



REPUBLIKA SLOVENIJA
DRŽAVNI SVET

Komisija za lokalno samoupravo in regionalni razvoj

4

Številka: 326-07/13-18/ EPA 1214 - VI
Ljubljana, 10. 6. 2013

Komisija Državnega sveta za lokalno samoupravo in regionalni razvoj je na podlagi 20. člena Poslovnika Državnega sveta (Uradni list RS, št. 70/08, 73/09 in 101/10) sprejela naslednje

P o r o č i l o

k Predlogu zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o pravilih cestnega prometa (ZPrCP-B) – skrajšani postopek

Komisija Državnega sveta za lokalno samoupravo in regionalni razvoj je na 7. seji 10. junija 2013 obravnavala Predlog zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o pravilih cestnega prometa, ki ga je Državnemu zboru v obravnavo predložila Vlada.

Komisija **podpira** Predlog zakona.

Komisija je bila seznanjena s poglobitnimi rešitvami novele zakona, pri čemer je predstavnik predlagatelja zakona izpostavil, da se ureditev strožje obravnave prekrškov, ki bistveno vplivajo na varnost cestnega prometa in imajo lahko najhujše posledice za udeležence v cestnem prometu (alkohol in droge, prehitra vožnja, vožnja v nasprotni smeri, vozniki povratniki), ne spreminja. Nekaj zadnjih tragičnih nesreč v cestnem prometu se ni zgodilo zaradi kršitev prometnih pravil, za katere so se sredi lanskega leta bistveno zmanjšale globe, bi jih pa po besedah predstavnika Ministrstva za infrastrukturo in prostor morda lahko preprečili, če bi takrat veljale zakonske rešitve, ki se jih predlaga s to novelo zakona. Na področju zasegov motornih vozil se s tem predlogom zakona vračamo na ureditev iz leta 2010, ker je enemu delu voznikov možno učinkovito preprečiti ponavljanje istih prekrškov le z ukrepi, ki sega do vozila. Poleg tega se cestninskim nadzornikom na cestninskih cestah dajejo podobna pooblastila kot jih ima Policija za izvajanje nadzora v zimi in zimskih in drugih neugodnih vremenskih razmerah, saj je pravočasno izločanje voznikov ključnega pomena za zagotavljanje varnosti in nemotenega prometa udeležencev cestnega prometa. Večja sprememba se predlaga tudi pri ukrepu pridržanja kršitelja, saj se danes dogaja, da policist ne more odrediti pridržanja kršitelja v primerih, za katere zakon določa, da se pridržanje ne odredi (npr. zagotovljen prevoz voznika na naslov, na katerem dejansko biva), čeprav ima policist v postopku opravljanja npr. z voznikom povratnikom ali osebo pod vplivom alkohola, ki ni sposobna trezno presojati, a zatrdi, da ima zagotovljen prevoz do doma. Z novelo zakona se daje tako policistom diskrecijsko pravico, da sam odloči, ali bo v takih primerih odredil pridržanje ali ne. Poleg teh treh ključnih sprememb se z novelo zakona predlaga jasnejša določitev pristojnosti občinskih redarjev na nekategoriziranih cestah, ki so

dane v javno uporabo ter uskladitev sankcij v primeru neupoštevanja predpisanih znakov, ukazov ali odredb, ki jih dajejo pooblašcene uradne osebe.

Predstavnik Ministrstva za infrastrukturo in prostor je z odgovori na vprašanja članov komisije dodatno pojasnil predlagane rešitve, pri čemer je poudaril, da si želijo, da bi zakon doživel manj sprememb, saj se učinki pokažejo šele kakšni dve leti po sprejemu zakona, res pa je, da s spremembo zakonodaje dosežeš medijske učinke, ki imajo največji vpliv na bolj varno obnašanje udeležencev v cestnem prometu.

Predstavnik Policije je članom komisije dodatno pojasnil izvajanje zakona v praksi in izpostavil, da si želijo čim manj sprememb zakonodaje, saj je za njeno izvajanje nujna preglednost in stabilnost sistema. Institut zasega motornega vozila zaradi storitve hujšega prekrška je bil uzakonjen leta 2010 predvsem zaradi očitkov državljanov o objestnih voznikih, ki vozijo brez vozniškega dovoljenja in stalno kršijo pravila cestnega prometa ter jih drugače kot z zasegom vozila ni bilo mogoče učinkovito odstraniti s ceste. Po zadnji spremembi zakona, ko Policija ni imela takih pooblastil za zaseg vozil, je bilo ustavljenih 2000 oseb brez vozniškega dovoljenja in od teh jih je bilo 64 udeleženih v prometnih nesrečah, ki pa bi jih oziroma vsaj nekaj od njih mogoče lahko preprečili, če bi imeli možnost zaseči vozilo. Policisti morajo imeti diskrecijsko pravico pri odločanju o ukrepih, saj smo vozniki različni, pri čemer pa mora temeljiti ta pravica na okoliščinah prekrška ter osebnosti kršitelja in ne na poznanstvu uradne osebe s kršiteljem.

Komisija ugotavlja, da je novela zakona nastala kot odgovor na medijski pritisk ob tragičnih posledicah hujših prometnih nesreč v zadnjem času, čeprav na Ministrstvu za infrastrukturo in prostor opozarjajo, da sam zakon, ki je strokovno dobro pripravljen, kar kaže tudi mnenje Zakonodajno – pravne službe Državnega zbora, ne more preprečiti prometnih nesreč. Komisija podpira prizadevanja za povečanje prometne varnosti oziroma zmanjšanje tveganj na področju varnosti prometa, vendar ocenjuje, da priprava sprememb in dopolnitev zakona na podlagi medijsko odmevnih nesreč s tragičnimi posledicami ni najboljši način zakonskega urejanja področja pravil cestnega prometa, saj je za spremljanje učinkovitosti ukrepov nujna stabilnost in preglednost zakonodaje.

Komisija ne nasprotuje institutu zasega motornih vozil kot enemu od močnejših ukrepov v primeru hujših kršitev pravil cestnega prometa, vendar se sprašuje, ali se s tem ukrepom lahko učinkovito sankcionira najhujše kršitelje, saj praksa kaže, da nekateri vozniki povratniki, ki nimajo težav priti do drugega (poceni) motornega vozila, še naprej kršijo pravila cestnega prometa, poleg tega se v povezavi s tem ukrepov postavlja vprašanje stroškov hrambe zaseženih vozil, ki jih mora založiti Policija. Zaradi navedenega komisija ocenjuje, da je učinkovitejši ukrep pridržanje kršiteljev.

Komisija tudi ne nasprotuje predlogu, da ima policist diskrecijsko pravico odločanja o ukrepih, vendar poudarja, da bi morali v podobnih okoliščinah policisti enako ukrepati in ne izkoristiti te pravice za odločanje na podlagi poznanstva. Poleg tega je bila dana pobuda, da bi zakon dal policistom možnost izrekanja različnih kazni za isti prekršek, storjen v različnih okoliščinah (npr. prehitra vožnja v neugodnih vremenskih razmerah ali vozilom s slabimi gumami pomeni »večji« prekršek kot v ugodnih vremenskih razmerah s tehnično brezhibnim vozilom).

V povezavi z leta 2011 ukinjenimi policijskimi upravami Slovenj Gradec, Postojna in Krško komisija meni, da je prisotnost policistov na terenu bistvenega pomena za

zagotavljanje varnosti v cestnem prometu, saj se udeleženci cestnega prometa bolj varno obnašajo v bližini policistov, poleg tega se zmanjša možnost ugotavljanja prekrškov, če policistov ni na terenu. Komisija je bila seznanjena, da tudi Policija opaža, da je na cestah več objestnih voznikov, če ni policije na terenu.

Komisija poudarja, da bi morali biti policisti kot pooblaščené uradne osebe, ki izvajajo nadzor nad tem zakonom, s svojim ravnanjem v cestnem prometu vzgled drugim udeležencem cestnega prometa, saj bi s tem največ naredili za dvig varnosti v cestnem prometu. Ob tem daje komisija pobudo, da se začnejo voditi podatki o prekrških in sankcioniranju policistov kot udeležencev v cestnem prometu.

Komisija ponovno opozarja, da večje varnosti v cestnem prometu ne bomo dosegli le s sankcioniranjem storilcev prekrškov, ampak tudi z izboljšanjem kakovosti cestne infrastrukture in prometne opreme. Komisija tudi meni, da bi morali preveriti postavljene omejitve hitrosti na vseh cestah in jih prilagoditi na dejanske razmere, saj omejitve velikokrat ne ustrezajo dejanskim okoliščinam (npr. prevelika omejitev hitrosti na preglednih cestah ali cestah skozi del naselja brez hiš).

V zvezi z organiziranimi prevozi skupine otrok v šolo, ki finančno bremeni občine, je komisija izpostavila ureditev, po kateri morajo otroci med vožnjo z avtobusom, razen med vožnjo z mestnim avtobusom v naselju, sedeti na sedežih. Komisiji se je postavilo vprašanje, ali ureditev dopušča možnost, da na enem sedežu sedita npr. dva otroka, s čimer ne bi ogrozili varnosti otrok med vožnjo, bi pa razbremenili občinske proračune.

Komisija opozarja, da bi morali večjo pozornost nameniti večji varnosti prehodov za pešce pred šolami ter izvajanju ukrepa vzgoje in izobraževanja mladih udeležencev v cestnem prometu kot najranljivejši skupini.

V razpravi je bila dana pobuda o prepovedi uporabe mobilnih telefonov med vožnjo, saj telefoniranje, tudi prostoročno, zmanjšuje zbranost voznikov, kar pomeni, da v kritičnih situacijah voznik ne more učinkovito ukrepati. Ob obravnavi tega zakona je bila dana tudi pobuda o poostritvi sankcij zoper voznike, ki se v času neugodnih vremenskih razmer (močno deževje s točo) ustavljajo v predorih in podvozih in s takim neodgovornim ravnanjem ogrožajo druge udeležence cestnega prometa.

V zvezi s pobudo o prepovedi kajenja med vožnjo je bila komisija seznanjena, da ni statističnih dokazov o kajenju kot povzročitelju prometnih nesreč, prav tako do sedaj ni znanstveno utemeljena povezava med vplivom nikotina in sposobnostjo za varno vožnjo.

Komisija ugotavlja, da eksperimentalna prometna ureditev, ki jo poznajo v Ameriki in skandinavskih državah, pomeni možnost zavijanja v desno pri rdeči luči, pri čemer je uspešnost prenosa take ureditve v drugo okolje odvisna od prometne kulture, ki je od države do države različna.

* * *

Za poročevalca je bil določen predsednik komisije Jernej Verbič.

Sekretarka
Meta Štembal, l.r.

Predsednik
Jernej Verbič, l.r.