



Zakon omejuje, da varuje.

**Seznajte se z novostmi
v prometnih zakonih
ter vozite varno – zase in za druge.**



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA PROMET



JAVNA AGENCIJA
REPUBLIKE SLOVENIJE
ZA VARNOST PROMETA

Spoštovani,

posodobitev zakonodaje s področja cestnoprometnih predpisov je bila nujna, saj je bil Zakon o varnosti cestnega prometa, ki je to področje v celoti urejal, preokoren, preobsežen in tudi zastarel.

Danes je razvoj prometa tako intenziven, da vseh njegovih področij ne more urejati en sam zakon. Zato smo dobili štiri moderne področne zakone, ki posebej urejajo voznike, vozila, ceste in prometna pravila. Cilji nove zakonodaje so predvsem povečanje varnosti vseh udeležencev v cestnem prometu, pa tudi dvig standardov varnosti cestnega prometa, usklajitev nacionalnih predpisov s predpisi EU ter večja preglednost prometne zakonodaje.

V zakonskem paketu gre za kombinacijo ukrepov kaznovalne, preventivne in vzgojno-izobraževalne politike. Jasno namreč postaja, da samo represivni ukrepi ne morejo prinesiti pričakovanih rezultatov. K prenovi smo pristopili sistemsko. Poostriili smo tiste kazni, ki se nanašajo na prekrške z najhujšimi posledicami, hkrati pa smo se povezali s področjem zdravstva in skupaj pripravili ukrepe, ki bodo voznikom pomagali k varni udeležbi v prometu — na primer z zdravstvenimi pregledi, s svetovanjem in z rehabilitacijskimi programi. Naše vodilo je vseskozi bilo, da smo nepopustljivi do povratnikov, hkrati pa ponujamo roko tistim, ki so se pripravljene spremeniti na bolje!

Zavedamo se, da vsak udeleženec v prometu želi imeti takšen prometni sistem, ki zadovoljuje njegove potrebe in pričakovanja. Kakovost življenja je namreč odvisna tudi od varne mobilnosti. Zato je varen cestni promet tudi odgovornost države, ki ima s svojimi institucijami vpogled in pregled nad prometnim dogajanjem ter potrebne vzvode, s katerimi lahko poleg posameznika posredno ali neposredno vpliva na to področje.

dr. Patrick Vlačič
prometni minister



ZAKON O PRAVILIH CESTNEGA PROMETA

ZAKON O VOZNIKIH

ZAKON O MOTORNIH VOZILIH

ZAKON O CESTAH

ZAKON O PRAVILIH CESTNEGA PROMETA (ZPrCP)

Prelomnica urejanja pravnega reda je celovita prenova zakonodaje na področju cestnega prometa. Zaradi urejenosti ter lažjega izvajanja obsežnih zakonskih vsebin, sta resorni ministrstvi (Ministrstvo za promet in Ministrstvo za notranje zadeve) sprejeli strategijo prenove zakonodaje na področju varnosti cestnega prometa po zaokroženih vsebinskih sklopih. Področje zakonskega urejanja Zakona o varnosti cestnega prometa (ZVCP—1)¹ je z novo zakonodajo urejeno s štirimi področnimi zakoni, in sicer z Zakonom o voznikih, Zakonom o motornih vozilih, Zakonom o cestah in Zakonom o pravilih cestnega prometa. Slednji določa prometna pravila ravnanja v cestnem prometu ter pooblastila in sankcije, ki jih pri izvajanju zakona izrekajo pristojni organi.

HITROST V OBMOČJU ZA PEŠCE, OBMOČJU UMIRJENEGA PROMETA IN OBMOČJU OMEJENE HITROSTI

Kršitev	ZPrCP		
	Globa	KT	Stranska sankcija
Do vključno 10 km/h	300 €	3	/
Nad 10 do vključno 20 km/h	500 €	5	/
Nad 20 do vključno 30 km/h	1.000 €	9	PVMV
Nad 30 km/h	1.200 €	18	PVVD

KT = kazenske točke
PVMV = prepoved vožnje motornega vozila
PVVD = prenehanje veljavnosti voziškega dovoljenja

¹ Ur. l. RS, št. 56/08, 57/08, 58/09, 36/10 in 109/10 — ZPrCP.

HITROST

Prekoračitev hitrosti je še vedno razširjeni družbeni problem in predstavlja enega glavnih vzrokov prometnih nesreč z najhujšimi posledicami tako v Sloveniji, kot tudi v drugih državah članicah Evropske unije. Hitrost vožnje je pomemben dejavnik prometne varnosti, ki je neposredno povezan z močjo trčenja in njegovimi posledicami, prav tako pa je povezan s tveganjem udeležbe v prometni nesreči, saj imajo vozniki pri visokih hitrostih manj časa za ustrezno reagiranje, kar posledično privede do večjega števila prometnih nesreč.

Z namenom povečati varnost v prometu in zaščititi pešce, kolesarje, otroke in starejše udeležence cestnega prometa, so zaostrene sankcije za kršitve omejitev hitrosti.



HITROST NA CESTI V NASELJU

Kršitev	Globa	KT	ZPrCP
			Stranska sankcija
Do vključno 10 km/h	100 €		/
Nad 10 do vključno 20 km/h	300 €	3	/
Nad 20 do vključno 30 km/h	500 €	5	/
Nad 30 do vključno 50 km/h	1.000 €	9	PVMV
Nad 50 km/h	1.200 €	18	PVVD

KT = kazenske točke
PVMV = prepoved vožnje motornega vozila
PVVD = prenehanje veljavnosti voziškega dovoljenja

HITROST NA CESTI ZUNAJ NASELJA

Kršitev	Globa	KT	ZPrCP
			Stranska sankcija
Do vključno 20 km/h	80 €		/
Nad 20 do vključno 30 km/h	160 €	3	/
Nad 30 do vključno 40 km/h	300 €	5	/
Nad 40 km/h	500 €	9	PVMV

KT = kazenske točke
PVMV = prepoved vožnje motornega vozila
PVVD = prenehanje veljavnosti voziškega dovoljenja

HITROST NA AVTOCESTI IN HITRI CESTI

Kršitev	Globa	KT	ZPrCP
			Stranska sankcija
Do vključno 20 km/h	60 €		/
Nad 20 do vključno 30 km/h	120 €		/
Nad 30 do vključno 40 km/h	200 €	3	/
Nad 40 do vključno 50 km/h	300 €	5	/
Nad 50 km/h	400 €	9	PVMV

KT = kazenske točke
PVMV = prepoved vožnje motornega vozila
PVVD = prenehanje veljavnosti voziškega dovoljenja

ALKOHOL, PREPOVEDANE DRUGE, PSIHOAKTIVNA ZDRAVILA IN DRUGE PSIHOAKTIVNE SNOVI

Po količini popitega alkohola na prebivalca smo v Evropi še vedno v samem vrhu. Žal se razširjeno uživanje alkoholnih pijač največkrat odraža tudi v varnosti cestnega prometa. Najpogosteje je alkohol kot sovzrok prometne nesreče prisoten skupaj s hitrostjo in nepravilno smerjo ali stranjo vožnje. V letu 2010 je bilo 30,3 % povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom pod vplivom alkohola, pri čemer je znašala povprečna stopnja 1,62 g alkohola/kg krvi. Čeprav se je delež le teh v primerjavi z leti poprej zmanjšal, je to še vedno zaskrbljujoča številka.

0,5 g alkohola/kg krvi = 0,24 mg alkohola/l izdihanega zraka = 0,5 promilov
0,8 g alkohola/kg krvi = 0,38 mg alkohola/l izdihanega zraka = 0,8 promilov
1,1 g alkohola/kg krvi = 0,52 mg alkohola/l izdihanega zraka = 1,1 promilov
1,5 g alkohola/kg krvi = 0,71 mg alkohola/l izdihanega zraka = 1,5 promilov

VOZNIKI, KI JIM JE DOLOČENA MEJA

ALKOHOLA 0,0 g ALKOHOLA/kg KRVI ALI 0,0 PROMILOV:

- voznik motornega vozila ali skupine vozil kategorije D1, D, BE, C1E, CE, D1E, DE;
- voznik vozila, s katerim se opravlja javni prevoz potnikov ali blaga ali prevoz oseb za lastne potrebe;
- voznik vozila, s katerim se prevaža nevarno blago;
- poklicni voznik motornega vozila, kadar opravlja ta poklic;
- učitelj vožnje med usposabljanjem kandidata za voznika v vožnji motornega vozila;
- kandidat za voznika med usposabljanjem v vožnji motornega vozila;
- spremljevalec;
- voznik začetnik;
- voznik motornega vozila, ki nima vozniškega dovoljenja ali v vozniskem dovoljenju nima vpisane kategorije motornega vozila, ki ga vozi;
- voznik motornega vozila, ki se mu izvršuje prepoved vožnje motornega vozila ali mu je vozniško dovoljenje odvzeto ter voznik, ki prevaža skupino otrok.

Kršitev	ZPrCP		
	Globa	KT	Stranska sankcija
Do vključno 0,5 g alkohola/kg krvi	300 €	4	/
Več kot 0,5 do vključno 0,8 g alkohola/kg krvi	600 €	8	/
Več kot 0,8 do vključno 1,1 g alkohola/kg krvi	900 €	16	/
Več kot 1,1 g alkohola/kg krvi	1.200 €	18	PVVD, pridržanje voznika od 6 do 12 ur

Več kot 1,5 g alkohola/kg krvi	1.200 €	18	PVVD, pridržanje voznika od 6 do 12 ur
Odklonitev odrejenega preizkusa s sredstvi ali napravami za ugotavljanje alkohola ali odklonitev odrejenega strokovnega pregleda*	1.200 €	18	PVVD, pridržanje voznika od 6 do 12 ur

KT = kazenske točke

PVMV = prepoved vožnje motornega vozila

PVVD = prenehanje veljavnosti vozniškega dovoljenja

* kot odklonitev se šteje tudi ravnanje udeleženca v cestnem prometu, s katerim ovira ali onemogoči izvedbo preizkusa oziroma strokovnega pregleda ali poškoduje oziroma uniči vzorec za analizo

Kandidatu za voznika med usposabljanjem v vožnji motornega vozila in vozniku motornega vozila, ki nima vozniškega dovoljenja ali v vozniskem dovoljenju nima vpisane kategorije motornega vozila, ki ga vozi, se v primeru kršitve izreče samo globa, ne pa tudi stranska sankcija kazenskih točk.

VOZNIKI, KI IMAJO LAHKO DO VKLJUČNO

0,5 g ALKOHOLA/kg KRVI ALI 0,5 PROMILOV — OB POGOJU, DA NE KAŽEJO ZNAKOV MOTENJ V VEDENJU, KATERIH POSLEDICA JE LAHKO NEZANESLJIVO RAVNANJE V CESTNEM PROMETU:

Kršitev	ZPrCP		
	Globa	KT	Stranska sankcija
Do vključno 0,5 g alkohola/kg krvi in voznik kaže znake motenj v vedenju, katerih posledica je lahko nezanesljivo ravnanje v cestnem prometu	300 €	4	/
Več kot 0,5 do vključno 0,8 g alkohola/kg krvi	600 €	8	/
Več kot 0,8 do vključno 1,1 g alkohola/kg krvi	900 €	16	/
Več kot 1,1 g alkohola/kg krvi	1.200 €	18	PVVD, pridržanje voznika od 6 do 12 ur
Več kot 1,5 g alkohola/kg krvi	1.200 €	18	PVVD, pridržanje voznika od 6 do 12 ur
Odklonitev odrejenega preizkusa s sredstvi ali napravami za ugotavljanje alkohola ali odklonitev odrejenega strokovnega pregleda*	1.200 €	18	PVVD, pridržanje voznika od 6 do 12 ur

KT = kazenske točke

PVMV = prepoved vožnje motornega vozila

PVVD = prenehanje veljavnosti vozniškega dovoljenja

* kot odklonitev se šteje tudi ravnanje udeleženca v cestnem prometu, s katerim ovira ali onemogoči izvedbo preizkusa oziroma strokovnega pregleda ali poškoduje oziroma uniči vzorec za analizo

**VOŽNJA POD VPLIVOM
PREPOVEDANIH DROG,
PSIHOAKTIVNIH ZDRAVIL IN
DRUGIH PSIHOAKTIVNIH SNOVI**

Prepovedane droge, psihoaktivna zdravila ali psihoaktivne snovi povzročijo podaljšanje reakcijskega časa, pogosto napačne odločitve ter nenazadnje izjemno povečanje verjetnosti za nastanek prometne nesreče.

V Sloveniji velja za voznike popolna prepoved vožnje pod vplivom prepovedanih drog, psihoaktivnih zdravil (zdravila, označena z rdečim trikotnikom, ki imajo močno psihoaktivno delovanje in zmanjšujejo

sposobnosti voznika) ali drugih psihoaktivnih snovi, in njihovih presnovkov.

Pod vplivom prepovedanih drog, psihoaktivnih zdravil ali drugih psihoaktivnih snovi, je vsak voznik, pri katerem se s posebnimi sredstvi, napravami ali s strokovnim pregledom ugotovi prisotnost takih snovi v krvi ali slini. Kadar se s toksikološko preiskavo telesnih tekočin ugotovi prisotnost prepovedanih drog, psihoaktivnih zdravil ali drugih psihoaktivnih snovi ali njihovih presnovkov le v urinu, govorimo le o uporabi teh snovi.

Kršitev	ZPrCP		
	Globa	KT	Stranska sankcija
Vožnja pod vplivom prepovedanih drog, psihoaktivnih zdravil ali drugih psihoaktivnih snovi, in njihovih presnovkov (prisotnost snovi v krvi ali slini) — s preizkusom za hitro ugotavljanje prisotnosti prepovedanih drog, ... ugotovljena prisotnost teh snovi v organizmu ali na podlagi predpisanega postopka prepoznani znaki ali simptomi, ki so posledica teh snovi v organizmu, in pri zdravniškem pregledu zaznani znaki motenj, ki lahko povzročijo nezanesljivo ravnanje v cestnem prometu	1.200 €	18	PVVĐ, pridrzanje voznika od 6 do 12 ur
Zaznana uporaba prepovedanih drog, psihoaktivnih zdravil ali drugih psihoaktivnih snovi (prisotnost snovi le v urinu)	napotitev na kontrolni zdravstveni pregled v skladu z zakonom, ki ureja voznike (ZVoz)		
Odklonitev odrejenega preizkusa z napravo ali sredstvom za hitro ugotavljanje prisotnosti prepovedanih drog, psihoaktivnih zdravil ali drugih psihoaktivnih snovi ali odklonitev odrejenega strokovnega pregleda	1.200 €	18	PVVĐ

KT = kazenske točke

PVMV = prepoved vožnje motornega vozila

PVVĐ = prenehanje veljavnosti vozniškega dovoljenja

* kot odklonitev se šteje tudi ravnanje udeleženca v cestnem prometu, s katerim ovira ali onemogoči izvedbo preizkusa oziroma strokovnega pregleda ali poškoduje oziroma uniči vzorec za analizo

**POOBLASTILA OBČINSKIH REDARJEV IN
CESTNINSKIH NADZORNIKOV**

OBČINSKI REDARJI

ZPrCP razširja pooblastila občinskih redarjev, katera so v zakonu, zaradi različnega tolmačenja o njihovem obsegu, naštetá taksativno.

Po ZPrCP bodo občinska redarstva poleg policistov izvajala nadzor na **cestah v naselju in na občinskih cestah zunaj naselja** ter varstva cest in okolja na občinskih cestah nad naslednjimi določbami:

- varstvo okolja,
- odgovornost staršev, skrbnikov oziroma rejnikov,
- izločitev vozila iz prometa,
- odstranitev nepravilno parkiranega in zapuščenega vozila,
- območje umirjenega prometa,
- območje za pešce, vožnja z vozilom na prehodu za pešce, udeležba pešcev v cestnem prometu, označitev pešcev,
- varnostni pas, zaščitna čelada,
- prepoved uporabe naprav ali opreme, ki zmanjšujejo voznikovo slušno ali vidno zaznavanje ali zmožnost obvladovanja vozila (maska, slušalke, mobilni telefon itd),
- vožnja z vozilom po cesti, svetlobni prometni znaki,
- dovoljene hitrosti, dovoljene hitrosti posameznih vrst vozil (nadzor hitrosti se izvaja izključno s samodejnimi napravami in sredstvi za nadzor prometa, s katerimi se prekrški slikovno dokumentirajo, pri tem pa nimajo pravice ustaviti voznika),
- odpiranje vrat vozila, zapustitev vozila,
- označitev ustavljenih vozil, ustavitve in parkiranje, parkiranje na parkirnem mestu, označenem za invalide, območja kratkotrajnega parkiranja, izjeme parkiranja na prostoru, kjer to ni dovoljeno,
- pogoji za nalaganje in razlaganje tovorá na cesti,
- pogoji za opravljanje gospodarske vožnje,
- varstvo otrok, prevoz oseb,
- živali v prometu,
- pogoji za uporabo posebnih prevoznih sredstev v cestnem prometu,
- prometna signalizacija ter
- tehtanje, ki je urejeno v predlogu zakona o cestah.

Kršitev	ZPrCP		
	Globa	KT	Stranska sankcija
Onesnaževanje okolja (odmetavanje cigaretnih ogorkov, papirja, plastenk,... iz vozila)	100 €	/	/
Opustitev dolžne skrbi ali nadzorstva nad otrokom ali mladoletnikom, ki ravna v nasprotju z določbami ZPrCP	200 €	/	/
Neuporaba varnostnega pasu	120 €	/	/
Neuporaba zaščitne kolesarske čelade pri otrocih — z globo se kaznuje starša, skrbnika ali rejnika	120 €	/	/
Uporaba telefona in ostalih naprav ali opreme med vožnjo — kolesar	40 €	/	/
Uporaba telefona in ostalih naprav ali opreme med vožnjo — voznik motornega vozila	120 €	/	/
Nepravilna stran vožnje — kolesar	40 €	/	/
Nepravilna stran vožnje — voznik motornega vozila	500 €	5	/
Voznik ne omogoči pešcem varnega prečkanja vozišča na prehodu za pešce — kolesar	120 €	/	/
Voznik ne omogoči pešcem varnega prečkanja vozišča na prehodu za pešce — voznik motornega vozila	300 €	5	/
Parkiranje na prehodu za pešce, pločniku, v območju za pešce ali na označenem parkirnem prostoru za invalide	120 €	/	/
Parkiranje na kolesarski stezi, kolesarski poti, pešpoti, kolesarskem pasu, na križišču in na razdalji manj kot 15 m od najbližjega roba prečnega vozišča pred križiščem, ... (4., 7., 9., 10., 12., 16., 18., 19., ali 20. točka četrtega odstavka 65. člena ZPrCP)	80 €	/	/
Parkiranje na prehodu za kolesarje, na razdalji manj kot 5 m pred prehodom za pešce, ... (2., 3., 5., 6., 8., 11., 13., 14. ali 15. točka četrtega odstavka 65. člena ZPrCP)	40 €	/	/
Neupoštevanje prometne signalizacije (npr. postavljenega prometnega znaka »Prepovedano ustavljanje in parkiranje«) — velja le tam, kjer splošna prepoved v zakonu ni navedena	200 €	/	/
Vožnja v rumeno luč — ob pogoju, da bi voznik lahko pred lučjo varno ustavil	200 €	/	/
Vožnja v rdečo luč, neprevidna vožnja pri rumeni utripajoči luči, vožnja mimo znaka z rdečim X — kar pomeni, da je promet na označenem pasu prepovedan	300 €	5	/
Vožnja brez prižganih dnevnik svetilk	40 €	/	/
Vožnja brez prižganih svetilk ponoči ali ob zmanjšani vidljivosti	120 €	/	/

KT = kazenske točke

CESTNINSKI NADZORNIKI

Pooblastilo za izvajanje nadzora nad določbo o omejitvi prometa, v zvezi z omejitvijo oziroma prepovedjo prometa udeležencev cestnega prometa ali vozil zaradi zagotavljanja varnosti ali nemotenega poteka cestnega prometa (ne pa tudi zaradi vzdrževanja javnega reda ali varovanja okolja), je z ZPrCP podeljena tudi cestninskim nadzornikom. Le ti bodo skupaj s policisti lahko nadzirali spoštovanje določb odredbe o omejitvi prometa ter neupoštevanje postavljene prometne signalizacije, ki označuje vremenske razmere, v katerih velja z zakonom označena izrecna odredba (burja, poplave,... ne pa tudi zimske razmere).

ZASEG MOTORNEGA VOZILA

Institut začasnega zasega motornega vozila se razširja tudi na druge hujše kršitve v cestnem prometu kot so denimo vožnja v času, ko se storilcu izvršuje kazen oziroma sankcija prepovedi vožnje motornega vozila, vožnja v času, ko je storilcu začasno odvzeto voziško dovoljenje ali se mu izvršuje varnostni ukrep odvzema voziškega dovoljenja ali sankcija prenehanja veljavnosti voziškega dovoljenja oziroma prepoved uporabe voziškega dovoljenja. V teh primerih bo za zaseg motornega vozila zadoščala kumulativna izpolnitev dveh pogojev, in sicer zalotitev pri hujšem prekršku (za hujši prekršek se šteje prekršek, za katerega je predpisana globa najmanj 300 evrov in stranska sankcija kazenskih točk v cestnem prometu ali stranska sankcija prepovedi vožnje

motornega vozila) ter eden od pogojev (denimo vožnja v času, ko je storilcu začasno odvzeto voziško dovoljenje ali vožnja v času, ko se storilcu izvršuje kazen oziroma sankcija prepovedi vožnje motornega vozila ali vožnja brez veljavnega voziškega dovoljenja). Zaseg motornega vozila bo torej možen v naslednjih primerih:

- **zalotitev pri hujšem prekršku in v zadnjih dveh letih najmanj trikratno pravnomočno kaznovanje za prekršek** (prekoračitev dovoljene hitrosti v območju za pešce ali v območju umirjenega prometa za več kot 20 km/h, prekoračitev dovoljene hitrosti na cesti v naselju za več kot 30 km/h, prekoračitev dovoljene hitrosti na cesti zunaj naselja za več kot 40 km/h, prekoračitev dovoljene hitrosti na avtocesti ali hitri cesti za več kot 50 km/h, vožnja pod vplivom alkohola, vožnja pod vplivom prepovedanih drog, psihoaktivnih zdravil in drugih psihoaktivnih snovi ali odklonitve odrejenega preverjanja psihofizičnega stanja);
- **vožnja v času, ko se storilcu izvršuje kazen oziroma sankcija prepovedi vožnje motornega vozila** (takšna vožnja je po določbi 50. člena Zakona o voznikih hujši prekršek, za katerega je predpisana globa 1.000 evrov ter stranska sankcija 18 kazenskih točk, zato za zaseg motornega vozila že zadostuje samo izpolnitev navedenega pogoja);
- **vožnja v času, ko je storilcu začasno odvzeto voziško dovoljenje, se mu izvršuje varnostni ukrep odvzema**

voznškega dovoljenja ali sankcija prenehanja veljavnosti voznškega dovoljenja oziroma prepoved uporabe voznškega dovoljenja (takšna vožnja je po določbi četrtega odstavka 23. člena ZPrCP in določbi 50. člena Zakona o voznikih hujši prekršek, zato za zaseg motornega vozila že zadostuje samo izpolnitev enega od navedenih pogojev);

- **zalotitev pri hujšem prekršku in nadaljevanje vožnje kljub izrečeni prepovedi nadaljnje vožnje ali ponovitev prekrška, zaradi katerega je bila vozniku prepovedana nadaljnja vožnja;**
- **vožnja brez veljavnega voznškega dovoljenja za vožnjo vozil tiste kategorije oziroma tistih kategorij, v katero spada vozilo ali skupina vozil, ki jo vozi** (takšna vožnja se po določbi četrtega odstavka 23. člena ZPrCP šteje za hujši prekršek, zato za zaseg motornega vozila že zadostuje samo izpolnitev navedenega pogoja).

PRIDRŽANJE

Novost glede na dosedanjo ureditev je izenačitev pogojev za pridržanje pri različnih kategorijah voznikov (vozniki, ki ne smejo imeti alkohola v organizmu kot so denimo poklicni vozniki in vozniki začetniki in ostali vozniki, ki imajo lahko v organizmu največ 0,50 g alkohola/kg krvi in ne kažejo znakov motenj v vedenju) ter diskrecija policista, da v nekaterih primerih pridržanja ne odredi. Pri vseh voznikih se torej zahteva kot pogoj za pridržanje več kot 1,10 grama alkohola/kg krvi ali več kot 0,52 miligrama alkohola v litru izdihanega

zraka (prej je bila ta meja različna, in sicer več kot 0,80 g/kg — za voznike začetnike, poklicne voznike, ipd. in več kot 1,10 g/kg — za ostale voznike).

Policist lahko v nekaterih primerih odloči tudi, da pridržanja ne odredi. Prvi način ustrezne preprečitve udeležbe v prometu je začasni zaseg vozila vozniku, pri čemer bo policist v konkretnem primeru presojal tudi obstoj možnosti, ali bi voznik lahko nadaljeval vožnjo z drugim vozilom. Drugi način ustrezne preprečitve udeležbe v prometu pa je narekovala praksa dozrajšjega obligatornega pridržanja. Policisti so denimo voznika, ki je sicer izpolnjeval pogoje za pridržanje, ustavili tik pred njegovim bivališčem, ko je bilo očitno, da ne bo več nadaljeval z vožnjo. Odvzem prostosti je bil v takšnem primeru sporen z vidika zasledovanja cilja (torej odstranitve nevarnosti iz prometa), ki je bil dosežen že s tem, da je voznik prispel domov (na ta način je namreč že sam pred tem jasno pokazal svoj namen, da se izloči iz prometa). Ključno je dejansko prebivanje v nekem objektu, ne pa formalno prijavljeno stalno ali začasno bivališče. Seveda pa bo v konkretnem primeru voznik dejansko prebivanje lahko verjetno izkazal tudi z osebnim dokumentom, iz katerega bo razviden naslov stalnega prebivališča (če bo slednje v neposredni bližini kraja prekrška in bodo izpolnjeni tudi drugi pogoji). Če je voznik na dopustu v turističnem objektu ali na obisku pri znancu in vozi z vozilom v smeri tega objekta, potem je mogoče sklepati, da je tja dejansko namenjen in da ne bo nadaljeval z vožnjo. V takšnem primeru lahko voznik izkaže prebivanje denimo s

hotelskimi ključi, karticami, računi ali pa s potrditvijo resničnosti navedb s strani osebe, pri kateri domnevno biva. Lahko pa je to dejstvo policistom tudi znano.

ZAČASEN ODVZEM VOZNIŠKEGA DOVOLJENJA

Postopek o začasnem odvzemu voznškega dovoljenja, če voznik stori prekršek, za katerega je predpisano tolikšno število kazenskih točk, ki ima za posledico prenehanje veljavnosti voznškega dovoljenja oziroma prepoved uporabe voznškega dovoljenja, ureja novela Zakona o prekrških². Po določbah ZP—1 bo o vrnitvi začasno odvzetega voznškega dovoljenja, če bo storjen prekršek, za katerega je predpisano tolikšno število kazenskih točk, ki ima za posledico prenehanje veljavnosti voznškega dovoljenja oziroma prepoved uporabe voznškega dovoljenja, odločalo sodišče. Za preostale primere ostaja postopek enak, kot je opredeljen v veljavnem zakonu (torej se vozniško dovoljenje ali vrne, ko prenehajo razlogi za začasen odvzem voznškega dovoljenja ali se vrne po preteku 24 ur — vožnja pod vplivom alkohola, za katerega ni predpisan redni sodni postopek).

²Ur. l. RS, št. 7/03 in nasl.

KOLE SARJI

Kolesarji kot udeleženci v prometu spadajo med ranljivejše udeležence. Število umrlih kolesarjev v zadnjem 5 letnem obdobju ostaja približno enako, vendar se delež kolesarjev med vsemi smrtnimi žrtvami povečuje. Tako je delež umrlih kolesarjev leta 2006 znašal 5 %, leta 2010 pa že 12 %. Glede na pričakovanih trendov povečanja kolesarskega prometa, se tako povečuje tudi izpostavljenost kolesarjev in povečuje njihova ogroženost. Delež kolesarjev med smrtnimi žrtvami znaša v povprečju 8,4 % letno.

Ob vsem tem gre poudariti, da beležimo vse več nepravilnosti pri vožnji kolesarjev, med katerimi so najpogostejša nepravilna stran oziroma smer vožnje, nepravilna vožnja na križiščih, uporaba naprav, ki zmanjšujejo kolesarjevo slušno zaznavanje ter neupoštevanje pravil vožnje v območju umirjenega prometa ter območju za pešce, kjer imajo pešci prednost pred drugimi udeleženci cestnega prometa.

KOLESARJI

Kršitev	ZPrCP		
	Globa	KT	Stranska sankcija
Neupoštevanje znaka, ukaza oziroma odredbe pooblaščenih uradnih oseb	250 € (250 €*)	/	/
Nepravilna vožnja v območju umirjenega prometa	80 € (160 €*)	/	/
Nepravilna vožnja v območju za pešce	160 € (160 €*)	/	/
Neuporaba zaščitne kolesarske čelade pri otrocih — z globo se kaznuje starša, skrbnika ali rejnika	120 €	/	/
Uporaba telefona in ostalih naprav ali opreme med vožnjo	40 € (120 €*)	/	/
Nepravilna stran vožnje	40 € (500 €*)	(5*)	/
Kolesar ne omogoči pešcem varnega prečkanja vozišča na prehodu za pešce	120 € (300 €*)	(5*)	/
Sprememba smeri in premiki s kolesom — neodročena roka	40 € (300 €*)	(3*)	/
Neupoštevanje varnostne razdalje	40 € (300 €*)	(3*)	/
Nepripriljena hitrost, vožnja po enem kolesu, izpuščanje krmila,	80 € (300 €*)	(5*)	/
Nepravilno obračanje	80 € (300 €*)	(3*)	/
Vključevanje v cestni promet ali v promet na prednostno cesto	180 € (500 €*)	(5*)	/
Neupoštevanje desnega pravila	180 € (300 €*)	(5*)	/
Neupoštevanje pravil o nalaganju in pritrjevanju tovora na kolo	80 € (160 €*)	/	/
Neupoštevanje določb o prevozu otrok na kolesu, ali kolesu s pomožnim motorjem in v priklopnem vozilu, ki je dodano tema kolesoma	40 €	/	/
Neuporaba prometnih površin, namenjenih kolesarjem, vzporedna vožnja, neuporaba žarometov in odsevnikov ponoči in ob zmanjšani vidljivosti	80 €	/	/

KT = kazenske točke

* = v oklepaju in z zvezdico so označene globe in kazenske točke za voznike motornih vozil

POGOJI ZA OPRAVLJANJE GOSPODARSKE VOŽNJE

V ZPrCP so zapisani dodatni pogoji za prevoz oseb s cestnim turističnim vlakom. Te prevoze po določbah zakona lahko opravlja le voznik, ki ima najmanj voziško dovoljenje za vožnjo motornega vozila kategorije D1 ter ni voznik začetnik po predlogu zakona, ki ureja voznike. Gospodarske vožnje se

smejo opravljati le podnevi. Na cesti, osvetljeni s cestno razsvetljavo, ki zagotavlja dobro vidnost vozil, se lahko ponoči opravljajo vožnje s cestnim turističnim vlakom. Vožnja cestnega turističnega vlaka, na cesti, na kateri je najvišja dovoljena hitrost v skladu z ZPrCP več kot 50 km/h, je prepovedana. Navedene določbe pa se glede pogojev za udeležbo v cestnem prometu smiselno uporabljajo za kolesa — rikše, kočije itd..

Kršitev	ZPrCP		
	Globa	KT	Stranska sankcija
Neupoštevanje pogojev za opravljanje gospodarske vožnje — voznik	120 €	/	/
Neupoštevanje pogojev za opravljanje gospodarske vožnje — PO, SPP in PSOD	2.000 €	/	/
Neupoštevanje pogojev za opravljanje gospodarske vožnje — odgovorna oseba PO, SPP in PSOD	120 €	/	/

KT = kazenske točke

PO = pravna oseba

SPP = samostojni podjetnik posameznik

PSOD = posameznik, ki samostojno opravlja dejavnost

POGOJI ZA VOZNIKA, KI PREVAŽA VEČ KOT OSEM POTNIKOV

Vozilo, s katerim se lahko prevaža poleg voznika več kot osem oseb, sme po določbah ZPrCP voziti oseba, ki v zadnjih treh letih ni bila pravnomočno obsojena za kaznivo dejanje povzročitve prometne nesreče iz malomarnosti, ki je imela za posledico smrt ene ali več oseb, ali za kaznivo dejanje zapustitve poškodovanca v prometni nesreči brez pomoči ter v evidenci kazenskih točk nima več kot sedem kazenskih točk.

Zakon o prekrških v 2. členu določa, da nikomur ne sme biti izrečena sankcija za prekršek, če dejanje ni

bilo z zakonom, uredbo ali odlokom samoupravne lokalne skupnosti določeno kot prekršek, preden je bilo storjeno, in če za tako dejanje ni bila predpisana sankcija za prekršek. Prav tako pa se v primerih enkratnih ali večkratnih sprememb določb zakona, ki so materialnopravne narave po storitvi prekrška, uporabi zakon ali predpis, ki je za storilca milejši.

V prvem odstavku 2. člena ZP—1 je torej opredeljeno načelo zakonitosti kot temeljno načelo prava o prekrških. Bistvo tega načela je zagotavljanje pravne varnosti predvsem z zahtevo, da je mogoče storilca nekega ravnanja obravnavati kot storilca prekrška le, če je bilo v času storitve to ravnanje

z ustreznim predpisom opredeljeno kot prekršek (določeni njegovi zakonski znaki) in je bila zanj tudi določena sankcija. Drugi odstavek pa poudarja pomemben vidik načela zakonitosti — prepoved retroaktivne veljavnosti predpisov, ki določajo prekrške, in **prepoved retroaktivne veljavnosti materialnopravnih določb ZP—1. Pri obravnavanju prekrška je torej treba gledati zakonskih znakov in sankcije uporabiti predpis, ki velja v času storitve prekrška, medtem ko se uporabijo tiste procesnopravne določbe, ki veljajo v času obravnavanja. Prepoved retroaktivne uporabe materialnih predpisov ne velja, če je poznejši predpis za storilca milejši.** Povedano bi lahko oblikovali v dve načeli: načelo o prepovedi retroaktivnosti novega strožjega predpisa oziroma načelo o retroaktivnosti novega milejšega predpisa. **Prepoved retroaktivne veljavnosti strožjega predpisa pomeni varovanje temeljnih človekovih pravic pred arbitrarnostjo in zlorabami s strani državnih organov. V nasprotnem primeru bi se lahko iz različnih motivov sprejemali predpisi, s katerimi bi se**

želelo nekatere osebe sankcionirati za dejanja, ki v času njihove izvršitve sploh niso bili prekrški. Po drugi strani bi to pomenilo tudi sankcioniranje oseb, ki so v času izvršitve teh dejanj ravnale z zavestjo, da njihova ravnanja niso prekrški. V tem primeru bi osebe kaznovali zato, ker so ravnale skladno s pravom, sankcija pa bi izgubila moralni pomen in upravičenost.³ Glede na določbo 2. člena ZP—1 to pomeni, da bo določba 89. člena Zakona o pravilih cestnega prometa prišla v poštev le za prekrške, storjene po uporabi Zakona o pravilih cestnega prometa, torej za prekrške storjene po 1.7.2011. Prekrški storjeni pred uporabo zakona ali prekrški, katerih pravnomočnost bo ugotovljena po 1.7.2011 ne bodo relevantni pri preverjanju izpolnjevanja pogoja, določenega v drugi alineji prvega odstavka 89. člena Zakona o pravilih cestnega prometa (v evidenci nima več kot 7 kazenskih točk v cestnem prometu).

³ Čas P., Filipič K., Fišer Z., Jenull H., Maček Guštin Š., Orel N., Perpar N., Selinšek L.: Zakon o prekrških s komentarjem, *Gospodarski vestnik*, Ljubljana 2009, str. 27-29.

Kršitev	ZPrCP		
	Globa	KT	Stranska sankcija
Neupoštevanje pogojev za opravljanje prevozov oseb — voznik	400 €	/	/
Neupoštevanje pogojev za opravljanje prevozov oseb — PO, SPP in PSOD	8.000 €	/	/
Neupoštevanje pogojev za opravljanje prevozov oseb — odgovorna oseba PO, SPP in PSOD ter odgovorna oseba državnega organa ali organa lokalne samoupravne skupnosti	400 €	/	/

KT = kazenske točke

PO = pravna oseba

SPP = samostojni podjetnik posameznik

PSOD = posameznik, ki samostojno opravlja dejavnost

VARNOSTNI PAS IN PREVOZ OTROK

Varnostni pas je pomemben dejavnik, ki v večini primerov pomaga ohraniti marsikatero človeško življenje. Med vožnjo morajo biti vsi v vozilu — voznik in potniki pripeti z varnostnim pasom. Varnostnega pasu ni treba uporabljati le osebam, ki z veljavnim zdravniškim potrdilom dokažejo, da pasu zaradi zdravstvenih razlogov ne morejo uporabljati ter osebam na zadnjih sedežih v vozilih policije in vojaške policije, če uporaba varnostnega pasu onemogoča izvajanje uradnih nalog.

Kršitev	ZPrCP		
	Globa	KT	Stranska sankcija
Neuporaba varnostnega pasu — voznik ali potnik	120 €	/	/
Neustrezna zaščita otrok z varnostnim pasom	200 €	/	/
Nespoštovanje določbe o prepovedi prevoza otrok določene starosti — v starodobnem vozilu, na traktorju in na delovnem stroju	200 €	/	/

KT = kazenske točke

Otroci, manjši od 150 cm, morajo biti med vožnjo zavarovani z zadrževalnim sistemom, ki je primeren otrokovi telesni masi.

V motornem vozilu, ki ni opremljen z zadrževalnim sistemom (gre predvsem za nekatera starodobna vozila), ni dovoljeno prevažati otrok, mlajših od treh let, otroci starejši od treh let in manjši od 150 cm pa se smejo prevažati le na sedežih, ki niso prednji sedeži.

Na traktorju in delovnem stroju velja po določbah ZPrCP absolutna prepoved vožnje otrok, mlajših od enega leta in pol starosti.

PROMETNE NESREČE

Povzročitev prometne nesreče pomeni po veljavni zakonodaji kvalificirano okoliščino za strožje kaznovanje, razen v primerih povzročitve prometne nesreče z nezadostno nevarnostjo⁴. Udeleženec cestnega prometa je v primerih povzročitve prometne nesreče po veljavni zakonodaji lahko kaznovan strožje, in sicer z globo najmanj 200 evrov ter s stransko sankcijo pet kazenskih točk, lahko pa se mu izreče tudi prepoved vožnje motornega vozila.

ZPrCP ukinja pojem prometne nesreče z nezadostno nevarnostjo, prav tako pa črta določbo o povzročitvi prometne nesreče kot kvalificirane oblike prekrška. Udeleženec bo tako v primeru povzročitve prometne nesreče I. kategorije⁵ ali prometne nesreče II. kategorije⁶ kaznovan le za temeljni prekršek (npr. neprilagojena hitrost, rdeča luč, nepravilna stran/smer vožnje itd.), prav tako pa se ne bo več ugotavljala vzročna zveza med kršitvijo in nastalo posledico, temveč se bo samo ugotavljalo ali je kršitelj storil dejanje, ki je določeno kot prekršek ali ne.

Kršitev	ZPrCP		
	Globa	KT	Stranska sankcija
Zapustitev kraja prometne nesreče, dokler ogled ni končan	1.200 €	18	PVVD
Uživanje alkoholnih pijač, prepovedanih drog, psihoaktivnih zdravil in drugih psihoaktivnih snovi s strani neposrednega udeleženca prometne nesreče	300 €	/	/
Uživanje alkoholnih pijač, prepovedanih drog, psihoaktivnih zdravil in drugih psihoaktivnih snovi v prometni nesreči udeleženega voznika motornega vozila	500 €	/	/

KT = kazenske točke

PVVD = prenehanje veljavnosti vozniškega dovoljenja

⁴ Prometna nesreča z nezadostno nevarnostjo je prometna nesreča, ki ima za posledico le materialno škodo in katere vzroke je prekršek, za katerega je predpisana samo globa

⁵ Prometna nesreča I. kategorije je prometna nesreča, pri kateri je nastala samo materialna škoda.

⁶ Prometna nesreča II. kategorije je prometna nesreča, pri kateri je najmanj ena oseba lahko telesno poškodovana.

RAZLAGA KRATIC

KT = kazenske točke

PVMV = prepoved vožnje motornega vozila

PVVD = prenehanje veljavnosti vozniškega dovoljenja

PO = pravna oseba

SPP = samostojni podjetnik posameznik

PSOD = posameznik, ki samostojno opravlja dejavnost

ZAKON O VOZNIKIH

Če boste iskali informacije glede opravljanja voznških izpitov, pridobivanja zdravniških spričeval in voznških dovoljenj, o delu šol vožnje ter o pogojih za vožnjo vozil na cestah v Republiki Sloveniji le - te lahko najdete v novem Zakonu o voznikih.

Zakon o voznikih kot ostala trojica novih zakonov, ki nadomeščajo »stari« Zakon o varnosti cestnega prometa, začne veljati 1. aprila 2011 in se začne uporabljati 1. julija 2011.

Zakonsko urejanje je osredotočeno predvsem v sledeče cilje:

- **vzgojo in usposabljanje kandidatov in voznikov**, ki celostno zajema vsa področja prometnega življenja, s poudarkom na medsebojnih odnosih udeležencev v prometu, zavedanju tveganja v prometu in nevarnosti prometnih situacij. Posebna skrb je namenjena kategoriji mladih voznikov;
- **resocializacijo povratnikov prometnih kršitev**, kjer je sistem urejen tako, da bo povratnike spodbujal k pozitivni spremembi stališč do prometne varnosti in kulture
- **odpravo ovir pri mobilnosti voznikov znotraj držav članic Evropske unije**, z uvedbo enotnega obrazca vozniškega dovoljenja in poenotenjem kategorij motornih vozil
- normiranje področja **kontrolnih zdravstvenih pregledov in preventivnih pregledov s svetovanjem pri osebem zdravniku** za tiste voznike, ki vozijo pod vplivom alkohola.

VZGOJA IN USPOSABLJANJE KANDIDATOV IN VOZNIKOV

Vsebine prometne vzgoje bodo lahko v sodelovanju z javnimi vzgojno izobraževalnimi zavodi izvajale **civilna društva in organizacije**, ki se ukvarjajo s preventivnimi dejavnostmi za področje varnosti cestnega prometa

Usposabljanje in izobraževanje s področja varnosti v cestnem prometu, vozil in voznikov lahko izvaja tudi **Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa**, ki je prevzela operativne naloge s področja vozil, voznikov in preventive v cestnem prometu.

Zakon o voznikih širi možnost **vožnje spremljevalcem**. In sicer, osebo, ki je starejša od 16 let in v šoli vožnje opravi teoretični del usposabljanja za voznika motornih vozil kategorije B in v šoli vožnje konča praktični del usposabljanja, lahko spremlja spremljevalec, vozilo pa mora biti opremljeno s predpisano »L« tablico. Spremljevalec je lahko eden od staršev, posvojiteljev, skrbnikov, rejnikov ali druga oseba, ki je stara najmanj 27 let, ima veljavno vozniško dovoljenje kategorije B najmanj 5 let in v evidenci nima več kot pet kazenskih točk.

Ukinja se vožnja odličnosti kot del dodatnega usposabljanja voznikov začetnikov.

Preizkus znanja kandidatov za voznike **motornih vozil iz teorije in prakse je izključno v pristojnosti izpitnih centrov**, tako se v šolah vožnje ne bo več izvajalo predhodnega preizkušanja znanja teorije in prakse, t.im. društvenih izpitov.

RESOCIALIZACIJA POVRATNIKOV PROMETNIH KRŠITEV

IZBRIS ŠTIRIH KAZENSKIH TOČK ENKRAT V TREH LETIH

Če se imetnik veljavnega vozniškega dovoljenja prostovoljno udeleži zdravstvenega pregleda s svetovanjem pri osebnem zdravniku, na podlagi ugotovitev kontrolnega zdravstvenega pregleda pa programa dodatnega usposabljanja za varno vožnjo ali rehabilitacijskega programa, si lahko enkrat v treh letih izbriše štiri kazenske točke.

Zdravstvenega pregleda s svetovanjem pri osebnem zdravniku, na podlagi katerega se imetniku enkrat v treh letih izbrišejo štiri kazenske točke iz evidence kazenskih točk, se lahko udeleži voznik enkrat v treh letih od tedaj, ko je bil prvič pravnoomočno kaznovan zaradi prekrška vožnje pod vplivom alkohola, in sicer:

1. voznik začetnik;
2. voznik motornega vozila ali skupine vozil kategorije C1, C, D1, D, BE, C1E, CE, D1E in DE;
3. voznik vozila, s katerim se opravlja javni prevoz potnikov ali blaga ali prevoz oseb za lastne potrebe;
4. voznik vozila, s katerim se prevaža nevarno blago;
5. poklicni voznik motornega vozila, kadar opravlja ta poklic;
6. učitelj vožnje med usposabljanjem kandidata za voznika ali spremljevalec;
7. voznik, ki mu je bilo odvzeto vozniško dovoljenje;
8. voznik motornega vozila, ki se mu izvršuje sankcija prepoved vožnje motornega vozila ali

9. voznik, ki prevaža skupino otrok, če je bilo ugotovljeno, da so imeli v organizmu do vključno 0,50 grama alkohola na kilogram krvi ali do vključno 0,24 miligrama alkohola v litru izdihanega zraka.

Drug voznik pa se lahko udeleži zdravstvenega pregleda s svetovanjem, če je bilo ugotovljeno, da je imel v organizmu nad 0,50 do vključno 0,80 grama alkohola na kilogram krvi ali nad 0,24 do vključno 0,38 miligrama alkohola v litru izdihanega zraka.

Programa usposabljanja za varno vožnjo se lahko udeleži imetnik veljavnega vozniškega dovoljenja, ki doseže ali preseže štiri kazenske točke, pa do dneva, ko opravi program, ne preseže 17 kazenskih točk, če mu kazenske točke niso bile izrečene zaradi prekrškov z vožnjo pod vplivom alkohola, prepovedanih drog, psihoaktivnih zdravil ali drugih psihoaktivnih snovi.

Ustreznega rehabilitacijskega programa se lahko udeleži imetnik veljavnega vozniškega dovoljenja enkrat v treh letih od tedaj, ko je bil prvič pravnoomočno kaznovan zaradi prekrška vožnje pod vplivom alkohola, če je bilo ugotovljeno, da je imel v organizmu več kot 0,80 do vključno 1,10 grama alkohola na kilogram krvi ali več kot 0,38 do vključno 0,52 miligrama alkohola v litru izdihanega zraka.

Omejitev je le-ta, da se imetniku veljavnega vozniškega dovoljenja štiri kazenske točke lahko izbrišejo le enkrat v treh letih ne glede na to, ali je opravil program dodatnega usposabljanja za varno vožnjo, ali je opravil zdravstveni

pregled s svetovanjem ali če se je udeležil ustreznega rehabilitacijskega programa zaradi prekrška vožnje pod vplivom alkohola.

PONOVNA PRIDOBITEV VOZNIŠKEGA DOVOLJENJA

Spreminjajo se pogoji glede ponovne pridobitve vozniškega dovoljenja po izrečeni sankciji prenehanja veljavnosti vozniškega dovoljenja, saj se bo morala oseba, poleg ponovnega opravljanja vozniškega izpita, na podlagi ugotovitev kontrolnega zdravstvenega pregleda udeležiti tudi programa dodatnega usposabljanja za varno vožnjo, če ji je izrečeno prenehanje veljavnosti vozniškega dovoljenja na podlagi kazenskih točk, ki niso bile izrečene zaradi prekrškov vožnje pod vplivom alkohola, prepovedanih drog, psihoaktivnih zdravil ali drugih psihoaktivnih snovi, ali rehabilitacijskega programa, če ji je bilo izrečeno prenehanje veljavnosti vozniškega dovoljenja in so ji bile izrečene kazenske točke zaradi vožnje pod vplivom alkohola, prepovedanih drog, psihoaktivnih zdravil ali drugih psihoaktivnih snovi.

ODLOŽITEV IZVRŠEVANJA PRENEHANJA VELJAVNOSTI VOZNIŠKEGA DOVOLJENJA

Skladno z zakonom, ki ureja prekrške, se uvaja tudi možnost odložitve izvrševanja prenehanja veljavnosti vozniškega dovoljenja. Sodišče sme storilcu prekrška, kateremu je s sklepom izreklo prenehanje veljavnosti vozniškega dovoljenja, izvršitev te sankcije odložiti pod pogojem, da storilec v preizkusni dobi, ki ne sme biti krajša od šest

mesecev in ne daljša od 24 mesecev, ne stori hujšega prekrška in če v roku, ki ga določi sodišče, izpolni obveznosti, ki jih določi sodišče na podlagi Zakona o voznikih (udeležba v programu dodatnega usposabljanja za varno vožnjo ali v rehabilitacijskem programu) in o tem sodišču dostavi dokazilo.

Rehabilitacijskega programa se mora v tem primeru udeležiti oseba, ki ji je izrečeno prenehanje veljavnosti vozniškega dovoljenja in so ji bile izrečene kazenske točke zaradi vožnje pod vplivom alkohola, prepovedanih drog, psihoaktivnih zdravil ali drugih psihoaktivnih snovi in jo v program napoti sodišče po opravljenem kontrolnem zdravstvenem pregledu. Programa dodatnega usposabljanja za varno vožnjo pa se mora udeležiti oseba, ki ji je izrečeno prenehanje veljavnosti vozniškega dovoljenja in ji niso bile izrečene kazenske točke zaradi vožnje pod vplivom alkohola, prepovedanih drog, psihoaktivnih zdravil ali drugih psihoaktivnih snovi in jo v program napoti sodišče po opravljenem kontrolnem zdravstvenem pregledu.

PROGRAM USPOSABLJANJA ZA VARNO VOŽNJO IN REHABILITACIJSKI PROGRAMI Programa dodatnega usposabljanja za varno vožnjo se torej lahko

prostovoljno udeleži imetnik veljavnega vozniškega dovoljenja, ki želi izbrisati kazenske točke, mora pa se ga udeležiti pred ponovnih opravljanjem vozniškega izpita, kadar mu je bila izrečena sankcija prenehanja veljavnosti vozniškega dovoljenja. Program obsega tako teoretični in praktični del. Teoretični del

obsega 12 pedagoških ur z vsebinami o varnosti cestnega prometa, tveganjih vožnje, odgovornosti voznikov in psihosocialnih odnosih med udeleženci v cestnem prometu, praktični del pa se izvede v obliki vadbe varne vožnje v obsegu šestih pedagoških ur.

Imetnik veljavnega vozniškega dovoljenja se lahko prostovoljno udeleži ustreznega **rehabilitacijskega programa**, če želi izbrisati kazenske točke, mora pa se ga udeležiti pred ponovnih opravljanjem vozniškega izpita, kadar mu je bila izrečena sankcija prenehanja veljavnosti vozniškega dovoljenja ali če ga nanj napoti sodišče po opravljenem kontrolnem zdravstvenem pregledu v primeru odložitve izvrševanja prenehanja veljavnosti vozniškega dovoljenja. Rehabilitacijski programi so:

a.) edukacijske delavnice v obsegu najmanj 6 pedagoških ur z vsebinami varnosti cestnega prometa, tveganjih zaradi vožnje pod vplivom alkohola, prepovedanih drog, psihoaktivnih zdravil ali drugih psihoaktivnih snovi, odgovornosti voznikov in psihosocialnih odnosih med udeleženci v cestnem prometu;

b.) psihosocialne delavnice v obsegu najmanj 17 pedagoških ur, od tega najmanj dve uri individualne obravnave in najmanj 15 ur dela v skupini z vsebinami varnosti cestnega prometa, tveganjih zaradi vožnje pod vplivom alkohola, prepovedanih drog, psihoaktivnih zdravil ali drugih psihoaktivnih snovi, odgovornosti voznikov in psihosocialnih odnosih med udeleženci v cestnem prometu;

c.) programi zdravljenja potekajo po standardiziranih programih zdravljenja odvisnosti.

NORMIRANJE PODROČJA KONTROLNIH ZDRAVSTVENIH PREGLEDOV IN PREVENTIVNIH PREGLEDOV S SVETOVANJEM PRI OSEBNEM ZDRAVNIKU

Zakon o voznikih uvaja **zdravstveni pregled s svetovanjem** pri osebnem zdravniku, na podlagi katerega se bodo imetniku pod že naštetimi pogoji enkrat v treh letih izbrisale štiri kazenske točke iz evidence kazenskih točk.

Opravljanje kontrolnih zdravstvenih pregledov

Kontrolne zdravstvene preglede opravljajo pooblaščen izvajalci zdravstvene dejavnosti

Napotitev na kontrolni zdravstveni pregled upravna enota z odločbo, v kateri določi tudi pooblaščenega izvajalca zdravstvene dejavnosti, pri katerem oseba opravi pregled. Napotitev na kontrolni zdravstveni pregled lahko predlagajo Policija, državni tožilec, sodišče, zdravstveni zavod, osebni zdravnik in delodajalec. Pri tem morajo navesti in obrazložiti razloge za podan dvom, da imetnik vozniškega dovoljenja telesno ali duševno ni zmožen za vožnjo motornega vozila. Če oseba v roku, ki ga z odločbo določi upravna enota, ne opravi kontrolnega zdravstvenega pregleda, pooblaščen izvajalec zdravstvene dejavnosti o tem obvesti upravno enoto. Upravna enota, ki prejme v času, krajšem od enega meseca, od dveh različnih izvajalcev zdravstvene dejavnosti zdravniški spričevali z nasprotujočimi

mnenji glede telesne in duševne zmožnosti za vožnjo motornega vozila, lahko napoti osebo na kontrolni zdravstveni pregled

Daje se tudi **pooblastilo izbranemu osebnemu zdravniku**, ki med pregledom ali zdravljenjem imetnika vozniškega dovoljenja podvomi o njegovi telesni ali duševni zmožnosti, da ga napoti na kontrolni zdravstveni pregled k pooblaščenemu izvajalcu zdravstvenih storitev, ki si ga izbere imetnik vozniškega dovoljenja s seznama pooblaščenih izvajalcev zdravstvene dejavnosti. Pri tem mora navesti in obrazložiti razloge za podan dvom, da imetnik vozniškega dovoljenja telesno ali duševno ni zmožen za vožnjo motornega vozila. V primeru ugotovljene zdravstvene nezmožnosti pa izbrani osebni zdravnik o tem obvesti tudi upravno enoto.

Imetniku veljavnega vozniškega dovoljenja, ki ne opravi kontrolnega zdravstvenega pregleda, na katerega je bil napoten v določenem roku ali ga ne opravi v celoti, upravna enota z odločbo odvzame vozniško dovoljenje za čas, dokler se s kontrolnim zdravstvenim pregledom ne ugotovi telesna in duševna zmožnost za vožnjo motornih vozil. V odločbi tudi določi rok, v katerem mora

imetnik vozniškega dovoljenja vozniško dovoljenje vrniti upravni enoti.

ODPRAVA OVIR PRI MOBILNOSTI VOZNIKOV ZNOTRAJ DRŽAV ČLANIC EVROPSKE UNIJE

Novo omejitve veljavnosti vozniškega dovoljenja od 19. januarja 2013

Vozniško dovoljenje za vožnjo motornih vozil kategorij AM, A1, A2, A, B, B1 in BE se izda z veljavnostjo 10 let, po dopolnjeni starosti 70 let pa se izda vozniško dovoljenje z veljavnostjo 5 let, če imetnik predloži zdravniško spričevalo, da je telesno in duševno zmožen za vožnjo motornega vozila.

Vozniško dovoljenje za vožnjo motornih vozil kategorij C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 in D1E se izda z veljavnostjo 5 let. Ob vsakem podaljšanju mora imetnik vozniškega dovoljenja opraviti zdravstveni pregled, po dopolnjeni starosti 65 let pa se vozniško dovoljenje izda z veljavnostjo treh let.

ROK ZA ZAMENJAVO VOZNIŠKEGA DOVOLJENJA

Vsi imetniki voznških dovoljenj morajo najpozneje do 30. aprila 2018 zamenjati vozniška dovoljenja, izdana na obstoječih obrazcih z voznškim dovoljenjem na polikarbonatski kartici. Ob zamenjavi vozniškega dovoljenja obdržijo imetniki voznških dovoljenj vse pravice v obsegu, ki izhajajo iz tega vozniškega dovoljenja.

ZAKON O MOTORNIH

VOZILIH

Zakona o motornih vozilih pomeni prvi krovni zakon na področju motornih vozil v naši državi. To je splošen zakon, ki nudi pravno podlago za podrobnejšo pravno ureditev vseh tehničnih zahtev za vozila v cestnem prometu, kakor tudi za traktorje pri opravljanju kmetijskih in gozdarskih del. Razen izjemoma ni več potrebe za parcialno pravno in institucionalno urejanje le določenih vprašanj, povezanih z vozili ali za le določeno vrsto vozil.

Zakon celovito ureja pogoje za dajanje motornih in priklopnih vozil na trg, za njihovo registracijo in njihovo udeležbo v cestnem prometu oziroma opravljanje kmetijskih ali gozdarskih del (to velja za traktorje) ter za vodenje zbirk podatkov o vozilih. Poleg tega ureja tudi pogoje za dajanje delov teh vozil ter zaščitnih naprav za voznike in potnike na trg. Ta zakon in predpisi, izdani na njegovi podlagi, bodo urejali vse tehnične zahteve za vozila v cestnem prometu, pa tudi vse postopke ugotavljanja skladnosti vozil in pogoje, ki jih morajo izpolnjevati pravne osebe in podjetniki, ki na podlagi pooblastil sodelujejo v teh postopkih.

Zakon je pisan tako, da vsebuje bistvene določbe, podrobnosti, predvsem tehnične, pa bodo urejene v podzakonskih aktih, da jih bo lažje prilagajati tehničnim novostim.

Poglavitna področja zakona so:

- ugotavljanje skladnosti vozil (homologacija, posamična odobritev);
- registracija vozil (registracija, prometno dovoljenje, registrske tablice, odjava vozila);
- tehnična brezhibnost vozil (tehnični pregledi, spremembe na vozilih);
- pogoji za izvajanje nalog (pooblašcanje tehničnih služb in strokovnih organizacij, strokovno usposabljanje in izpiti);
- zbirka podatkov o vozilih;
- nadzor (strokovni in inšpekcijski);
- dostop do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil.

Osnovna principa zakona sta:

1. Sistemske naloge ugotavljanja skladnosti vozil, njihove registracije in tehničnih pregledov so združene na Ministrstvu za promet. S tem je praktično vsa pristojnost za vozila združena na Ministrstvu za promet, samo odgovornost za odslužena vozila bo še naprej ostala na Ministrstvu za okolje in prostor.
2. Vse operativne naloge izvaja Javna agencija RS za varnost prometa – Sektor za vozila, ki del nalog s svojim pooblastilom delegira drugim izvajalcem:
 - tehnične službe, ki izvajajo tehnične naloge iz postopkov ugotavljanja skladnosti vozil,
 - strokovne organizacije, ki izvajajo naloge identifikacije in ocene tehničnega stanja vozil ter tehnične preglede vozil.

VSEBINSKE NOVOSTI ZAKONA

Ureditev na področju ugotavljanja skladnosti vozil, registracije vozil in tehničnih pregledov vozil ostajajo v glavnem enake kot do sedaj z nekaterimi spremembami, ki so opisane v nadaljevanju.

SPLOŠNE DOLOČBE

V tem poglavju se določa vsebina zakona, povezavo zakona s predpisi Evropske unije, pomen izrazov in razmerje do drugih zakonov.

NOVOSTI:

Zakon **ukinja omejitvi** mase in hitrosti pri **cisternah, ki se uporabljajo v kmetijstvu in gozdarstvu** in jih vlečejo traktorji. V ZVCP—1 je bila namreč postavljena omejitev, da največja dovoljena masa ne presega **5 ton**, njegova hitrost pa je konstrukcijsko omejena na **30 km/h**.

S tem zakonom se zvišuje hitrostna meja, ki deli delovne stroje in delovna vozila. Največja konstrukcijska hitrost se zvišuje iz 30 km/h na **40 km/h**.

POGOJI ZA DAJANJE NA TRG

To poglavje pojasnjuje izjeme, za katera vozila to poglavje ne velja (vozila načrtovana in izdelana za policijo, vojsko, gasilce...), navede vrste možnih postopkov, določi homologacijski organ v naši državi (to je Javna agencija RS za varnost prometa), določi dovoljene odmike od zahtev (vozila malih serij,

zaključke serij, posamično odobrena vozila...) in podrobneje določi postopke homologacije vozil in njihovih delov, posamične odobritve vozil in postopek identifikacije in ocene tehničnega stanja vozil.

NOVOSTI:

Zakon vrača starostno mejo za **starodobna vozila** od 25 nazaj na **30 let**, skladno s priporočili mednarodne organizacije starodobnih vozil FIVA. Za uveljavitev tega pa velja prehodno obdobje, in sicer do 31.12.2013.

Zakon uvaja novo zahtevo po posamični odobritvi vozila na tehnični službi, pred ponovno vključitvijo v promet, za tista vozila, na katerih je bilo **podvozje močnejše poškodovano**. Torej po novem samo tehnični pregled popravljenega vozila ne bo več dovolj. Ta določba je bila vključena v zakon zato, ker je bilo ugotovljeno, da so močnejše poškodovana vozila po popravilih pogosteje udeležena v prometnih nesrečah.

REGISTRACIJA VOZIL

S tem poglavjem se določajo pogoji za udeležbo v prometu, obveznost registracije vozil, primeri, ko je vozilo v lasti več oseb, pristojnosti in pogoje za registracijo, prometno dovoljenje, registrske tablice in odjavo vozil.

NOVOSTI:

- Pomembna novost je ponovna **uvedba obvezne odjave vozila in vrnitev registrskih tablic pri vsaki spremembi lastništva registriranega vozila. »Stari lastnik«**

- vozila se razreši negotovosti, povezane z ravnanjem »novega lastnika«, za katerega se je ob odpravi obvezne objave vozila izkazalo, da v prevelikem številu primerov ni javil spremembe lastništva, kar povzroča nemalo težav.
- Ob vsaki spremembi lastništva vozila mora biti vedno v evidenco registriranih vozil vpisan tudi novi lastnik. Na ta način je zagotovljeno, da je v evidenci vedno **vpisan pravi lastnik vozila**. Novi lastnik se mora najkasneje v 15 dneh odločiti ali bo vozilo registriral na svoje ime ali pa mora podati izjavo o lokaciji vozila.
- Lastnik vozila** mora vsako spremembo podatkov v zvezi z vozilom, ki so vpisani v prometnem dovoljenju vozila oziroma v evidenci registriranih vozil, v 15 dneh sporočiti registracijski organizaciji.
- Zakon **ukinja overitve podpisov fizičnih oseb** ob spremembi lastništva vozila, registriranega v naši državi. Namesto tega se uvaja le **ugotovitev identitete fizičnih oseb (kupca in prodajalca)** in s tem ukinja stroške overitve brez zmanjševanja pravne varnosti.
- Pogoj za registracijo **vozil za javni prevoz potnikov** (avtobusi, taksi služba...) je tudi dokazilo o zavarovanju potnikov.
- Zakon **ukinja začasno registracijo vozil**. V določenih primerih se izda prometno dovoljenje s krajšo dobo veljavnosti.
- Pod določenimi pogoji je dovoljena vožnja vozil **s tujimi preskusnimi ali začasnimi tablicami** v Sloveniji. Tako v primeru uvoza vozila na meji ne bo treba zamenjati tujih preskusnih tablic s slovenskimi.

- Zakon predvideva **posebne registrske tablice za starodobna vozila**, ki bodo posebne barve in ne bodo imele oznake registrskega območja.
- Zakon določa, da je **uporabnik vozila** lahko samo oseba, ki ima **veljavno vozniško dovoljenje** za to kategorijo vozila. Ta določba ne velja za pravne osebe in samostojne podjetnike posameznike. To se bo preverjalo samodejno, ker bosta evidenci registriranih vozil in voznikov povezani med seboj. Če lastnik vozila ne bo imel veljavnega vozniškega dovoljenja za to kategorijo vozila, bo moral imenovati uporabnika vozila, ki bo tudi vpisan v prometnem dovoljenju, sicer bo moral objaviti vozilo. To se bo preverjalo le pri registraciji vozila in podaljšanju veljavnosti prometnega dovoljenja. To pomeni, da bo vozilo, katerega lastnik je otrok ali mladoletna oseba, moralo biti registrirano na enega od staršev kot uporabnika, razen pri mopedih in tistih motornih kolesih, ki jih lahko upravljajo mladoletniki z ustreznim vozniškim dovoljenjem.
- Pri spletnem podaljšanju prometnega dovoljenja zakon:
 - dovoljuje le vročanje **po pošti** in ukinja vročanje pri upravnih enotah;
 - ukinja vračanje** starega prometnega dovoljenja.
- Dokazilo o lastništvu se izjemoma ne zahteva pri starodobnikih ter traktorjih in traktorskih priključkih, ki so bili na ozemlju RS pred **1. majem 2004** (prej je bila meja izdelava pred letom 1977 in da po letu 1976 ni bil registriran) in lastništvo ni sporno.

TEHNIČNA BREZHIBNOST VOZIL

V tem poglavju zakon določa pogoje za vzdrževanje in popraviljanje vozil, pogoje za predpise za posebne vrste prevozov, pogoje za kmetijske in gozdarske traktorje izven cestnega prometa, roke izvedbe tehničnih pregledov vozil po posameznih kategorijah vozil, način izvedbe tehničnega pregleda, ugotavljanje predelav in sprememb na vozilih ter definira evidentirane in neevidentirane spremembe na vozilih.

NOVOSTI:

- Zakon **izenačuje pogoje** za opravljanje tehničnih pregledov za vsa **tovorna vozila**, torej bodo tudi lahka tovorna vozila (do 3500 kg) morala opraviti prvi tehnični pregled po enem letu od registracije in nato vsako leto (sedaj 4+2+2+1+1+1 ...).
- Priklopna vozila za prevoz športnih konj** imajo tehnične preglede v enakih intervalih kot osebna vozila.
- Uvajajo se **enostavnejši postopki pri manj zahtevnih predelavah vozil**, kot je na primer vgradnja homologiranega izpušnega sistema, spojlerjev, vlečnih naprav na vozila z največjo dovoljeno maso do 3500 kg.
- Uvaja se nadzor nad traktorji za **izvajanje kmetijskih in gozdarskih del tudi zunaj cestnega prometa**. Ker je še vedno vsako leto okoli 20 mrtvih v nesrečah s kmetijskimi in gozdarskimi traktorji, so s tem zakonom dana pooblastila policiji, kmetijskim inšpektorjem in inšpektorjem za delo za nadzor teh vozil tudi zunaj javnih cest. Nadzor bo obsegal predvsem varnostne elemente na traktorjih pri opravljanju del (varnostna kabina ali lok ...).

POGOJI ZA IZVAJANJE NALOG

To poglavje daje pravno osnovo homologacijskemu organu za pooblašcanje organizacij, določa naloge tehničnih služb in strokovnih organizacij, pogoje za pridobitev pooblastila, način podelitve in odvzema pooblastila ter pogoje glede opravljanja izpita, obnavljanja znanja in preskusa usposobljenosti.

NOVOSTI:

- Pogoji za izvajanje nalog izvajalcev** so urejeni **na enoten način**. Postopek pooblašcanja organov in načini preverjanja usposobljenosti izvajalcev bodo urejeni v posebnih pravilnikih.
- Tehnična služba se lahko pooblasti za:**
 - strokovne naloge v postopku homologacije vozila;
 - strokovne naloge v postopku homologacije delov;
 - strokovne naloge v postopku odobritve neoriginalnih in nehomologiranih delov in opreme vozil;
 - strokovne naloge v postopku posamične odobritve vozila po splošnih zahtevah;
 - strokovne naloge v postopku posamične odobritve vozila po posebnih zahtevah;
 - izvajanje postopka posamične odobritve predelanega ali popravljenega vozila.
- Strokovna organizacija se lahko pooblasti za:**
 - identifikacijo in oceno tehničnega stanja vozila,

- redni in izredni pregled vozila po posebnih zahtevah,
- tehnični pregled vozila.

ZBIRKE PODATKOV

V tem poglavju so določene pristojnosti glede evidenc podatkov, vsebine posameznih evidenc in dostopnost do teh evidenc.

NOVOSTI: **Ministrstvo za promet vodi naslednje zbirke podatkov:**

- evidenco registriranih vozil (od 1. januarja 2012 dalje, do takrat pa Ministrstvo za notranje zadeve) in
- evidenco izvajanja cestnega nadzora nad tehnično brezhibnostjo vozil.

Javna agencija RS za varnost prometa vodi naslednje zbirke podatkov:

- evidenco homologiranih vozil,
- evidenco izdanih potrdil o skladnosti,
- evidenco opravljenih izpitov in preskusov usposobljenosti izvajalcev nalog in
- evidenco izdanih pooblastil tehničnim službam in strokovnim organizacijam.

NADZOR

S tem poglavjem se določajo pogoji za strokovni nadzor, inšpekcijski nadzor, pooblastila in ukrepi inšpektorjev, inšpekcijski nadzor nad strokovnimi organizacijami in v cestnem prometu, opredeljuje nadzor, ki ga opravlja policija in carinski organi, daje podlago za uporabo mobilnih enot za kontrolo na

cesti, določa ukrepe v cestnem prometu in pri delu, dolžnost sodelovanja in opisuje izrekanje glob.

NOVOSTI:
Poveča se **vloga Prometnega inšpektorata Republike Slovenije**, ki prevzema naloge Inšpektorata Republike Slovenije za notranje zadeve in naloge, ki jih izvaja Tržni Inšpektorat Republike Slovenije na podlagi Zakona o tehničnih zahtevah za proizvode in o ugotavljanju skladnosti. Tako ima Prometni inšpektorat Republike Slovenije nadzor:

- na področju trga vozil,
- na področju registracije vozil,
- na področju tehničnih pregledov vozil in
- nad vozili v prometu.

Prometni inšpektorat Republike Slovenije začne tudi z uporabo **mobilnih enot** za kontrolo na cesti.

DOSTOP DO INFORMACIJ O POPRAVILU IN VZDRŽEVANJU VOZIL

Tu je določena dolžnost proizvajalcev, da omogočijo dostop do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil zainteresiranim izvajalcem.

ODGOVORNOST STARŠEV, SKRBNIKOV OZIROMA REJNIKOV

V tem poglavju je opredeljena dolžnost staršev, skrbnikov oziroma rejnikov za nadzor in skrb za otroka ali mladoletnika.

PREHODNE IN KONČNE DOLOČBE

V tem poglavju so opredeljene roki za prenos pristojnosti, prevzemi evidenc, in prehodna obdobja za izvajanje posameznih določb zakona ter roki za izdajo podzakonskih aktov, ki jih bo izdal minister, pristojen za promet.

Zakon je začel veljati 1. aprila 2011, uporabljati pa se začne 1. julija 2011.

ZAKON O CESTAH

Cestna infrastruktura velja že od antičnih časov za nepogrešljivo sredstvo pri vzpostavljanju stabilnega družbeno-gospodarskega sistema. Ceste gradimo zato, da nas povezujejo, da smo bližje drug drugemu, da se bolje razumemo, da si pomagamo. Če so bile nekoč ceste namenjene uporabi zgolj omejenemu krogu ljudi, so danes del vsakdanjika slehernega človeka. Z iznajdbo modernega avtomobila konec 19. stoletja število njenih uporabnikov iz leta v leto narašča, saj cesta služi trajnostnemu gospodarskemu razvoju, izboljšanju kvalitete življenja in preseganju komunikacijskih ovir. Vse te pozitivne lastnosti, ki so v sodobni družbi nepogrešljive, pa neizogibno vodijo do negativnih posledic. Kar zadeva cestno infrastrukturo, so to nedvomno prometne nesreče in posledično tudi smrtne žrtve.

Slovenija je v zadnjih petnajstih letih skladno z Nacionalnim programom izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji vložila ogromno finančnih sredstev v gradnjo avtocest in hitrih cest, ki so v upravljanju družbe DARS d.d.. Slednje se kaže tudi v dejstvu, da so naše avtoceste in hitre ceste glede na kakovost izgradnje povsem primerljive z drugimi evropskimi državami ter da se glede na statistične podatke uvrščajo med prometno najbolj varne ceste v Sloveniji. K izboljšanju prometne varnosti udeležencev cestnega prometa je prispevala tudi odločitev o uvedbi vinjetnega sistema cestninjenja, ki je uporabo avtocestnega omrežja z relativno nizko ceno vinjet kot obliko

pavšalnega plačila približal širšemu krogu uporabnikov.

Sedanje stanje ostalih državnih cest (glavnih in regionalnih cest) je posledica stalnega povečevanja prometa, njegove gostote in obremenitev, ki so se še povečale z vstopom Republike Slovenije v Evropsko unijo. Rezultati seštevka obeh prometnih vplivov pa so poškodovana vozišča. Trenutno je v zelo slabem in slabem stanju 50 odstotkov vseh vozišč, v mejnem stanju 12 odstotkov, v zelo dobrem in dobrem stanju pa le 38 odstotkov vseh vozišč. Povedano drugače, od skupaj 5.800 km državnih cest, ki jih upravlja Direkcija RS za ceste, je v zelo slabem in slabem stanju skupaj 2.900 km, v mejnem stanju 700 km ter v zelo dobrem in dobrem stanju pa 2.200 km vseh vozišč.

CESTNA INFRASTRUKTURA KOT DEJAVNIK VPLIVA NA PROMETNE NESREČE

Slovenija se kljub pozitivnim trendom predvsem v zadnjih dveh letih na področju prometne varnosti, ko je prometna varnost na slovenskih cestah bistveno boljša v primerjavi s preteklimi leti, še vedno uvršča visoko nad evropsko povprečje glede na število nesreč na 1000 prebivalcev in ne uresničuje ciljev, zastavljenih v Nacionalnem programu prometne varnosti. Čeprav imamo relativno dobro razvit cestni prometni sistem ter skoraj obnovljen vozni park osebnih in tovornih vozil, se na slovenskih cestah glede na število prebivalcev in opravljeno prometno delo zgodi zelo veliko prometnih

nesreč. Stroški zaradi nesreč znašajo že okoli štiri odstotke bruto domačega proizvoda.

Na nastanek prometnih nesreč vpliva vrsta dejavnikov, poglavitni pa so udeleženci v prometu, vozilo in prometno okolje, v katerem je cesta vsekakor zelo pomemben dejavnik. Pri vseh treh dejavnikih igra človek najpomembnejšo vlogo, saj je kot voznik v vlogi uporabnika vozila in cest, kot načrtovalec pa zelo pomemben člen pri ustvarjanju cest. Voznik praviloma predpostavlja, da mu vozilo in cestno telo z voziščem zagotavljata in omogočata tehnično brezhibnost, udobnost, hitrost in predvsem varnost. Voznik pogosto pozablja, da vse ceste niso enake in da bi moral na različnih cestah prilagajati način vožnje realnemu stanju. Iz tega izhaja tudi zakonsko določilo, da mora voznik hitrost vožnje prilagoditi svojim sposobnostim, stanju ceste ter prometno varnostnim razmeram, kar pomeni, da mora voznik voziti s takšno hitrostjo, da lahko vozilo ves čas obvladuje. Posledica tega določila pa je, da nadzorni organi v primeru prometne nesreče premalo pozornosti posvečajo vplivu neustrezne cestne infrastrukture kot vzroku nastanka prometne nesreče in prepogosto pripišejo krivdo zgolj vozniku. Podatkov o »krivdi« ceste za nastanek prometne nesreče nimamo, po nekih starih ocenah pa naj bi delež krivde ceste pri nas znašal okoli štiri odstotke, v Nemčiji pa okoli osemindvajset odstotkov. V to kategorijo vzrokov spadajo poleg fizičnih poškodb vozišča tudi geometrijski in tehnični elementi

ceste, ki se vzdolž ceste nenadoma intenzivno spremenijo na slabše. Da bi odstranili oz. vsaj zmanjšali vpliv ceste na nastajanje prometnih nesreč, je potrebno najprej zagotoviti ustrezne normativne podlage, ki zavezujejo pristojne subjekte v procesu gradnje novih odsekov cest, rekonstrukcij in obnov obstoječih cest ter vzdrževanju k upoštevanju sodobnih prometno tehničnih normativov, pri čemer ne smemo zanemariti pravil cestne stroke. V kolikor prihaja na določenih odsekih cest do večjega števila prometnih nesreč, je potrebno najprej z ustreznim pristopom (metodologijo) identificirati nevarna mesta oziroma t.i. črne točke. Črne točke so nevarni odseki, na katerih se nesreče ponavljajo v zadnjih zaporednih treh letih obravnavanega obdobja. Določijo se na podlagi števila prometnih nesreč, poškodovanih in umrlih udeležencev v prometnih nesrečah ter prometnega dela na obravnavanem odseku ceste. Običajno na črnih točkah nastajajo prometne nesreče enake ali podobne vrste oziroma prevladuje vzrok za nastanek prometnih nesreč. Nevarno mesto ali odsek najpogosteje opredeljujemo kot mesto ali odsek z visoko stopnjo tveganja za voznike, saj obstaja povečana verjetnost za nastanek prometne nesreče s hujšimi posledicami. Z vidika izboljšanja prometne varnosti na slovenskih cestah je zato potrebno posvetiti posebno pozornost odpravi črnih točk, pri čemer ima upravljavec ceste na voljo različne ukrepe, in sicer cenejše, kot so postavitve prometne signalizacije, ali dražje, kot so semaforizacija, preplastitev, umirjanje prometa, sprememba prometne ureditve, vodenje prometa ter obsežnejše

obnove in novogradnje. Začasne rešitve pomenijo takojšen, po navadi hitro izvedljiv in nizkocenovni ukrep za odpravo nevarnih mest, ki jim sledijo poznejše končne stopnje, ki so praviloma finančno zahtevnejše, saj zahtevajo dodatno strokovno analizo in izdelavo ustrezne projektne dokumentacije.

RAZLOGI IN CILJI ZA NOVO ZAKONODAJO NA PODROČJU JAVNIH CEST

Zakon o javnih cestah¹ (ZJC), ki je začel veljati 7. junija 1997, je bil v trinajstih letih svoje veljave večkrat noveliran, kljub temu pa so številne določbe v veljavnem ZJC zastarele in neučinkovite, zato jih je potrebno posodobiti, modernizirati in prilagoditi sedanjim razmeram. Po uveljavitvi ZJC so bili namreč sprejeti novi sistemski in področni zakoni ali njihove novele, katerih posamezne rešitve so neskladne z rešitvami v sedaj veljavnem ZJC in novi zakon ta neskladja odpravlja in usklajuje nove določbe Zakona o cestah (v nadaljevanju: zakon) z veljavnimi sistemskimi in področnimi zakoni, ki vplivajo na urejanje področja javnih cest v Republiki Sloveniji.

Pomemben razlog za sprejem novele Zakona o cestah je tudi dne 19.11.2008 sprejeta in dne 29.11.2008 objavljena Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2008/96/ES o izboljšanju varnosti in cestne infrastrukture² (v nadaljevanju direktiva 2008/96/ES), ki mora biti prenesena v slovenski pravni red do 19. 12. 2010.

In nenazadnje ne smemo pozabiti prenosa vsebin iz veljavnega Zakona

o varnosti cestnega prometa (ZVCP—1),³ ki se nanašajo na varstvo javnih cest (državne ceste, občinske ceste in nekategorizirane ceste, ki se uporabljajo za javni cestni promet), in sicer področje izrednih prevozov, dopustnih osnih obremenitev in skupnih mas motornih vozil, lokalnega prometa, uporabe in vzdrževanja javnih cest, prometne ureditve ter prometne opreme in prometne signalizacije, naprav in ukrepov za umirjanje prometa, pooblastil policistov in pristojnih inšpekcijskih organov v zvezi z zagotavljanjem varstva cest.

Ministrstvo za promet je pri pripravi zakona zasledovalo predvsem naslednje cilje:

- 1.) **vzpostavitev trajnostne cestne infrastrukture, ki bo zadovoljevala družbene, ekonomske in ekološke potrebe;**
- 2.) **dvig standardov varnosti, povezane s cestno infrastrukturo;**
- 3.) **optimalno izkoriščanje in racionalna ter varna uporaba obstoječe cestne infrastrukture;**
- 4.) **uskladitev nacionalnih predpisov s predpisi EU;**
- 5.) **pravna urejenost javne cestne infrastrukture;**
- 6.) **vzpostavitev odgovornosti upravljalcev cest za varnost in pretočnost prometa ter varstvo javnih cest;**
- 7.) **odgovornost upravljalcev cest za pravno urejenost javnih cest kot stvarnega premoženja države in občin;**
- 8.) **vzpostavitev odgovornosti izvajalcev rednega vzdrževanja cest za stanje javnih cest.**

BISTVENE NOVOSTI ZAKONA

PRIDOBITEV STVARNIH PRAVIC NA JAVNI CESTI

Javne ceste so še vedno javno dobro in izven pravnega prometa. Zakon razširja možnost pridobitve stvarne služnosti na javni cesti za gradnjo objektov gospodarske javne infrastrukture in priključkov nanjo, pod pogoji, določenimi s predpisi, ki urejajo javne ceste, in predpisi, ki urejajo ravnanje s stvarnim premoženjem države, pokrajin in občin. Stvarna služnost je načeloma odplačna, razen v primerih, ko se stvarna služnost ustanovi v korist lokalne skupnosti zaradi gradnje objektov, ki služijo izvajanju obvezne gospodarske službe lokalnega pomena. Prav tako je na vozišču javne ceste za izvedbo športnih in drugih prireditev pod posebnimi pogoji mogoče pridobiti pravico začasne uporabe.

Na prometnih površinah zunaj vozišča javne ceste in na površinah ob njej, ki so določene za opravljanje dejavnosti, namenjenih udeležencem v prometu, je mogoče za opravljanje takšnih dejavnosti pridobiti posebno pravico uporabe.

KOLESARSKÉ POVEZAVE TER POGOJI ZA VZPOSTAVITEV OMREŽJA KOLESARSKIH POVEZAV

Zakon opredeljuje pojem kolesarske povezave, in sicer kolesarska povezava predstavlja niz prometnih površin, namenjenih prometu kolesarjev in drugih udeležencev, označenih s predpisano prometno signalizacijo. Lahko poteka kot kolesarska pot, kolesarska steza, kolesarski pas ali kot prometna površina, ki je namenjena tudi

drugim udeležencem v prometu. Glede na povezovalni pomen v prostoru se kolesarske povezave delijo na daljinske, glavne, regionalne in lokalne kolesarske povezave. Kot celota pa tvorijo omrežje kolesarskih povezav.

PRIDOBITEV PRAVICE GRADITI ZA GRADNJO VSEH JAVNIH CEST

Zaradi gradnje javne ceste se lahko lastninska pravica na nepremičnini odvzame ali omeji, če ne pride do sporazumne pridobitve stvarne pravice. Če je zaradi rekonstrukcije javne ceste znotraj njenega varovalnega pasu, potrebno izvesti razlastitev ali omejitev lastninske pravice na nepremičnini, pa taka rekonstrukcija ni določena s prostorskim aktom, se javna korist za to razlastitev oziroma omejitev lastninske pravice ugotovi s sklepom vlade oziroma občine. Če je izvedba ukrepov, ki so potrebni zaradi varstva pred hrupom in drugimi emisijami prometa, bolj učinkovita in ekonomična na sosednjih nepremičninah kot izvedba na cestnem svetu, se lahko na podlagi pravnega posla z lastnikom nepremičnine, ustanovi stvarna pravica.

INVESTICIJSKA VZDRŽEVALNA DELA IN VZDRŽEVALNA DELA V JAVNO KORIST NA JAVNIH CESTAH TER PRAVILA IN POGOJI ZA NJIHOVO IZVEDBO IN PREGLED

Investicijska vzdrževalna dela so tista dela na javnih cestah, s katerimi se ne spremeni zmogljivost ceste, velikost njenih posameznih delov, obseg napeljav, naprav in opreme ter druge infrastrukture v območju javne ceste, s katero se ne sme posegati izven

¹ Uradni list RS, št. 29/97 s spremembami in dopolnitvami.

² UL L 319 z dne 29. 11. 2008, str. 59–67.

³ Uradni list RS, št. 83/04 s spremembami in dopolnitvami.

območja cestnega sveta. Vzdrževalna dela v javno korist je izvedba rekonstrukcijskih del javne ceste, s katerimi se spremeni zmogljivost ceste, velikost njenih posameznih delov, obseg napeljav, naprav in opreme ter druge infrastrukture v območju cestnega telesa. Z izvedbo takšne rekonstrukcije, katero območje ne sme posegati izven varovalnega pasu javne ceste, se izvedejo tudi obnovitvena dela in vse ostale izboljšave, ki so povezane z varnostjo ceste. Ob teh delih se lahko zgradijo tudi nezahtevni pomožni infrastrukturni in drugi objekti, ki jih pogojuje načrtovana rekonstrukcija ceste (oporni in podporni zidovi, nadhodi, podhodi, prepusti) ter objekti gospodarske javne infrastrukture, katere je v območju ceste treba zgraditi ali prestaviti zaradi rekonstrukcije javne ceste.

Pregled izvedenih vzdrževalnih del v javno korist opravi komisija, ki jo za državne ceste imenuje minister, pristojen za promet, za občinske ceste pa župan. Upravljavec ceste mora predlog za pregled podati najkasneje v petih dneh po končanih delih. Po opravljenem pregledu izda minister, pristojen za promet, za državne ceste oziroma župan za občinske ceste odločbo, s katero odredi odpravo ugotovljenih pomanjkljivosti ali izda dovoljenje za izročitev ceste, cestnega odseka ali cestnega objekta v neomejeno uporabo, če ni pomanjkljivosti, oziroma v začasno omejeno uporabo, do odprave pomanjkljivosti.

Vzdrževalna dela, ki se izvajajo zaradi odprave posledic naravnih, prometnih in drugih nesreč oziroma drugih izrednih dogodkov, se izvajajo na podlagi projektne dokumentacije, izdelane po

nastanku nesreče oziroma dogodka, če to ne ovira odpravljanja škodljivih posledic.

USTANOVITEV SLUŽNOSTI V JAVNO KORIST NA NEPREMIČNINAH V OBMOČJU POLJ PREGLEDNOSTI

V bližini nivojskega križišča javnih cest, javne ceste z železniško progo ali v območju priključevanja nekategorizirane ceste na javno cesto (pregledno polje) ter na notranjih straneh cestnih krivin (pregledna berma) ni dovoljeno vzpostaviti kakršnekoli vegetacije ali postaviti objekte, naprave in druge predmete ter storiti kar koli drugega, kar bi oviralo preglednost cest, križišča ali priključka. Zaradi zagotavljanja opisanega stanja se lahko lastninska pravica začasno ali trajno obremeni s služnostjo v javno korist. V primeru ustanovitve sporazumne služnosti ali služnosti v javno korist pripada lastniku služnega zemljišča odškodnina, ki obsega zmanjšano vrednost nepremičnine in dejansko škodo.

DOLOČANJE PROMETNE UREDITVE IN POSTAVLJANJE PROMETNE SIGNALIZACIJE

Prometno ureditev na državnih cestah določa upravljavec državnih cest, prometno ureditev na občinskih cestah občina, na nekategoriziranih cestah, ki se uporabljajo za javni cestni promet, pa lastnik oziroma od njega pooblaščen upravljavec. Prometna ureditev mora biti označena s predpisano prometno signalizacijo in prometno opremo. Prometna signalizacija in prometna oprema morata ustrezati odrejeni prometni ureditvi in

prometnotehničnim ter prometno varnostnim razmeram na cesti oziroma delu ceste.

Prometno signalizacijo in prometno opremo postavlja in odstranjuje izključno izvajalec rednega vzdrževanja ceste, v primeru kratkotrajne ustavitve prometa pri opravljanju izrednega prevoza pod pogoji dovoljenja za izredni prevoz izvajalci izrednega prevoza, v primeručasne označitve kraja nadzora tudi delavci organov, ki so pristojni za nadzor predpisov, s katerimi so določeni prekrški, in ki v skladu s svojimi pooblastili opravljajo nadzor v prometu, v primeru označitve kraja, na katerem se opravlja nadzor prometa, označitve in zavarovanja kraja prometne nesreče ter za pošiljanje drugih nujnih obvestil udeležencem prometa pa jo smejo postaviti in odstraniti tudi policisti.

RAZŠIRITEV ZAKONSKE REGULATIVE NA PODROČJE OBČINSKIH CEST

Zakon ureja temeljna pravila upravljanja, gradnje, vzdrževanja in varstva občinskih cest. Upravljavec občinskih cest je občinska uprava, če občina s splošnim aktom ne določi drugače. Občine morajo pri načrtovanju, projektiranju, gradnji in načrtovanju občinskih cest upoštevati zakon in podzakonske predpise, izdane na njegovi podlagi. Zakon določa varovalne pasove občinskih cest, v katerem je raba prostora omejena, določa polje preglednosti na občinskih cestah in določa temeljna pravila gradnje, rekonstrukcije, prilagoditve in ukinitve priključkov nekategoriziranih cest na občinske ceste. Na občinskih cestah prometno ureditev določi občina. Zakon ureja tudi zapore občinske ceste zaradi

del ali športnih in drugih prireditev na občinski cesti. Upravljavec občinske ceste mora voditi podatke o občinskih cestah ter jih brezplačno posredovati Direkciji Republike Slovenije za ceste. Na občinske ceste se razširjajo pravila izvedbe in pregleda vzdrževalnih del v javno korist ter določbe, ki opredeljujejo prepovedi ogrožanja varne uporabe ceste in določbe, ki opredeljujejo obveznosti lastnikov nepremičnin ob cesti.

ŠIRITEV POOBLASTIL OBČINSKEGA REDARSTVA

Poleg policije in pristojnega inšpekcijskega organa bo za nadzor nad posameznimi določbami zakona pristojno tudi občinsko redarstvo. Z zakonom dobiva občinsko redarstvo na občinskih cestah pooblastilo za nadzor nad kršitvami v zvezi z izrednimi prevozi, prekoračitvami dopustnih osnih obremenitev, največjih dovoljenih mas in skupnih mas motornih vozil, lokalnim prometom in uporabo naležnih ploskev koles vozil, ki lahko poškodujejo vozišče.

MINIMALNE ZAHTEVE VARNOSTI CESTNE INFRASTRUKTURE

Z zakonom se v slovenski pravni red prenaša direktiva 2008/96/ES, ki določa minimalne varnostne zahteve cestne infrastrukture za državne ceste, ki so del vseevropskega cestnega omrežja (avtoceste in hitre ceste, ki so v upravljanju družbe DARS d.d.), z izjemo predorov na teh cestah. Preverjanje varnosti ceste je potrebno zagotoviti v vseh fazah načrtovanja ceste do začetka njenega obratovanja, pri čemer je pregledovanje varnosti cest

potrebno zagotoviti tudi za obstoječe ceste. Natančneje je predpisana izdelava ocene učinka posameznih variant na prometno varnost, ki pomeni pomemben argument za končno odločitev pri izbiri najustreznejše variante. S pregledovanjem projektne dokumentacije in preverjanjem varnosti projektnih rešitev v vseh fazah projektiranja se zagotavlja kontinuirano upoštevanje varnosti ceste. Osnovni namen takšnega pregledovanja je ugotoviti pomanjkljivosti cestnih odsekov, ki s stališča prometne varnosti narekujejo izvedbo vzdrževalnih del oziroma drugih ukrepov za preprečevanje prometnih nesreč. Preverjanje varnosti cestne infrastrukture bodo opravljali posebej za to delo usposobljeni presojevalci varnosti cest.

ZAKLJUČEK

V neprestani rasti cestnega prometa je povsem jasno, da je ukrepanje na področju cestne infrastrukture nujno in da so pred Ministrstvom za promet zahtevne naloge. Kakovost in obseg ponudbe infrastrukturnih storitev, predvsem na glavnih in regionalnih cestah, ne ustreza več današnjim potrebam uporabnikov, saj so obstoječe ceste v relativno slabem stanju. Potreba po trajnostno naravnani cestni infrastrukturi vodi k izrazitem povečanju zmogljivosti obstoječe infrastrukture. Z racionalnim upravljanjem in vzdrževanjem cestne infrastrukture je možno doseči ustrezno mobilnost ljudi in blaga ob upoštevanju integritete okolja, družbene enakosti in ekonomske učinkovitosti. Postavljeni cilji zakona pogojujejo tudi optimalno izkoriščenje in racionalno rabo obstoječe cestne infrastrukture iz česar izhaja zahteva po profesionalnem gospodarjenju, to je s sodobnimi in preišljenimi pristopi k njenem projektiranju, gradnji, nadziranju, upravljanju in vzdrževanju.

Zakon omejuje, da varuje. (Novosti v prometnih zakonih: Zakon o pravilih cestnega prometa, Zakon o voznikih, Zakon o motornih vozilih, Zakon o cestah)

Založil in izdal: Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa
Avtorji: Brigita Miklavc, Urška Naglič, dr. Robert Jerončič, Damijan Leskovšek
Oblikovanje in prelom: Aanima, upravljanje komunikacij, d.o.o

Tisk: Chargonet d.o.o.

Naklada: 400.000 izvodov

2011

ZAKON O PRAVILIH CESTNEGA PROMETA

ZAKON O VOZNIKIH

ZAKON O MOTORNIH VOZILIH

ZAKON O CESTAH

www.avp-rs.si