



REPUBLIKA SLOVENIJA
VLADA REPUBLIKE SLOVENIJE

Gregorčičeva 20–25, SI-1001 Ljubljana

T: +386 1 478 1000
F: +386 1 478 1607
E: gp.gs@gov.si
http://www.vlada.si/

PREDSEDNIK DRŽAVNEGA ZBORA

DRŽAVNI ZBOR REPUBLIKE SLOVENIJE

EVA: 2013-2430-0047
Številka: 00729-28/2013/14
Datum: 4. 7. 2013

Prejeto:	- 5 -07- 2013		
Šifra:	326-07	13-18	13
Povezava:			
EPA:	1214-VI	EU:	
Sign. zn.:			
Kratika:			

Vlada Republike Slovenije je na 16. redni seji dne 4. 7. 2013 sprejela:

- Stališče do mnenja Državnega sveta o Predlogu zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o pravilih cestnega prometa,

ki vam ga pošiljam na podlagi prvega odstavka 217. člena Poslovnika državnega zbora (Uradni list RS, št. 92/07 – uradno prečiščeno besedilo in 105/10).

Vlada Republike Slovenije je na podlagi 45. člena Poslovnika Vlade Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 43/01 (23/02 – popr.), 54/03, 103/03, 114/04, 26/06, 21/07, 32/10, 73/10, 95/11 in 64/12) in 235. člena Poslovnika državnega zbora (Uradni list RS, 92/07 – uradno prečiščeno besedilo in 105/10) določila, da bodo kot njeni predstavniki na sejah Državnega zbora in njegovih delovnih teles sodelovali:

- Samo Omerzel, minister za infrastrukturo in prostor,
- mag. Bojan Babič, državni sekretar, Ministrstvo za infrastrukturo in prostor,
- mag. Bojan Kumer, državni sekretar, Ministrstvo za infrastrukturo in prostor,
- mag. Bojan Žlender, po pooblastilu generalni direktor Direktorata za promet, Ministrstvo za infrastrukturo in prostor,
- Brigita Miklavc, podsekretarka, Ministrstvo za infrastrukturo in prostor,
- Alojz Habič, sekretar, Ministrstvo za infrastrukturo in prostor.

PRILOGA: 1

Tanja ŠARABON
GENERALNA SEKRETARKA



EVA: 2013-2430-0047
Številka: 00729-28/2013/13
Datum: 4. 7. 2013

Stališče do mnenja Državnega sveta o Predlogu zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o pravilih cestnega prometa

Vlada Republike Slovenije je preučila predloge Državnega sveta Republike Slovenije in pripravila odgovor na Mnenje in predloge Državnega sveta Republike Slovenije k predlogu Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o pravilih cestnega prometa.

V mnenju Državni svet Republike Slovenije podaja nekatere predloge oziroma daje v preučitev naslednje pobude:

1. pobuda za ureditev zakonske podlage policistov za izrekanje različnih sankcij za isti prekršek, storjen v različnih okoliščinah,
2. pobuda za vodenje podatkov o prekrških in sankcioniranju policistov kot udeležencev v cestnem prometu,
3. pobuda za izboljšanje kakovosti cestne infrastrukture ter preveritev postavljene prometne signalizacije, zlasti omejitev hitrosti na vseh cestah in prilagoditev omejitev hitrosti dejanskim razmeram na cesti,
4. pobuda za ureditev zakonske podlage za prevoz večjega števila otrok na enem sedežu, s čimer ne bi bila ogrožena varnost otrok pri prevozu skupine otrok,
5. pobuda o absolutni prepovedi uporabe mobilnih telefonov med vožnjo,
6. predlog za izboljšanje vzgoje in izobraževanja mlajših udeležencev cestnega prometa (prehodi za pešce pred šolami,...) in
7. pobuda o poostritvi sankcij zoper voznike, ki se v času vremenskih razmer kot so močno deževje s točo ustavljajo v predorih in podvozih in s takšnim ravnanjem ogrožajo druge udeležence cestnega prometa.

Vlada Republike Slovenije v nadaljevanju podaja odgovor na vseh sedem segmentov podanih pobud.

Ad 1) Pobuda za ureditev zakonske podlage policistov za izrekanje različnih sankcij za isti prekršek, storjen v različnih okoliščinah

V Sloveniji so vsakomur zagotovljene enake človekove pravice in temeljne svoboščine, ne glede na narodnost, raso, spol, jezik, vero, politično ali drugo prepričanje, gmotno stanje, rojstvo, izobrazbo, družbeni položaj, invalidnost ali katerokoli drugo osebno okoliščino. Enakost pred zakonom je določena v 14. členu Ustave RS kot najvišjem aktu Republike Slovenije. Ustavno sodišče je v svojih odločitvah že večkrat poudarilo, da enakosti pred zakonom ni mogoče pojmovati kot splošno enakost vseh, pač pa kot enako obravnavanje enakih dejanskih stanj, pri čemer različnosti dejanskih stanj ustreza normativna različnost.

Pobuda za ureditev zakonske podlage policistov za izrekanje različnih sankcij za isti prekršek, storjen v različnih okoliščinah, je tako z vidika ustavne določbe 14. člena neustrezna. Posledično bi to pomenilo diskrecijsko odločanje in arbitrarnost pri obravnavi kršiteljev, saj bi

bila vrsta sankcije v izključni odvisnosti od pooblaščenega uradne osebe, ki je prekršek ugotovila, in sicer glede na njeno subjektivno percepcijo. Zakonodajalec mora že v normativni ureditvi preprečevati in krepiti načelo enakosti, čemur s predlagano ureditvijo ne bi bilo zadoščeno (ureditev predlagane zakonske podlage bi pomenila različno sankcioniranje istih ali podobnih dejanskih stanj). Sankcije za storjene prekrške morajo biti glede na normativno različnost različne, s čimer se krepí načelo zaupanja v pravo in pravno predvidljivost ter načelo določnosti.

Ad 2) Pobuda za vodenje podatkov o prekrških in sankcioniranju policistov kot udeležencev v cestnem prometu

Evidence o pravnomočnih odločbah in sodbah oziroma sklepah o prekrških ureja Zakon o prekrških in ne Zakon o pravilih cestnega prometa, zato bi morale biti morebitne spremembe na tem področju predmet sprememb Zakona o prekrških.

Iz pobude za vodenje podatkov o prekrških in sankcioniranju policistov kot udeležencev v cestnem prometu ni razvidno kaj bi opravičevalo vodenje posebne evidence storjenih prekrškov v cestnem prometu samo za policiste oziroma kako bi vodenje take evidence pripomoglo k večji varnosti v cestnem prometu. Če izhajamo iz predpostavke, da s pobudo ni mišljeno določanje različne višine kazni za istovrstne prekrške ali različne stopnje varovanja osebnih podatkov, ne vidimo razloga za vodenje več evidenc o storjenih prekrških glede na zaposlitev storilcev. Tu opozarjamo, da bi argument, ki ga je Državni svet Republike Slovenije v svoji pobudi uporabil za ločeno vodenje evidence za policiste, lahko uporabili npr. tudi za funkcionarje zakonodajne, izvršilne in sodne veje oblasti.

Glede na navedeno in na dejstvo, da se za zagotavljanje izvrševanja pravnih posledic pravnomočnih odločb ter sodb oziroma sklepov o prekrških že vodijo evidence v skladu z veljavnim Zakonom o prekrških, pobudi, za katero menimo da bi bila njena uresničitev po vsej verjetnosti v nasprotju s 14. členom Ustave RS (enakost pred zakonom), nasprotujemo.

Ad 3) Pobuda za izboljšanje kakovosti cestne infrastrukture ter preveritev postavljene prometne signalizacije, zlasti omejitev hitrosti na vseh cestah in prilagoditev omejitev hitrosti dejanskim razmeram na cesti

Cestna infrastruktura se skozi leta spreminja, bodisi se izboljšuje zaradi investicij (novogradnje, rekonstrukcije, vzdrževanje) ali pa ob premajhnih vlaganjih v vzdrževanje lahko tudi slabša. Prav tako se spreminja okolje ob cesti. Nastajajo novi objekti, naselja se širijo, spreminja se vegetacija (rast dreves, obdelava kmetijskih površin...). Spremembe v cestnem omrežju, dnevnih migracijah, navadah ljudi in drugih okoliščin, ki vplivajo na promet, povzročajo nihanja tudi samih prometnih obremenitev.

Na podlagi navedenega ugotavljamo, da je promet v bistvu »živa stvar«, zato potrebuje upravljanje. Eno od pomembnejših področij upravljanja je upravljanje s hitrostjo (*speed management*).

Direkcija RS za ceste upravlja s prometno signalizacijo in s tem posredno tudi s hitrostjo na glavnih in regionalnih cestah. Upravljanje s hitrostjo se izvaja na podlagi izhodišč, opisanih v nadaljevanju.

V Evropi ni enotnega, natančno definiranega koncepta za določanje omejitev hitrosti na cestah (tako v fazi projektiranja, kot upravljanja). Direkcija RS za ceste, podobno kot v večini drugih evropskih držav, omejitev hitrosti določi po inženirskem premisleku na osnovi opazovanja med vožnjo po obravnavanem odseku z upoštevanjem lokalnih faktorjev (nesreče, geometrijski elementi ceste, širina ceste, občestni prostor-oddaljenost potencialno nevarnih ovir). Po potrebi se izvedejo tudi meritve dejanskih hitrosti vožnje. Potrebno je povedati, da se v prometno visoko

razvitih državah vse večji poudarek daje prav upravljanju s hitrostjo, temu skušamo v čim večji meri slediti tudi na Direkciji RS za ceste. Pri tem se pojavljata predvsem dva pojma, in sicer tako imenovana varna hitrost in verodostojna hitrost.

Omejitve hitrosti morajo v osnovi določati varno hitrost. Katera hitrost je varna je odvisno od funkcije ceste in vrste udeležencev v prometu na obravnavanem odseku ceste. Tako mora biti na območjih, kjer se promet ranljivih udeležencev v prometu, kot so pešci, kolesarji meša z motornim prometom, omejitev hitrosti nizka. Za določanje varne hitrosti je prav tako potrebno upoštevati možne konflikte, kot so npr. bočno trčenje, čelno trčenje motornih vozil, konflikt motornega vozila in pešca. Varna hitrost pomeni, da pri tej hitrosti 90% nesreč ne bo imelo za posledice težjih poškodb. Definicija temelji na podlagi znanja o ranljivosti človeškega telesa in Švedskega pristopa – vizija nič (*Swedish Vision Zero approach*). Tako je npr. za konflikt pešca in motornega vozila varna hitrost 30 km/h, za bočni trk dveh avtomobilov 50 km/h in za čelni trk dveh avtomobilov 70 km/h.

Hitrost ne samo, da mora biti varna, ampak mora biti tudi verodostojna. To pomeni, da omejitve hitrosti ustreza pričakovanjem, ki jih vzbuja videz ceste in obcestnega sveta. Dejstvo je, da se vozniki bolj držijo omejitve hitrosti, če je ta verodostojna. Po drugi strani izkušnje in celo študije (Nizozemska) kažejo, da absolutna verodostojna omejitev hitrosti ne obstaja. Vozniki se namreč v svojih videnjih, katera je verodostojna hitrost za določeno prometno situacijo, precej razlikujejo. Take razlike izhajajo iz subjektivnega opazovanja in občutenja posamezne prometne situacije s strani določenega človeka, kar je nedvomno povezano s posameznikovimi osebnimi lastnostmi in sposobnostmi. Prej navedeno je dobro razvidno že iz različnega načina vožnje, nekateri so vozniki agresivni, spet drugi počasni in neodločni in podobno.

V Sloveniji pri določanju omejitve hitrosti velik problem predstavlja razpršena poselitev, ki je tipična za našo državo. Tako imamo več kot 6000 naselij na 20273 km², pri čemer imajo naselja v povprečju 337 prebivalcev. Poudariti pa je potrebno, da ima kar 49,2% vseh naselij manj kot 100 prebivalcev. Veliko razpršenih naselij se nahaja tudi ob cestah v upravljanju Direkcije RS za ceste. Tudi danes je prostorsko planiranje neustrezno, prihaja do novih razpršenih gradenj neposredno ob cesti, namesto da bi se zapolnili obstoječi vmesni prostori znotraj zaključenih območij naselja. Po funkciji naj bi bile glavne in regionalne ceste predvsem daljinske in povezovalne ceste, zaradi neustreznega prostorskega načrtovanja pa nekatere ceste izgubljajo funkcijo (npr. na daljinskih cestah poteka promet počasneje, povečajo se konflikti, slabša se prometna varnost), ki so jo v osnovi imele. Vedeti, pa je potrebno, da so ukrepi za povrnitev prvotne funkcije zelo dragi (graditev obvoznic, vzporednih cest, rušitve...).

Zakon o cestah (Uradni list RS, št. 109/10) določal, da je naselje pozidano območje ob cesti, ki ga sestavlja vsaj deset stanovanjskih stavb, ki tvorijo prostorsko celoto, v kateri se pešci in vozila lahko vključujejo v promet na tej cesti preko dovoznih poti, ulic, trgov, parkov ali drugih javnih površin, meje naselja pa so označene s predpisano prometno signalizacijo; v naselje so vključeni tudi deli cest znotraj pozidanega območja, ob katerih ni stanovanjskih stavb.

Kot že povedano so številna naselja ob cestah razpršena in v teh primerih je ob upoštevanju navedene definicije zelo težko ustrezno definirati prometne meje naselij oz. določiti ustrezno omejitev hitrosti. Poudariti je tudi potrebno, da se s naraščanjem poselitve ob cestah, povečuje konflikt med interesi lokalnega prebivalstva (zahtevajo čim nižjo dovoljeno hitrost, omejitve tovornega prometa, protihrupne ukrepe..) in interesi prometa (čim višje potovalne hitrosti, nasprotovanje omejitvam uporabe cest za posamezna vozila...).

Direkcija RS za ceste redno preverja postavljeno prometno signalizacijo, hkrati pa se trudi, da je delo opravljeno strokovno, omejitve hitrosti na cestah, ki so v njenem upravljanju, pa čim bolj

poenotene, saj le takšno ravnanje lahko pomeni višji nivo varnosti vseh udeležencev cestnega prometa.

Ad 4) Pobuda za ureditev zakonske podlage za prevoz večjega števila otrok na enem sedežu, s čimer ne bi bila ogrožena varnost otrok pri prevozu skupine otrok

Pogoji za prevoz skupine otrok so določeni v 90. členu Zakona o pravilih cestnega prometa, kjer je določeno, da je skupino otrok dovoljeno prevažati le z motornim vozilom, ki poleg splošnih pogojev (določenih v Zakonu o pravilih cestnega prometa in Zakonu o motornih vozilih), izpolnjuje tudi druge predpisane pogoje. Eden od pogojev je tudi, da se v motornem in priklopnem vozilu ali na njem sme voziti le toliko oseb, kolikor je v vozilu sedežev oziroma stojišč, na način, ki ga je določil proizvajalec vozila, in da sme voznik v avtobusu, ki v prometnem dovoljenju nima vpisanih stojišč, voziti le toliko oseb, kolikor ima vozilo vgrajenih sedežev (88. člen Zakona o pravilih cestnega prometa).

Pojem »sedež« ureja Tehnična specifikacija TSV-131 (izdaja 01), ki je v celoti usklajena z Direktivo 77/541/EGS, ki je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2005/40/ES in Pojmovnik o pomenu pojmov o vozilih (Izdaja 00), ki je bil izdan na podlagi 9. točke prvega odstavka 11. člena Zakona o motornih vozilih.

V TSV-131 (izdaja 01), Prilogi I, točki 1.12 je določeno, da izraz sedež pomeni element, ki je ali pa ni del konstrukcije vozila, skupaj z opremo, kjer lahko sedi ena odrasla oseba. Izraz pomeni oboje, tako ločen sedež kot tudi del sedežne klopi, kjer lahko sedi ena oseba. Nadalje je še v Prilogi XVII, Dodatku (Besedilo UN/ECE R 22), točki 2.4 določeno, da sedež pomeni konstrukcijo, ki je sestavni del zadrževalnega sistema za otroke in je namenjena za namestitvev otroka v sedečem položaju. Pojmovnik o pomenu pojmov o vozilih (Izdaja 00), ki je bil izdan na podlagi 9. točke prvega odstavka 11. člena Zakona o motornih vozilih pa še določa, da je sedež naprava, vgrajena ali pritrjena na konstrukcijo vozila, ki skupaj z opremo služi kot sedež za eno odraslo osebo, ki je lahko izveden kot posamezen sedež ali del sedežne klopi, namenjen sedenju ene odrasle osebe.

Skladno z navedenim bi bila zakonska ureditev podlage za prevoz večjega števila otrok na enem sedežu v nasprotju z evropsko zakonodajo (Direktivo 77/541/EGS).

Ad 5) Pobuda o absolutni prepovedi uporabe mobilnih telefonov med vožnjo

Zakon o pravilih cestnega prometa v 35. členu določa, da voznik med vožnjo ne sme uporabljati opreme ali naprav na način, ki bi zmanjševale njegovo slušno ali vidno zaznavanje ali zmožnost obvladovanja vozila, pri čemer dopušča izjemo, in sicer telefoniranje izključno ob uporabi naprave za prostoročno telefoniranje. Enaka ureditev je uzakonjena in velja v večini držav članic Evropske unije. Ministrstvo za infrastrukturo in prostor bo pobudo o absolutni prepovedi uporabe telefonov med vožnjo preučilo glede na število kršitev v povezavi s posledicami (prometna nesreča, smrt ali poškodba udeležencev v cestnem prometu,...) ter vplivom na varnost ostalih udeležencev v cestnem prometu. V kolikor bo Ministrstvo za infrastrukturo in prostor ugotovilo, da bi predlagana ureditev pomenila večjo varnost vseh udeležencev cestnega prometa, bo ob naslednji spremembi zakonodaje na področju pravil cestnega prometa pripravilo predlog v smeri podane pobude.

Ad 6) Predlog za izboljšanje vzgoje in izobraževanja mlajših udeležencev cestnega prometa (prehodi za pešce pred šolami,...)

S ciljem povečanja varnosti šibkejših udeležencev v cestnem prometu, izvaja Javna agencija RS številne preventivne aktivnosti, usmerjene v ciljno usmerjena področja, katerih temeljni cilj je med drugim tudi prisotnost prometne vzgoje in učenja v vseh življenjskih obdobjih, in sicer:

- prvo življenjsko obdobje (od 6 do 8 let; od 9 do 11 let; od 12 do 14 let; od 15 do 18 let; od 18 do 24 let),
- predšolsko obdobje,
- osnovnošolsko obdobje in
- vseživljenjsko učenje za varno sodelovanje v prometu.

S tem namenom in tudi z namenom izboljšanja varnosti cestnega prometa je bil v letošnjem letu oblikovan in sprejet strateški dokument na področju varnosti cestnega prometa – Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje od 2013 do 2022, objavljena v Uradnem listu RS, št. 39/13.

Ad 7) Pobuda o poostritvi sankcij zoper voznike, ki se v času vremenskih razmer kot so močno deževje s točo ustavljajo v predorih in podvozih in s takšnim ravnanjem ogrožajo druge udeležence cestnega prometa

Prepoved ustavitve in parkiranja ureja četrti odstavek 65. člena in deseti odstavek 30. člena Zakona o pravilih cestnega prometa.

V četrtem odstavku 65. člena Zakona o pravilih cestnega prometa je med drugim določeno, da je ustavitev in parkiranje prepovedano v predoru, galeriji in podvozu, ter na viaduktu, mostu in nadvozu, za kršitev navede določbe pa je predpisana sankcija 80 eurov.

Deseti odstavek 30. člena Zakona o pravilih cestnega prometa ureja prepoved obračanja, vzratne vožnje, ustavitve ali parkiranja na vozišču avtoceste in hitre ceste, pri čemer je za kršitev navedene določbe predpisana sankcija 300 eurov.

Ministrstvo za infrastrukturo in prostor bo pobudo o poostritvi sankcij zoper voznike, ki se v času vremenskih razmer kot so močno deževje s točo ustavljajo v predorih in podvozih in s takšnim ravnanjem ogrožajo druge udeležence cestnega prometa preučilo glede na število kršitev v povezavi s posledicami (prometna nesreča, smrt ali poškodba udeležencev v cestnem prometu,...) ter vplivom na varnost ostalih udeležencev v cestnem prometu. V kolikor bo Ministrstvo za infrastrukturo in prostor ugotovilo, da bi predlagana ureditev pomenila večjo varnost vseh udeležencev cestnega prometa, bo ob naslednji spremembi zakonodaje na področju pravil cestnega prometa pripravilo predlog v smeri podane pobude.