimi opisi procesov.

Postopki za ravnanje z vplivi na okolje

Postopki za ravnanje z vplivi na okolje so opredeljeni kot splošna navodila, ki jih izdelata svetovalec za VPD in PV ali kot posebna navodila za ožja delovna področja, ki jih zagotovi neposredni vodja posamezne dejavnosti na osnovi strokovnih priporočil svetovalca za VPD in PV ali zahtev in priporočil dobaviteljev nevarnih snovi.

Nabava nevarnih snovi

Pri nabavi nevarnih snovi mora nabavna služba od proizvajalcev oziroma dobaviteljev zahtevati in pridobiti predpisano spričevalo za nevarne snovi, v skladu z veljavnimi predpisi. Sestavni del kriterijev za izbiro dobaviteljev je tudi ocena dobaviteljev glede ravnanja z okoljem, kar je opredeljeno v opisu procesa .

Skladiščenje in ravnanje z nevarnimi snovmi

Ravnanje z okoljem ter sledljivost v postopku uporabe nevarnih snovi je pomembna, da predvidimo ustrezne ukrepe. Nevarne snovi se lahko skladiščijo samo v za to posebej namenjene in po predpisih zgrajene prostore. Delavci, ki skladiščijo in prevažajo nevarne snovi morajo poznati varnostno tehnične podatke nevarne snovi in navodila o varnem prevažanju in skladiščenju nevarne snovi. Nevarne snovi se lahko skladiščijo v delovnih prostorih na označenih mestih, samo v dnevno potrebnih količinah.

Uporaba nevarnih snovi

Vse nevarne snovi se lahko uporabljajo samo v skladu z veljavnimi predpisi in v skladu z navodili o varni uporabi nevarne snovi. Delavci, ki uporabljajo nevarne snovi, morajo biti o nevarnostih in škodljivostih poučeni in usposobljeni za varno in pravilno uporabo nevarnih snovi.

Ravnanje z nevarnimi odpadki

Nevarne odpadne snovi shranjujemo samo v posebnih skladiščih in za to po predpisih zgrajenih prostorih. Pri odstranjevanju nevarnih odpadkov, ki so razvidni iz seznama nevarnih odpadkov, je potrebno upoštevati veljavne predpise o ravnanju s posebnimi odpadki, ki vsebujejo nevarne snovi. Vse odstranjene nevarne odpadne snovi je potrebno evidentirati in prijaviti državnim institucijam v skladu z veljavnimi predpisi. Prijava o odstranjenem nevarnem odpadku se izvrši s posebnim predpisanim obrazcem.

Nadzor izvajanja ukrepov in aktivnosti

Za neposredni nadzor nad izvajanjem ukrepov in aktivnosti za obvladovanje in zmanjševanje vplivov na okolje na naslednjih področjih dejavnosti so zadolženi naslednji skrbniki za okolje:

Tabela 1.: Zadolžitve skrbnikov za določena področja dejavnosti

Skrbnik	Področje dejavnosti	Območja, stavbe
Upravnik objektov	Sektor strokovne službe	Celovška cesta 160 in 166, števnica, parkirišče os. vozil, vratarnice
Vodja obr. dnev. nega	Dnevna nega in parkiranje vozil ter avtobusna postaj.	Pralnica, parkirišča avtobusov, zabojniki za smeti, avtobusna postajališča, sanitarije na progah MPP
Vodja obrata karoserije	Karoserijska popravila vozil	Karoserijska in ličarska delavnica
Vodja proizvodne službe	Mehanična popravila in servisiranje vozil	Mehanične delavnice
Vodja elektro obrata	Elektro popravila	Elektro delavnice
Vodja službe Priprave dela in nabave	Priprava, nabava in skladišča	Prostori skladišč, nabave in priprave dela
Vod. službe tehnični pregledi vozil	Tehnični pregledi vozil	Teh. preg., parkir. os. vozil in zaboj. za smeti pri teh. preg.

Vir: LJUBLJANSKI POTNIŠKI PROMET (opis procesa, 2006, str.:6)

Zakonodajni monitoring in meritve

Zakonodajni monitoringi in meritve (stalna spremljanja in merjenja) so potrebni, da se zagotovi delovanje sistema v skladu s predpisanimi zahtevami in obvladovanje vplivov na okolje. Informacije o rezultatih meritev služijo spremljanju izvajanja določenih predpisanih in potrebnih nalog in aktivnosti. Vse zakonske meritve in izvajanje monitoringov opravijo za to usposobljene in pooblašene zunanje organizacije. Če podjetje samo opravlja določene zakonske meritve mora biti oprema

za spremljanje in merjenje umerjena in vzdrževana. Vsi podatki meritev morajo biti evidentirani v obliki zapisnika. Zapisi meritev se shranjujejo pri svetovalcu za VPD in PV. Po opravljenem zakonodajnem monitoringu vplivov na okolje svetovalec za VPD in PV, na podlagi rezultatov meritev, najmanj 1x letno oceni izpolnjevanje ustreznih zakonskih zahtev in po potrebi predlaga izvedbo potrebnih ukrepov.

Interni monitoring

Interni monitoringi in meritve so stalna merjenja, pregledovanja in spremljanja lovilcev olj, usedalnikov, kanalizacije, porabe vode, elektrike, goriva itd. Interne meritve opravljajo odgovorne osebe zaposlene v podjetju. Te meritve so potrebne, da se zagotovi delovanje sistema v skladu s sprejetimi kriteriji in obvladovanje vplivov na okolje. Interne meritve se opravljajo po metodah in določbah sprejetih internih navodil in poslovnikov (nap. Poslovník za obratovanje in vzdrževanje lovilcev olj, usedalnikov in črpališča odpadnih vod). Informacije o rezultatih meritev služijo spremljanju izvajanja določenih potrebnih nalog in aktivnosti. Vsi podatki internih meritev morajo biti evidentirani v obliki zapisnikov, obratovalnih dnevnikov in podobnih zapisov. Zapisi se shranjujejo pri odgovornih osebah za izvajanje internih monitoringov in meritev.

Odgovorne osebe za izvajanje internih monitoringov oz. meritev vplivov na okolje, na podlagi rezultatov meritev, najmanj 1x letno ocenijo izpolnjevanje ustreznih zahtev in po potrebi predlagajo izvedbo potrebnih ukrepov.

5 LJUBLJANSKI POTNIŠKI PROMET, d.o.o.

Sektor Tehnični pregledi in homologacija vozil

Ljubljanski potniški promet d.o.o. je javno podjetje in je največja strokovna organizacija za opravljanje strokovnih pregledov v postopku ugotavljanja skladnosti vozil v Republiki Sloveniji, ki deluje v sklopu Javnega holdinga Ljubljana in prvenstveno zagotavlja javni mestni in medkrajevni prevoz oseb v avtobusnem potniškem prometu. Poleg navedene osnovne dejavnosti podjetje izvaja tudi veliko drugih uporabnih storitev: naročene avtobusne prevoze, servisiranje in popravila gospodarskih vozil in njihovih delov, tehnične preglede vozil in homologacije ter registracije vozil. Vizija podjetja je razvijati sodoben, varen in zanesljiv prevoz, ki bo sledil sodobnim tehnologijam, potniškim tokovom in ekološki naravnosti ter pri tem obvarovati in zmanjševati škodljive vplive na okolje v vseh korakih poslovnih procesov. V podjetju se zavedajo, da odgovornost do okolja omogoča ohranjanje uspešnosti in doseganje poslovnih prednosti, krepita pa se tudi ugled in zaupanje ljudi.

Dejavnost podjetja je organizirana v štirih sektorjih:

- v sektorju Promet, kjer so združena področja mestnega prometa, primestnega prometa, dnevne nege vozil, potniške blagajne, izdelave vozniških redov, prometne komercialne in prometne kontrole,
- v sektorju Delavnice, ki povezuje organizacijske enote mehansko servisni obrat, elektro obrat ter obrat karoserije,
- v sektorju Strokovne službe, ki skrbi za splošne in kadrovske zadeve, informatiko in ekonomiko ter
- v sektorju Tehnični pregledi in homologacija vozil, ki ob izvajanju tehničnih pregledov po pooblastilu homologacijskega organa izvaja tudi strokovne preglede v postopku ugotavljanja skladnosti vozil.

Dejavnost Sektorja Tehnični pregledi in homologacija vozil

Sektor tehničnih pregledov in homologacije vozil je najstarejši in največji tovrstni servis v Sloveniji, ki svojim strankam že 44 let zagotavlja kakovostne storitve. Je samostojna organizacijska enota družbe, ki poleg dejavnosti tehničnih pregledov in registracije izvaja tudi kontrolo v postopkih ugotavljanja skladnosti vozil na podlagi Pravilnika o ugotavljanju skladnosti vozil kot kontrolni organ.

Postopki kontrole se izvajajo v okviru Službe za homologacije in posamične odobritve vozil znotraj sektorja.

Kontrolni organ opravlja kontrolne preglede vozil in dokumentacije v postopkih homologacije kot tehnična služba v imenu homologacijskega organa ter postopke identifikacije in ocene tehničnega stanja, postopke posamične odobritve vozil in postopke posamične odobritve predelav kot strokovna organizacija v imenu organa za posamično odobritev vozil.

Trenutno je v sektorju zaposlenih 53 delavcev, ki delajo na različnih strokovnih področjih. S primerno organizacijo in dokumentiranimi postopki se v sektorju zagotavlja ustrezno ločitev obveznosti za kontrolne storitve od vseh drugih

dejavnosti. Kontrola v postopkih ugotavljanja skladnosti vozil se opravlja za naročnike iz matične družbe, kakor tudi za zunanje naročnike. V zvezi z dejavnostjo izvajanja kontrole je Sektor tehnični pregledi in homologacija vozil v strokovnem odločanju popolnoma neodvisen. Obseg dejavnosti in pogoji, pod katerimi sektor posluje, so opredeljeni v dokumentu »Pogoji poslovanja sektorja Tehnični pregledi in homologacija vozil«, ki je strankam prosto dostopen v poslovnih prostorih na oglasni deski in na internetni strani podjetja. V dokumentu je poleg splošnih podatkov naveden podroben obseg dejavnosti v povezavi z akreditacijo in imenovanjem Ministrstva za gospodarstvo, navedeni so urnik dela, pogoji za začetek in izvedbo postopka kontrole, način naročanja in sprejema strank ter lokacije izvajanja kontrole. Sektor Tehnični pregledi in homologacija vozil izvaja postopke kontrole v prostorih na sedežu kontrolnega organa in na terenu. Vse postopke kontrol, za katere je pooblaščen, izvaja sam v celoti.

Zaposleni v pisarnah in varovanje okolja

Zaposleni v pisarnah morajo paziti na varovanje okolja in pravilno ravnati z naslednjimi vplivi na okolje:

Papir: Pri opravljanju pisarniških del je vsak dolžan s pisarniškim papirjem ravnati varčno. Vsak je dolžan zagotoviti, da se odpadni pisarniški papir odda v zabojnike za papir, ki ga nato prevzame Papir servis.

Kartuše in pisalni trakovi: Z kartužami in pisalnimi trakovi je potrebno ravnati varčno in v skladu z navodili proizvajalcev. Izrabljene kartuše iz računalniških tiskalnikov in pisalne trakove je vsak uporabnik dolžan oddati ekonomu v ekonomati, ki jih nato vrne proizvajalcu.

Elektrika: Vsak je dolžan varčevati z elektriko z vestnim ugašanjem luči in drugih porabnikov elektrike.

Toplotna energija: Vsak je dolžan varčevati z toplotno energijo, ki jo prihranimo, če pozimi okna odpiramo le, ko je nujno potrebno.

Voda: Vsak je dolžan varčevati z vodo z vestnim zapiranjem vodnih pip in drugih porabnikov vode. Prepovedano je v letnem obdobju ohlajanje pijače z mrzlo vodo pod odprto pipo ali na druge načine, ki povečujejo porabo vode.

Tehnični pregledi vozil

Namen postopka je pregled stanja in delovanja naprav vozila ter predpisane opreme na vozilu. Naprave in oprema, njihova vgradnja ter njihovo stanje in delovanje mora biti v skladu s predpisi. Pri posameznih delih vozila se posebej preverja izrabljenost in poškodovanost. Stanje posameznih naprav in opreme se ugotavlja z vizualnim pregledom brez razstavljanja, delovanje naprav pa s preizkusom delovanja. Za

preizkus delovanja ali za ugotavljanje ustreznosti nastavitve se v posameznih primerih uporabijo merilne naprave. Na podlagi ugotovitev pregleda, odstopanja izmerjenih vrednosti od zahtevanih ter stanja vozila kot celote se oceni tehnična brezhibnost vozila za varno udeležbo v cestnem prometu. V primeru, da je ugotovljeno brezhibno stanje opreme oziroma stanje in delovanje naprav ali, da so odstopanja v predpisanih mejah, se potrdi tehnična brezhibnost vozila, sicer se vozilo zavrne kot neustrezno za udeležbo v cestnem prometu. V postopku se zaradi zmanjšanja škodljivih vplivov na okolje uporablja sistem za odsesavanje izpušnih plinov, ki je vgrajen. Pri pojavu izlita okolju škodljivih snovi se upoštevajo navodila za ravnanje z okolju škodljivimi snovmi. Delavci v postopku morajo ravnati z napravami na predpisan način in uporabljati predpisane zaščitne naprave in opremo ter upoštevati navodila za varstvo pri delu, tako da ne ogrožajo zdravja sebe in drugih in da kar najbolj zmanjšajo škodljive vplive na okolje. Postopek tehničnega pregleda se opravi strokovno, po enotno določenem postopku. Zahteva se nepristranskost, korektnost, spoštljivost in vljudnost do stranke.

Postopki pri tehničnem pregledu:

a.) Ugotavljanje identitete vozila in preverjanje dokumentov

Kontrolor najprej preveri identifikacijske podatke vozila in pregleda dokumentacijo; znamko in tip vozila preveri tudi po tehničnem šifrantu na računalniku. Identifikacijske podatke vozila vpiše ali potrdi v zapisnik o tehničnem pregledu vozila.

b.) Pregled naprav in opreme:

Kontrolor v nadaljevanju opravi pregled naslednjih naprav in opreme vozila:

- Pregled naprave za upravljanje, pregled kolesnih obes in ostalih elementov podvozja,
- Pregled stanja karoserije in delov, ki so pritrjeni nanjo;
- Pregled naprav za ustavljanje (zavor);
- Pregled naprav, ki omogočajo normalno vidljivost;
- Pregled naprav za osvetljevanje ceste in dajanje svetlobnih znakov;
- Pregled naprave za vzvratno vožnjo;
- Pregled naprav za kontrolo in dajanje znakov;
- Pregled naprav za spajanje vlečnega in priklopnega vozila;
- Pregled drugih naprav vozila;
- Pregled opreme vozila.

Pregled elementov in naprav vozila opravi kontrolor tako, kot to zahteva Pravilnik o tehničnih pregledih motornih in priklopnih vozil (glej referenčne dokumente); pogoje za naprave in opremo predpisuje Pravilnik o dimenzijah masah in osni obremenitvi ... (glej referenčne dokumente). Kontrolor ugotovitve pregleda vpiše v zapisnik o tehničnem pregledu vozila.

c.) Kontrola izpušnih plinov:

Kontrolor opravi meritev, kot to zahteva Pravilnik o tehničnih pregledih motornih in priklopnih vozil (glej referenčne dokumente). Pogoje predpisuje Pravilnik o

dimenzijah masah in osni obremenitvi ...(glej referenčne dokumente). Rezultate meritev vpiše v zapisnik o tehničnem pregledu vozila

d.) Ugotavljanje in potrditev ali zavrnitev tehnične brezhibnosti vozila:

Na podlagi ugotovitev pregleda kontrolor potrdi ali zavrne tehnično brezhibnost, kot to predpisuje Pravilnik o tehničnih pregledih motornih in priklopnih vozil.

e.) Postopek pregleda in vpisa tehnične spremembe

f.) Ugotavljanje identitete vozila in preverjanje dokumentov:

Kontrolor najprej preveri identifikacijske podatke vozila in pregleda dokumentacijo; znamko in tip vozila preveri tudi po tehničnem šifrantu na računalniku. Identifikacijske podatke vozila vpiše ali potrdi v zapisnik o tehničnem pregledu vozila

g.) Pregled elementov ali naprav, zaradi katerih je potrebna tehnična sprememba:

Kontrolor opravi pregled elementov in naprav vozila tako, kot to zahteva Pravilnik o tehničnih pregledih motornih in priklopnih vozil (glej referenčne dokumente); pogoje za naprave in opremo predpisuje Pravilnik o dimenzijah masah in osni obremenitvi ... (glej referenčne dokumente). Pregleda tiste elemente ali naprave, zaradi katerih je potrebna tehnična sprememba tj. zaradi katerih se spremenijo podatki v prometnem dovoljenju. V primeru predelave zahteva potrdilo o pregledu predelanega vozila, izdano s strani pooblaščenice organizacije. Ugotovitve pregleda vpiše v zapisnik o tehničnem pregledu vozila (PROM-33) v rubriko tehnične spremembe.

h.) Potrditev ali zavrnitev tehnične spremembe vozila:

Na podlagi ugotovitev pregleda kontrolor potrdi ali zavrne tehnično spremembo vozila, kot to predpisuje Pravilnik o tehničnih pregledih motornih in priklopnih vozil.

Obseg poslovanja sektorja Tehnični pregledi in homologacija vozil

Po obsegu izvedenih tehničnih pregledov, postopkov homologiranja vozil in izdanih strokovnih mnenj v postopku posamične odobritve je Sektor Tehnični pregledi in homologacija vozil največja tovrstna strokovna organizacija. Število posameznih vrst postopkov na letnem nivoju sicer zelo variira, kar je pogostokrat posledica spremenjene zakonodaje (npr. dinamika obveznih tehničnih pregledov) ali proizvodnega ciklusa novih tipov vozil (postopki homologiranja), vseeno pa je število izvedenih postopkov izredno veliko, preko 200 vsak dan.

Podatke o fizičnem obsegu v zadnjih dveh letih kaže spodnja tabela.

Tabela 2.: Fizični obseg poslovanja za leto 2007 in leto 2008 ter načrt za leto 2008

obdobje	Leto 2007	Načrt 2008	Leto 2008
Št.teh.pregledov	43.989	43.815	45.345
Št.homologacij	20.285	15.680	18.311
Št. Strok.mnenj	8.016	6.080	6.577
skupaj	72.290	65.575	70.233

Vir: LJUBLJANSKI POTNIŠKI PROMET (opis procesa, 2008)

Zgornja tabela je narejena na podlagi realizacije, ki je bila narejena v podjetju Ljubljanski potniški promet in sicer januarja 2009. Prikazuje dejansko stanje s področja poslovanja tehničnih pregledov, izdaj potrdil o skladnosti s področja uvoza ter izdaj potrdil o skladnosti s področja predelav, dodelav vozil. Tabela prikazuje obseg poslovanja za leto 2007, načrti poslovanja za leto 2008 ter dejansko stanje poslovanja z vseh treh področij za leto 2008. Iz tabele je razvidno, da se je obseg poslovanja tehničnih pregledov v letu 2008 povečalo in sicer za 1356 pregledov. Na področju izdaje potrdil o skladnosti pa se je obseg pregledov za leto 2008 zmanjšal glede na leto 2007 in sicer na področju uvoza za 1974 pregledov ter na področju dodelav oz. predelav vozil za 1439 pregledov. Skupna realizacija pregledov iz vseh treh področij je v letu 2008 tako manjša za 2057 pregledov glede na leto 2007.

Analiza rezultatov v sistemu upravljanja kakovosti

Skladno z zahtevami standardov ISO 9000 in 14000, za katera je certificirano podjetje Ljubljanski potniški promet kot celota, ter na podlagi akreditacije za kontrolni organ, ki je podeljena Sektorju Tehnični pregledi in homologacija vozil, poteka postopek vrednotenja poslovnih rezultatov na podlagi opredeljenih kazalcev uspešnosti in učinkovitosti. Z njimi se preverja primernost in učinkovitost sistema vodenja kakovosti ter ocenjuje, kje je možno nadaljnje izboljševanje učinkovitosti sistema vodenja kakovosti, zmanjševanje škodljivih vplivov na okolje in zmanjševanje tveganj na delovnih mestih.

Te podatke pridobimo tako s spremljanjem procesov in storitev, kakor tudi iz drugih primernih virov, kot so notranje presoje, monitoringi vplivov na okolje in meritve vplivov na varnost in zdravje pri delu. Na podlagi analize teh podatkov si zagotovimo informacije o zadovoljstvu odjemalcev in zaposlenih, oceno skladnosti z zahtevami za storitve, karakteristike posameznih procesov in proizvodov ter podatke o skladnosti z veljavnimi predpisi na področju okolja in varnosti ter zdravja pri delu.

in funkcionalno zasnovanem prostoru za poslovanje s strankami. Leta 2003 so v Ljubljanskem potniškem prometu pričeli, leta 2008 pa dokončali, tudi temeljito prenovo stavbe tehničnih pregledov. Zdaj so strankam na voljo tri steze za osebna vozila , ena steza za motorna in gospodarska vozila ter dodatna steza za gospodarska vozila. Velika zmogljivost, dolgoletne izkušnje in strokovnjaki, ki so vedno pripravljene svetovati so v kombinaciji z najsodobnejšo tehnološko opremo zagotovilo, da bodo vozila na cesti brezhibna, formalnosti pa se bodo lahko opravile hitro in udobno v sodobnem, klimatiziranem

6 PREVERITEV HIPOTEZ

Hipoteze, katerih izpolnitev smo postavili kot pogoj za to, da bi obstoječo ureditev področja ugotavljanja skladnosti lahko ocenili kot ustrezno, so se v poglavju 4-ugotavljanje skladnosti vozil v Republiki Sloveniji potrdile v celoti.

Kar pomeni da, je klasificiranje vozil v Sloveniji glede na Evropsko unijo enotno, da predpisi na področju ugotavljanja skladnosti zajemajo vse potrebne kategorije ter da je vzpostavljena ustrezna mreža institucij za izvajanje postopkov.

Z gotovostjo lahko zapišemo, da:

- je Slovenija za vozila uveljavila enake kriterije opredeljevanja, grupiranja in klasificiranja kot veljajo v Evropski uniji. Klasifikacija motornih in priklopnih vozil, kot osnovni dokument, ki vsebuje opise vozil in njihovo razvrščanje v kategorije in podkategorije, je v celoti usklajena s klasifikacijo vozil, ki je uporabljana znotraj držav Evropske unije,
- predpisi, ki regulirajo področje ugotavljanja skladnosti vozil v RS, zajemajo vse potrebne kategorije in podkategorije vozil, pa tudi vse najrazličnejše načine in poti, po katerih ta vozila prihajajo v RS in se pojavljajo v postopku ugotavljanja skladnosti,
- je vzpostavljena ustrezna mreža institucij, ki v okviru svojih pristojnosti in strokovnih kompetenc zagotavljajo nemoteno izvajanje postopkov ugotavljanja skladnosti vozil. S sistemom stalne notranje in zunanjih kontrol je zagotovljena strokovnost, objektivnost in nepristranskost izvajanja postopkov ugotavljanja skladnosti,

kar omogoča, da je Slovenija sestavni del celovitega evropskega sistema ugotavljanja skladnosti vozil, ki državam članicam na njihovem teritoriju zagotavlja primerno tehnično raven vozil ter opreme, varovanje uporabnikov in preprečuje večje škodljive vplive na okolje.

7 ZAKLJUČEK

Sistem je torej delujoč, ni pa idealen. Pomanjkljivosti, ki bi jih bilo za boljše delovanje sistema potrebno odpraviti ali urediti drugače, izvirajo predvsem iz dejstva, da so pristojnosti v zvezi z motornimi vozili, razdeljene med dve ministrstvi - Ministrstvo za promet in Ministrstvo za notranje zadeve.

Navedena problematika je bila predmet t.i. Twinning projekta z naslovom »Optimalna struktura sistema motornih vozil v Sloveniji«, ki sta ga finančno podprli Evropska unija in slovenska vlada, strokovno pa sta pri projektu sodelovala Ministrstvo za promet RS in Vladna agencija za cestni promet (RDW), Sektor za cestni promet-organ v sestavi Ministrstva za promet, javna dela in upravljanje voda iz Nizozemske.

Projekt je potekal od začetka meseca junija 2005 do 30.06.2006, pomembna rezultata obsežne študije pa sta:

- predlog nove organizacijske oblike (prenosa tehnične zakonodaje EU s področja vozil v slovenski pravni red), ki bo združevala dejavnosti v zvezi s sistemom motornih vozil na enem ministrstvu,
- osnutek Zakona o motornih vozilih, ki naj bi postal osnovni akt za celovito področje vozil.

Zaenkrat navedena predloga še nista prišla v vladno proceduro za sprejem, vsekakor pa pomenita izziv za bodočo ureditev tega obsežnega in življenjsko pomembnega področja.

LITERATURA IN VIRI

- Akerman Jones, Benister David, Derborg Karl, Nijkamp Peter, Ruggero Schleicher-Toppeser, Slead Dominic: European Transport Policy and sustainable Mobility, London 2000,
- Božič Janez: (simpozij ob zaključku twinning projekta, optimalana struktura sistema motornih vozil v Sloveniji, Ljubljana, 29.11.2006)
- Glaiserm Stephen, Burnhem June, Stephen Handy and Travelers Tony: Transport policy in Britain, London 2006,
- http://infoeuropa.silven.bg/eu_fact_sheets/policies/transport/article /2008(Bela knjiga),
- http://www.vlada.si./fileadmin/dokumenti/si/projekti/projekti_do_2009/prometna.resolucija,
- <http://www.ce.europa.eu/enterprise/automotive/2008>,
- [http:// www.ius-software.si/](http://www.ius-software.si/),
- http://www.mzp.gov.si/si/delovna_podrocja/promet/prometna_politika/resolucija_o_prometni_politiki,
- <http://www.uradni-list.si/2009>,
- http://www.dc.gov.si/si/zakonodaja_in_dokumenti/,
- <http://www.europa.gov.si/europomočnik>,
- Jerončič Robert: Ugotavljanje skladnosti vozil v Republiki Sloveniji, Direkcija Republike za ceste, Ljubljana 2005,
- LPP, navodilo za delo: Poslovník sistema vodenja (10. izdaja, 15.02.2008),
- LPP, navodilo za delo: Opis procesa, OP3-02, (8. izdaja, 18.01.2008),
- LPP, navodilo za delo: Navodilo za varno izvajanje kontrol, ND-3-08, (2. izdaja, 18.01.2008),
- LPP, navodilo za delo: Posamična odobritev, OP-3-02, (8. izdaja, 29.12.2006),
- LPP, navodilo za delo: Posamična odobritev predelanega vozila, ND:OP-3-02/4, (8 izdaja, 29.12.2006),
- LPP, navodilo za delo: Homologacija vozila, ND:OP-3-02/1, (7. izdaja, 29.12.2006),

- LPP, navodilo za delo: Preprečevanje vplivov na kontrolni organ, ND-3-03, (3. izdaja, 01.02.2006),
- LPP, navodilo za delo: Ravnanje z dokumentarnim gradivom z zbirke na zunanji lokaciji, ND-3-12, (1. izdaja, 18.01.2008),
- LPP, navodilo za delo: Navodilo za izvajanje nadzora, ND:3-09, (1. izdaja, 01.12.2005),
- Ministrstvo za promet: Pravilnik o ugotavljanju skladnosti (19.03.2004),
- Stephenson Sherry Mary: Standards, conformity, assessment and developing countries, 1999,
- Uradni list Republike Slovenije, Resolucija o prometni politiki,(številka 58, 2006),
- Zalar Dušan, Jerončič Robert, Gregorc Cveto, Faganel Dejan, Habič Matjaž, Fajfar Dušan- seminar Informacijska podpora sistemu ugotavljanja skladnosti v RS (SLOVENSKI KONGRES O CESTAH IN PROMETU, portorož, 25.-27., 2006)

SEZNAM KRATIC IN PRILOGE:

CRV: centralni register vozil,

DRSC: Direkcija Republike Slovenije za ceste

LPP: Ljubljanski potniški promet

MRVL: matični register vozil in prometnih listin

PRILOGE:

Priloga 1.: Opredelitev ključnih pojmov,

Priloga 2.: Tabela klasifikacije vozil,

Priloga 3.: Vloga za izvedbo postopka posamične odobritve predelanega vozila,

Priloga 4.: Zapis pomanjkljivosti in/ali neskladnosti,

Priloga 5.: Zapis o pregledu vozila ,

Priloga 6.: Poročilo o kontroli v postopku posamične odobritve predelanega vozila (stran 1),

Priloga 6a.: Poročilo o kontroli (stran 2),

Priloga 6b.: Poročilo o kontroli (stran 3),

Priloga 7.: Potrdilo o pregledu predelanega vozila.

Priloga 1.: Opredelitev ključnih pojmov

UGOTAVLJANJE SKLADNOSTI VOZIL je postopek, v katerem pristojni organ ugotavlja ustreznost vozila predpisanim tehničnim zahtevam. Izvaja se kot homologacija ali posamična odobritev vozila.

HOMOLOGACIJA VOZIL je postopek ugotavljanja skladnosti, v katerem homologacijski organ ugotovi ali tip vozila izpolnjuje ustrezne tehnične zahteve iz pravilnika in ustreznih tehničnih specifikacij, in v primeru skladnosti podeli certifikat o homologaciji.

VEČSTOPENJSKA HOMOLOGACIJA je postopek, v katerem homologacijski organ ugotovi, ali tip nedodelanega oziroma dodelanega vozila izpolnjuje ustrezne zahteve in v primeru skladnosti podeli certifikat o homologaciji.

POSAMIČNA ODOBRITEV VOZILA je postopek, v katerem organ za posamično odobritev vozil ugotovi, ali pregledano vozilo izpolnjuje ustrezne tehnične zahteve, opredeljene v pravilniku in ustreznih tehničnih specifikacijah, in v primeru ustreznosti izda potrdilo o skladnosti.

HOMOLOGACIJSKI ORGAN je pristojni organ, odgovoren za vsa vprašanja, povezana s homologacijo vozil, za izdajanje certifikatov o homologaciji vozil in za preverjanje skladnosti proizvodnih postopkov proizvajalca. Homologacijski organ v državi nastopa tudi kot kontaktna točka s homologacijskimi organi držav članic Evropske unije.

ORGAN ZA POSAMIČNO ODOBRITEV je pristojni organ, odgovoren za vsa vprašanja povezana s posamično odobritvijo, identifikacijo in oceno tehničnega stanja vozil.

STROKOVNA ORGANIZACIJA je pravna ali fizična oseba, določena kot strokovni organ za izvajanje pregledov v imenu organa za posamično odobritev vozil, če slednji teh nalog ne opravlja sam.

TEHNIČNA SLUŽBA je pravna ali fizična oseba, določena kot strokovni organ za izvajanje preskusov, kontrol ali pregledov v imenu homologacijskega organa, če slednji teh nalog ne opravlja sam.

TIP VOZILA označuje vozila določene kategorije, ki se ne razlikujejo v bistvenih pogledih. Tip vozila lahko vsebuje variante in izvedenke.

DOKONČANO VOZILO je vsako vozilo, izdelano v enotnem postopku pri proizvajalcu do končne stopnje tako, da izpolnjuje vse predpisane tehnične zahteve.

NEDODELANO VOZILO je vozilo, ki potrebuje dodelavo v vsaj eni nadaljnji stopnji, da bi izpolnilo vse predpisane tehnične zahteve.

DODELANO VOZILO je vozilo na koncu večstopenjskega homologacijskega postopka, ki izpolnjuje vse predpisane tehnične zahteve.

IDENTIFIKACIJA VOZILA je postopek, v katerem se ugotovi istovetnost vozila glede na podatke v priloženih dokumentih.

OCENA TEHNIČNEGA STANJA VOZILA je postopek, v katerem se preverja vizualno in tehnično celovitost vozila ter njegove sposobnosti za varno vožnjo v

cestnem prometu. Preveri se ali je bilo vozilo predelano. V primeru dvoma o tehničnem stanju vozila lahko strokovna organizacije pred svojo odločitvijo vložnika napoti na pregled vozila po predpisih o tehničnih pregledih vozil.

PRIDOBITEV VOZILA je fizičen prenos vozila iz držav, ki so članice Evropske unije, na ozemlje Republike Slovenije.

UVOZ VOZILA je fizičen prenos vozila iz držav, ki niso članice Evropske unije, na ozemlje Republike Slovenije.

TWINNING PROJEKTI: so državni medinstitucionalni projekti, ki jih v obliki nepovratne finančne pomoči sponzorira Evropska komisija. Namen projektov je pomoč pri izgradnji institucij ter pravnega reda, ki je v skladu z evropskimi standardi.

HKOM omrežje je zasebno omrežje državnih organov.

Vir: Uradni list Republike Slovenije (str.3444, št.30, 29.03.2004)

Priloga 2.: Tabela klasifikacije vozil

ŠTIRI IN VEČKOLESNA VOZILA		
Kategorija M	Motorna vozila z vsaj štirimi kolesi, namenjena prevozu potnikov	
Kategorija M1	Vozila za prevoz potnikov z največ osmimi sedeži poleg sedeža voznika	
Kategorija M2	Vozila za prevoz potnikov z več kot osmimi sedeži poleg sedeža voznika in največjo maso do vključno 5 ton	
Kategorija M3	Vozila za prevoz potnikov z več kot osmimi sedeži poleg sedeža voznika in največjo maso, večjo od 5 ton	
Kategorija N	Motorna vozila z vsaj štirimi kolesi, namenjena prevozu blaga	
Kategorija N1	Vozila za prevoz blaga z največjo maso do vključno 3,5 tone	
Kategorija N2	Vozila za prevoz blaga z največjo maso, večjo do 3,5 tone do vključno 12 ton	
Kategorija N3	Vozila za prevoz blaga z največjo maso, večjo od 12 ton	
<p>Pri vlečnem vozilu, namenjenem za vleko polpriklopnika ali priklopnega vozila s centralno osjo, je masa, ki se upošteva za klasifikacijo vozila, masa vlečnega vozila v stanju, pripravljenem za vožnjo, povečana za maso, ki ustreza največji statični navpični obremenitvi, preneseni na vlečno vozilo s polpriklopnika ali priklopnega vozila s centralno osjo, in največjo maso tovora vlečnega vozila, kjer pride v poštev.</p>		
Kategorija O	Priklopna vozila (vključno s polpriklopniki)	
Kategorija O1	Priklopna vozila z največjo maso do vključno 0,75 tone	
Kategorija O2	Priklopna vozila z največjo maso, večjo do 0,75 tone, do vključno 3,5 tone	
Kategorija O3:	Priklopna vozila z največjo maso, večjo od 3,5 tone do vključno 10 ton,	
Kategorija O4	Priklopna vozila z največjo maso, večjo od 10 ton	
<p>Pri polpriklopnikih ali priklopnikih s centralno osjo je največja masa, ki se šteje za kvalifikacijo priklopnega vozila, statična navpična obremenitev, prenesena na tla z osjo ali osmi polpriklopnika ali priklopnika s centralno osjo, ko je ta povezan z vlečnim vozilom.</p>		
DVO- IN TRIKOLESNA MOTORNA VOZILA		
Kategorija L	dvo- in trikolesna motorna vozila	
Kategorija L1e	dvokolesna vozila	<p>»mopedi« (kolesa z motorjem) katerih največja konstrukcijsko določena hitrost ne presega 45km/h in ki imajo naslednje značilnosti:</p> <p>Delovna prostornina ne presega 50 cm³ pri motorju z notranjim zgorevanjem ali največja trajna nazivna moč ne presega 4 kW pri elektromotorju</p>
Kategorija L2e	trikolesna vozila	<p>»mopedi« (kolesa z motorjem) katerih največja konstrukcijsko določena hitrost ne presega 45km/h in ki imajo naslednje značilnosti:</p> <p>Delovna prostornina ne presega 50 cm³ pri motorju na prisilni vžig ali največja nazivna moč ne presega 4kW</p>

		pri drugih motorjih z notranjim zgorevanjem ali največja trajna nazivna moč ne presega 4kW pri elektromotorju
Kategorija L3e	dvokolesna vozila	»motorna kolesa« opremljena z motorjem, katerega delovna prostornina presega 50 cm ³ , če je to motor z notranjim zgorevanjem in ali katerih največja konstrukcijsko določena hitrost presega 45km/h.
Kategorija L4e	trikolesna vozila - s stransko prikolico	
Kategorija L5e	»motorna kolesa« (vozila s tremi simetrično nameščenimi kolesi) opremljena z motorjem z delovno prostornino večjo od 50 cm ³ , če je motor z notranjim zgorevanjem in ali z največjo konstrukcijsko določeno hitrostjo, ki presega 45km/h.	
Kategorija L6e	«lahka štirikolesa» z maso neobremenjenega vozila manjšo od 350 kg, brez mase baterij pri električnih vozilih, katerih največja konstrukcijsko določena hitrost ne presega 45km/h in: -katerih delovna prostornina motorja ne presega 50 cm ³ pri motorjih na prisilni vžig ali -katerih največja nazivna moč motorja ne presega 4kW pri drugih motorjih z notranjim zgorevanjem, ali -katerih največja trajna nazivna moč ne presega 4kW pri elektromotorjih.	
Kategorija L7e	«štirikolesa» razen lahkih štirikoles kategorije L6e, z maso neobremenjenega vozila, ki ne presega 400kg (550 kg za vozila za prevoz blaga), brez mase baterij pri električnih vozilih, katerih največja nazivna moč motorja ne presega 15kW.	

Vozila kategorije L6e morajo izpolnjevati tehnične zahteve za trikolesne mopede kategorije L2e, razen če v posamičnih tehničnih specifikacijah ni določeno drugače. Vozila kategorije L7e se štejejo za motorna trikolesa in morajo izpolnjevati tehnične zahteve za motorna trikolesa kategorije L5e, razen če v posamičnih tehničnih specifikacijah ni določeno drugače.

KMETIJSKI IN GOZDARSKI TRAKTORJI

Kategorija T	kolesni traktorji
Kategorija T1	Kolesni traktorji, katerih največja konstrukcijsko določena hitrost ne presega 40km/h in pri katerih ima os, najbližja vozniku, širino koloteka najmanj 1150mm, katerih masa v neobremenjenem stanju, pripravljenem za vožnjo, presega 0,6 tone in katerih najmanjša oddaljenost od tal ne presega 1000 mm.
Kategorija T2	kolesni traktorji, katerih največja konstrukcijsko določena hitrost ne presega 40 km/h in pri katerih je najmanjša širina koloteka manjša od 1150 mm, katerih masa v neobremenjenem stanju, pripravljenem za vožnjo, presega 0,6 tone in katerih najmanjša oddaljenost od tal ne presega 600mm. Če pa višina težišča traktorja (izmerjena od tal) deljena s povprečnim najmanjšim kolotekom na posamezno os, presega 0,90, se največja konstrukcijsko določena hitrost omeji na 30km/h. kolesni traktorji, katerih največja konstrukcijsko določena hitrost ne presega 40 km/h in pri katerih je najmanjša širina koloteka manjša od 1150 mm, katerih masa v neobremenjenem stanju, pripravljenem za vožnjo, presega 0,6 tone in katerih najmanjša oddaljenost od tal ne presega 600mm. Če pa višina težišča traktorja (izmerjena od tal) deljena s

	povprečnim najmanjšim kolotekom na posamezno os, presega 0,90, se največja konstrukcijsko določena hitrost omeji na 30km/h.
Kategorija T3	kolesni traktorji, katerih največja konstrukcijsko določena hitrost ne presega 40km/h in katerih masa v neobremenjenem stanju, pripravljenem za vožnjo, ne presega 0,6 tone,
Kategorija T4	drugi kolesni traktorji, katerih največja konstrukcijsko določena hitrost ne presega 40km/h
	T4.1 traktorji z visoko prehodnostjo
	T4.2 posebno široki traktorji,
	T4.3 traktorji z nizko prehodnostjo - ozkokolotečni traktorji
Kategorija T5	kolesni traktorji, katerih največja konstrukcijsko določena hitrost presega 40km/h
Kategorija C	gosenični traktorji
Gosenični traktorji, ki jih poganjajo in krmilijo gosenice in katerih kategorije C1 do C5 so določene smiselno enako kot kategorije T1 do T5.	
Kategorija R	priklopniki
Kategorija R1	priklopniki, pri katerih vsota tehnično dovoljenih osnih obremenitev ne presega 1,5 tone,
Kategorija R2	priklopniki, pri katerih vsota tehnično dovoljenih osnih obremenitev presega 1,5 tone, vendar ni večja od 3,5 tone.
Kategorija R3	priklopniki, pri katerih vsota tehnično dovoljenih osnih obremenitev presega 3,5 tone, vendar ni večja od 21 ton.
Kategorija R4	priklopniki, pri katerih vsota tehnično dovoljenih osnih obremenitev presega 21 ton.
Kategorija S	zamenljivi vlečeni stroj
Kategorija S1	zamenljivi vlečeni stroji za uporabo v kmetijstvu ali gozdarstvu, pri kateri vsota tehnično dovoljenih osnih obremenitev ne presega 3,5 tone.
Kategorija S2	zamenljivi vlečeni stroji za uporabo v kmetijstvu ali gozdarstvu, pri kateri vsota tehnično dovoljenih osnih obremenitev presega 3,5 tone.

Vir: Jerončič (2005, str.:15)

Priloga 3.: Vloga za izvedbo postopka posamične odobritve, predelanega vozila,



Javno podjetje
Ljubljanski potniški promet d.o.o.
Celovška cesta 160, 1000 Ljubljana

Sektor Tehnični pregledi in homologacija vozil – kontrolni organ

Tel : 01-58-22-700, Fax: 01-51-93-288

e-pošta: tehnicni@LPP.si

VLOGA št.

Za izvedbo postopka posamične odobritve predelanega vozila

Na podlagi Pravilnika o ugotavljanju skladnosti vozil (Ur.l. RS št. 30/40, 17/7)

1 Podatki o lastniku

Priimek, ime/ naziv:

Naslov, pošta:

2 Podatki o vozilu pred predelavo

Znamka:

Komercialna oznaka:

Identifikacijska številka vozila (VIN):

Kategorija in vrsta vozila:

Oblika nadgradnje:

Dodatni opis nadgradnje:

Datum prve registracije:

Št. Potrdila o skladnosti:

3 Opis predelave vozila

Pregled naj bo opravljen na terenu (če je za pregled večje število vozil) DA

Na naslovu

Vlogo vložil (lastnik in pooblaščen oseba):

Priimek, ime/ naziv-kontaktna oseba:

Naslov, pošta:

Št. In vrsta osebnega dokumenta

telefon:

Kraj in datum:

Ime priimek in podpis vložnika/žig:

V skladu z Zakonom o varstvu osebnih podatkov (Uradni list RS št.94/2007-UPB1) dovoljujem posredovanje podatkov v uradne evidencе.

Priloga 4.: Zapis pomanjkljivosti in/ali neskladnosti



Javno podjetje
Ljubljanski potniški promet d.o.o.
Celovška cesta 160, 1000 Ljubljana

Sektor Tehnični pregledi in homologacija vozil – kontrolni organ

Tel : 01-58-22-700, Fax: 01-51-93-288

e-pošta: tehnicni@LPP.si

1 Podatki o vložniku

Priimek, ime/naziv:

Naslov:

2 Podatki ov vozilu

Znamka:

Komercialna oznaka:

Identifikacijska številka vozila (VIN):

3 Ugotovljene pomanjkljivosti in/ali neskladnosti pri pregledu vozila/dokumentacije

Pregled vozila opravil:

Ime, priimek in podpis strokovnega delavca

Kraj in datum

Zgoraj navedene pomanjkljivosti in/ali neskladnosti so bile v celoti opravljene.

Ime, priimek in podpis strokovnega delavca

Kraj in datum

Priloga 5.: Zapis o pregledu vozila (stran 1),



Javno podjetje
Ljubljanski potniški promet d.o.o.
Celovška cesta 160, 1000 Ljubljana

Sektor Tehnični pregledi in homologacija vozil – kontrolni organ

Tel : 01-58-22-700, Fax: 01-51-93-288

e-pošta: tehnicni@LPP.si

1 Podatki o lastniku

Priimek, ime/naziv:

Naslov, pošta:

2 Podatki o vozilu pred predelavo

Znamka:

Komercialna oznaka:

Identifikacijska številka vozila (VIN):

Kategorija in vrsta vozila:

Vrsta vozila:

Oblika nadgradnje:

Oblika karoserije:

Dodatni opis nadgradnje:

ECE/JUS:

Podatki iz deklaracijske tablice:

Tip oz. izvedena:

Največja dovoljena masa (kg):

NDM skupine vozil (kg):

Dovoljene obremenitve osi (kg):

3 Podatki o vozilu po predelavi

Kategorija in vrsta vozila:

Vrsta vozila:

Oblika nadgradnje:

Oblika karoserije:

Dodatni opis nadgradnje:

ECE/JUS:

Mere (mm)	Mase (kg)	Motor (kw)	Karoserijska oznaka
Y.1-dolžina	F.1-Največja dovoljena	P.1.1-prostornina	S.1-sedeži
Y.2-širina	F.3-skupine vozil	P.1.2-moč	S.2-stojišča
Y.3-višina	G-masa vozila	P.1.3-gorivo	
M-medosje	N.1-osne obremenitve	P.1.5-oznaka	
M.1-previs			

Pnevmatike in platišča Z.1

4 Opis predelave

5 Opombe

Pregled vozila opravil:

Kraj in datum:

Ime, priimek in podpis strokovnega delavca

Priloga 6.: Poročilo o kontroli v postopku posamične odobritve predelanega vozila (stran 1),

POROČILO O KONTROLI št. _____ «vloga»
v postopku posamične odobritve predelave / dodelave
predhodno ES-homologiranega / posamično odobrenega vozila v skladu s
Pravilnikom o ugotavljanju skladnosti vozil (Ur.l. RS št. 30/04, 17/07)

1	<u>Podatki o vložniku</u>	
1.1	Priimek, ime / naziv:	«lastnik»
1.2	Naslov:	«naslov», «posta» «kraj»
2	Podatki o vozilu	
2.1	Znamka:	«D_1»
2.2	Tovarniška oznaka:	«D_2»
2.3	Komercialna oznaka:	«D_3»
2.4	Datum izdaje COC oz. prve registracije:	«D_5» <input type="checkbox"/> Novo vozilo
2.5	Identifikacijska številka vozila (VIN):	«VIN»
2.6	Kategorija in vrsta vozila:	«J»
2.7	Oblika nadgradnje:	«X»
2.8	Dodatni opis nadgradnje:	«X_1»
2.9	Štev. potrdila o skladnosti:	«potrdilo»

3 Dogovorjeni obseg postopka kontrole

Za zgoraj navedeno vozilo je izvedena posamična odobritev predelave / dodelave na podlagi 31. - 33. člena Pravilnika o ugotavljanju skladnosti vozil (Ur.l. RS št. 30/04, 17/07).

4 Opis oziroma identifikacija metode postopka kontrole

Kontrola je opravljena v skladu z internim postopkom ND:OP-3-02/4 (Posamična odobritev predelanega vozila) in vključuje pregled skladnosti predelave / dodelave vozila in dokumentacije s predpisanimi zahtevami. Kontrola se nanaša na posamično vozilo, zato uporaba metod vzorčenja ne pride v poštev.

5 Izvedeni obseg postopka kontrole in izvajalci

Postopek kontrole je bil opravljen v celoti. Vsi deli postopka kontrole so bili izvedeni izključno s strani kontrolnega organa. Drugi izvajalci v izvedbo niso bili vključeni.

6 Kontrolni pregled vozila

6.1 Datum pregleda	«datum pregleda»	
6.2 Pregled in preučitev ustreznosti predložene dokumentacije	ustreza	ne ustreza
6.2.1 Zahteva oz. vloga je popolna in ustrezna	Da	Ne
6.2.2 Zahtevi oz. vlogi je priložena vsa na predelavo / dodelavo vozila vezana tehnična dokumentacija (risbe, specifikacije, izračuni) ter certifikati o homologaciji sistemov, samostojnih tehničnih enot ali sestavnih delov oziroma poročila o njihovem preizkusu, kakor je to določeno v Delu 1, Delu 2 oz. Delu 3 Priloge II Pravilnika o ugotavljanju skladnosti vozil	Da	Ne
6.3 Identifikacija vozila s tehničnimi podatki	ustreza	ne ustreza
6.3.1 Identifikacija predelanega / dodelanega vozila ustreza predloženi dokumentaciji	Da	Ne
6.3.2 Identifikacija podatkov na deklaracijski tablici vozila ustreza tipu in tehničnim podatkom v predloženi dokumentaciji	Da	Ne
6.4 Ugotovitev skladnosti predelave / dodelave vozila z zahtevami Pravilnika o ugotavljanju skladnosti vozil in ustreznih tehničnih specifikacij (priloga kontrolni list, če predelava vpliva na skladnost s TSV)	ustreza	ne ustreza
6.4.1 Posamezni sestavni deli vozila, ki so povezani z opravljenimi spremembami na vozilu ter njihova vgradnja so skladni z zahtevami določenimi v Delu 1, Delu 2 oz. Delu 3* (neustrezno prečrtati) Priloge II Pravilnika o ugotavljanju skladnosti vozil in ustreznih tehničnih specifikacij	Da	Ne
6.4.2 Opravljene spremembe na vozilu ter pri tem vgrajeni deli in naprave, za katere so predpisane zahteve z ECE ali drugimi pravilniki, vendar niso zajete v Prilogi II Pravilnika o ugotavljanju skladnosti vozil, so skladni z zahtevami predpisov	Da	Ne
6.5 Ocena tehnične sposobnosti predelanega / dodelanega vozila kot celote za varno udeležbo v prometu	ustreza	ne ustreza

Priloga 6a.: Poročilo o kontroli (stran 2),

6.5.1	Predelava / dodelava vozila izpolnjuje splošne tehnične zahteve (zahteve glede primernosti delov, glede trdnosti in togosti, glede izvedbe spojev in zvez ter glede ustrezne pritrditve ali namestitve delov)	<input checked="" type="radio"/> Da	Ne
6.5.2	Predelava / dodelava vozila je skladna z zahtevami in navodili proizvajalca vozila, če so takšna navodila predpisana (morebitna neskladnost po tej točki ne pomeni nujno tudi negativne ocene tehnične sposobnosti vozila kot celote za varno udeležbo v prometu)	<input checked="" type="radio"/> Da	Ne
7	<u>Opis predelave / dodelave</u> «opis_predelave»		
8	<u>Opombe</u> Podrobnejše ugotovitve pregleda vozila so razvidne iz priloženega zapisa o pregledu štev. «vloga» in kontrolnega lista (če predelava vpliva na skladnost s posameznimi TSV).		
9	<u>Priloge</u> - Zapis o pregledu vozila štev. «vloga»	<input checked="" type="radio"/> Da	Ne
	- Kontrolni list (ni potreben, če predelava ne vpliva na skladnost s posameznimi TSV)	Da	Ne
	- Zapis o tehtanju vozila	Da	Ne
	- Fotografije	Da	Ne
10	<u>Identifikacija merilne opreme in uporaba te opreme v postopku</u> - Tračni meter 0-30m, oznaka merila 15-2D-013	Da	Ne
	- Tračni meter 0-3m, oznaka merila 15-2D-015	Da	Ne
	- Teleskopska merilna letev 1-5m, oznaka merila 15-2D-063	Da	Ne
	- Prenosne tehtnice, ozn. merila 15-2M-064/065/066/067, 15-2M-068/069	Da	Ne
	- Elektronska osna tehtnica, ozn. merila 15-2M-072	Da	Ne
	- Merilnik prepustnosti svetlobe, ozn. merila 15-20-070, 15-20-071	Da	Ne
11	<u>Kraj izvedbe postopka kontrole</u>		
	4.4.1.1.1 - na sedežu kontrolnega organa		4.
	- na naslovu vložnika		4.4. 4.
	- na naslovu		4.4. 4.

Priloga 6b.: Poročilo o kontroli (stran 3),

12 Pogoji okolja v času izvajanja kontrole

Pogoji okolja za izvedbo kontrole niso relevantni.

13 Končna ugotovitev skladnosti predelave/dodelave vozila

Za pregledano predelavo / dodelavo vozila v postopku posamične odobritve je predložena ustrezna tehnična dokumentacija ter certifikati o homologaciji sistemov, samostojnih tehničnih enot ali sestavnih delov oziroma poročila o njihovem preizkusu, kakor je to določeno v Delu 1, Delu 2 oz. Delu 3* (neustrezno prečrtati) Priloge II Pravilnika o ugotavljanju skladnosti vozil (Ur.l. RS št. 30/04, 17/07). Predelava / dodelava, vgrajeni sestavni deli in oprema so skladni z določili TSV oziroma njim enakovrednimi homologacijskimi predpisi (direktivami EEC/EC in ECE pravilniki) o lastnostih in vgradnji sestavnih delov vozila, kot so navedeni v Delu 1, Delu 2 oz. Delu 3* (neustrezno prečrtati) Priloge II Pravilnika o ugotavljanju skladnosti vozil.

Ustreza

~~Pregledano predelano / dodelano vozilo ne izpolnjuje zahtev Pravilnika o ugotavljanju skladnosti vozil. Pomanjkljivosti in / ali neskladnosti kot tudi njihova obrazložitev so razvidne iz priloge k temu poročilu (zapis zapis pomanjkljivosti in/ali neskladnosti):~~

Poročilo je izdelano v organizaciji:

Ljubljanski potniški promet d.o.o., Sektor tehnični pregledi in homologacija vozil-kontrolni organ,
Celovška cesta 160, 1000 Ljubljana

Kraj in datum izdaje:

Izdela izvajalec kontrole: Pregledal in odbil:

Ime, priimek in podpis ime, priimek in podpis

Ugotovitve kontrole, navedene v poročilu o kontroli, se nanašajo izključno na izvedeni postopek kontrole in na pregledano vozilo v postopku.

Poročila o kontroli ni dovoljeno kopirati razen v celoti z dovoljenjem kontrolnega organa in vložnika.

Priloga 7.: Potrdilo o pregledu predelanega vozila



Javno podjetje
Ljubljanski potniški promet d.o.o.
Celovška cesta 160, 1000 Ljubljana

Sektor Tehnični pregledi in homologacija vozil – kontrolni organ

Tel : 01-58-22-700, Fax: 01-51-93-288

e-pošta: tehnicni@LPP.si

POTRDILO O PREGLEDU PREDELANEGA VOZILA

(ZA TEHNIČNO SPREMEMBO IN REGISTRACIJO VOZILA OZ. ZA UPORABO V PROMETU)

izdano na podlagi 212. člena Zakona o varnosti cestnega prometa (Uradni list RS št.83/04) in drugega odstavka 29. člena
Pravilnika o ugotavljanju skladnosti vozil (Uradni list RS št. 30/04)

PODATKI O PREDELANEM VOZILU

Lastnik vozila:

Naslov:

Pošta:

Splošni podatki:

Znamka vozila:

Tip vozila:

Tovarniška šifra:

Številka šasije-VIN:

Registrska številka:

Štev. izjave o ustreznosti vozila:

Številka potrdila o skladnosti:

Tehnični podatki (vpisati samo podatke, ki so spremenili):

Številka šasije-VIN:

Klasifikacija: po ECE:

po JUS:

Vrsta vozila:

Oblika karoserije:

Motor: (tip)

(moč)

kW,(prostornina)

ccm

Gorivo:(vrsta):

Število sedežev:

Število stojišč:

Dimenzije(mm): (širina/dolžina/višina)

Medosje(mm):

Največja dovoljena masa (kg):

Masa vozila(kg):

Dovoljena masa priklopnega vozila:

Dovoljene osne obremenitve (kg):

Dovoljene pnevmatike:

Kratek opis predelave vozila:

Opisana predelava ustreza vsem predpisom, ki v Republiki sloveniji urejajo področje cestnih vozil,

Zato vozilo izpolnjuje ogoje za izvedbo tehnične spremembe in postopka registracije oz.za

Uporabo v cestnem prometu.

Javno podjetje Ljubljanski Potniški Promet d.o.o.

Tehnični pregledi in homologacija vozil

Direktor

Kraj in datum:

IZJAVA O AVTORSTVU IN NAVEDBA LEKTORJA

Izjava:

Študentka Urška Plesec izjavljam, da sem avtorica te zaključne strokovne naloge, ki sem jo pisala pod mentorstvom dr. Stanke Setnikar-Cankar in da dovolim njeno objavo na fakultetnih spletnih straneh.

Ljubljana, 29.10.2008

Podpis:

Navedba lektorja:

Delo je lektoriral Roman Plesec.