

**PROTOKOL
ZASEDANJA MEŠANE SLOVENSKO-ITALIJSKE KOMISIJE
ZA MEDNARODNI CESTNI PREVOZ OSEB IN STVARI**

Ljubljana, 15. in 16. december 2003

15. in 16. decembra 2003 se je v Ljubljani sestala mešana komisija za mednarodni cestni prevoz oseb in stvari, ki jo sestavljata delegaciji Ministrstva za promet Republike Slovenije in Ministrstva za infrastrukturo in promet Republike Italije.

Vodji delegacij sta se po izmenjavi pozdravov in predstavitvi udeležencev dogovorila za naslednji dnevni red:

- 1. Izmenjava statističnih podatkov,**
- 2. Mednarodni prevoz blaga,**
- 3. Mednarodni prevoz potnikov,**
- 4. Razno.**

ADD/1

Obe strani sta predstavili statistične podatke o velikosti blagovne menjave med državama za preteklo obdobje. Ugotovljeno je bilo, da je zunanja trgovinska menjava tako v izvozu in uvozu v letu 2003 v porastu. Podani so bili tudi statistični podatki o blagovni menjavi med državama ki je bilo prepeljano s tovornimi vozili. Skupna ugotovitev obeh strani je bila, da se število prevozov v zadnjem obdobju konstantno povečuje.

ADD/2

Slovenska delegacija je pojasnila italijanski delegaciji namen posredovanega pisma o liberalizaciji cestnega prometa med državama, ki naj omogoči neoviran prevoz blaga brez dovoljenj že z začetkom leta 2004 glede na to, da bo Slovenija s 1. 5.2004 polnopravna članica EU in od tega datuma ne bodo več potrebne dovolilnice za članice EU.

Italijanska stran je v pisni obliki podala odgovor na pobudo slovenske strani s tem, da je obrazložila, da takega predloga ne more sprejeti, ter v pismu tudi predlagala da v obdobju do 1. maja 2004 izmenja s slovensko stranjo eno tretjino kvote dovolilnic dogovorjene za leto 2003.

Na prošnjo slovenske strani, da italijanska delegacija pojasni negativni odgovor v zvezi s prošnjo po dodatnih italijanskih dovolilnicah za leto 2003 je le-ta pojasnila, da se je tako odločila na podlagi porabljenih slovenskih dovolilnic s strani italijanskih prevoznikov, ki jih je bilo porabljenih manj kot jih je dejansko na razpolago za letošnje leto, zato tako odločitev opravičuje z uravnoveženostjo menjave dovolilnic za prevoznike obeh držav.

Po dodatni obsežni obrazložitvi razlogov za predlog slovenske strani po dodatni količini dovolilnic za leto 2003, in po dolgih pogajanjih, ki so sledili po tem, sta se strani dogovorili naslednje: Strani si za leto 2003 izmenjata dodatno količino dovolilnic v višini 500 kos z veljavnostjo do 31. januarja 2004.

Italijanska stran je pojasnila, da ne more pristati na liberalizacijo

tovornega prometa med državama s 1. januarjem 2004 zato sta se obe strani v nadaljevanju dogovorili, da si državi za prve štiri mesece leta 2004 izmenjata naslednje število dovolilnic,

- 12.340 bilateralnih dovolilnic
- 340 bilateralnih dovolilnic za vozila EURO 3
- 4.100 maloobmejnih dovolilnic
- 500 dovolilnic za prevoze v pristanišča
- 340 dovolilnic za prevoz bitumna
- 500 dovolilnic za prevoz materiala namenjenega gradbiščem

Slovenska stran je predlagala, da se v mesecu marcu 2004 v skladu s potrebami na zahtevo izvede izmenjava dodatne količine dovolilnic.

Italijanska stran je predlog vzela na znanje in pojasnila, da se bo o predlogu izjasnila v mesecu marcu 2004.

Slovenska delegacija je predlagala liberalizacijo prevozov za tretje države, torej za nečlanice Evropske unije, od 1. maja 2004 naprej, vendar je italijanska stran na to odgovorila negativno. Italijanska delegacija je pojasnila, da je Italija v celoti zaprta za takšno liberalizacijo. Takšne prevoze bo torej možno opravljati samo na podlagi CEMT dovolilnic.

Po dolgi in poglobljeni razpravi o prevozih za tretje države sta obe delegaciji ugotovili, da taki prevozi niso dovoljeni za nobeno vrsto vozil po bilateralnem sporazumu. Tudi po 1. maju 2004, ko bo Slovenija postala polnopravna članica EU, bo situacija ostala nespremenjena, zato opravljanje prevozov za tretje države ne bo mogoče niti z evropsko licenco.

ADD/3

Slovenska stran je podala informacijo o izvajanju linijskega prometa in sicer obstaja med državama osem bilateralnih avtobusnih linij.

Obe strani sta se strinjali, da v zvezi s temi rednimi linijami ni večjih problemov.

Obe strani sta ugotovili dejstvo, da se naslednjim linijam 31.12.2003 izteče rok veljavnosti dovoljenj za izvajanje linij.

BILATERALNA DOVOLJENJA			
I-BIL-	Montegrotto Terme - Ljubljana	SITA	01.01.01-31.12.2000 (SLO) 31.12.2003 (ITA)
I -BIL-4/01	Trst(Trieste)-Postojna-Ljubljana	Autoservizi F.V.G.	01.01.01-31.12.03
SL-BIL-71/01	Postojna - Sežana - Trst	Avrigo	01.01.01-31.12.03
SL-BIL-72/01	Ajdovščina - Sežana - Trst	Avrigo	01.01.01-31.12.03
SL-BIL-73/01	Idrija - Ajdovščina - Nova Gorica - Gorica	Avrigo	01.01.01-31.12.03
SL-BIL-81/01	Ljubljana - Gorica	SAP-Turbus	01.01.01-31.12.03
SL-BIL-	Ljubljana - Trst	SAP-Turbus	01.01.01.-31.12.03

82/01			
-------	--	--	--

Obe strani sta se strinjali s tem, da se po izteku veljavnosti dovoljenj za navedene linije podaljša do 31.12.2005.

V zvezi z linijo Montegrotto Terme – Ljubljana je slovenska delegacija sporočila, da bo dovoljenje obnovila do konca leta 2005, ko bodo plačane vse zahtevane takse.

Italijanska stran je podala pripombo, da s strani slovenskih prevoznikov, ki jim potečejo dovoljenja 31.12.2003, še ni prejela vlog za obnovo teh linij. Slovenska stran se je zavzela, da bo tem obvestila slovenskega prevoznika.

Sprejeta je bila informacija o vlogi za izdajo dovoljenja za novo linijo Mestre - Ljubljana s strani italijanskega podjetja ATVO in slovenskega podjetja DRD. Stališče italijanske delegacije je, da se pred 01.05.2004 ne izda dovoljenja za uvedbo nove linije, po tem datumu pa bo morala biti vloga pripravljena v skladu z uredbo CEE 684/92, spremenjeni z uredbo CE 11/98. Slovenska delegacija se je s tem predlogom strinjala.

Italijanska delegacija nato predlaga, da ostanejo pogoji za izvajanje obstoječih linij nespremenjeni do 30.04.2004.

Slovenska stran je izpostavila problem tarif, ki se že od leta 2000 niso spremenile (na linijah po Videmskem sporazumu so uveljavljene druge cene) zaradi česar je slovenska stran predlagala, da se cene povišajo.

Italijanska stran je pojasnila, da ni potrebno tarif določevati vnaprej, saj lahko prevozna podjetja na podlagi dogovora predlagajo povišanje cen.

Obe delegaciji sta pojasnili, da bodo vloge za spremembe že obstoječih linij, tudi za spremembe tarif, lahko vložene po 30. aprilu 2004 in bodo obravnavane v skladu z omenjeno uredbo CEE 684/92. Ob sprejetju vlog za kakršnokoli spremembo se bo po 1. maju 2004 izdalo novo dovoljenje v skladu z omenjeno uredbo CEE.

Italijanska stran je izpostavila tudi problematiko izdaje slovenskih tranzitnih dovoljenj za linije za Bolgarijo in Romunijo. Slovenska stran je podala informacijo, da dovoljenj ni izdala zaradi nepopolnosti vlog (ni dovoljenja ciljnih držav ali takse niso bile plačane).

Glede občasnih prevozov velja, da sta obe državi podpisnici mednarodnega sporazuma Interbus in do sedaj ni bilo beležiti večjih težav pri njegovem izvajanju. Delegaciji sta se dogovorili, da za obdobje do 1.5.2004 ostanejo v veljavi dvostranske dovolilnice za vstope praznih in izstope polnih avtobusov, ki so bile izmenjane za leto 2003.

Italijanska stran je predlagala, da organizira sestanek predstavnikov nadzornih organov in ministrstev, ki bi lahko potekal na pokrajinskem uradu v Trstu po 20. januarju. Namen sestanka je, da bi ob prisotnosti nadzornih organov preverili izvajanje sporazuma Interbus in zadevne evropske zakonodaje, in s tem morebiti odpravili nekatere napake, ki bi se lahko pojavile ob nadzorih na meji med državama. Slovenska stran je pobudo sprejela in podprla.

ADD/4

Slovenska stran je ponovno obvestila, da italijanski nadzorni organi še vedno ne dopuščajo opravljati prevoze blaga slovenskim prevoznikom v Italiji z najetimi vozili, čeprav slovenski zakon o prevozih prevoznikom, ki imajo dovoljenje za opravljanje te dejavnosti, dovoljuje poleg uporabe lastnih vozil tudi uporabo najetih vozil in je ta problem slovenska stran izpostavila že na lanskem zasedanju mešane komisije v Rimu. Pojasnjeno je bilo tudi, da imajo slovenski prevozniki za vsako vozilo izdan izvod licence na katerem je registrska številka in znamka vozila kar za prevoznika navedenega na licenci dokazuje, da ima pravico razpolagati s tem vozilom. Organ, ki licenco izda namreč preveri, če prevoznik izpolnjuje vse pogoje (isti pogoji kot v EU) ter če ima pravico razpolagati s tem vozilom (je lastnik oziroma ima vozilo v uporabi na podlagi lizing ali najemne pogodbe).

Slovenska delegacija je ob podrobni obrazložitvi posameznih dokumentov, predala italijanski tudi vso potrebno dokumentacijo, ki je potrebna za takšne prevoze.

Italijanska stran v zvezi s tem ohranja svoje negativno stališče, ki ga je izrazila že na zasedanju leta 2002 v Rimu. Slovenske argumente je vzela na znanje in obljubila, da bo vprašanje proučila in odgovor posredovala v najkrajšem možnem času.

Slovenska stran je postavila vprašanje zakaj italijanski prevoznik ne more vleči priklopnega vozila s slovensko registracijo po teritoriju Republike Italije.

Odgovor italijanske strani je bil, da na zasedanjih mešanih komisij v preteklosti tako vprašanje še ni bilo izpostavljeno, italijanska stran pa o rešitvi takega vprašanja potrebuje širši posvet znotraj italijanskih pristojnih organov.

V zvezi z bilateralnim sporazumom med državama je Slovenija izrazila svoje stališče, da sporazum lahko ostane v veljavi in ga ni potrebno spreminjati, saj vse potrebno ureja zakonodaja EU, ki v teh delih avtomatsko razveljavi bilateralni sporazum in veljajo predpisi EU, razen za vprašanja, ki s predpisi EU niso urejena in za katera še vedno lahko uporabimo bilateralni sporazum.

Italijanska stran je izrazila zadržek glede odgovora na to vprašanje. Slovenska stran od italijanske pričakuje uraden odgovor na naše stališče v čim krajšem času.

Slovenska stran je opozorila italijansko o strogem obravnavanju slovenskih prevoznikov s strani italijanske policije in prosila, da se to v bodoče ne bi dogajalo in da intervenirajo pri pristojnih organih.

Italijanska delegacija je odgovorila, da morajo italijanski nadzorni organi upoštevati veljavne predpise in zagotovila, da nadzor, ki se izvaja, ni diskriminatornega značaja.

Italijanska delegacija je prosila za informacije o teži vozil, ki jo predvidevajo trenutno veljavni predpisi v Sloveniji. Slovenska delegacija je odgovorila, da so predpisi isti kot v evropski zakonodaji.

Italijanska delegacija je vprašala, kdaj bo implementirana evropska direktiva 2002/15 v zvezi z delovnim časom voznikov za slovenske prevoznike. Slovenska delegacija je pojasnila, da bo to

področje implementirano v pravilniku o tahografih, predvidoma do maja oziroma junija 2004.

Italijanska stran je izpostavila problematiko plačila kavcije. Nekateri italijanski prevozniki so namreč sporočili, da morajo na slovenski meji plačati kavcijo v primerih tranzitiranja Slovenije na podlagi dokumenta T2. Slovenska stran je italijanski delegaciji pojasnila, da Slovenija, kljub temu, da je sama zaprosila za sprejem v Konvencijo o skupnem tranzitu, v to še ni sprejeta. Glede na navedeno morajo vsi prevozniki, ki tranzitirajo Slovenijo plačati tako imenovano kavcijo oziroma uporabo garancije in stroškov špediterju, ki za to blago garantira z lastno garancijo. Tranzitni promet naj bi se na tak način odvijal vse do vstopa Slovenije v EU to je do 01.05.2004. Slovenska stran je pojasnila, da se prevozi s carnetom TIR izvajajo v skladu z določbami TIR konvencije. Italijanska delegacija je vzela razlago na znanje in jo bo posredovala pristojnim organom.

Italijanska delegacija je na koncu povabila slovensko na naslednje zasedanje mešane komisije za mednarodni cestni promet v Italijo. Kraj in termin naslednjega srečanja bo določen naknadno. Zasedanje mešane komisije je potekalo v prijateljskem in konstruktivnem vzdušju.

Za slovensko delegacijo
Velja PETERNELJ

Za italijansko delegacijo
Camillo LOBINA