



REPUBLIKA SLOVENIJA
DRŽAVNI ZBOR

Šubičeva ulica 4, 1000 Ljubljana

t: 01 478 94 00, f: 01 478 98 45, e: gp@dz-rs.si, www.dz-rs.si

**Skupina poslank in poslancev
(prvopodpisana Mojca Žnidarič)**



DRŽAVNI ZBOR REPUBLIKE SLOVENIJE

Prejeto:	26 -02- 2020	
Šifra:	326-07/20-11/1	
Povezava:		
EPA:	1034-VIII	EU:
Sign. zn.:		
Kratika:		

Ljubljana, 26. februar 2020

Na podlagi 88. člena Ustave Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 33/91-I, 42/97 – UZS68, 66/00 – UZ80, 24/03 – UZ3a, 47, 68, 69/04 – UZ14, 69/04 – UZ43, 69/04 – UZ50, 68/06 – UZ121, 140, 143, 47/13 – UZ148, 47/13 – UZ90, 97, 99 in 75/16 – UZ70a), 19. člena Zakona o poslancih (Uradni list RS, št. 112/05 - uradno prečiščeno besedilo, 20/06 - ZNOJF-1, 109/08. 39/11, 48/12) ter 114. in 115. člena Poslovnika državnega zbora (Uradni list RS, št. 92/07 – uradno prečiščeno besedilo, 105/10, 80/13 in 38/17) vlagamo

**PREDLOG ZAKONA O SPREMEMBAH IN DOPOLNITVAH
ZAKONA O PRAVILIH CESTNEGA PROMETA**

ki vam ga pošiljam v obravnavo in sprejem po skrajšanem postopku na podlagi 142. člena Poslovnika Državnega zbora Republike Slovenije.

Na sejah Državnega zbora in na sejah matičnega delovnega telesa bo v imenu predlagateljev sodelovala poslanka Mateja Udovč.

Priloga:

- predlog zakona
- podpisi poslank in poslancev:
 - Mojca Žnidarič,
 - Mateja Udovč,
 - Igor Zorčič,
 - Monika Gregorčič,

- Jani Möderndorfer,
- Gregor Perič,
- mag. Branislav Rajić,
- Janja Sluga,
- mag. Dušan Verbič,
- Gregor Židan,

- Danijel Krivec,
- Anja Bah Žibert,
- Franc Breznik,
- Nada Brinovšek,
- Zvone Černač,
- Boris Doblekar,
- mag. Karmen Furman,
- Jelka Godec,
- mag. Branko Grims,
- Eva Irgl,
- Lidija Ivanuša,
- Janez Janša,
- Alenka Jeraj,
- mag. Dejan Kaloh,
- Franci Kepa,
- Jožef Lenart,
- Suzana Lep Šimenko,
- Tomaž Lisec,
- dr. Anže Logar,
- Žan Mahnič,
- Bojan Podkrajšek,
- mag. Marko Pogačnik,
- Marijan Pojbič,
- Franc Rosec,
- mag. Andrej Šircelj,
- Jože Tanko

- Jožef Horvat,
- mag. Matej Tonin,
- Aleksander Reberšek,
- Iva Dimic,
- Jernej Vrtovec,
- Blaž Pavlin,
- Tadeja Šuštar,

- Franc Kramar

- Franc Jurša,
- Ivan Hršak,
- Jurij Lep,

- Zmago Jelinčič Plemeniti,
- Jani Ivanuša,
- Dušan Šiško,

- Ferenc Horvath,
- Felice Žiža.

PREDLOG ZAKONA O SPREMEMBAH IN DOPOLNITVAH ZAKONA O PRAVILIH CESTNEGA PROMETA

I. UVOD

1. OCENA STANJA IN RAZLOGI ZA SPREJEM ZAKONA

Učenec ima pravico do brezplačnega prevoza, če je njegovo prebivališče od osnovne šole oddaljeno več kot 4 kilometre. Prevozi so urejeni za vse učence, ki imajo do šole več kot 4 km ali pa njihova šolska pot ni varna. O načinu prevoza učencev se dogovorijo osnovna šola, starši in lokalna skupnost. Vozila za prevoz skupin otrok v šolo morajo zato izpolnjevati več posebnih pogojev. Stroga pravila veljajo tudi za voznike, ki prevažajo skupine otrok oz. upravljajo z vozili za njihov prevoz. Kar je seveda prav, saj uvrščamo otroke v cestnem prometu med bolj ogrožene udeležence in jim želimo zagotoviti večjo varnost. Še posebej tudi zato, ker gre izključno za prevoz večjih skupin osnovnošolskih otrok.

Predlagatelji opozarjamo, da omenjeni strogi pogoji ne veljajo zgolj za prevoze otrok v šolo in iz nje. Omenjene posebne pogoje in stroga pravila morajo izpolnjevati tako vozila kot tudi vozniki, ki vozijo otoke na njihove prostočasne interesne dejavnosti (na področju športa, gasilstva, kulturnih dejavnosti ...). Skupina otrok je po določbah 38. točke 3. člena Zakona o pravilih cestnega prometa skupina najmanj petih predšolskih otrok ali otrok, ki obiskujejo osnovno šolo, in ki predstavljajo večino potnikov v motornem vozilu. Posebni pogoji za vozila, s katerimi se prevažajo skupine otrok, pa so natančneje predpisani v Pravilniku o delih in opremi vozil. Motorno vozilo, s katerim se v cestnem prometu prevažajo skupine otrok, mora imeti med drugim tudi zapisovalno opremo v cestnih prevozi (tahograf). ... Voznik, ki prevažajo tako skupino otrok, pa mora imeti izkušnje, ki jih dokazuje s potrdilom, ki ga mora imeti med vožnjo pri sebi in ga na zahtevo policista tudi izročiti na vpogled. In še bi lahko naštevali.

V zadnjem času smo predlagatelji tega zakona prejeli kar nekaj pozivov članov smučarskih, skakalnih, nogometnih in drugih športnih ter tudi gasilskih društev, ki se nanašajo na določila Zakona o pravilih cestnega prometa oziroma Pravilnika o delih in opremi vozil. Glede na omenjena določila zakona in pravilnika so namreč prevozi, ki jih za svoje potrebe opravljajo omenjena društva, izenačeni s poklicno prevozno dejavnostjo. Predlagatelji se tako kot omenjeni deležniki sprašujemo, zakaj so tako stroga pravila potrebna tako za prevoz otrok v šolo in iz nje kot tudi za prostočasne interesne dejavnosti otrok, saj mora motorno vozilo imeti tahograf, voznik pa v delovnem dnevu, v katerem prevažajo skupino otrok, ne sme opravljati drugega dela, ki bi lahko vplivalo na njegovo zmožnost varnega upravljanja vozila kot je npr. vodenje ali sodelovanje pri športni vadbi ali treningu, zborovskem petju, folklornih plesih ipd., mora pa biti tudi posebej usposobljen. Navedena določila so za društva zelo rigorozna in je v okviru delovanja društev zato opravljanje prevozov otrok za njih precej oteženo. Zanašati se morajo tudi na pomoč staršev, ki poleg njih opravljajo prevoz tako svojih kot tudi tujih otrok, ki jih sami zaradi omenjenih določil zakona in podzakonskega akta ne smejo prevažati. Še posebej pa jim je nerazumljivo, da v svojih vozilih lahko prevažajo večjo skupino otrok, če so nekateri od njih starejši od 15 let oziroma tudi mladoletnike, ki še niso postali polnoletni. Slednja razlika jim je nerazumljiva, saj so tudi ti še vedno otroci. Poslovna sposobnost se pridobi s polnoletnostjo, to je z 18-tim letom starosti. Poleg tega pa želimo opozoriti, da smo v Sloveniji za prevoz skupine otrok dobili strožje predpise šele po nesreči januarja 1998, ko je v kombiju, polnem mladih smučarskih skakalcev, pri Naklem umrlo šest oseb. Ampak od takrat je minilo več kot 22 let, varnost vozil in varnostna kultura v cestnem prometu pa se je medtem precej spremenila. Poleg tega tudi v tujini takšnih rigoroznih pravnih določil ne poznajo, niti jih ne zahteva zakonodaja EU.

Naj opozorimo na za nas najbolj sporna določila glede uporabe tahografa. Tahograf je nadzorna naprava za cestni transport. Digitalni tahograf sestoji iz enote v vozilu, ki vključuje tiskalnik, dve reži za kartice in zaslon. Tahograf je sposoben v pomnilniku nekaj mesecev vzdrževati podatke o voznikih in obdobjih njihove vožnje ter obveznosti. Poleg tega med drugim vzdržuje tudi podatke, vezane na napake, poskuse poseganja v sistem, prekomerno hitrost, ... ter čas dostopa do podatkov, na primer s strani policije. Na podlagi evropske direktive 3821/85 morajo vsa vozila, s skupno dovoljeno maso nad 3,5 t oziroma več kot devetimi sedeži, registrirana po 1. maju 2006, imeti vgrajen in uporabljati digitalni tahograf. Vsak voznik, ki upravlja vozilo, ki ima vgrajeno takšno napravo, pa mora uporabljati vozniško kartico. Tahograf je v prvi vrsti namenjen za spremljanje delovnega časa in počitka voznikov v cestnih prevozi in v drugi, v kolikor pride do nesreče, pa tudi za preverbo vožnje voznika kot povzročitelja nesreče.

Naj vam ponazorimo zgolj nepotrebne stroške za uporabo tahografov za prostovoljna gasilska društva, ki v svojih vozilih prevažajo tudi mlade gasilce oziroma otroke. Te imajo na podlagi evidence Vulkan v lasti približno 1.000 vozil, ki poleg sedeža za voznika nimajo več kot osem sedežev (8+1). Če bi želeli prevažati več kot 5 otrok v teh vozilih, bi morali namestiti vanje tahografe, za voznike pa pridobiti tudi pomnilniške kartice. Na podlagi hitrega izračuna po spodaj izbranim tahografu in pomnilniški kartici bi za opremitve vozil društva morala nameniti 550.000 evrov, za pridobitev kartic (za 2 voznika) pa še dodatnih 118.000 evrov, skupaj 668.000 evrov. Če prištejemo še okvirne stroške vgradnje, pa še dodatnih 800.000 evrov. Torej vse skupaj 1.468.000 evrov. Sicer pa uporaba tahografov ne predstavlja zgolj enkratnega stroška. Potrebno je opozoriti tudi na tekoče stroške umerjanja tahografa in praznenja pomnilniških kartic, ki bi zgolj za prostovoljna gasilska društva znašala okoli 541.000 evrov letnih stroškov. Pri tem pa bi opozorili tudi, da sicer že sam 3. člen Uredbe 561/2006/ES - in teh določil država članica ne more spreminjati – določa izjeme. Uredba se ne uporablja za prevoz po cesti z vozili, ki jih uporabljajo oborožene sile, civilna zaščita, gasilci in sile, odgovorne za vzdrževanje javnega reda, ali so pod njihovim nadzorom. Kar pomeni, da prostovoljnimi gasilskim društvom v svojih vozilih ni potrebno uporabljati tahografa.

Stoneridge SE5000 Exakt Duo2 tahograf

550 eur

Opis izdelka

SE5000 Exakt Duo² je najpametnejši tahograf doslej, ki uporablja »Pravilo ene minute«! Serijsko je opremljen z našo preizkušeno tehnologijo Duo, ki je orodje za pomoč pri odločitvah. Voznike sproti obvešča o času vožnje in počitka ter jim tako omogoča, da spremljajo potek vožnje. Prav tako optimizira čas, ki ga vozniki preživijo na cesti, ter jim pomaga, da se držijo zakonskih omejitev*. Tehnologija Duo je zdaj razširjena z izračuni po Direktivi o določenih vidikih organizacije delovnega časa ter s podporo za trajekte in vlake.

* Zagotavlja napotke v skladu z uredbo 561/2006 & 2002/15/EC.

Značilnosti in prednosti tahografa SE5000 Exakt Duo²

- Funkcija "Pravilo ene minute" zagotavlja 45 minut* povprečnega prihranka časa vožnje na voznika na dan
- Odštevanje časa vožnje in počitka v skladu z zakonodajo o omejenem času vožnje**
- Napreden način obdobja razpoložljivosti
- Izboljšano obveščanje voznikov na podlagi izračunov po Direktivi o določenih vidikih organizacije delovnega časa**
- Realnočasovna podpora za trajekte in vlake
- Samodejno zaklepanje zaščiti podatke podjetja pred nepooblaščenimi vpogledi
- Optimizira delo voznika in izboljša izkoristek vozila
- Podpira drugi vir gibanja, ki je od 1. oktobra 2012 obvezen za vsa nova vozila
- Funkcija "Počitek do zdaj" v ročnih vnosih

- Enostavni, intuitivni ročni vnosi
- Možnost prenosa podatkov na daljavo
- Izredno hitri prenosi – le 1 minuta in 30 sekund za prenos treh mesecev
- Vodilni v zagotavljanju enostavne uporabe – intuitivna struktura menija, razumljiv grafični vmesnik z velikimi piktogrami
- Brezplačna spletna orodja za usposabljanje
- Večji simboli pri spremembi aktivnosti – prikaže se le tista aktivnost, ki jo spremenite
- S pomočjo kartice podjetja nastavite privzeto na "Počitek" tudi, ko je ključ v položaju za izklop
- Samodejni preklon na poletni čas
- Preprost polnilni sistem za zvitke papirja
- Življenjska doba notranje baterije – baterije ni treba zamenjati
- Hitra obdelava kartice pri vstavljanju/odstranjevanju
- Dveletna garancija neomejene kilometrine

CENA za vse vrste kartic je enaka: 48,46 EUR brez DDV oziroma 59,12 EUR z DDV. Ta je določena na osnovi Pravilnika o pogojih in merilih za izdajatelja pomnilniških kartic za zapisovalno opremo v cestnih prevozih ter ceni za izdajo kartice, ki ga je izdalo Ministrstvo za infrastrukturo.

Storitev	Cena brez DDV	Cena z DDV
Izdaja posamezne kartice	48,46 €	59,12 €
Povrnitev stroškov ob ustavitvi ali prekinitvi postopka	6,52 €	7,95 €
Vloga	0,42 €	0,51 €

Če bi prišteli še stroške (nabava in vgradnja, nakup pomnilniških kartic in tekoče vzdrževanje) za športna, kulturna in druga društva ter ustanove, bi stroški po naši oceni zlahka dosegli 10 milijonov evrov.

V zvezi z dilemo o smiselnosti uporabe tahografov bi omenili uporabo novih tehnologij oziroma na mobilne telefone naloženih digitalnih aplikacij, ki so brezplačne in omogočajo spremljanje načina vožnje uporabnikov. Pri tem velja omeniti pri nas že razširjeno aplikacijo ene od slovenskih zavarovalnic (DRAJV), ki med snemanjem vožnje meri hitrost, pojemke in pospeške ter zaznava vse čezmerne sile pri vožnji v ovinek. Ta aplikacija ima prednaložene podatke o tem, kolikšne so hitrostne omejitve na določenih odsekih cest in pri tvoji vožnji sproti zaznava vse prekoračitve. Pri obravnavanju posameznih prekoračitev dovoljenih hitrosti upošteva določeno mero tolerance (pri hitrosti vožnje do 100 km/h se upošteva toleranca 5 km/h, nad 100 km/h pa toleranca 7 km/h). Je torej tahograf, ki je bil uveden pred letom 2000, danes res še potreben? Ali bomo dopustili, da tovrstne zahteve, čeprav jih je že povozil čas, ostanejo zaradi birokratskih stranpoti »zamrznjene« v zakonodaji?

Poleg tega opozarjamo tudi na dilemo, ki do sedaj ni bila izpostavljena. Družinski zakonik namreč določa, da je družina življenjska skupnost otroka, ne glede na starost otroka, z obema ali enim od staršev ali z drugo odraslo osebo, če ta skrbi za otroka in ima po tem zakoniku do otroka določene obveznosti in pravice. Kar pomeni, da po določilih zakona skupino otrok lahko prevažajo zgolj starši, ne pa tudi člani razširjene družine, ki je razširjena lahko vertikalno (več generacij oziroma babica, prababica) ali pa horizontalno (bratje ...). Kar pomeni, da npr. babica ali pa brat (ki ima npr. ravno tako družino) ne moreta prevažati skupine otrok, ki so v sorodu. V čem je smiselnost takšnega določila, če se starši s skupnim

prevozom svojih in otrok sorodnikov, ki presega z zakonom določeno število 5-tih otrok, strinjajo ?

2. CILJI, NAČELA IN POGLAVITNE REŠITVE PREDLOGA ZAKONA

2.1. Cilji

S Predlogom Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o pravilih cestnega prometa želimo predlagatelji doseči, da bodo prostovoljna gasilska, športna, kulturna društva in druge neprofitne organizacije prevoze svojih najmlajših članov - otrok lahko opravljala brez administrativnih omejitev, ki povzročajo zgolj nepotrebne visoke stroške, in ki se sicer pri prevozi otrok zahtevajo za prevoze skupin otrok v šolo oziroma v linijskem potniškem prometu, na območju EU pa se tako ali tako uporabljajo zgolj za opravljanja prevozov potnikov in blaga v notranjem in mednarodnem cestnem prometu. Slednja določila naših pravnih aktov po našem prepričanju ne zagotavljajo večje varnosti otrok v cestnem prometu. V kolikor bi bilo tako, bi temu zgledu sledile tudi preostale države članice EU, te zahteve pa bi postale del zakonodaje EU. Kot je videti iz primerjalnega pregleda, tovrstnim strogim zahtevam opisane države članice EU (mišljen je predvsem tahograf), ki imajo visoko varnostno kulturo v cestnem prometu, niso sledile.

2.2. Načela

Predlagatelji menimo, da s predlogom zakona ne posegamo v obstoječa temeljna načela veljavnega zakona oziroma Zakona o pravilih cestnega prometa (Uradni list RS, št. 82/13 – uradno prečiščeno besedilo, 68/16 in 54/17). In da predlagane spremembe ne bodo okrnile zagotavljanja varstva otrok pri prevozi v cestnem prometu za njihove prostočasne interesne dejavnosti. Predlagatelji opozarjamo, da varnost otrok zagotavljamo s tem, da so ceste oblikovane tako, da bi lahko otroci varno hodili in se vozili, kar pomeni uporabo pločnikov, kolesarskih stez, ukrepov za umirjanje prometa, prehode za pešce, varna vozila z varnostnimi pasovi ... Predvsem pa, da se vsi, tako mi starši kot tudi preostali vozniki, zavedamo, da je vožnja pod vplivom alkohola in drugih substanc nevarna, da je nevarna prehitra vožnja, da moramo ravnati skladno s prometnimi znaki ... oziroma, da moramo striktno upoštevati cestno-prometne predpise. Da torej vsi, tisti, ki prevažamo otroke in tudi preostali vozniki, vozimo varno oziroma tako, da ne ogrožamo otrok. Tega ne odtehta npr. noben tahograf, ki je, kot smo že omenili, v prvi vrsti namenjen za spremljanje delovnega časa in počitka (poklicnih) voznikov v cestnih prevozi, ki se opravljajo kot gospodarska dejavnost, kamor se šteje tudi javni linijski in posebni linijski prevoz potnikov.

2.3. Poglavitne rešitve

Prevoz otrok urejata 3. in 90. člen Zakona o pravilih cestnega prometa (v nadaljevanju ZPrCP), ki določata, da je skupina otrok, za katero veljajo strožji pogoji, skupina najmanj petih predšolskih otrok ali otrok, ki obiskujejo osnovno šolo, in ki predstavljajo večino potnikov v motornem vozilu. Skupina petih ali več otrok iste družine in skupina petih ali več otrok, ki se prevažata v javnem linijskem prevozu potnikov, se ne šteje za skupino otrok. Skupino otrok je dovoljeno prevažati le z motornim vozilom, ki poleg splošnih pogojev, predpisanih v 90. členu ZPrCP in zakonu, ki ureja motorna vozila, izpolnjuje tudi druge predpisane posebne pogoje. Pogoje za prevoz skupin otrok natančneje določa Pravilnik o delih in opremi vozil. Pravilnik ne omejuje starosti vozil, določa pa, da mora biti vozilo tehnično brezhibno. To pomeni, da mora takšno vozilo dvakrat letno na tehnični pregled,

enkrat mesečno pa mora biti pregledano s strani notranje kontrole. Motorno vozilo, s katerim se v cestnem prometu prevaža skupina otrok, mora imeti napravo, ki med zaviranjem preprečuje blokiranje koles, električno ali hidravlično ojačan krmilni mehanizem (naprava za upravljanje vozila), varnostne pasove na vseh sedežih, naslonjala za glavo na vseh sedežih in kot že večkrat izpostavljeno **zapisovalno opremo v cestnih prevozih oz. tahograf**. Otroci morajo med vožnjo sedeti na sedežih, vgrajenih v vozilu, in biti pripeti z vgrajenimi varnostnimi pasovi. Na sedežih, pred katerimi ni drugega sedeža ali predpisane varnostne pregrade, smejo sedeti le, če so pripeti z vgrajenimi varnostnimi pasovi. Skupino otrok sme prevažati z osebnim avtomobilom voznik, ki ima najmanj tri leta vozniško dovoljenje za vožnjo motornega vozila kategorije B. Voznik ne sme v delovnem dnevu, v katerem prevaža skupino otrok, opravljati del, ki bi lahko vplivala na njegovo zmožnost varnega upravljanja motornega vozila. Vozilo, s katerim se prevaža skupina otrok, mora biti predpisano označeno.

Predlagana sprememba 38. točke 3. člena pomeni, da skupina petih ali več otrok razširjene družine v ravni črti in v stranski črti do vštetega tretjega kolena, skupina največ osmih otrok, ki jih društvo ali zveza društev ali ustanova prevaža skladno z namenom ustanovitve in neprofitnega delovanja in prevoz ne predstavlja opravljanja pridobitne dejavnosti oziroma pridobivanja dohodkov iz pridobitne dejavnosti posameznega društva ali zveze društev ali ustanove, več ne zapade pod določbe 90. člena tega zakona, ki določa navedene pogoje.

Predlagatelji smo že v uvodu opozorili na dilemo, ki do sedaj ni bila izpostavljena in sicer glede prevoza večje skupine otrok sorodnikov do določenega kolena. Do sedaj je bila izjema za prevoz omejena zgolj na isto družino, s spremembo pa se širi tudi na člane oziroma otroke razširjene družine.

Izjema se uveljavlja tudi za prevoz skupine največ osmih otrok, ki jih društvo ali zveza društev ali ustanova prevaža skladno z namenom ustanovitve in neprofitnega delovanja in prevoz ne predstavlja opravljanja pridobitne dejavnosti oziroma pridobivanja dohodkov iz pridobitne dejavnosti posameznega društva ali zveze društev ali ustanove. Predlagatelji smo v določbe te novele za slednji prevoz otrok vgradili tudi varovalko, ki bo preprečila, da se NVO kot so npr. društva ustanavljajo za potrebe »komercialnih« prevozov otrok, saj smo bili v preteklosti že priča zlorabam, ko so se npr. ustanavljala društva, ki so opravljala gostinsko dejavnost kot glavno dejavnost, čeprav so bila vsaj formalno na podlagi ustanovnih aktov ustanovljena za povsem druge namene. Ne glede na dejstvo, da predlagatelji želimo omiliti pogoje za prevoze skupine otrok za te subjekte, vseeno pristanemo na to, da določeni pogoji uvedejo. Zato predlagamo, da se ti pogoji določijo na ravni zakona in ne podzakonskega akta, na katerega nimamo vpliva, in sicer v posebnem 90. a členu. Predlagatelji si želimo, da se ti določijo na podlagi obravnave v zakonodajnem postopku v sodelovanju tako s pristojnim resornim ministrstvom kot tudi preostalimi deležniki, saj imajo v tem postopku predvsem zunanji deležniki kot so NVO večjo možnost sodelovanja in vpliva na oblikovanje končne rešitve kot na ravni izvršne veje oblasti oz. posameznega pristojnega ministrstva. Predlagano besedilo 90. a člena predstavlja torej zgolj nastavek za oblikovanje končne rešitve. Seveda brez tahografa, za katerega ocenjujemo, da je nepotreben, in brez pogoja, da mora vozilo dvakrat letno na tehnični pregled, saj slednje ne velja za prostovoljna gasilska društva (pogoji za vsa društva morajo biti enaki). Zakaj smo se predlagatelji odločili za takšen pristop? Zato ker kljub dolgoletnim prizadevanjem in pozivom za spremembe tako Gasilske zveze Slovenije kot tudi OKS-ZŠZ doslej ni bilo resnega odziva oziroma pripravljenosti za spremembe. Kar je razvidno tudi iz odgovora na ustno poslansko vprašanje ene od predlagateljic te novele, poslanke Mojce Žnidarič.

3. OCENA FINANČNIH POSLEDIC PREDLOGA ZAKONA DA DRŽAVNI PRORAČUN IN DRUGA JAVNA FINANČNA SREDSTVA

Predlog zakona nima finančnih posledic za državni proračun. Dodatnih sredstev za izvajanje predloga zakona ni treba zagotoviti.

Sprejem predlaganega zakona ne bo imel posledic za druga javnofinančna sredstva.

4. NAVEDBA, DA SO SREDSTVA ZA IZVAJANJE ZAKONA V DRŽAVNEM PRORAČUNU ZAGOTOVLJENA, ČE PREDLOG ZAKONA PREDVIDEVA PORABO PRORAČUNSKIH SREDSTEV V OBDOBJU, ZA KATERO JE BIL DRŽAVNI PRORAČUN ŽE SPREJET

Predlog zakona ne predvideva porabe dodatnih proračunskih sredstev v letih 2020 in 2021.

5. PRIKAZ UREDITVE V DRUGIH PRAVNIH SISTEMIH IN PRILAGOJENOSTI PREDLAGANE UREDITVE PRAVU EVROPSKE UNIJE

5.1 Prilagojenost ureditve pravnemu redu Evropske unije

Predlog zakona ni predmet usklajevanja s pravnim redom Evropske unije.

Predlog zakona ni v nasprotju s pravnim redom Evropske unije.

5.2 Prikaz ureditve v drugih pravnih sistemih

Slovenija je na področju varnosti otrok v cestnem prometu država z zelo visokimi standardi, vsaj kar se tiče posebnega linijskega prevoza (v šolo in nazaj) ter občasnih prevozov skupin otrok izven matične družine, določil o tehničnih lastnostih vozil, s katerimi se prevažajo otroci, kot tudi kriterijev in meril za voznike. Prav tako Slovenija uveljavlja tudi številne izobraževalne vsebine za otroke v vrtcih in OŠ, v okolici šol se promet vse bolj umirja z gradnjo primerne cestne infrastrukture ipd.

V državah članicah EU, ki imajo ravno tako visoko varnostno kulturo v cestnem prometu, kot so npr. **Nizozemska, Danska ali pa Belgija**, je seveda poleg zakonsko določenih uporabe varnostnih pasov, uporabe otroških zadrževalnih sedežev in drugih zahtev za vozila, uporabe čelad za kolesarje ipd. zaznati malce drugačen pristop, ki pa je seveda pogojen tudi kulturološko. **Poudarek je predvsem na tem, da se otroci navadijo na prometno okolje in da se naučijo varnega ravnanja, zato da so čim prej pripravljeni na samostojno udeležbo v cestnem prometu; seveda ko dosežejo določeno starost, ki jo priporočajo psihologi.** Največji poudarek je na izobraževanju s strani staršev, učiteljev, policije, nevladnih organizacij, ki lahko pomembno vplivajo na mlajše. Drugi pa je predvsem na tem, da se promet okoli vrtcev in okoli šol, pa tudi v bivalnih predelih urbanih okolij zmanjšuje, kar je mogoče doseči najprej z urbanističnim načrtovanjem, ki vključuje tudi načrtovanje prometa z zelo visokimi varnostnimi zahtevami, ki odražajo potrebe po umirjanju prometa, izključevanju avtomobilov in dosegljivost z javnim potniškim prometom. Gre za ukrepe, ki jih je moč doseči npr. s spremembami v poravnavi ulic, postavljanju ovir in drugih ukrepov za zmanjšanje hitrosti, prilagoditvijo dimenzij cest in s tem pretočnostjo prometa glede na bližino šol in drugih ustanov, načrtovanjem parkirnih mest tako, da niso v bližini prehodov za pešce, gostote postajališč javnega potniškega prometa, da se ne zamejuje kolesarskih pasov. Prav tako se lahko z ustreznim načrtovanjem in gradnjo pločniki na križiščih razširijo tako, da se zmanjša prehodna razdalja in izboljša vidljivost, da se izogiba prometnim otokom na semaforiziranih prehodih, saj se otroci težko ustavijo, da so intervali na takšnih prehodih krajši, saj otroci niso zelo potrpežljivi itd. V šolah npr. za svoje učence pripravljajo zemljevide

z varnimi potmi za kolesarjenje in hojo do šole ter s potmi za uporabo javnega potniškega prometa in seveda takšen način tudi zelo spodbujajo. In še bi lahko naštevali. Soočamo se torej na eni strani v primeru Republike Slovenije z malce bolj paternalističnim pristopom države, ki želi več ravnanj predpisati in s tem pogojevati udeležbo v cestnem prometu (kar seveda tudi vpliva na sposobnost otrok za samostojno udeležbo), na drugi strani pa z bolj liberalnim, ki želi otroke čim prej, skladno z njihovimi sposobnostmi, pripraviti na samostojno ravnanje, pri tem pa mora seveda skupnost poskrbeti za to, da njihovo samostojno vključevanje v promet poteka čim bolj varno.

Slovenski pristop seveda ni zgrešen, daleč od tega, ključno vprašanje pri tem pristopu pa je, ali so res vsi predpisani ukrepi smiselni oziroma ali so upravičeni in učinkoviti. V tem primeru si torej moramo odgovoriti na vprašanje ali tahografi v vozilih društev, zvez društev in ustanov oziroma NVO, ki jih ne uporabljajo poklicni vozniki, in ki jih razen pri nas ne predpisujejo in uporabljajo nikjer v drugih državah članicah EU, res pripomorejo k bolj varni vožnji otrok (ob zavedanju tehnološkega napredka v zadnjih 22-tih letih) in ali je prevoz skupine 8-ih otrok U 12 (otroci do 12 let) atletskega športnega društva na državno tekmovanje v vozilu s tahografom, ki ima poleg voznika osem sedežev (najbolj uporabljano vozilo društev in ustanov), res bolj varen kot prevoz skupine, ki jo sestavljajo 4 otroci U12 in 4 otroci U 16 (otroci do 16 let) v tem istem vozilu brez tahografa.

6. DRUGE POSLEDICE, KI JIH BO IMEL SPREJEM ZAKONA

Predlog zakona razen navedenih nima drugih posledic.

7. RAZLOGI ZA OBRAVNAVO PO SKRAJŠANEM POSTOPKU

Državnemu zboru Republike Slovenije predlagamo, da predlog Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o pravilih cestnega prometa obravnava po skrajšanem postopku, saj gre za manjše spremembe in dopolnitve zakona.

II. BESEDILO ČLENOV

1. člen

V Zakonu o pravilih cestnega prometa (Uradni list RS, št. 82/13 – uradno prečiščeno besedilo, 68/16 in 54/17) se v 3. členu 38. točka prvega odstavka spremeni tako, da se glasi:

» »skupina otrok« je skupina najmanj petih predšolskih otrok ali otrok, ki obiskujejo osnovno šolo, in ki predstavljajo večino potnikov v motornem vozilu. Skupina petih ali več otrok **razširjene družine v ravni črti in v stranski črti do vštetega tretjega kolena, skupina največ osmih otrok, ki jih društvo ali zveza društev ali ustanova prevaža skladno z namenom ustanovitve in neprofitnega delovanja in prevoz ne predstavlja opravljanja pridobitne dejavnosti oziroma pridobivanja dohodkov iz pridobitne dejavnosti posameznega društva ali zveze društev ali ustanove ter petih ali več otrok, ki se prevaža v javnem linijskem prevozu potnikov, se ne šteje za skupino otrok;**«.

2. člen

Za 90. členom se doda novi 90.a člen, ki se glasi:

»90.a člen

(prevoz skupine največ osmih otrok, ki ga opravljajo društva, zveze društev in ustanove)

»(1) Skupino največ osmih predšolskih otrok ali otrok, ki obiskujejo osnovno šolo, in ki predstavljajo večino potnikov v motornem vozilu, ki jih društvo ali zveza društev ali ustanova prevaža skladno z namenom ustanovitve in neprofitnega delovanja in prevoz ne predstavlja opravljanja pridobitne dejavnosti oziroma pridobivanja dohodkov iz pridobitne dejavnosti posameznega društva ali zveze društev ali ustanove, sme prevažati voznik, ki ima najmanj tri leta vozniško dovoljenje za vožnjo motornega vozila kategorije B, vozilo pa mora imeti napravo, ki med zaviranjem preprečuje blokiranje koles, električno ali hidravlično ojačan krmilni mehanizem, varnostne pasove na vseh sedežih in naslonjala za glavo na vseh sedežih ter mora biti predpisano označeno.

(2) Z globo 160 eurov se kaznuje za prekršek voznik, ki ravna v nasprotju z določbami tega člena.

(3) Z globo 500 eurov se kaznuje za prekršek pravna oseba, ki ravna v nasprotju z določbami tega člena, njihova odgovorna oseba pa z globo 80 eurov.«.

KONČNA DOLOČBA

3. člen

Ta zakon začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

III. OBRAZLOŽITEV

K 1. členu:

Prevoz otrok urejata 3. in 90. člen Zakona o pravilih cestnega prometa (v nadaljevanju ZPrCP), ki določata, da je skupina otrok, za katero veljajo strožji pogoji, skupina najmanj petih predšolskih otrok ali otrok, ki obiskujejo osnovno šolo, in ki predstavljajo večino potnikov v motornem vozilu. Skupina petih ali več otrok iste družine in skupina petih ali več otrok, ki se prevaža v javnem linijskem prevozu potnikov, se ne šteje za skupino otrok. Skupino otrok je dovoljeno prevažati le z motornim vozilom, ki poleg splošnih pogojev, predpisanih v 90. členu ZPrCP in zakonu, ki ureja motorna vozila, izpolnjuje tudi druge predpisane posebne pogoje. Pogoje za prevoz skupin otrok natančneje določa Pravilnik o delih in opreми vozil. Pravilnik ne omejuje starosti vozil, določa pa, da mora biti vozilo tehnično brezhibno. To pomeni, da mora takšno vozilo dvakrat letno na tehnični pregled, enkrat mesečno pa mora biti pregledano s strani notranje kontrole. Motorno vozilo, s katerim se v cestnem prometu prevaža skupina otrok, mora imeti napravo, ki med zaviranjem preprečuje blokiranje koles, električno ali hidravlično ojačan krmilni mehanizem (naprava za upravljanje vozila), varnostne pasove na vseh sedežih, naslonjala za glavo na vseh sedežih in kot že večkrat izpostavljeno **zapisovalno opremo v cestnih prevozih oz. tahograf**. Otroci morajo med vožnjo sedeti na sedežih, vgrajenih v vozilu, in biti pripeti z vgrajenimi varnostnimi pasovi. Na sedežih, pred katerimi ni drugega sedeža ali predpisane varnostne pregrade, smejo sedeti le, če so pripeti z vgrajenimi varnostnimi pasovi. Skupino otrok sme prevažati z osebnim avtomobilom voznik, ki ima najmanj tri leta vozniško dovoljenje za vožnjo motornega vozila kategorije B. Voznik ne sme v delovnem dnevu, v katerem prevaža skupino otrok, opravljati del, ki bi lahko vplivala na njegovo zmožnost varnega upravljanja motornega vozila. Vozilo, s katerim se prevaža skupina otrok, mora biti predpisano označeno.

Predlagana sprememba 3. točke 38. člena pomeni, da skupina petih ali več otrok razširjene družine v ravni črti in v stranski črti do vštetega tretjega kolena, skupina največ osmih otrok, ki jih društvo ali zveza društev ali ustanova prevaža skladno z namenom ustanovitve in neprofitnega delovanja in prevoz ne predstavlja opravljanja pridobitne dejavnosti oziroma pridobivanja dohodkov iz pridobitne dejavnosti posameznega društva ali zveze društev ali ustanove, več ne zapade pod določbe 90. člena tega zakona, ki določa navedene pogoje.

Predlagatelji smo že v uvodu opozorili na dilemo, ki do sedaj ni bila izpostavljena in sicer glede prevoza večje skupine otrok sorodnikov do določenega kolena. Do sedaj je bila izjema za prevoz omejena zgolj na isto družino, s spremembo pa se širi tudi na člane oziroma otroke razširjene družine.

Izjema se uveljavlja tudi za prevoz skupine največ osmih otrok, ki jih društvo ali zveza društev ali ustanova prevaža skladno z namenom ustanovitve in neprofitnega delovanja in prevoz ne predstavlja opravljanja pridobitne dejavnosti oziroma pridobivanja dohodkov iz pridobitne dejavnosti posameznega društva ali zveze društev ali ustanove. Predlagatelji smo v določbe te novele za slednji prevoz otrok vgradili tudi varovalko, ki bo preprečila, da se NVO kot so npr. društva ustanavljajo za potrebe »komercialnih« prevozov otrok, saj smo bili v preteklosti že priča zlorabam, ko so se npr. ustanavljala društva, ki so opravljala gostinsko dejavnost kot glavno dejavnost, čeprav so bila vsaj formalno na podlagi ustanovnih aktov ustanovljena za povsem druge namene. Ne glede na dejstvo, da predlagatelji želimo omiliti pogoje za prevoze skupine otrok za te subjekte, vseeno pristanemo na to, da določeni pogoji uvedejo. Zato predlagamo, da se ti pogoji določijo na ravni zakona in ne podzakonskega akta, na katerega nimamo vpliva, in sicer v posebnem 90. a členu. Predlagatelji si želimo, da se ti določijo na podlagi obravnave v zakonodajnem postopku v sodelovanju tako s pristojnim resornim ministrstvom kot tudi preostalimi deležniki, saj imajo v tem postopku predvsem zunanji deležniki kot so NVO večjo možnost sodelovanja in vpliva na oblikovanje končne

rešitve kot na ravni izvršne veje oblasti oz. posameznega pristojnega ministrstva. Predlagano besedilo 90. a člena predstavlja torej zgolj nastavek za oblikovanje končne rešitve. Seveda brez tahografa, za katerega ocenjujemo, da je nepotreben, in brez pogoja, da mora vozilo dvakrat letno na tehnični pregled, saj slednje ne velja za prostovoljna gasilska društva (pogoji za vsa društva morajo biti enaki). Zakaj smo se predlagatelji odločili za takšen pristop ? Zato ker kljub dolgoletnim prizadevanjem in pozivom za spremembe tako Gasilske zveze Slovenije kot tudi OKS-ZŠZ doslej ni bilo resnega odziva oziroma pripravljenosti za spremembe. Kar je razvidno tudi iz odgovora na ustno poslansko vprašanje ene od predlagateljic te novele, poslanke Mojce Žnidarič.

K 2. členu:

Glej obrazložitev k 1. členu tega zakona.

K 3. členu:

Določa se splošni petnajst dnevni rok za uveljavitev zakona.

IV. ČLEN, KI SE SPREMINJA IN DOPOLNJUJE

3. člen (pomen izrazov)

(1) Posamezni izrazi, uporabljeni v tem zakonu, imajo naslednji pomen:

1. »bočna razdalja« je razdalja med skrajno točko na levi ali na desni strani vozila in najbližjo točko drugega vozila, udeleženca cestnega prometa, ovire ali objekta;
2. »cestni promet« je promet vozil, pešcev in drugih udeležencev cestnega prometa na javnih cestah in nekategoriziranih cestah, ki se uporabljajo za javni cestni promet;
3. »cestni turistični vlak« je vlečno vozilo, ki vleče največ tri priklopna vozila za prevoz oseb;
4. »desno pravilo« ureja prednostna razmerja med dvema voziloma v prometu in velja, če se njune poti križajo, če sta na istem prednostnem nivoju, in če si pripeljeta bočno;
5. »dnevna svetilka« je svetilka za dnevno vožnjo, ki pomeni naprej usmerjeno svetilko, katere namen je narediti vozilo bolj opazno pri vožnji podnevi;
6. »dolgi žaromet« je žaromet z dolgim snopom svetlobe, ki se uporablja za osvetlitev cestišča daleč pred vozilom;
- 6.a »dvosledno vozilo« je vozilo, katerega sled je širša od 50 cm;
- 6.b »enosledno vozilo« je vozilo, katerega sled ni širša od 50 cm;
7. »etilometer« je merilna naprava za ugotavljanje množine alkohola v izdihanem zraku;
8. »gonjač, vodič ali jahač« je oseba, ki na cesti goni, vodi ali jaha žival ali goni čredo;
9. »gospodarska vožnja« je vožnja za potrebe kmetijstva ali gradbeništva, ki se opravlja na kratkih razdaljah glede na naravo in posebne potrebe kmetijske ali gradbene dejavnosti. Gospodarska vožnja je tudi prevoz oseb v okviru turistične ponudbe, ki se opravlja s cestnim turističnim vlakom, kolesom-rikšo, kočijo, ipd.;
10. »indikator alkohola« je sredstvo za hitro ugotavljanje prisotnosti alkohola v izdihanem zraku;
11. »intervencijsko vozilo« je motorno vozilo, ki je posebej označeno in je na izvrševanju določene naloge;
12. »izhodiščni prometni pas« je prometni pas po katerem vozi voznik pred prehitevanjem;
13. »kolo« je enosledno ali dvosledno vozilo, ki ga poganja voznik z lastno močjo ali kolo s pomožnim motorjem, ki je enosledno ali dvosledno vozilo s pedali, opremljeno s pomožnim električnim motorjem z največjo trajno nazivno močjo 0,25 kW, katerega moč se progresivno zmanjšuje in končno prekine, ko vozilo doseže hitrost 25 km/h ali prej, če kolesar preneha poganjati pedala;
14. »kolo-rikša« je trisledno vozilo, ki ga poganja voznik z lastno močjo ali s pomočjo pomožnega motorja, s katerim lahko doseže hitrost največ 25 km/h, in ki glede na konstrukcijske lastnosti, ki jih določi proizvajalec, lahko prevaža eno ali več oseb;
15. »kolona vozil« so tri vozila ali več, ki vozijo eno za drugim po istem prometnem pasu na takšni medsebojni razdalji vozila, da sta hitrost vožnje in ravnanje voznikov v medsebojni odvisnosti;
16. »meglenka« je žaromet za meglo, ki se uporablja za izboljšano osvetlitev cestišča v megli, sneženju, dežju ali oblakih prahu;
17. »mrtvi kot« je voznikovemu pogledu skrito področje okoli vozila, ki nastane zaradi konstrukcijskih lastnosti vozila ali drugih vzrokov;
18. »neposredni udeleženec prometne nesreče« je voznik v nesreči udeleženega vozila, učitelj vožnje, ki je v času nesreče usposabljal kandidata za voznika motornega vozila, ki je vozil v nesreči udeleženo vozilo, spremljevalec, v nesreči udeleženi pešec in drug udeleženec prometne nesreče, ki je bil pred nesrečo samostojno udeležen v cestnem prometu;
19. »nezanesljivo« je ravnanje udeleženca cestnega prometa, kadar zaradi neznanja, neizkušenosti, vpliva alkohola, prepovedanih drog ali drugih psihoaktivnih snovi ali

zaradi drugega vzroka ne obvladuje svojega ravnanja ali vozila v cestnem prometu in pride zaradi tega do kršitev prometnih pravil, pomena prometnih znakov ali znakov policista oziroma druge pooblaščenice uradne osebe;

20. »nezavarovan prehod ceste čez železniško progo« je prehod ceste čez železniško progo, označen samo s prometnim znakom, ki je brez zapornic, polzapornic ali svetlobnih prometnih znakov, ki napovedujejo prihod vlaka;
21. »očitno pod vplivom alkohola« je udeleženec cestnega prometa takrat, kadar je zaradi vpliva alkohola njegovo ravnanje v prometu nezanesljivo;
22. »odgovorna oseba« je odgovorna oseba pravne osebe, odgovorna oseba samostojnega podjetnika posameznika ali odgovorna oseba posameznika, ki samostojno opravlja dejavnost;
23. »organizirana kolona vozil« je posebej označena skupina treh ali več vozil, vključno s spremljevalnimi vozili, ki vozijo po istem prometnem pasu z določeno hitrostjo na predpisani razdalji;
24. »parkiranje« je prekinitev vožnje iz katerega koli vzroka, razen ustavitve vozila ali prekinitve vožnje zaradi tega, da se je vozilo izognilo prometni nesreči ali ker je voznik ravnal v skladu s prometnimi pravili;
25. »pešec oziroma peška (v nadaljnjem besedilu: pešec)« je oseba, udeležena v cestnem prometu, ki hodi po cesti, pri tem pa lahko vleče ali potiska vozilo, ali se premika z invalidskim vozičkom s hitrostjo pešca ali tak voziček potiska, in oseba, ki uporablja za gibanje drugo prevozno sredstvo, ki po tem zakonu ni vozilo;
26. »pešpot« je s predpisano prometno signalizacijo označena javna pot, namenjena pešcem;
27. »poklicni voznik oziroma poklicna voznica (v nadaljnjem besedilu: poklicni voznik)« je voznik, ki ima opravljene temeljne kvalifikacije in se redno usposablja skladno z zakonom, ki ureja prevoze v cestnem prometu. Voznik lahko status poklicnega voznika dokazuje s spričevalom o pridobljenih temeljnih kvalifikacijah ali s spričevalom o rednem usposabljanju ali z označbo kode Skupnosti »95« na izkaznici o voznških kvalifikacijah ali na voznškem dovoljenju;
28. »ponoči« je čas od sončnega zahoda do sončnega vzhoda;
29. »pooblaščenica uradna oseba« je oseba, ki izvaja nadzor nad izvrševanjem posameznih predpisov, ki urejajo voznike, vozila, opremo, prevoz tovora, javne ceste, in drugih predpisov (npr. policisti, vojaški policisti, občinski redarji, cestninski nadzorniki, inšpektorji idr.);
30. »posebna prevozna sredstva« so invalidski vozički, otroška prevozna sredstva ter športni pripomočki in naprave, ki omogočajo gibanje, hitrejša od hoje pešca, kot so: skiro, kotalke, rolke, rolerji, smuči, sanke, otroško kolo, monokolo, motorne sani, miniaturna motorna vozila, gokart in po namenu uporabe podobna prevozna sredstva, ki niso vozila po zakonu, ki ureja motorna vozila;
31. »pot ustavljanja« je pot, ki jo sestavljata reakcijska in zavorna pot;
32. »pravilo srečanja« ureja prednostna razmerja med dvema voziloma v prometu in velja, če se njune poti križajo, če sta na istem prednostnem nivoju, in če si pripeljeta iz nasprotnih smeri;
33. »prehitevanje« je vožnja mimo drugega udeleženca cestnega prometa, ki se premika v isti smeri po prometnem pasu ali delu smernega vozišča, ki je namenjen prometu. Hitrejša vožnja ene kolone vozil od druge na cesti, ki ima najmanj dva prometna pasova za vožnjo v isto smer, ni prehitevanje;
34. »prekoračena hitrost« je presežena hitrost, določena s prometnim pravilom ali prometno signalizacijo. Prekoračena hitrost je lahko trenutna ali povprečna hitrost na določenem odseku, izmerjena ali ugotovljena z ustreznimi tehničnimi sredstvi ali napravami;
35. »prometni tok« je več vozil (prometni tok vozil) ali pešcev (prometni tok pešcev), ki se po cesti gibljejo v isto smer;
36. »reakcijska pot« je pot, ki jo vozilo prevozi od trenutka, ko voznik zazna oviro pred vozilom, do trenutka, ko prične zavirati ali kako drugače ustrezno ukrepa;

37. »samodejna naprava ali sredstvo za nadzor prometa« je naprava ali sredstvo za nadzor prometa, ki omogoča slikovno dokumentiranje prekrška brez ustavljanja voznika motornega voznika;
38. »skupina otrok« je skupina najmanj petih predšolskih otrok ali otrok, ki obiskujejo osnovno šolo, in ki predstavljajo večino potnikov v motornem vozilu. Skupina petih ali več otrok iste družine in skupina petih ali več otrok, ki se prevaža v javnem linijskem prevozu potnikov, se ne šteje za skupino otrok;
- 38.a »smerno vozišče« je vozišče ali njegov vzdolžni del, ki je namenjen vožnji vozil v eni smeri in ima lahko enega, dva ali več prometnih pasov in posebne pasove;
39. »smerno vozišče brez označenih prometnih pasov« je vozišče ali njegov vzdolžni del, ki je namenjen vožnji vozil v eni smeri in kjer vodi v eno smer samo en prometni pas;
40. »smerno vozišče z označenimi prometnimi pasovi« je vozišče ali njegov vzdolžni del, ki je namenjen vožnji vozil v eni smeri in kjer vodita v eno smer dva ali več prometnih pasov;
41. »srečanje« je vožnja mimo drugega udeleženca cestnega prometa, ki prihaja iz nasprotne smeri;
42. »točka možnega trčenja« je točka, kjer se poti udeležencev cestnega prometa, predvsem na križiščih, sekajo in na teh mestih lahko tudi dejansko pride do trčenja;
43. »udeleženec cestnega prometa oziroma udeleženka cestnega prometa (v nadaljnjem besedilu: udeleženec cestnega prometa)« je oseba, ki je na kakršen koli način udeležena v cestnem prometu;
44. »udeleženec prometne nesreče« je vsak udeleženec cestnega prometa, ki je s svojim ravnanjem pripomogel k nastanku prometne nesreče, in vsakdo, ki je v prometni nesreči utrpel materialno škodo ali je bil telesno poškodovan ali je zaradi posledic nesreče umrl;
45. »uradna oseba« je oseba, ki je z zakonom pooblaščen za opravljanje določenih nalog (npr. policisti, vojaški policisti, občinski redarji, inšpektorji, preiskovalni sodniki, državni tožilci idr.);
46. »ustavitev« je vsaka prekinitev vožnje za toliko časa, kot je potrebno, da vstopijo ali izstopijo potniki ali da se naloži oziroma razloži tovor ali odpravi okvara na vozilu;
47. »ustavljanje« je prehod vozila iz gibanja v mirujoče stanje;
48. »utripalke« so smerne svetilke, ki pomenijo hkratno delovanje smernih svetilk na desni ali na levi strani motornega vozila;
49. »varnostne utripalke« pomenijo hkratno delovanje vseh utripalk (smernih svetilk) na vozilu, ki opozarjajo, da vozilo trenutno pomeni posebno nevarnost za druge udeležence cestnega prometa;
50. »vlak« je katero koli železniško tirno vozilo, ki je konstruirano in namenjeno za vožnjo po železniški progi;
51. »vojaško vozilo« je motorno oziroma priklopno vozilo, označeno s predpisanimi oznakami slovenske ali tuje vojske;
52. »vožnja« pomeni upravljanje kolesa, kolesa s pomožnim motorjem, vprežnega vozila ali kakršnega koli motornega vozila;
53. »vožnja mimo« je vožnja mimo drugega udeleženca cestnega prometa, ki se ne premika, objekta ali ovire na vozišču;
54. »vprežno vozilo« je vozilo, ki ga vleče vprežna žival;
55. »zadnja meglenska« je zadnja svetilka za meglo, ki se uporablja za to, da se vozilo v gosti megli z zadnje strani prej opazi;
56. »zapuščeno vozilo« je motorno ali priklopno vozilo, parkirano na javni cesti ali na nekategorizirani cesti, ki se uporablja za javni cestni promet ali na drugi javni površini, ki ni namenjena prometu vozil in nima registrskih tablic ali ni registrirano več kot 30 dni in ni nerabno ali zavrženo motorno vozilo, ki mu je življenjska doba iztekla zaradi poškodb, starosti ali drugih razlogov in je zaradi tega postalo odpadek po merilih iz predpisa, ki ureja ravnanje z odpadki;
57. »zasenčeni žaromet« je žaromet s kratkim svetlobnim pramenom, ki se uporablja za osvetlitev cestišča pred vozilom brez povzročanja neprijetne zaslepitve ali neugodja nasproti prihajajočih voznikov in drugih udeležencev cestnega prometa;

- 58. »zavorna pot« je pot, ki jo vozilo prevozi od začetka zaviranja do popolne ustavitve;
- 59. »zimске razmere« so na cesti ali njenem delu takrat, ko se ob sneženju sneg oprijema vozišča ali ko je vozišče zasneženo, zaledenelo (ledna deska) ali poledenelo (poledica);
- 60. »zmanjšana vidljivost« pomeni, da je vidna razdalja zaradi megle, dima, dežja, sneženja ali drugih podobnih okoliščin krajša od poti ustavljanja pri gibanju z najvišjo dovoljeno hitrostjo.

(2) Drugi izrazi o vozilih, voznikih, učiteljih vožnje, spremljevalcih, otrocih, mladoletnikih, cestah, delih ali vrstah cest imajo v tem zakonu enak pomen, kot ga določajo predpisi o motornih vozilih, voznikih, postopku o prekršku, javnih cestah, ter prevozih v cestnem prometu in meroslovju.

Podpisi poslank in poslancev PS SMC

Mojca Žnidarič

Žnidarič

Mateja Udovč

Igor Zorčič

Monika Gregorčič

Jani Möderndorfer

Gregor Perič

mag. Branislav Rajić

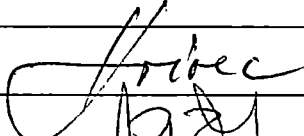
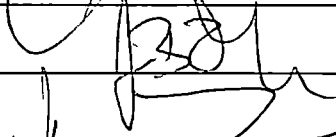
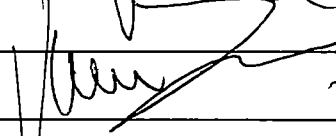
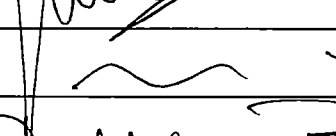
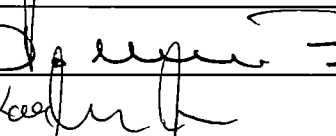
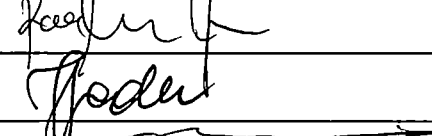
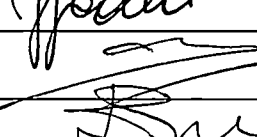
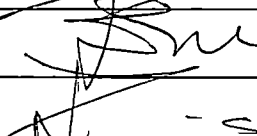
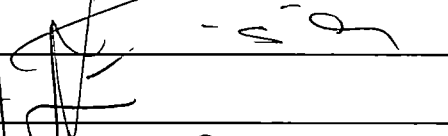
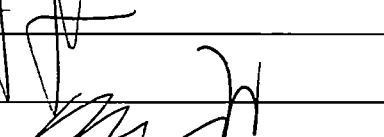
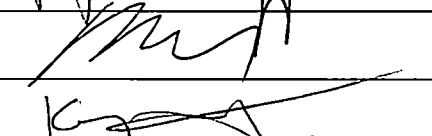
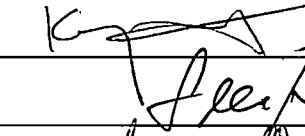
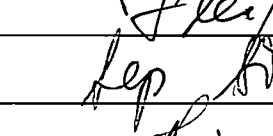
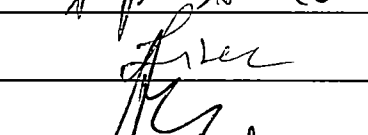
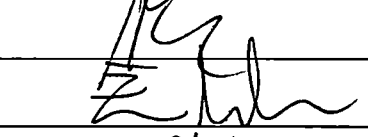
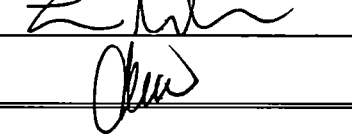
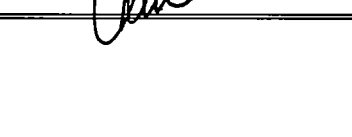
Janja Sluga

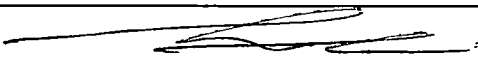
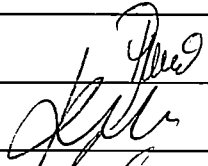
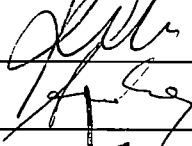
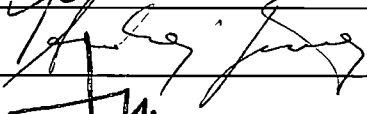
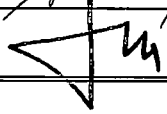
Mag. Dušan Verbič

Gregor Židan

Verbič
Židan Gregor

PODPISI POSLANK IN POSLANCEV SDS

ŠT.	IME IN PRIIMEK	PODPIS
1.	DANIJEL KRIVEC	
2.	ANJA BAH ŽIBERT	
3.	FRANC BREZNIK	
4.	NADA BRINOVŠEK	
5.	ZVONE ČERNAČ	
6.	BORIS DOBLEKAR	
7.	MAG. KARMEN FURMAN	
8.	JELKA GODEC	
9.	MAG. BRANKO GRIMS	
10.	EVA IRGL	
11.	LIDIJA IVANUŠA	
12.	JANEZ JANŠA	
13.	ALENKA JERAJ	
14.	MAG. DEJAN KALOH	
15.	FRANCI KEPA	
16.	JOŽEF LENART	
17.	SUZANA LEP ŠIMENKO	
18.	TOMAŽ LISEC	
19.	DR. ANŽE LOGAR	
20.	ŽAN MAHNIČ	
21.	BOJAN PODKRAJŠEK	

ŠT.	IME IN PRIIMEK	PODPIS
22.	MAG. MARKO POGAČNIK	
23.	MARIJAN POJBIČ	
24.	FRANC ROSEC	
25.	MAG. ANDREJ ŠIRCELJ	
26.	JOŽE TANKO	

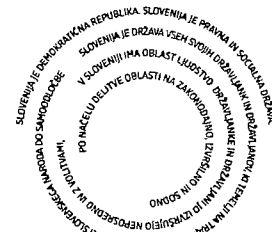


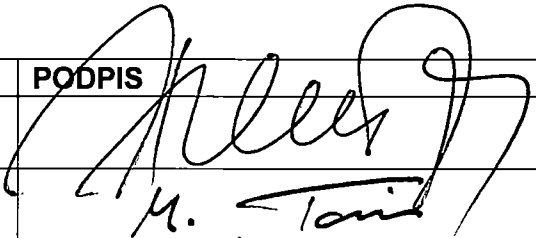
REPUBLIKA SLOVENIJA
DRŽAVNI ZBOR

Poslanska skupina Nova Slovenija - krščanski demokrati

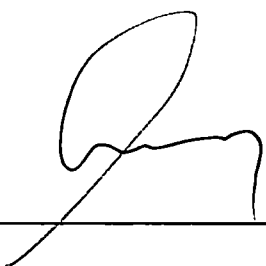
Šubičeva ulica 4, 1000 Ljubljana

t: 01 478 96 70, f: 01 478 98 65, e: ps-nsi@dz-rs.si, www.dz-rs.si



IME IN PRIIMEK	PODPIS
JOŽEF HORVAT	
Mag. MATEJ TONIN	M. Tonin
ALEKSANDER REBERŠEK	al
IVA DIMIC	I. Dimic
JERNEJ VRTOVEC	J. Vrtovec
BLAŽ PAVLIN	B. Pavlin
TADEJA ŠUŠTAR	Tadeja Šuštar

Franc Kramar



A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'F' and 'K' that overlap. The signature is positioned above a solid horizontal line that spans the width of the signature.

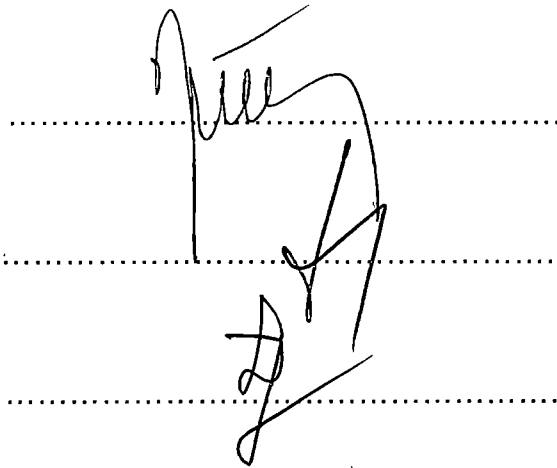
Ime in priimek

Podpis

Franc Jurša

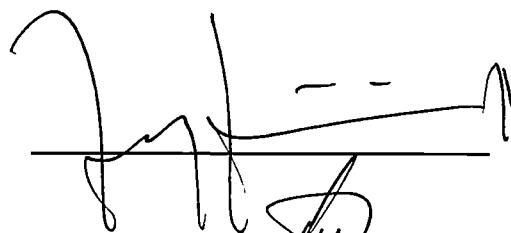
Ivan Hršak

Jurij Lep

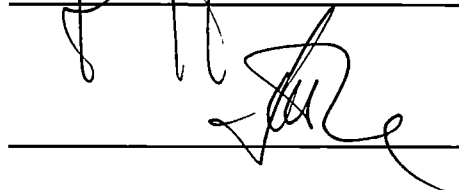
Three handwritten signatures are written on a background of three horizontal dotted lines. The first signature, 'Franc Jurša', is written on the top line. The second signature, 'Ivan Hršak', is written on the middle line. The third signature, 'Jurij Lep', is written on the bottom line. The signatures are written in a cursive, flowing style.

PODPISI POSLANCEV

ZMAGO JELINČIČ PLEMENITI

A stylized handwritten signature in black ink, featuring a large initial 'Z' and a long horizontal stroke extending to the right.

JANI IVANUŠA

A handwritten signature in black ink, consisting of a series of loops and a long horizontal stroke.

DUŠAN ŠIŠKO

A handwritten signature in black ink, with the name 'Dušan Šiško' written in a cursive style.



REPUBLIKA SLOVENIJA

DRŽAVNI ZBOR

Poslanska skupina italijanske in madžarske narodne skupnosti

Šubičeva ulica 4, 1000 Ljubljana

t: 01 478 96 68, f: 01 478 98 45, e: gp@dz-rs.si, www.dz-rs.si



Ferenc Horváth

Felice Žiža