

**UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA UPRAVO**

**Diplomsko delo
visokošolskega programa**

**NOVA POOBLASTILA V LUČI
SPREMENJENEGA ZAKONA O VARNOSTI
CESTNEGA PROMETA**

Boštjan Črnetič

Ljubljana, november 2008

**UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA UPRAVO**

Diplomsko delo
visokošolskega programa

**NOVA POOBLASTILA V LUČI SPREMENJENEGA ZAKONA O
VARNOSTI CESTNEGA PROMETA**

Kandidat: Boštjan Črnetič
Številka indeksa: 04032983

Mentor: višji pred. mag. Slavko Debelak

Ljubljana, november 2008

POVZETEK

Cestni promet je od prometnih sistemov najbolj zapleten, zato so ustrezne rešitve glede prometne varnosti izrednega pomena. Udeleženci v prometu ali uporabniki prometnih storitev želijo imeti tak sistem, ki bo učinkovito deloval zoper prometne nesreče in njihove posledice.

Varen cestni promet pomeni tudi veliko odgovornost države, ki lahko s svojimi vzvodi posredno ali neposredno vpliva na to področje. Od stopnje varnosti cestnega prometa je odvisna varnost življenja udeležencev v cestnem prometu.

Omenjeni argumenti so med drugim tudi vzrok za sprejetje Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o varnosti cestnega prometa, ki je stopil v veljavo 30. aprila letos in ki tudi policistom prav za zaščito varnosti cestnega prometa prinaša nekatera nova pooblastila pri opravljanju njihovega dela.

V svoji diplomski nalogi sem proučil spremenjeni Zakon o varnosti cestnega prometa, ugotavljal sem aktualne spremembe, na konkretnem primeru pa sem prikazal, kako se izvajajo in učinkujejo nova pooblastila policije v vsakdanji praksi policistov v cestnem prometu.

Ključne besede: cestni promet, prometna varnost, udeleženci v cestnem prometu, prometne nesreče, pooblastila, policija, odgovornost.

SUMMARY

A highway traffic is the most complicated of all traffic systems. This is why the suitable solutions considering traffic safety are of outstanding sense. Traffic participants or users of traffic services want to have such system that will work effectively against traffic accidents and consequences of these accidents.

Safe highway traffic also means a big responsibility for the state which can directly or indirectly use its levers to exert influence upon this sector. Security of participants' lives depends on the level of safety of highway traffic.

These arguments are among other things the reason for passing an Act Amending the Road Traffic Safety Act. This act took effect on the 30th of April this year. It brings some new mandates to the policemen when attending to their duties. This is related just to the protection of safety of highway traffic.

In my diploma work I examined the changed Road Traffic Safety Act. I was also trying to find out the actual changes. On the concrete case I showed how the new police mandates operate and how they are performed in every day practice of policemen in highway traffic.

Key words: highway traffic, traffic safety, participants of highway traffic, traffic accidents, mandates, police, responsibility.

KAZALO

POVZETEK.....	ii
SUMMARY.....	iii
1 UVOD.....	1
1.1 IZHODIŠČE DIPLOMSKEGA DELA.....	1
1.2 NAMEN IN CILJI RAZISKAVE.....	1
1.3 METODE DELA.....	2
1.4 STRUKTURA DIPLOMSKEGA DELA.....	2
2 POLICIJSKA POOBLASTILA.....	4
2.1 ZAKON O POLICIJI.....	4
2.2 PRAVILNIK O POLICIJSKIH POOBLASTILIH.....	8
2.3 VIDIK POLICIJSKE DISKRECIJE.....	11
3 VARNOST V CESTNEM PROMETU.....	13
3.1 ZAKON O VARNOSTI CESTNEGA PROMETA.....	13
3.1.1 Kronološki pregled.....	14
3.1.2 Vpliv mednarodnih konvencij in sporazumov.....	14
3.2 DEJAVNIKI TVEGANJA VARNOSTI V CESTNEM PROMETU.....	15
3.3 VARNOST RANLJIVIH SKUPIN UDELEŽENCEV V CESTNEM PROMETU.....	16
4 NOVA POOBLASTILA V LUČI SPREMENJENEGA ZAKONA O VARNOSTI CESTNEGA PROMETA.....	18
4.1 PRIKAZ UREDITVE VARNOSTI V CESTNEM PROMETU V NEKATERIH DRUGIH PRAVNIH SISTEMIH.....	18
4.2 ZAKON O SPREMEBAH IN DOPOLNITVAH ZAKONA O VARNOSTI CESTNEGA PROMETA.....	21
4.2.1 Razlogi za sprejetje zakona.....	21
4.2.2 Bistvene spremembe.....	24
4.3 POOBLASTILA POLICISTOV PO SPREMEBI ZAKONODAJE.....	27
4.3.1 Odvzem prostosti.....	27
4.3.2 Zaseg motornega vozila.....	29
4.3.3 Prometne nesreče in psihofizično stanje.....	29
4.4 POOBLASTILA DRUGIH ORGANOV.....	31
4.4.1 Inšpekcijski nadzor cest.....	31
4.4.2 Pooblastila občinskega redarstva.....	32
5 RESOLUCIJA O NACIONALNEM PROGRAMU VARNOSTI CESTNEGA PROMETA ZA OBDOBJE 2007–2011.....	33
5.1 NAMEN IN CILJI.....	34
5.2 POOBLASTILA IN UKREPI.....	35
5.2.1 Ukrepi pri dejavnih tveganja.....	37
5.2.2 Ukrepi v zvezi z ranljivimi skupinami v cestnem prometu.....	38
5.2.3 Ukrepi glede vozil.....	40
5.3 INSTITUCIONALNO PODROČJE.....	41
5.4 NOSILCI, KI SO POOBLAŠČENI ZA IZVAJANJE PROGRAMA.....	42
6 PRAKTIČNI PRIMERI IZVAJANJA NOVIH POOBLASTIL Z UPOŠTEVANJEM SPREMENJENEGA ZAKONA O VARNOSTI CESTNEGA PROMETA.....	43

6.1	KOMENTAR PRIMEROV IN SPREMEMB K IZVAJANJU NOVIH	
	POOBLASTIL	46
7	ZAKLJUČEK	49
	LITERATURA	51
	VIRI	52
	PRILOGE	54
	IZJAVA O AVTORSTVU IN NAVEDBA LEKTORJA	59

1 UVOD

Prometna varnost je ena od temeljnih kakovosti prometnega sistema. Vsak udeleženec v prometu ali uporabnik prometne storitve želi imeti tak sistem, ki zadovoljuje njegove potrebe in pričakovanja.

Za cestni promet velja, da je od prometnih sistemov najbolj odprt, nenadzorovan in zapleten. Vrsta neustreznih rešitev, posameznih ali skupinskih napak več dejavnikov prispevajo svoje k prometnim nesrečam z različnimi posledicami.

Varen cestni promet je predvsem odgovornost države, ki ima s svojimi institucijami vpogled in pregled nad prometnim dogajanjem ter potrebne vzvode, s katerimi poleg posameznika posredno ali neposredno lahko vpliva na to področje. Od stopnje varnosti cestnega prometa je odvisna varnost življenja udeležencev v cestnem prometu.

1.1 IZHODIŠČE DIPLOMSKEGA DELA

Izhodišče mojega diplomskega dela je spremenjeni Zakon o varnosti cestnega prometa oziroma Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o varnosti cestnega prometa, ki je stopil v veljavo 30. aprila letos in ki je prinesel precej novosti glede varnosti v cestnem prometu, hkrati pa so se spremenila tudi nekatera pooblastila policistov v zvezi z omenjenimi spremembami.

Vzporedno z omenjenim zakonom je aktualna tudi Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2007–2011, kjer so opredeljeni nameni in cilji ter nameravani ukrepi za povečanje varnosti v cestnem prometu – še posebno v zvezi z dejavniki tveganja v cestnem prometu in v povezavi z ranljivimi skupinami v cestnem prometu.

1.2 NAMEN IN CILJI RAZISKAVE

Namen naloge je na podlagi razpoložljivega gradiva in literature proučiti spremenjeni Zakon o varnosti cestnega prometa, ugotoviti relevantne spremembe in prikazati nadaljnje načrte države v prizadevanju za večjo varnost na cestah.

Cilj raziskave pa je ugotoviti (predvsem v empiričnem delu naloge), kako se izvajajo in učinkujejo nova pooblastila v vsakdanji praksi policistov v cestnem prometu.

1.3 METODE DELA

V diplomski nalogi bom uporabil naslednje metode dela:

- deskripcijo,
- primerjalno metodo,
- analizni pristop,
- metodo sinteze.

Deskripcijo ali opis stanja je metoda, s pomočjo katere bom predstavil predvsem teoretični del diplomske naloge.

S primerjalno metodo bom primerjal Zakon o varnosti cestnega prometa in novi Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o varnosti cestnega prometa v smislu sprememb in dopolnil.

Analizo bom uporabil v empiričnem delu naloge.

Metodo sinteze bom uporabil v šestem poglavju in v zaključku diplomske naloge.

1.4 STRUKTURA DIPLOMSKEGA DELA

Temeljno strukturo naloge predstavljajo uvodni, osrednji (teoretični in empirični) in sklepni del.

Osrednji del je razdeljen na več poglavij in podpoglavij, kjer bom najprej opredelil policijska pooblastila po Zakonu o policiji ter po Pravilniku o policijskih pooblastilih. Omenil bom tudi vidik policijske diskrecije, kot ga vidi avtor Kečanovič, saj policisti pri svojem delu marsikdaj uporabljamo tudi diskrecijsko pravico ali prosti preudarek.

V tretjem poglavju bom predstavil varnost v cestnem prometu v kontekstu Zakona o varnosti cestnega prometa – gledano kronološko in z vplivom mednarodnih konvencij in sporazumov. Omeniti velja tudi dejavnike tveganja varnosti v cestnem prometu, kot so: hitrost vožnje, alkohol, prepovedane droge in druge psihoaktivne snovi. Pomembna pa je predvsem tudi varnost ranljivih skupin udeležencev v cestnem prometu: pešci, kolesarji, mladi, starejši od 64 let, vozniki motornih koles ipd.

Četrto poglavje zajema osrednjo temo naloge. Najprej bom na kratko prikazal ureditev varnosti v cestnem prometu v nekaterih drugih pravnih sistemih v Evropski uniji, nato pa sledi predstavitev spremenjenega Zakona o varnosti cestnega prometa. Opredelil bom razloge za sprejetje zakona, navedel bistvene spremembe, predvsem pa aktualna pooblastila policistov po spremembi že omenjenega zakona. To so v glavnem: odvzem prostosti, zaseg motornega vozila, prometne nesreče in psihofizično stanje. Omenil bom še pooblastila

drugih organov, kot so inšpektorji ter občinski redarji, ki so dobili nekatera nova pooblastila.

V petem poglavju bom omenil nacionalni program varnosti cestnega prometa za obdobje 2007–2011, ker pojasnjuje tudi namen in načrte države v zvezi s pooblastili in ukrepi v zvezi z varnostjo cestnega prometa, kamor sodi tudi Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o varnosti cestnega prometa. Omenil bom predvsem pooblastila in ukrepe glede dejavnikov tveganja ter ranljivih skupin, ki so relevantne že iz tretjega poglavja, sledi prikaz ukrepov glede vozil, na kratko pa bom omenil še institucionalno področje in nosilce, ki so pooblaščenici za izvajanje programa.

V empiričnem delu naloge, ki zajema šesto poglavje, bom prikazal, kako se nova pooblastila policistov izražajo v vsakdanji praksi, ter dodal komentar o izvajanju pooblastil.

Zaključek predstavlja bistvene ugotovitve naloge in lastno mnenje.

2 POLICIJSKA POOBLASTILA

Policijska pooblastila so z zakonom določeni ukrepi, ki policistom omogočajo, da lahko učinkovito in uspešno opravljajo svoje naloge.

Vsako policijsko pooblastilo pomeni določen poseg v človekove pravice, zato se lahko uporabi le pod pogoji, ki so določeni v zakonu, in na način, ki je opredeljen v Pravilniku o policijskih pooblastilih.

Policisti so pri opravljanju nalog dolžni ravnati v skladu z ustavo in zakoni ter spoštovati in varovati človekove pravice in temeljne svoboščine. Te lahko omejijo le v primerih, določenih z ustavo in zakoni.

Večina policijskih pooblastil je uzakonjenih v (<http://www.policija.si/portal/>):

- Zakonu o policiji (v nadaljevanju ZPol), kjer so opredeljena splošna policijska pooblastila,
- Zakonu o kazenskem postopku, kjer so določena pooblastila policistov pri preiskovanju kaznivih dejanj,
- Zakonu o prekrških, kjer so določena pooblastila policistov pri obravnavanju storilcev prekrškov,
- Zakonu o varstvu cestnega prometa (ZVCP),
- Zakonu o nadzoru državne meje (ZNDM),
- nekaterih drugih zakonih.

2.1 ZAKON O POLICIJI

Policijska pooblastila ZPol določa v členih 29 do 53.

Najznačilnejša pooblastila, ki so relevantna za mojo nalogo, so:

- Policisti so pri opravljanju nalog dolžni ravnati v skladu z ustavo in zakoni ter spoštovati in varovati človekove pravice in temeljne svoboščine. Človekove pravice in temeljne svoboščine pa lahko omejijo le v primerih, določenih z ustavo in zakoni (30. člen).
- Policisti imajo pravico in dolžnost imeti in nositi orožje ter strelivo v skladu s predpisom, ki ga izda minister (32. člen).
- Pri opravljanju nalog smejo policisti opozarjati, ukazovati, ugotavljati identiteto in izvesti identifikacijski postopek, opraviti prepoznavo po fotografijah, varnostno preverjati osebe, izvajati prikrito evidentiranje ali namensko kontrolo, vabiti, opraviti varnostni pregled, prepovedati gibanje, prepovedati približevanje določeni osebi, kraju ali območju, opraviti protiteroristični pregled prostorov, objektov, naprav in območij, prijeti in priversti osebo, pridržati osebo, odrediti strožji policijski nadzor, zaseči predmete, vstopiti v tuje stanovanje in v tuje prostore, uporabiti

prevozna in komunikacijska sredstva, uporabiti prisilna sredstva ter uporabiti druga pooblastila, določena v zakonih (33. člen).

Opozorilo sodi med najmilejše policijske ukrepe. Lahko je izrečeno ustno ali pisno, z uporabo tehničnih sredstev ali preko javnih medijev. Opozorilo mora biti jasno in kratko ter nedvoumno izraženo. Lahko gre za opozorilo, ko do kršitve ali ogrožanja še ni prišlo. Policisti ga lahko izrečejo v preventivnem smislu oz. da bi preprečili neko kršitev ali ogrožanje oz. škodljive posledice:

- opozarjanje na okoliščine oz. ravnanja, ki ogrožajo življenje, osebno varnost ali premoženje ljudi (npr. igra otrok preblizu ceste, puščanje vrednejših predmetov na vidnih mestih v avtomobilih, nezaklepanje vozil, kleti ipd.);
- opozarjanje ljudi na splošno nevarnost (npr. ob naravnih nesrečah, pred požari, poplavami, pred nevarnostmi v gorah ipd.).

Lahko pa gre za opozorilo, ko je do kršitve že prišlo. Policisti lahko na podlagi Zakona o prekrških ustno opozorijo tudi osebe, ki so storile prekršek, vendar le če ugotovijo, da gre za prekršek neznatnega pomena, in če ocenijo, da bo opozorilo zadosten ukrep (policist se npr. lahko odloči, da zgolj opozori voznika, ki med vožnjo pri sebi nima vozniškega dovoljenja, sicer pa ni kršil cestnoprometnih predpisov.) Za prekršek neznatnega pomena morajo biti (hkrati) podani naslednji pogoji:

- da je zanj predpisana samo globa,
- da je storjen v okoliščinah, ki ga delajo posebno lahkega,
- da pri njem ni nastala oz. ne bo nastala škodljiva posledica.

Z ukazom policisti dajejo navodila in zahteve za ukrepe in dejavnosti, ki jih mora kdo storiti ali opustiti, da bi se zavarovalo življenje ljudi, varovalo premoženje pred uničenjem, poškodovanjem, tatvino in drugimi oblikami škodljivega ravnanja, zagotovila varnost prometa, preprečili neredi, nemiri in druge podobne kršitve javnega reda ali odvrnile škodljive posledice naravnih in drugih nesreč v skladu z odločitvami organov, pristojnih za varstvo pred naravnimi in drugimi nesrečami.

Če oseba ne upošteva ukaza, policist ukrepa v skladu s pooblastili. V zakonsko določenih pogojih lahko zoper tako osebo uporabi tudi prisilna sredstva (po 34. členu).

Ugotavljanje identitete je policijsko pooblastilo, s katerim policisti ugotovijo identiteto določene osebe (ali je identificirani resnično tista oseba, za katero se predstavlja) in njene osebne podatke.

Oseba dokazuje svojo identiteto z osebno izkaznico ali katerokoli drugo veljavno javno listino s fotografijo, kot sta vozniško dovoljenje ali potni list, ki ju je izdal državni organ. Policist lahko zahteva, da mu oseba, kadar je treba ugotoviti njeno identiteto, tak dokument izroči na vpogled. Policist listino pogleda ter primerja in preveri podatke. Če je oseba zakrita ali zamaskirana, sme policist zahtevati, da se odkrije, da lahko nedvoumno ugotovi njeno identiteto.

Če policist dvomi o pristnosti javne listine ali je oseba nima, lahko ugotavlja identiteto na drug način (z razgovorom, v katerem preverja podatke o identiteti s pomočjo podatkov iz evidenc, drugih listin, s pomočjo drugih oseb ali na drugem kraju ali na način, ki ga predlaga oseba, če je ta varen in smotrni).

Če policist ne more drugače ugotoviti identitete osebe, jo privede v policijske prostore in izvede identifikacijski postopek, ki poleg preverjanja podatkov v evidencah zajema tudi primerjavo prstnih odtisov in odtisov dlani, fotografije in osebnega opisa osebe ter druga operativna in kriminalističnotehnična opravila.

Policisti lahko ugotavljajo tudi identiteto osebe, ki:

- jo je treba prijeti, privedi, ji odvzeti prostost ali jo pridržati,
- je na območju, na katerem je prepovedano ali omejeno gibanje,
- je na območju, v kraju ali objektu, v katerem se izvajajo ukrepi za iskanje ali izsleditev storilca kaznivega dejanja ali prekrška ali predmetov in sledi, ki so pomembne za kazenski postopek ali postopek o prekršku,
- s svojim obnašanjem, ravnanjem ali zadrževanjem na določenem kraju ali ob določenem času vzbuja sum, da bo izvršila, izvršuje ali je izvršila kaznivo dejanje ali prekršek,
- je po opisu podobna iskani osebi,
- je očitno nebogljen in je ugotavljanje identitete nujno za zagotovitev pomoči,
- bi lahko dala koristne podatke za opravljanje uradnih nalog policije.

Policisti lahko ugotavljajo identiteto osebe in posredujejo njene podatke tudi na upravičeno zahtevo uradnih oseb državnih organov ter subjektov z javnimi pooblastili kot tudi na upravičeno zahtevo druge osebe, če je uveljavljanje njenih pravic pred sodnimi ali državnimi organi odvisno od ugotovljene identitete določene osebe. Upravičenost zahteve za ugotavljanje identitete ocenjuje policist (po 35. a, b členu).

Obstaja tudi prikrito evidentiranje ali namenska kontrola, ki se izvaja pri mejni kontroli in policijskih ter carinskih kontrolah v notranjosti države na podlagi razpisa ukrepov za osebe in vozila, ki so jih razpisale države in so vneseni v schengenski informacijski sistem, v skladu z določbami Konvencije o izvajanju schengenskega sporazuma (36. člen).

Vabilo je uradno dejanje, s katerim policisti vabijo v uradne prostore osebe, ki bi lahko dale koristne podatke za izvrševanje nalog, določenih z zakonom.

Policisti osebo vabijo praviloma pisno, ko pa je potrebno podatke ali obvestila pridobiti nujno in takoj, pa jo lahko vabijo tudi neposredno ustno. V vabilu osebo opozorijo na možnost prisilne privedbe, saj jo lahko, če se na vabilo brez upravičenega razloga ne odzove, prisilno privedejo (po 37. členu).

Policisti smejo pri opravljanju nalog policije opraviti varnostni pregled osebe, njenih stvari in prevoznega sredstva, ko obstaja verjetnost napada ali samopoškodovanja te osebe. Pri tem policist ugotavlja, ali je oseba oborožena in ali ima pri sebi oz. s sabo druge nevarne predmete. Vselej pa policist opravi

varnostni pregled ob prijehu določene osebe. Varnostni pregled se opravlja neposredno ali s tehničnimi sredstvi.

Pri neposrednem opravljanju varnostnega pregleda policist z rokami pretipa oblačila osebe, rokavice, pokrivalo in lase ter pregleda njeno obutev. Praviloma ga opravlja oseba istega spola, razen kadar varnostnega pregleda ni mogoče odložiti. Če pri tem zazna predmet ali snov, ki bi jo oseba lahko uporabila za napad ali samopoškodovanje, predmet ali snov vzame in pregleda. Policist pregleda tudi druge predmete, ki jih ima oseba pri sebi in bi lahko bili v njih skriti orožje ali drugi nevarni predmeti.

Policist lahko opravi tudi varnostni pregled stvari in prevoznega sredstva, ki so v neposredni bližini in dostopni osebi, ki jo varnostno pregleduje. Pri varnostnem pregledu prevoznega sredstva policist pregleda notranjost vozila, prtljažnika in drugih prostorov za prtljago ali opremo vozila. Pri tem lahko uporablja tehnična sredstva ali službenega psa za iskanje eksplozivnih in drugih nevarnih sredstev.

Če policist pri varnostnem pregledu najde orožje ali drug nevaren predmet, ga odvzame. Če policist med varnostnim pregledom najde predmet, ki mora biti zasežen na podlagi zakona, ki ureja kazenski postopek, zakona, ki ureja postopek o prekrških, ali na podlagi drugega zakona, policist po pregledu nadaljuje postopek po teh predpisih.

Proti osebi, ki se varnostnemu pregledu upira, lahko policist uporabi prisilna sredstva.

Podobna policijska pooblastila so opredeljena še v drugih zakonih, kot je ZVCP – pregled prevoznega sredstva, potnikov in prtljage na podlagi zakona, ki ureja kazenski postopek ipd. (po 38. členu).

Prijetje je pooblastilo policista, s katerim začasno omeji gibanje določeni osebi z namenom, da jo privede, pridrži ali opravi kakšno drugo dejanje, določeno z zakonom. Ob prijehu policist opravi tudi varnostni pregled osebe. Osebo seznanj z razlogom prijeha in jo tudi opozori na posledice, če se bo upirala ali poskušala pobegniti. Kadar je zaradi varnosti policista ali zaradi preprečitve neposrednega ogrožanja varnosti ljudi ali premoženja osebo potrebno prijehi previdno in brez odlašanja, jo sme policist takoj prijehi, varnostno pregledati in šele nato preveriti njeno identiteto in jo obvestiti o razlogih prijeha.

S privedbo (na podlagi pisne odredbe pristojnega organa, v zakonsko določenih primerih pa tudi brez nje) policisti privedejo osebo v svoje uradne prostore, v uradne prostore drugega organa ali na določen kraj (npr. privedba osebe na podlagi pisne odredbe sodišča, privedba kršitelja na policijsko postajo, če na kraju ni bilo mogoče ugotoviti njegove istovetnosti, privedba osebe, ki se ni odzvala vabilu policista niti ni opravičila svojega izostanka ipd.).

Pridržanje je odvzem prostosti osebe na podlagi zakonsko določenih razlogov (določbe o pridržanju vsebujejo Zakon o prekrških, Zakon o kazenskem postopku, Zakon o policiji in Zakon o nadzoru državne meje – slednji določa pogoje za zadržanje osebe). Policist pridrži osebo v uradnem prostoru za pridržanje ali v za to določenem prostoru drugega organa, ki se uporablja za pridržanje ali izvrševanje kazenskih sankcij zapora (v slednjem primeru mora biti pridržana oseba fizično ločena od priprtih oseb in oseb, ki so na prestajanju

kazni). Izjemoma sme policist osebo pridržati tudi v drugem prostoru policije ali v posebej prirejenem prostoru vozila, vendar ne dlje kot je nujno potrebno za izvedbo policijskega postopka. Vsa pridržanja so časovno omejena (na primer do streznitve bo policist pridržal storilca, ki je pod vplivom alkohola, če obstaja nevarnost, da bo še naprej delal prekrške) (po 41. do 43. členu).

Če se oseba upira prijettju, privedbi ali pridržanju, lahko policist uporabi prisilna sredstva. Glede na vrsto upiranja pa oseba lahko stori tudi kaznivo dejanje preprečitve uradnega dejanja uradni osebi (<http://www.policija.si/portal/>).

Policisti zasežejo predmete na podlagi odredbe pristojnega organa ali iz razlogov, določenih zakonom. (Zakonska podlaga za zaseg predmetov policistov je določena v Zakonu o kazenskem postopku, Zakonu o prekrških in ZPol.)

Na podlagi ZPol policisti zasežejo predmete, namenjene za napad ali samopoškodovanje, ter predmete, s katerimi se lahko huje ogrozita javni red ali splošna varnost ljudi ali premoženja, ali predmete, ki so bili uporabljeni, pridobljeni oziroma so nastali s prekrškom ali kaznivim dejanjem.

Policist zaseženi predmet odstopi pristojnemu organu, če pa zoper osebo, ki so ji bili predmeti zaseženi, ni bil uveden postopek pred pristojnim organom, predmete vrne osebi, razen če gre za nevarne predmete (po 46.členu).

Prisilna sredstva in pogoji za njihovo uporabo so določeni v Zakonu o policiji. Za uporabo prisilnih sredstev gre le takrat, kadar policisti pri opravljanju nalog policije uporabijo katero od sredstev, ki jih določa zakon, za neposredno delovanje na osebo. Na podlagi Zakona o policiji imajo policisti pri opravljanju nalog pravico uporabiti naslednja prisilna sredstva (50. člen):

- sredstva za vklepanje in vezanje,
- plinski razpršilec,
- fizično silo,
- palico,
- plinska in druga sredstva za pasivizacijo,
- vodni curek,
- konjenico,
- posebna motorna vozila,
- službenega psa,
- sredstva za prisilno ustavljanje prevoznih sredstev,
- strelno orožje.

2.2 PRAVILNIK O POLICIJSKIH POOBLASTILIH

Pravilnik o policijskih pooblastilih opredeljuje način izvajanja in razčlenjuje uporabo posameznih policijskih pooblastil, ki so določena v ZPol in drugih zakonih, ko drugi zakoni opredeljujejo istovrstna pooblastila.

Najznačilnejše določbe, relevantne za temo naloge, so:

- Policist ugotavlja identiteto osebe tako, da zahteva izročitev javne listine, opremljene s fotografijo, ki jo je izdal državni organ, da pogleda listino ter primerja in preveri podatke (14. člen).
- Če policist ne more drugače ugotoviti identitete osebe, jo privede v policijske prostore in izvede identifikacijski postopek (17. člen).
- Pri varnostnem pregledu policist z rokami pretipa oblačila osebe, rokavice, pokrivalo in lase ter pregleda obutev. Če pri tem zazna predmet ali snov, ki bi ju oseba lahko uporabila za napad ali samopoškodovanje, predmet ali snov vzame in pregleda. Policist pregleda tudi druge predmete, ki jih ima oseba pri sebi in bi lahko bili v njih skriti orožje ali kakšni drugi nevarni predmeti. Varnostni pregled osebe praviloma opravlja oseba istega spola, razen kadar varnostnega pregleda ni mogoče odložiti (22. člen).
- Policist lahko opravi tudi varnostni pregled stvari in prevoznega sredstva, ki so v neposredni bližini in dostopni osebi, ki jo varnostno pregleduje. Pri varnostnem pregledu prevoznega sredstva policist pregleda notranjost vozila, prtljažnika in drugih prostorov za prtljago ali opremo vozila. Pri tem lahko uporablja tehnična sredstva ali službenega psa za iskanje eksplozivnih in drugih nevarnih sredstev. Pri varnostnem pregledu osebe mora biti službeni pes pod neposrednim nadzorom vodnika (23. člen).
- Pridrzanje je odvzem prostosti osebe na podlagi zakonsko določenih razlogov. Če je opravljeno prijetje zaradi pridrzanja, se čas pridrzanja šteje od prijetja. V drugih primerih se čas pridrzanja šteje od trenutka, ko pridrzanje odredi policist. Navedeno velja tudi v primerih, ko hkrati obstajajo razlogi za pridrzanje po različnih zakonskih podlagah (44. člen).
- Policist pridrži osebo v uradnem policijskem prostoru za pridrzanje ali v za to določenem prostoru drugega organa, ki se uporablja za pridrzanje ali izvrševanje kazenskih sankcij zapora. V slednjem primeru mora biti pridržana oseba fizično ločena od priprtih oseb in oseb, ki so na prestajanju kazni. Izjemoma sme policist osebo pridržati tudi v drugem prostoru policije ali v posebej prirejenem prostoru vozila, vendar ne dlje kot je nujno potrebno za izvedbo policijskega postopka (45. člen).
- Če pridržana oseba zahteva obveščanje svojih najbližjih, jih mora policist obvestiti o razlogih pridrzanja, kraju in predvidenem času pridrzanja, pravicah pridržane osebe, ki jih je na njeno zahtevo zagotovila policija, ter o drugih upravičenih zahtevah pridržane osebe (46. člen).
- Če pridržana oseba uveljavlja pravico do zagovornika, ga obvesti policist. Do njegovega prihoda mora policist odložiti vsa nadaljnja dejanja, vendar najdlje za dve uri od tedaj, ko je bila pridržani osebi dana možnost za obvestitev zagovornika, razen če bi bilo odlašanje nevarno ali bi onemogočilo ali otežilo izvedbo naloge (47. člen).
- Pridržana oseba ima pravico pisno komunicirati z varuhom človekovih pravic in domačimi ali mednarodnimi institucijami za varstvo človekovih pravic. Pobudo (prošnjo, pritožbo) ima pridržana oseba pravico oddati v zaprti kuverti, zato policist nima pravice do vpogleda v pisanje. Policist

- mora omogočiti pridržani osebi uveljavitev te pravice tako, da zaprto kuverto po pošti pošlje naslovniku (51. člen).
- Policist mora pridržani osebi zaseči predmete in snovi, ki so primerni za napad, pobeg ali samopoškodovanje. Če niso bili zaseženi ob prijettju, jih mora policist zaseči pri varnostnem pregledu, preden namesti osebo v prostor za pridržanje. Policist pregleda predvsem notranjost obuval in prikrita mesta oblačil ali pokrival, ki jih ni mogoče pregledati z otipom, vanje pa je mogoče skriti manjše nevarne predmete ali snovi (npr. britvice, igle, vžigalnike ipd.) (52. člen).
 - Policist, ki izvaja pridržanje, poskrbi za varnost pridržane osebe od njene namestitve v prostor za pridržanje do izpustitve. Za nadzorovanje pridržanih oseb lahko policist uporablja naprave za prenos zvočnih in slikovnih znakov. Uporaba teh naprav mora biti v prostoru vidno označena. Nadzor s tehničnimi sredstvi ne izključuje neposrednega fizičnega nadzora pridržane osebe (54. člen).
 - Bolni ali poškodovani osebi, za katero je očitno, da potrebuje zdravniško pomoč, ali osebi, ki kaže znake zastrupitve z alkoholom ali drugo snovjo, mora policist takoj zagotoviti nujno medicinsko pomoč v skladu s predpisi, ki urejajo nujno medicinsko pomoč (55. člen).
 - Policist uporablja prisilna sredstva na način, ki ga predpisujejo Zakon o policiji, ta pravilnik in pravila stroke (70. člen).
 - Upiranje je vsako ravnanje, s katerim določena oseba policistu onemogoča izvedbo zakonite policijske naloge. Upiranje je lahko pasivno ali aktivno (76. člen).
 - Sredstva za prisilno ustavljanje prevoznih sredstev so bodičasti trakovi, bodičasta sredstva za preprečevanje nadaljnje vožnje in druga sredstva, s katerimi policist voznika prisili k ustavitvi vozila ali mu onemogoči pobeg z vozilom. Bodičaste trakove policist položi, potegne ali neposredno vrže na vozišče pred vozilo, da predrejo in izpraznijo pnevmatike. Bodičasta sredstva in naprave za preprečevanje nadaljnje vožnje policist položi na vozišče pred kolo vozila ali za njim (93. člen).
 - Druga sredstva za prisilno ustavljanje prevoznih sredstev so zlasti: vozila, zaščitne ograje, lesene, betonske ali kovinske ovire, razsuti materiali. Policist jih uporabi tako, da z njimi vozišče delno ali v celoti zapre in s tem onemogoči nadaljnjo vožnjo ali na drug način doseže ustavitev vozila. Vozila, ki prevažajo nevarno blago, ne smejo biti uporabljena za prisilno ustavljanje prevoznih sredstev (94. člen).
 - Pred uporabo sredstev za prisilno ustavljanje prevoznih sredstev mora policist izvesti ustrezne ukrepe za zagotovitev varnosti drugih udeležencev cestnega prometa (95. člen).

2.3 VIDIK POLICIJSKE DISKRECIJE

Po preučeni zakonodaji je relevantno omeniti tudi vidik policijske diskrecije, s katero se policisti dostikrat srečujejo.

Beseda *discretio* je latinskega izvora. V sakralnem izročilu jo omenjajo v povezavi z metodo globokega duhovnega (kontemplativnega) razumevanja svetih spisov. V slovenskem knjižnem jeziku pomeni premišljeno, preudarno razločevanje česa. Spoznavno in moralno-etično diskrecija pomeni predvsem razločevanje dobrega od slabega, poštenega od nepoštenega, resničnega od neresničnega in pravičnega od krivičnega.

Pravo z diskrecijo praviloma določa državnemu organu, kako naj odloča in ukrepa po prosti presoji, prostemu preudarku ali v okviru nedoločenih pravnih pojmov. Diskrecija v pravu je zato bolj ali manj strogo vezana na pravno normo, vendar ne toliko v smislu legalnosti, temveč primernosti, oportunisti. Oportunist se sicer razlikuje od legalnosti, vendar popolnoma nasprotno od arbitrarnosti. Pri legalnosti je odločilna volja zakona, pri arbitrarnosti samovolja ali zloraba prava, pri oportunisti pa konkretna situacija. Pri legalnosti je odločilna splošnost (generalnost), pri arbitrarnosti subjektivnost (samovoljnost), pri diskreciji pa odločata dejansko stanje oziroma resnica. Čeprav gre za svobodno odločanje, diskrecija državnega uslužbenca torej ni in ne sme biti isto kot arbitrarnost. Tam, kjer odloča samovolja, ni diskrecije v pravem oziroma pravnem pomenu.

Ko policist (inšpektor, carinik ali državni tožilec) spoznava dejansko stanje in v zvezi s tem nekaj trdi, je torej pravno in moralno-etično odgovoren za resnico, spoštovanje prava in varstvo človekovih pravic. Državni uslužbenec, ki pri tem vztraja v pokončni drži, ima vrlino intelektualne poštenosti. Ta se zlahka ne umakne pred resnico, prav tako ne pred grožnjami tistih, ki jih resnica moti. Intelektualna poštenost je torej vrednostni odnos do resnice, za katerega se uporablja tudi beseda dobrovernost, edina prava vera, ki je vredna ljubezni, spoštovanja in požrtvovalnosti. Zaradi tega je intelektualna poštenost med najvišjimi odlikami, ki so v spoznavnem smislu motivacijski dejavnik za kakovostno spoznanje, nepristranskost in zakonitost ter s tem tudi moralno-etična jamstva državnega uslužbenca za pošten postopek in pravičnost pri urejanju družbenih razmerij s pravom.

Vzrokov za težave v kazenskem in prekrškovnem postopku ne gre iskati le v konkretnih zadevah in ravnanjih posameznih državnih uslužbencev, ampak tudi v odnosu celotne družbe in politične oblasti do prava in državnih institucij.

Če so državne institucije z neustreznimi pogoji in ravnanji politične oblasti omejene v možnostih za uresničevanje prava, če se njihovi postopki prirejajo ali celo zlorabljujejo za politične razprtije in nizkotne strasti ene ali druge večine, potem pravo in država ne moreta več služiti zagotavljanju enakosti posameznika in družbenega reda. V takih razmerah se namesto svobode, varnosti in pravice razraščata negotovost in socialni nemir. S tovrstnimi primeri

se v bolj ali manj izraženih oblikah že ukvarjamo v vsakdanjem življenju (Kečanović, 2007, str. 13–14).

3 VARNOST V CESTNEM PROMETU

Varnost prometa predstavlja eno od temeljnih kakovosti prometnega sistema. Vsak udeleženec v prometu ali uporabnik prometne storitve želi imeti prometni sistem, ki zadovoljuje njegove potrebe in pričakovanja. To pomeni, da je varen cestni promet tudi odgovornost države, ki ima s svojimi institucijami vpogled in pregled nad dogajanjem v cestnem prometu in potrebne vzvode, s katerimi lahko poleg posameznika posredno ali neposredno vpliva na varnost cestnega prometa. Od stopnje varnosti cestnega prometa je odvisna kakovost življenja vseh državljanek in državljanov.

Večjo varnost v cestnem prometu je mogoče zagotoviti predvsem s spodbujanjem udeležencev v prometu k odgovornejšemu vedenju, spoštovanju predpisov in oblikovanju zavesti o pomenu prometne varnosti, z zagotavljanjem varnejših vozil in cestne infrastrukture. To pa lahko in morajo udeleženci načrtovalci, proizvajalci, izvajalci, vzdrževalci ter ustrezne nadzorne službe. V zapletenem sistemu je varnost cestnega prometa odvisna od več dejavnikov: od odgovornega ravnanja posameznika, vzgojno-izobraževalnih in preventivnih organizacij, medijev, represivnih in pravosodnih organov, civilne družbe, gospodarskih družb, vodstev samoupravnih lokalnih skupnosti in nenazadnje tudi od državnih organov (Nacionalni program varnosti 2006, str. 3).

3.1 ZAKON O VARNOSTI CESTNEGA PROMETA

Zakon o varnosti cestnega prometa – ZVCP-1-UPB-4 (Uradni list RS, št. 133/2006, v nadaljevanju ZVCP-1) – ureja pravila in pogoje za udeležbo v cestnem prometu (1. člen).

ZVCP-1 je razdeljen na 15 poglavij:

- I. uvodne določbe,
- II. pravila cestnega prometa,
- III. določbe o vozilih cestnega prometa,
- IV. določbe o posebnih obveznostih voznikov,
- V. varstvo udeležencev cestnega prometa,
- VI. določbe o napravah za urejanje prometa,
- VII. določbe o ovirah in drugih posebnostih v cestnem prometu,
- VIII. psihofizično stanje udeležencev cestnega prometa,
- IX. določbe v primeru prometnih nesreč,
- X. določbe o voznikih,
- XI. določbe o vozilih,
- XII. javne prireditve na cesti,
- XIII. strokovni in inšpekcijski nadzor,
- XIV. varnostni ukrepi, pooblastila in druga posebna določila,
- XV. prehodne in končne določbe.

Letos je bil omenjeni zakon noveliran, zato ni podrobno predstavljen, aktualnejše so spremembe, ki jih bom predstavil v četrtem poglavju.

3.1.1 Kronološki pregled

Omenjeni predpisi so naštetih zato, da je lahko vsakomur jasno, da se Ministrstvo za notranje zadeve (MNZ) v sodelovanju z vlado, predvsem pa s Policijo močno prizadeva, da bi se čimbolj izboljšala varnost na cestah: da se preprečijo smrtne žrtve ter zmanjša število prometnih nesreč ter raznih prekrškov.

ZVCP-1 vsebuje:

- Zakon o varnosti cestnega prometa – ZVCP-1 (Uradni list RS, št. 83/04 z dne 29. 7. 2004),
- Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o varnosti cestnega prometa – ZVCP-1A (Uradni list RS, št. 35/05 z dne 5. 4. 2005),
- Odločbo Ustavnega sodišča Republike Slovenije o razveljavitvi osmega odstavka 92. člena Zakona o varnosti cestnega prometa št. U-I-32/05 (Uradni list RS, št. 67/05 z dne 15. 7. 2005),
- Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o varnosti cestnega prometa – ZVCP-1B (Uradni list RS, št. 69/05 z dne 22. 7. 2005),
- Zakon o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnem prometu – ZDCOPMD (Uradni list RS, št. 76/05 z dne 12. 8. 2005),
- Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o varnosti cestnega prometa – ZVCP-1C (Uradni list RS, št. 108/05 z dne 2. 12. 2005),
- Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o izvrševanju kazenskih sankcij – ZIKS-1B (Uradni list RS, št. 70/06 z dne 6. 7. 2006),
- Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o varnosti cestnega prometa – ZVCP-1D (Uradni list RS, št. 105/06 z dne 12. 10. 2006).

Omenjenim zakonom sta se pridružila še Zakon o občinskem redarstvu – ZORed (Uradni list RS, št. 139/06 z dne 29. 12. 2006) in Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o varnosti cestnega prometa – ZVCP-1E (Uradni list RS, št. 37/08 z dne 15. 4. 2008).

3.1.2 Vpliv mednarodnih konvencij in sporazumov

Materialni in pomembnejši mednarodni procesni predpisi, ki urejajo področje varnosti cestnega prometa, so:

- Konvencija o cestnem prometu (Dunaj, 8. 11. 1968, Ur. l. SFRJ, št. 6/68),
- Evropski sporazum o dopolnitvi konvencije o cestnem prometu (Ženeva, 1. 5. 1971, Ur. l. SFRJ, št. 8/77),

- Evropski sporazum o cestnih znakih (Ženeva, 13. 12. 1957, Ur. l. SFRJ, št. 8/59),
- Evropski sporazum o delu posadke na vozilih, ki opravljajo mednarodne cestne prevoze – AETR (Ženeva, 1. 7. 1970, Ur. l. SFRJ, št. 30/74),
- Konvencija o pogodbi za mednarodni cestni prevoz blaga – CMR (Ženeva, 19. 5. 1956, Ur. l. SFRJ, št. 11/58, 1/59, 12/61, 1/63, 4/63 in 12/75),
- Sporazum o mednarodnem prevozu pokvarljivih živil in o specialnih vozilih za njihov prevoz (Ženeva, 1. 9. 1970, Ur. l. SFRJ, št. 50/76),
- Konvencija o pogodbi o mednarodnem cestnem prevozu potnikov in prtljage – CVR (Ženeva, 29. 11. 1969, Ur. l. SFRJ, št. 8/77),
- Evropski sporazum o mednarodnem cestnem prevozu nevarnega blaga – ADR (Ženeva, 30. 9. 1957, Ur. l. SFRJ, št. 61/70 in 59/72),
- Protokol o dopolnitvi tretjega odstavka 14. člena Evropskega sporazuma o mednarodnem cestnem prevozu nevarnega blaga (New York, 21. 8. 1975, Ur. l. SFRJ, št. 8/77),
- Aneksa A in B Evropskega sporazuma o mednarodnem cestnem prevozu nevarnega blaga (A – predpisi o nevarnih snoveh in predmetih, B – predpisi o prevoznih napravah in prevoznih manipulacijah, Ženeva, 12. 4. 1967, Ur. l. SFRJ, št. 61/70, 8/77, 1/78, 6/78, 11/80 in Ur. l. RS, št. 41/00),
- Baselska konvencija o nadzoru prehoda nevarnih odpadkov preko meja in njihovega odstranjevanja (Basel, 22. 3. 1989, Ur. l. RS, št. 15/93),
- Carinska konvencija o mednarodnem prevozu blaga na osnovi TIR-karneta (Ženeva, 15. 1. 1959 in 14. 11. 1975, Ur. l. SFRJ, št. 3/59 in Ur. l. RS, št. 35/92),
- Evropski sporazum o glavnih mednarodnih prometnih žilah (Ženeva, 15. 11. 1975, Ur. l. SFRJ, št. 5/80),
- Deklaracija o graditvi velikih cest za mednarodni promet (Ženeva, 16. 9. 1950, Ur. l. SFRJ, št. 12/60),
- Sporazum o označevanju gradbišč na cestah (Ženeva, 16. 12. 1955, Ur. l. SFRJ, št. 7/57),
- Sporazum med EGS in RS na področju prometa (Ljubljana, 27. 7. 1993, Ur. l. RS, št. 14/93).

3.2 DEJAVNIKI TVEGANJA VARNOSTI V CESTNEM PROMETU

Človek je najšibkejši člen v prometnem sistemu, saj njegove napake ali zavestne kršitve pravil pomembno prispevajo k nastanku nesreč.

Najznačilnejši dejavniki tveganja varnosti v cestnem prometu so (Nacionalni program varnosti 2006, str. 15–18):

- Hitrost vožnje, ki je najpomembnejši dejavnik nastanka prometnih nesreč in bistveno vpliva na njihovo težo. Delež mrtvih zaradi hitrosti je v Sloveniji večji kot v drugih državah. Mednarodne raziskave dokazujejo,

da bi zmanjšanje povprečnih hitrosti za 1 km/h prispevalo k zmanjšanju število nesreč za povprečno 3 %.

- Alkohol, prepovedane droge in druge psihoaktivne snovi. V Sloveniji sta vsak tretji povzročitelj nesreče s smrtnim izidom in vsak četrti povzročitelj nesreče s hudimi telesnimi poškodbami pod vplivom alkohola. Delež povzročiteljev nesreč, ki so bili pod vplivom alkohola, je med najvišjimi v Evropi. Poleg tega se povečuje število ugotovljenih primerov vožnje pod vplivom prepovedanih drog in drugih psihoaktivnih snovi.
- Varnostni pasovi in otroški varnostni sedeži. Varnostni pas je eden najstarejših pripomočkov za večjo varnost voznikov in potnikov v osebnih avtomobilih, ki je z uveljavljanjem izboljšav in novih sistemov (samozatezni varnostni pasovi, zračne blazine (airbag) in aktivni vzglavniki) postal še pomembnejši. Po podatkih o meritvah se v Sloveniji pripenja 85,7 % voznikov in potnikov na prednjih sedežih, a le 43,3 % potnikov na zadnjih sedežih in je pripetih le 61,2 % otrok, ki potrebujejo otroške varnostne sedeže.

3.3 VARNOST RANLJIVIH SKUPIN UDELEŽENCEV V CESTNEM PROMETU

Poleg dejavnikov tveganja varnosti v cestnem prometu so aktualne tudi ranljive skupine udeležencev v cestnem prometu; te predstavljajo (Nacionalni program varnosti 2006, str. 19–24):

- Pešci, katerih varnost se je v Sloveniji v zadnjih desetih letih sicer bistveno izboljšala, vendar še vedno sodijo med najbolj ogrožene skupine udeležencev. Nesreče pešcev so pogoste v naseljih, kjer ni uličnega sistema in varnih površin za pešce, na prehodih za pešce in v temnem delu dneva v jesenskih in zimskih mesecih. Najbolj je ogrožena starostna skupina nad 65 let, med poškodovanimi je še vedno veliko otrok.
- Kolesarji, ki kot pešci sodijo med najbolj ogrožene skupine udeležencev. Med njimi sta še posebej izpostavljeni starostni skupini otrok in mladostnikov ter starejših od 65 let. Program spodbuja razvoj kolesarskega prometa, saj ta zmanjšuje zagate mest s parkirnimi površinami, ne onesnažuje okolja, omogoča stalno telesno aktivnost in prispeva k boljšemu zdravju.
- Mladi (15 do 24 let) so ena najbolj ogroženih starostnih skupin v prometu zaradi neizkušenosti, življenjskega stila, iskanja tveganj, izzivov in lastnih poti ter nenazadnje uporništv, ki se kaže tudi v nespoštovanju prometnih pravil in predpisov. Najbolj tvegano obdobje je prvo leto po opravljenem izpitu za različne kategorije motornih vozil.
- Starejši nad 65 let. S staranjem prebivalstva se v Evropi vse bolj pojavljajo problemi starejših udeležencev v cestnem prometu. Starostna skupina nad 65 let je nadpovprečno ogrožena v večini držav, zlasti v

vlogi pešcev in kolesarjev. Pri voznikih motornih vozil pa so temeljni problemi ohranjanje voziške kondicije in obnavljanje znanja (vsaj 4.000 prevoženih kilometrov na leto) ter skrb za zdravje in voziške zmožnosti. Skrb je naravnana na ohranjanje mobilnosti ob ustrezni varnosti za to starostno skupino in druge udeležence.

- Vozniki motornih dvokoles. Vožnja motornega kolesa je bistveno bolj nevarna od vožnje z osebnim avtomobilom. Vozniki motornih koles so žrtve napak drugih udeležencev v prometu in pogosto povzročitelji nesreč zaradi vožnje s preveliko hitrostjo, ki jim ne omogoča zaustavitve v vidnih razdaljah.

4 NOVA POOBLASTILA V LUČI SPREMENJENEGA ZAKONA O VARNOSTI CESTNEGA PROMETA

2. aprila letos je Državni zbor RS sprejel Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o varnosti cestnega prometa (v nadaljevanju ZVCP-1E), ki je (razen nekaterih členov) stopil v veljavo 30. 4. 2008.

S tem zakonom je policija dobila nova pooblastila v zvezi z varnostjo cestnega prometa, ki se že izvajajo v praksi in o katerih bo govora v nadaljevanju.

4.1 PRIKAZ UREDITVE VARNOSTI V CESTNEM PROMETU V NEKATERIH DRUGIH PRAVNIH SISTEMIH

Direktiva 2000/53/ES Evropskega parlamenta in Sveta o izrabljenih vozilih določa ukrepe za zmanjševanje količine izrabljenih vozil, njihovih surovin in snovi ter zmanjševanje njihove škodljivosti za okolje. Druga točka 5. člena omenjene direktive določa, da morajo države članice storiti vse potrebno za zagotovitev, da se vsa izrabljena vozila oddajo v pooblaščen obrate za obdelavo. Predlog sprememb torej zgolj sledi določbi 5. člena direktive in ob že obstoječih določbah ZVCP-1 omogoča učinkovitejše izvrševanje direktive.

Nemčija

V Republiki Nemčiji so za prekoračitev največje dovoljene hitrosti na cestah v naselju predpisane globe v znesku od 15 do 425 evrov. Poleg tega se kršitelju pri prekoračitvi največje dovoljene hitrosti nad 21 km/h izrečejo tudi od 1 do 4 kazenske točke, pri prekoračitvi hitrosti nad 31 km/h pa tudi prepoved vožnje motornega vozila v trajanju od 1 do 3 mesecev.

Za prekoračitev največje dovoljene hitrosti na cestah zunaj naselja so predpisane globe v znesku od 10 do 375 evrov. Poleg tega se kršitelju pri prekoračitvi največje dovoljene hitrosti nad 21 km/h izrečejo tudi od 1 do 4 kazenske točke, pri prekoračitvi hitrosti nad 41 km/h pa tudi prepoved vožnje motornega vozila v trajanju od 1 do 3 mesecev.

Z globo v znesku najmanj 250 evrov se kaznuje za prekršek voznik motornega vozila v Republiki Nemčiji, ki ima v organizmu več kot 0,5 in manj kot 1,09 promila alkohola v krvi. Poleg tega se mu izrečejo tudi 4 kazenske točke in prepoved vožnje motornega vozila v trajanju 1 meseca. Če kršitelj ponovi prekršek v določenem obdobju, se voznik motornega vozila za ponovljen prekršek kaznuje z globo 500 evrov, 4 kazenskimi točkami in prepovedjo vožnje motornega vozila v trajanju 3 mesecev. Poleg tega se tovrstnemu specialnemu povratniku obvezno odredi kontrolni zdravstveni pregled, ki ga v Republiki Nemčiji imenujejo s kratico MPU oziroma t. i. idioten test. Če voznik motornega vozila dvakrat ali večkrat ponovi navedeni prekršek, se ga kaznuje z globo 750 evrov, 4 kazenskimi točkami in prepovedjo vožnje motornega vozila v trajanju 3 mesecev, prav tako pa se ga po vsakem storjenem prekršku pošlje tudi na

naveden kontrolni zdravstveni pregled. Če voznik motornega vozila v navedenem psihofizičnem stanju povzroči delikt ali prometno nesrečo, se mu običajno izreče globa v višini 1,5 neto mesečne plače ali od 8 do 10 mesecev zaporne kazni, 7 kazenskih točk in odvzem vozniškega dovoljenja. Z globo v višini od 1 do 2 neto mesečnih plač ali z zaporno kaznijo v trajanju od 8 do 12 mesecev se kaznuje voznik motornega vozila, ki ima v krvi več kot 1,10 promila alkohola. Poleg tega se mu izreče tudi 7 kazenskih točk in prepoved vožnje motornega vozila v trajanju od 6 mesecev do 5 let.

Prepoved prehitevanja je v Republiki Nemčiji sankcionirana z globo, kazenskimi točkami in prepovedjo vožnje motornega vozila. Za neupoštevanje prometne signalizacije, ki prepoveduje prehitevanje na določenem odseku ceste, je predpisana globa v višini 40 evrov, poleg tega pa se vozniku motornega vozila izreče tudi 1 kazenska točka, če pa voznik zaradi neupoštevanja te prometne signalizacije ogroža druge udeležence cestnega prometa ali povzroči prometno nesrečo z materialno škodo, se kaznuje z globo 125 evrov, 4 kazenskimi točkami in prepovedjo vožnje motornega vozila v trajanju 1 meseca. Če voznik motornega vozila prehiteva vozilo ob zmanjšani vidljivosti zaradi vremenskih razmer, se kaznuje z globo 50 evrov in 3 kazenskimi točkami. Če voznik prehiteva vozilo na mestu, kjer sta smerni vozišči ločeni z neprekinjeno ločilno črto, se kaznuje z globo 75 evrov in 4 kazenskimi točkami (Predlog ZVCP-1E, 2007, str. 9).

Avstrija

V Republiki Avstriji se za prekoračitev največje dovoljene hitrosti na cesti v naselju nad 20 km/h izreče globa v znesku najmanj 30 evrov.

Za vožnjo v cestnem prometu pod vplivom alkohola so predpisane globe v znesku od 218 do 5.800 evrov.

Odsevni jopič je predpisan kot del obvezne opreme vozila (vozniki motornih koles ga potrebujejo) in ga mora voznik vozila obleči ob vsakokratnem izhodu iz vozila na avtocesti ali cesti izven naselja. Kazen za neuporabo odsevnega telovnika je od 14 do 36 EUR.

Glede uporabe posebnih prevoznih sredstev v cestnem prometu veljajo v Republiki Avstriji podobne omejitve kot v naši nacionalni zakonodaji, in sicer je njihova uporaba dovoljena na pločnikih, območjih za pešce in kolesarskih poteh. Predpisi v Avstriji natančneje opredeljujejo nekatere vrste posebnih prevoznih sredstev, ki jih navaja tudi naša zakonodaja, npr. rolke (skateboard), miniaturna motorna vozila (micro-scooter). S tem je v avstrijski zakonodaji sicer jasneje določeno, katera prevozna sredstva štejejo med posebna prevozna sredstva, vendar je navedena opredelitev zaradi tehnološkega razvoja in pojava različnih novih oblik prevoznih sredstev lahko bolj omejujoča, kot je to določeno v našem pravnem redu.

Za uporabo mobilnega telefona med vožnjo je za voznika motornega vozila predpisana globa v višini 25 evrov.

Pri vseh predpisanih globah je treba upoštevati dejstvo, da v Republiki Avstriji nimajo predpisane možnosti plačila polovične globe, če jo storilec prekrška poravna v določenem obdobju po izreku globe (Predlog ZVCP-1E, 2007, str. 8).

Italija

V Republiki Italiji je uporaba odsevnega telovnika obvezna za voznike osebnih avtomobilov, in sicer ga morajo uporabljati ob vsakem izstopu iz vozila na avtocesti ali na cesti izven naselja. Potrebujejo ga tako voznik kot tudi tisti potniki, ki v primeru okvare ali nesreče izstopijo iz vozila. Predpisana sankcija za neuporabo odsevnega telovnika v navedenih primerih je od 33 do 137 evrov. Vozniki motornih koles nimajo predpisane obvezne uporabe odsevnega telovnika.

Za prekoračitev največje dovoljene hitrosti na cesti v naselju nad 20 km/h je predpisana globa od 150 do 590 evrov.

Če voznik motornega vozila vozi v cestnem prometu pod vplivom alkohola, se kaznuje z globo od 280 do 1.120 evrov.

Če pa voznik motornega vozila med vožnjo uporablja mobilni telefon na nedovoljen način, se kaznuje z globo od 70 do 290 evrov (Predlog ZVCP-1E, 2007, str. 9–10).

Francija

Peto poglavje Francoskih cestnoprometnih predpisov (Code de la route) ureja področje preprečitve vožnje in odvoza vozil. Člen 325-1 (zakon št. 2001-1062, 2003-239 in 2003-495) med drugim določa, da se vozilu lahko na zahtevo župana ali organa pravosodne policije prepreči vožnja in se ga zaseže brez soglasja lastnika, če vozilo (ki je parkirano ali je v prometu) predstavlja kršitev določb cestnoprometnih predpisov, predpisov policije ali zakonodaje s področja obveznega zavarovanja motornih vozil. Zaseženo vozilo se nato odpelje na poseben prostor za odlaganje in varovanje vozil, kjer se hranijo tudi vozila, za katera obstaja sum, da so bila odtujena, in vozila, ki so bila oddana v uničenje. Prav tako se lahko prepreči vožnja na zahtevo župana ali organa pravosodne policije brez soglasja lastnika vozila, če vozilo na javnih in stranskih cestah nima nujno potrebnih delov, da bi se lahko varno uporabljalo v prometu, vozila pa se zaradi poškodovanosti ali tatvine ne more takoj popraviti. Tudi ta izločena in zasežena vozila se odpelje na poseben prostor za odlaganje in varovanje odpeljanih vozil.

Če je odrejena zablembo, se na podlagi člena L325-1-1 (vstavljen na podlagi zakona št. 2004-204) vozilo izroči službi za državno posest z namenom, da bi bilo uničeno ali odtujeno. Če sodna oblast izreče kaznen preprečitve vožnje vozila, je slednje vrnjeno obsojencu šele po poteku trajanja kazni preprečitve vožnje, ki jo je določil sodni organ. Vozilo se vrne proti plačilu stroškov odstranitve in hrambe vozila na posebnem prostoru za odlaganje in varovanje odpeljanih vozil, ki bremenijo obsojenca.

Po členu L325-6 lahko vozila, katerih stanje ne omogoča izpolnjevanja varnostnih pogojev v prometu, s posebnega prostora za odlaganje in varovanje odpeljanih vozi umaknejo samo avtomehaniki, ki so jim lastniki teh vozil naročili opravljanje nujno potrebnih posegov na vozilih. Lastnikom se ta vozila vrne po

opravljenem tehničnem pregledu. Če ni soglasja o stanju vozila, se imenuje izvedenec. Če ta ugotovi, da vozilo ni v stanju, da bi lahko bilo dano v promet ob izpolnjevanju normalnih varnostnih pogojev, odredi opravila, ki se morajo izvesti, preden bo vozilo lahko izročeno svojemu lastniku.

Po členu L325-10 zadevna javna skupnost ni odgovorna za škodo, nastalo na vozilih, o katerih je govor v četrtem odstavku člena L325-7, odpeljanih na odlagališče brez ograje in varovanja (Predlog ZVCP-1E, 2007 – DS).

4.2 ZAKON O SPREMEMBAH IN DOPOLNITVAH ZAKONA O VARNOSTI CESTNEGA PROMETA

Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o varnosti cestnega prometa (ZVCP-1E) naj bi s svojimi določbami prispeval izboljšanju stanja varnosti v cestnem prometu; pripravljavci sprememb zakona so pripravili spremembe na tistih področjih, ki bodo po oceni strokovnjakov prispevala k večji varnosti v cestnem prometu – zmanjšanju prometnih nesreč z najhujšimi posledicami. Hkrati se z omenjenim zakonom v pravni red Republike Slovenije prenaša Direktiva 2006/126/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. decembra 2006 o voznških dovoljenjih (UL L št. 403 z dne 30. 12. 2006, str. 18).

V letu 2008 se pričakuje izboljšanje stanja varnosti tudi zaradi uveljavitve Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o varnosti cestnega prometa. Pripravljavci sprememb zakona so pripravili spremembe na tistih področjih, ki bodo po oceni strokovnjakov prispevale k večji varnosti v cestnem prometu – zmanjšanju prometnih nesreč z najhujšimi posledicami.

4.2.1 Razlogi za sprejetje zakona

Stanje varnosti cestnega prometa je še vedno zaskrbljujoče. Število smrtnih žrtev v cestnem prometu se od leta 2005, ko je bilo skupaj 257 smrtnih žrtev, povečuje. Slovenija ne sledi cilju Bele knjige Evropske unije: Evropska prometna politika za 2010: čas za odločitev, št. COM 2001 (370), ki jo je sprejela Komisija evropskih skupnosti 12. 9. 2001, in Sporočilu Komisije evropskih skupnosti – Evropski akcijski program za varnost v cestnem prometu – Razpolovitev števila žrtev prometnih nesreč v Evropski uniji do leta 2010, št. COM (2003) 311 z dne 2. 6. 2003 (Predlog ZVCP-1E, 2007, str. 1).

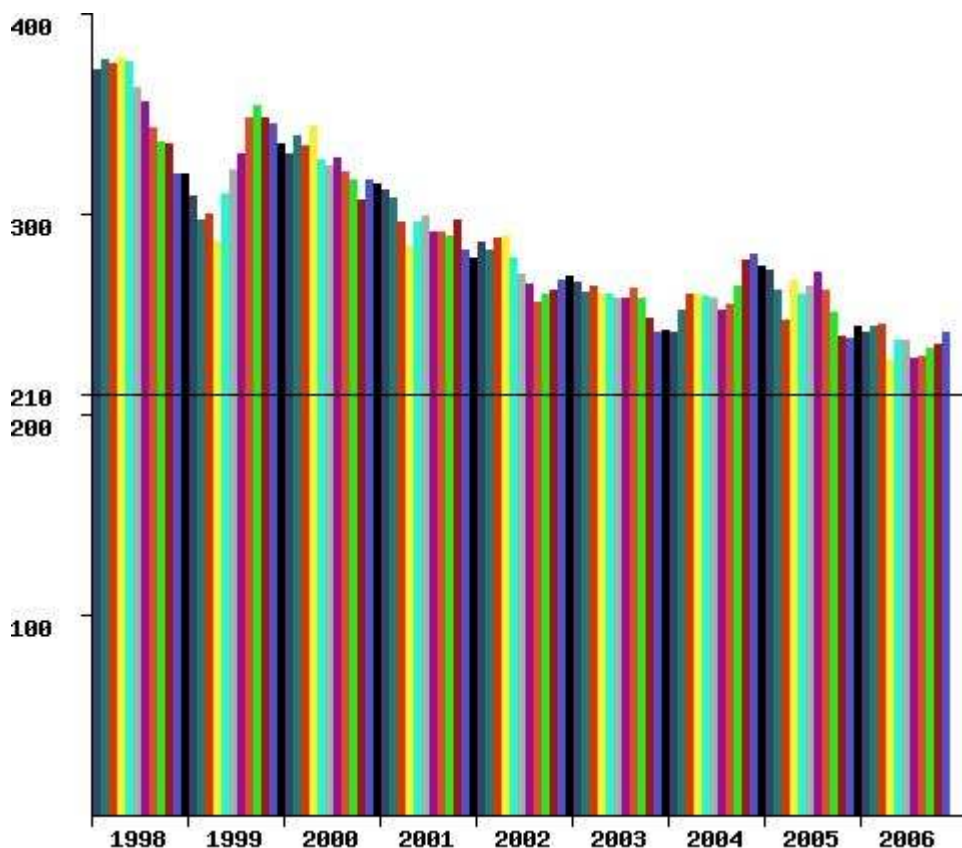
V letu 2006 je bilo obravnavanih 31.569 (v letu 2005 31.669) vseh prometnih nesreč. Glede na vrsto prometne nesreče oziroma posledico pa je stanje naslednje (isti vir):

- s smrtnim izidom je bilo 233 (leta 2005 229) prometnih nesreč ali 1,7 % več kot v letu 2005,
- s telesnimi poškodbami je bilo 10.990 (leta 2005 10.343) prometnih nesreč ali za 6,2 % več kot leto prej,
- z materialno škodo je bilo 20.346 (leta 2005 21.097) prometnih nesreč ali 3,5 % manj kot v letu 2005.

V teh nesrečah je:

- umrlo 262 (leta 2005 257) oseb ali za 1,9 % več kot v letu 2005,
- bilo hudo telesno poškodovanih 1.220 (leta 2005 1.295) oseb ali za 5,8 % manj kot leto prej,
- lahko telesno poškodovanih 14.855 (leta 2005 13.424) oseb ali za 10,6 % več kot v letu 2005.

Slika 1: Barometer prometne varnosti od leta 1998 do 2006



Vir: MNZ (oktober 2008).

V barometru prometne varnosti so pri vsakem mesecu upoštevani podatki o številu mrtvih v zadnjih 12 mesecih.

Najpogostejši dejavniki prometnih nesreč (Predlog ZVCP-1E, 2007, str. 2):

Mrtvi:

- neprilagojena hitrost: 111 (leta 2005 114) ali za 3 % manj kot v letu 2005,
- nepravilna stran oziroma smer vožnje: 55 (leta 2005 80) ali za 31 % manj,

- neupoštevanje pravil o prednosti: 39 (leta 2005 36),
- nepravilno prehitevanje: 23 (leta 2005 1),
- nepravilnosti pešcev: 10 (leta 2005 9),
- nepravilni premiki z vozilom: 8 (leta 2005 4),
- drugi vzroki: 16 (leta 2005 13).

Hudo telesno poškodovani:

- neprilagojena hitrost: 433 (leta 2005 532),
- neupoštevanje pravil o prednosti: 245 (leta 2005 255),
- nepravilna stran oz. smer vožnje: 269 (leta 2005: 260),
- nepravilno prehitevanje: 65 (leta 2005: 62),
- nepravilni premiki z vozilom: 51 (leta 2005 57),
- nepravilnosti pešcev: 36 (leta 2005 37),
- neustrezna varnostna razdalja: 11 (leta 2005 13),
- drugi vzroki: 110 (leta 2005 79).

Lahko telesno poškodovani:

- neprilagojena hitrost: 3.942 (leta 2005 4.143),
- neupoštevanje pravil o prednosti: 3.461 (leta 2005 2.965),
- neustrezna varnostna razdalja: 2.664 (leta 2005 2.332),
- nepravilna stran oz. smer vožnje: 2.128 (leta 2005 1.802),
- nepravilni premiki z vozilom: 974 (leta 2005 789),
- nepravilno prehitevanje: 555 (leta 2005 441),
- nepravilnosti pešcev: 126 (leta 2005 124),
- drugi vzroki: 1005 (leta 2005 828).

V prometnih nesrečah je umrlo največ:

- voznikov osebnih avtomobilov: 96 (leta 2005 92),
- potnikov: 55 (leta 2005 55),
- pešcev: 36 (leta 2005 37),
- kolesarjev: 14 (leta 2005 18),
- voznikov motornih koles: 42 (leta 2005 34),
- voznikov koles z motorjem: 12 (leta 2005 5).

Slabo stanje varnosti cestnega prometa se je nadaljevalo tudi v letu 2007.

Iz zgoraj navedenih dejstev izhaja, da so najpomembnejši vzroki hudih prometnih nesreč: neprilagojena hitrost, nepravilna stran oziroma smer vožnje, neupoštevanje pravil o prednosti in nepravilno prehitevanje.

Hitrost je tako najpomembnejši dejavnik tveganja za nastanek prometnih nesreč, zato je bila določilom, ki urejajo globe za prekoračitev dovoljene hitrosti, posvečena posebna pozornost.

Prekoračitev dovoljenih hitrosti je široko razširjen družbeni problem in predstavlja enega od glavnih vzrokov najhujših posledic prometnih nesreč v večini držav članic; pogosto pa prispeva h kar tretjini prometnih nesreč s smrtnim izidom ali hudimi telesnimi poškodbami in je hkrati glavni dejavnik pri

ugotavljanju težjih poškodb. Obvladovanje hitrosti lahko hitreje prinese večje učinke glede varnosti v cestnem prometu kot kateri koli drug posamezen ukrep. Kazenski pregon v najširšem pomenu besede je po analizah mednarodnih organizacij najučinkovitejši način za nadzor hitrosti. Raziskava, ki jo je izvedel Laboratorij za raziskave prometa iz Velike Britanije, je pokazala, da bi zmanjšanje povprečne hitrosti za 3 km/h vsako leto rešilo od 5.000 do 6.000 življenj v Evropi ter preprečilo 140.000 nesreč, s čimer bi prihranili 20 milijard evrov (Predlog ZVCP-1E, 2007, str. 5).

4.2.2 Bistvene spremembe

Določene sankcije se z ZVCP-1E zaostrojujejo predvsem na področjih, ki so neposredno povezane s posledicami prometnih nesreč. Bistveno se zvišujejo globe za prekrške, povezane s hitrostjo, smerjo in stranjo vožnje, prehitevanjem in psihofizičnim stanjem udeležencev cestnega prometa. Poleg tega se za določene najhujše prekrške zoper varnost cestnega prometa uvaja stranska sankcija prepovedi vožnje motornega vozila, zaseg motornega vozila, s katerim je bil storjen prekršek, ter povečuje število kazenskih točk v cestnem prometu. Zakon uvaja tudi nove varnostne ukrepe, in sicer obvezno pridržanje oseb, ki so bile zalotene pri prekršku, povezanim s psihofizičnim stanjem udeležencev cestnega prometa.

Izvzeta in posebej z višjo globo je sankcionirana omejitev vožnje motornih vozil, katerih največja dovoljena masa presega s predpisom ali prometno signalizacijo omejeno dovoljeno maso, saj je sicer sankcija za navedeno kršitev minimalna, z navedenimi kršitvami pa se poleg povečanja neposredne nevarnosti za udeležence cestnega prometa dodatno obremenjujejo ceste, na katerih se tak promet prepove (7. člen).

Pri določbah o vključevanju v promet je jasneje opredeljena obveznost, da mora tak voznik pustiti mimo vsa vozila, ki jim seka smer vožnje, in vozila, ki vozijo po prometnem pasu, na katerega se vključuje (16. člen).

V določbah o tovoru se predlaga izvzem določbe o dolžini tovora v primerih, ko je za prevoz tovora izdano dovoljenje za izredni prevoz, saj tovor tudi v primerih, ko je bilo za vožnjo izdano dovoljenje za izredni prevoz, ni smel segati več kot 1,5 m od najbolj izpostavljenega zadnjega dela vozila.

Določbe o obremenitvah in dimenzijah vozila ter o izrednem prevozu so opredeljene glede na smiselnost izvajanja izrednega prevoza. Skupne mase vozila in osne obremenitve, določene po določilih proizvajalca vozila namreč ni mogoče preseči tudi v primeru izdanega dovoljenja za izredni prevoz, kar pomeni, da se samo te določbe sankcionirajo v 69. členu, vse ostale določbe v zvezi z maso in dimenzijami pa so opredeljene v 70. členu ZVCP-1E.

Pri opredeljevanju obveznosti uporabe naprave za prostoročno telefoniranje se navedena obveznost razširja tudi na voznika, ki ga uči učitelj vožnje, in mladoletnega voznika, ki vozi v spremstvu spremljevalca (27. člen).

Pri uporabi vlečne naprave doslej ni bila opredeljena obveznost voznika, da je obremenitev navedene naprave dovoljena v skladu z navodili proizvajalca vozila oziroma proizvajalca vlečne naprave, zato navedena obveznost dopolnjuje določbe 90. člena ZVCP-1 (32. člen ZVCP-1E).

V zvezi z uporabo posebnih prevoznih sredstev so se podrobneje opredelile prometne površine, na katerih je dovoljena uporaba navedenih prevoznih sredstev, poleg tega pa so se v določbe o posebnih prevoznih sredstvih na novo vnesla tudi v vsakdanji praksi vse bolj pogosta miniaturna prevozna sredstva (35. člen).

Poseben člen opredeljuje posebnosti pri uporabi ceste v primeru organiziranih treningov kolesarjev, ki imajo licenco, in sicer se po novem lahko vozita ob predpisanih pogojih vzporedno tudi po dva kolesarja. Z navedeno določbo se zvišuje varnost navedenih kolesarjev, ki so bili ob veljavnih pogojih za udeležbo kolesarjev v cestnem prometu nemalokrat v nevarnih situacijah, ko se je prehitevala kolona na organiziranih treningih, poleg tega pa so se omogočili boljši in varnejši pogoji za trening posebej ogroženih udeležencev cestnega prometa (37. člen).

Na novo je opredeljena dolžnost nošenja telovnika živo rumene ali oranžne barve z vdelanimi odsevnimi trakovi oseb zunaj vozila na avtocestah in cestah, rezerviranih za motorna vozila, kar se je kot dobra praksa uveljavilo že v več državah članicah EU. S tem se zaradi večje vidnosti in opaznosti zagotavlja večja varnost predvsem tistih, ki jim je ta obveznost naložena (36. člen).

Pri določbah o postavitvi prometne signalizacije je dodana možnost, da prometno signalizacijo postavijo in odstranijo tudi izvajalci izrednega prevoza ter pooblašcene uradne osebe prekrškovnih organov (44. člen).

Za neupoštevanje rdeče luči na semaforju je na novo opredeljena sankcija tudi za pešca, ki ne upošteva navedenega znaka. Doslej pešca namreč ni bilo mogoče sankcionirati za kršitev navedenega pravila (45. člen).

Prav tako se razširjajo uporabniki rumene luči, in sicer jih je mogoče na novo uporabljati tudi na vozilih zasebnega varovanja, ki so na intervencijski vožnji, spremstvu denarja ali drugih vrednostnih pošiljk (48. člen).

Določba osmega odstavka 132. člena ZVCP-1 se bo po novem razdelila na tri nove odstavke, predvsem zaradi preglednosti in podrobnejše opredelitve postopkov, povezanih z ugotavljanjem prisotnosti mamil, psihoaktivnih zdravil

ali drugih psihoaktivnih snovi pri udeležencih cestnega prometa (51. člen ZVCP-1E).

Na novo se opredeljuje skladno z navedeno odločbo Ustavnega sodišča prekršek v zvezi s povzročitvijo prometne nesreče, razen prometne nesreče z neznatno nevarnostjo. Izrek prepovedi vožnje motornega vozila v tem primeru ni več obligatoren, kot je bil doslej.

Skladno z novo določbo se za tovrstne prometne nesreče vedno sproža redni sodni postopek o prekršku, skladno z določbo drugega odstavka 52. člena Zakona o prekrških (ZP).

Kot je že bilo navedeno, je bilo potrebno ZVCP-1 uskladiti z Direktivo 2006/126/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. decembra 2006 o voznških dovoljenjih, ki je na tem področju uvedla naslednje novosti oziroma prednosti (Predlog ZVCP-1E, 2007, str. 6–7):

- Možnost določanja obdobja veljavnosti voznških dovoljenj z nacionalnimi predpisi, kakor je predvideno v Direktivi 91/439/EGS, ima za posledico obstoj različnih pravil v različnih državah članicah in več kot 110 različnih vzorcev voznških dovoljenj, ki veljajo v državah članicah. To povzroča državljanom, policiji in upravnim organom, pristojnim za upravljanje z voznškimi dovoljenji, težave glede preglednosti in vodi k ponarejanju dokumentov, ki so včasih stari nekaj desetletij.

Z namenom, da se prepreči, da bi enotni vzorec evropskega voznškega dovoljenja postal dodatni vzorec, poleg stodesetih, ki so že v obtoku, morajo države članice sprejeti vse potrebne ukrepe, da se vsem imetnikom dovoljenj izda enotni vzorec voznškega dovoljenja.

- Implementacija direktive ne vpliva na pravice do vožnje, ki so bile priznane ali pridobljene pred dnevom začetka uporabe te direktive oziroma pred uveljavitvijo tega zakona.
- Vozniška dovoljenja se vzajemno priznavajo. Tako je omogočeno vsaki državi članici, da za voznško dovoljenje, katerega veljavnost ni časovno omejena in ga je izdala druga država članica, uporabi obdobje veljavnosti, predpisano v tej direktivi, kar pomeni, da Republika Slovenija lahko uporabi svoje predpise v zvezi z veljavnostjo voznških dovoljenj ob zamenjavi tujih voznških dovoljenj.
- Uvedba omejitve časovne veljavnosti novih voznških dovoljenj omogoča, da se ob periodičnem podaljšanju uporabijo najnovejši ukrepi proti ponarejanju ter opravijo zdravniški pregledi ali drugi ukrepi, ki prispevajo k večji prometni varnosti. Zato se določijo minimalne zahteve za izdajo voznškega dovoljenja, uskladijo standardi v zvezi z voznškimi izpiti in izdajo voznškega dovoljenja. Opredelijo se znanja, spretnosti in ravnanje, povezana z vožnjo motornih vozil, na katerih bo zasnovano opravljanje voznškega izpita, prav tako se opredelijo minimalni standardi v zvezi s psihofizično sposobnostjo za vožnjo teh vozil. Določeni so tudi minimalni standardi za opravljanje dela članov izpitnih komisij in zahteve za njihovo usposabljanje, s čimer se bo izboljšalo znanje in spretnosti

izpitne komisije, zagotovilo objektivnejše ocenjevanje kandidatov za pridobitev vozniškega dovoljenja in povečala usklajenost vozniških izpitov.

Ob izdaji vozniškega dovoljenja in nato v rednih presledkih morajo vozniki vozil, ki se uporabljajo za prevoz oseb ali blaga, predložiti dokaz, da izpolnjujejo minimalne standarde psihofizične sposobnosti za vožnjo. Takšne redne kontrole v skladu z nacionalnimi predpisi o izpolnjevanju minimalnih standardov bodo prispevale k prostemu gibanju oseb, preprečevanju izkrivljanja konkurence in k večjemu upoštevanju posebne odgovornosti voznikov teh vozil. Republika Slovenija skladno z direktivo predpisuje obveznost zdravstvenega pregleda kot jamstvo za izpolnjevanje minimalnih standardov psihofizične sposobnosti za vožnjo drugih motornih vozil. Zaradi preglednosti ti pregledi sovpadajo s podaljšanjem vozniških dovoljenj in so vezani na obdobje veljavnosti vozniškega dovoljenja (55., 57. in 58.–84. člen).

Za specialne povratnike najhujših kršitev cestnega prometa je uvedena možnost odvzema motornega vozila, s katerim je bil storjen prekršek, prav tako pa je za določene vrste prekrškov, povezanih s psihofizičnim stanjem, uvedeno obvezno pridržanje. Pri opredeljevanju navedenih novosti se je zasledoval cilj povečanja vpliva dodatnih ukrepov na ravnanja voznikov, ki najhujše kršijo cestne prometne predpise in s tem ogrožajo v prvi vrsti sebe, poleg tega pa tudi druge udeležence cestnega prometa (99. člen).

Da je motorno vozilo lahko tudi nevaren predmet, s katerim je mogoče povzročiti pri človeku najhujše telesne poškodbe in smrt, ni potrebno posebej poudarjati, nenazadnje je to zapisano v odločbi, ki je razveljavila 215. člen Zakona o varnosti cestnega prometa (iz leta 1998), ugotovilo tudi Ustavno sodišče RS. Odvzem prostosti voznikov, ki najhujše kršijo določbe o psihofizičnem stanju, pa kot učinkovit ukrep izvajajo v številnih zveznih državah ZDA in v Veliki Britaniji (Predlog ZVCP-1E, 2007, str. 8).

4.3 POOBLASTILA POLICISTOV PO SPREMEBI ZAKONODAJE

Že omenjeni ZVCP-1E prinaša ob spremenjenih sankcijah kar nekaj novosti, kar se odraža tudi pri pooblastilih policistov. Relevantno je izpostaviti pogloblitve novosti.

4.3.1 Odvzem prostosti

Ukrep odvzema prostosti določa 238. b člen ZVCP-1. Policist odvzame prostost in odredi pridržanje za voznika, ki je zaloten pri prekršku, v kolikor so izpolnjeni pogoji po prvem odstavku 238. b člena omenjenega zakona. Pridržanje je

obligatorno, kar pomeni, da policist ne more odločati in presojudati, ali bo pridržanje odredil ali ne. Pogoji za izvedbo pridržanja so opredeljeni, policisti pa morajo izvajati pridržanje dosledno.

Pridržanje voznika v skladu s prvim odstavkom 238. b člena traja od najmanj 6 do največ 12 ur. V zvezi s samim postopkom, prenehanjem pridržanja in pravicami storilca se uporabljajo določbe ZP-1. Policist bo vozniku v primeru izdaje plačilnega naloga od predpisane globe zaradi pridržanja odštel znesek 20 evrov (od polovičnega zneska globe) v skladu s 112. členom ZP-1.

V zvezi s pridržanjem se smiselno uporablja tudi Zbirka navodil in usmeritev za delo policije na področju splošnih policijskih nalog, ki se nanaša na pridržanje oseb.

Za policiste se sam postopek z voznikom, ki izpolnjuje pogoje za pridržanje po 238. b člena, ne spremeni.

V primeru, da je pri preizkusu rezultat manjši od vrednosti, na podlagi katere se odredi pridržanje in se voznik z rezultatom ne strinja in odkloni strokovni pregled, stori prekršek iz 11. odstavka 132. člena. Kljub odklonu strokovnega pregleda policist ne odredi pridržanja po 238. b členu, saj je potrebno upoštevati, da je bil rezultat manjši od vrednosti, ki je pogoj za pridržanje. V kolikor bi rezultat preizkusa presegel mejo iz 1. odstavka 238. b člena, pa se voznik s preizkusom ne strinja, mu policist odredi preizkus z etilometrom, če to ni mogoče, pa strokovni pregled. Takšne osebe ne pridrži, saj ni rezultata, na podlagi katerega bi lahko odredili pridržanje. Seznaniti pa ga je potrebno z nadaljnjim postopkom in stroški strokovnega pregleda. Pri odrejanju strokovnega pregleda se primarno uporabljajo etilometri zaradi takojšnje pridobitve rezultata in nadaljnjega ukrepanja policista.

V primeru, da je bil voznik udeležen v prometni nesreči in obstajajo razlogi iz prvega odstavka 238. b člena, policist takega voznika pridrži, čeprav ga policist ni neposredno zalotil pri prekršku oziroma ni osebno zaznal prekrška. V primeru izjave voznika, da je po nesreči užival alkoholne pijače ali zapustil kraj prometne nesreče, osebe ni mogoče pridržati, razen v primeru, ko sta ji bila odrejena preizkus alkoholiziranosti ali strokovni pregled in ju je odklonila.

Zalotitev (in flagranti) pri prekršku se lahko razlaga neposredno prijetje v času, ko storilec še izvršuje prekršek, če ga je tisti, ki ga je videl pri izvrševanju prekrška, prijel takoj po storjenem prekršku ali pa ga je kdo prijel neposredno po dejanju s predmetom, ki je nastal ali se je uporabil ali je bil namenjen za storitev prekrška, ali v okoliščinah, ki očitno kažejo, da je storil prekršek.

Glede na mnenja zdravniške stroke je zaradi možne absorbcije alkohola v organizmu in s tem možne zastrupitve najbolj kritičen čas prvi dve uri pridržanja. Zato se mora nadzor nad pridržanimi osebami v prvih dveh urah pridržanja izvajati vsaj na vsake pol ure.

Nevarnost poškodbe oziroma iskanja zdravniške pomoči se lahko pojavita tudi pri vozniku, ki je bil udeležen v prometni nesreči. Policisti pri iskanju nujne medicinske pomoči ravnajo v skladu z usmeritvami iz Zbirke navodil in usmeritev za delo policije na področju splošnih policijskih nalog, ki se nanaša na pridržanje oseb (Spremembe določb ZVCP-1E, 2008).

4.3.2 Zaseg motornega vozila

Policist na podlagi 238. a člena Zakona o varnosti cestnega prometa vozniku zaseže vozilo, s katerim je bil zaloten pri storitvi hujšega prekrška. Za hujši prekršek se šteje prekršek, za katerega je predpisana globa najmanj 250 evrov in stranska sankcija kazenskih točk v cestnem prometu ali prepoved vožnje motornega vozila.

Poleg zalotitve pri hujšem prekršku mora biti izpolnjen tudi eden izmed pogojev, navedenih v prvi ali drugi točki prvega odstavka 238. a člena.

V prvi točki prvega odstavka je pogoj za zaseg vozila, da je bil voznik v zadnjih dveh letih najmanj trikrat pravnomočno kaznovan za kršitve, navedene v prvi točki. Čas zadnjih dveh let se šteje tudi za obdobje pred uveljavitvijo teh sprememb. Ker določba navaja, da gre za kršitve, ne za zadeve, to pomeni, da je izpolnjen pogoj treh prekrškov tudi, če so vsebovani v eni pravnomočni odločbi. Policist bo do končne vzpostavitve popolne evidence, ki zajema pravnomočne odločbe v hitrih postopkih (tudi plačilni nalogi) in pravnomočne odločbe, izdane na podlagi obdolžilnih predlogov, lahko dostopal le do pravnomočnih odločb, kamor se štejejo tudi plačilni nalogi, izdani v hitrem postopku, in sicer na podlagi preverjanja v FIO.

Na podlagi druge točke prvega odstavka policist zaseže vozilo, v kolikor voznik kljub prepovedi nadaljnje vožnje z vožnjo nadaljuje ali ponovi prekršek, zaradi katerega mu je bila prepovedana nadaljnja vožnja.

Postopek policista se pri zasegu vozila bistveno ne spreminja (odvoz in hramba vozila). Zoper kršitelja policist poda obdolžilni predlog na pristojno sodišče (prioriteta). V obdolžilnem predlogu mora policist poleg ostalih podatkov, ki jih je navedel ob zasegu vozila, navesti tudi, za katero kršitev je bil voznik kaznovan s pravnomočno odločbo, številko pravnomočne odločbe in datum pravnomočnosti odločbe.

Ker gre za začasen zaseg, o nadaljnji usodi vozila v postopku odloča sodišče. Ukrep zasega vozila se nanaša na voznika in ga policist izvede ne glede na lastništvo vozila (Spremembe določb ZVCP-1E, 2008).

4.3.3 Prometne nesreče in psihofizično stanje

132. člen: Preverjanje psihofizičnega stanja

Sprememba drugega odstavka se nanaša na zahtevo o izpolnjevanju zapisnika o preizkusu alkoholiziranosti, v kolikor je rezultat preizkusa pozitiven in opravljen z indikatorjem. Sprememba s takšno zahtevo vpliva predvsem na prvi odstavek, saj je s tem dana možnost neposredne odreditve preizkusa z etilometrom, kar pa je še vedno povezano s stroški.

8., 9. in 10. odstavek so uredili področje preizkusa s hitrimi testi za mamila, psihoaktivne snovi in psihoaktivna zdravila. V praksi se dejansko nič ne spreminja. Policist še vedno (do uvedbe hitrih testov) izvede predpisani postopek za prepoznavo znakov oziroma simptomov, ki so posledica teh snovi v

organizmu. Z novo opredelitvijo je policistu dana možnost izbire in kombinacije različnih sredstev, naprav in postopkov.

134. člen: Opredelitev prometne nesreče

V tretjem odstavku je natančno opredeljena prometna nesreča z neznatno nevarnostjo. Besedilo sledi odločbi ustavnega sodišča. V vsakem primeru je to prometna nesreča prve kategorije, povzročena s prekrškom, za katerega je predpisana samo globa.

136. člen: Dolžnosti policista ob prometni nesreči

Bistvenih sprememb, ki bi vplivale na utečene postopke ob ogledu oziroma zbiranju dejstev in okoliščin o prometni nesreči, v celotnem členu ni. Policisti so na kraj prometne nesreče dolžni priti (prvi in drugi odstavek 136. člena). Najbolj pomembna je sprememba tretjega odstavka, ki policistu dopušča možnost, da v primeru prometne nesreče z neznatno nevarnostjo odstopi od ogleda oziroma zbiranja dejstev in okoliščin o prometni nesreči. V primeru izpolnjevanja pogojev za odstop od ogleda policist udeležencem prometne nesreče izda obrazec, s katerim jih obvesti o razlogih za odstop od ogleda kraja prometne nesreče in okoliščine evidentira v poročilu o delu. V primerih, ko pa bo policist ogled opravil, mora v skladu z ugotovitvami sankcionirati prekršek.

Obrazec, s katerim potrdi svojo prisotnost na kraju prometne nesreče, izda tudi v primeru prometne nesreče, kjer zaradi objektivnih razlogov (na primer udeležba živali, ni elementov prekrška ipd.) sankcioniranje ni mogoče. Takšno prometno nesrečo bo evidentiral samo v poročilu o opravljenem delu.

234. člen: Ogrožanje ali povzročitev prometne nesreče

Člen je v celoti spremenjen in prinaša bistvene spremembe. Bistvena je sprememba postopka, saj je v skladu s sprejetim besedilom odločanje o odgovornosti o prekršku, s katerim je bila povzročena prometna nesreča, v celoti prepuščeno okrajnim sodiščem.

V praksi to pomeni, da bodo policisti zoper vse povzročitelje prometnih nesreč I. in II. kategorije, v kolikor bo prometna nesreča storjena s prekrškom, za katerega so predpisane globa in kazenske točke, podali obdolžilni predlog na pristojno sodišče.

Izjeme so:

- Prometna nesreča z neznatno nevarnostjo. V primeru obravnave prometnih nesreč z neznatno nevarnostjo policisti ob opravljenem ogledu kraja prometne nesreče povzročitelju izdajo plačilni nalog za temeljni prekršek.
- Prometna nesreča s samoudeležbo. Postopek obravnave prometne nesreče se ne spreminja. Ko gre za prometno nesrečo, v kateri je bilo udeleženo le povzročiteljevo vozilo ter je nastala samo materialna škoda na njegovem vozilu ali je bil telesno poškodovan (prometna nesreča I., II. ali III. kategorije) samo povzročitelj, se voznika oglobi samo za temeljni prekršek in se mu izda plačilni nalog. V teh primerih je potrebno opraviti vsa procesna dejanja v zvezi z ogledom kraja prometne nesreče,

v primeru prometne nesreče III. kategorije pa je potrebno podati tudi poročilo na pristojno državno tožilstvo.

- Prometna nesreča I., II. ali III. kategorije, povzročena s kršitvijo, za katero je predpisana samo globa, v kateri se samo povzročitelj telesno poškoduje. V takih primerih se povzročitelju izreče sankcija za temeljni prekršek (plačilni nalog) oziroma poda poročilo ODT (III. kategorija).

Taktika in metodika ogleda kraja prometne nesreče (skica, fotografije, zapisnik) ostaja nespremenjena v skladu z obstoječimi usmeritvami (Spremembe določb ZVCP-1E, 2008).

4.4 POOBLASTILA DRUGIH ORGANOV

Z dopolnjenim 222. členom se je pristojnost za opravljanje strokovnega nadzora razširila tudi na upravne enote. Strokovni nadzor nad pooblaščenimi organizacijami za tehnične preglede motornih vozil in avtošolami obsega nadziranje izvajanja predpisov v postopkih registracije vozil, poteku usposabljanja kandidatov za voznike motornih vozil, pregled listin in evidenc ter strokovno svetovanje. Predlagana ureditev zagotavlja neposreden in učinkovitejši nadzor, ker se izvaja decentralizirano, prispeva pa tudi k zagotavljanju strokovnosti in transparentnosti dela teh organizacij (87. člen ZVCP-1E).

4.4.1 Inšpekcijski nadzor cest

V poglavju o strokovnem in inšpekcijskem nadzoru se v določenih delih črtajo določbe, ki so enako opredeljene že v specialnem predpisu – Zakonu o inšpekcijskem nadzoru (87. člen).

88. člen ZVCP-1E spreminja 223. člen, s katerim se konkretizira organ, ki izvaja inšpekcijski nadzor, to je Inšpektorat Republike Slovenije za notranje zadeve. V drugem odstavku je Inšpektoratu dodano pooblastilo, da opravlja tudi naloge prekrškovnega organa v primeru kršitev iz 151. in 197. člena (podaja lažne izjave o izgubi ali kraji vozniškega dovoljenja, obveznost odjave vozila). Kršitve 151. in 197. člena ugotavljajo upravne enote, ki podajajo predloge za uvedbo postopkov za prekrške. V primerih kršitev omenjenih členov do sedaj ni bil določen organ, ki vodi postopke o prekršku.

Ker so pogoji, ki jih mora izpolnjevati inšpektor, predpisani v Zakonu o inšpekcijskem nadzoru, ni potrebno pogojev določiti tudi v Zakonu o varnosti cestnega prometa, kar izhaja tudi iz načela, da posebni zakon vedno razveljavi splošnega. Zato sta črtana 225. in 226. člen ZVCP-1 (90. in 91. člen ZVCP-1E).

4.4.2 Pooblastila občinskega redarstva

Na podlagi Zakona o občinskem redarstvu (ZORed) so redarji dobili določena pooblastila tudi na področju varnosti cestnega prometa. S pooblastilom za urejanje in nadzor cestnega prometa na občinskih in državnih cestah v naselju občinski redarji lahko med drugim sodelujejo tudi pri urejanju prometa v primerih gostitev zaradi javnih prireditev ipd.

Občinski redarji prevzemajo tudi določeno skrb za varnost prometa na območju občine.

Glede na nova dejstva občinskim redarjem v naseljih omogočamo tudi opravljanje meritev hitrosti s fiksno postavljenimi merilniki hitrosti. Hitrost je namreč eden najpogostejših vzrokov prometnih nesreč z najhujšimi posledicami tudi v naseljih in na občinskih cestah (3. člen ZVCP-1E).

Delovno področje in naloge občinskega redarstva določa zakon ali na podlagi zakona izdan občinski predpis. Občinsko redarstvo sicer skrbi za javno varnost in javni red na območju občine in je pristojno (3. člen ZORed):

- nadzorovati varen in neoviran cestni promet v naseljih,
- varovati ceste in okolje v naseljih in na občinskih cestah zunaj naselij,
- skrbeti za varnost na občinskih javnih poteh, rekreacijskih in drugih javnih površinah,
- varovati javno premoženje, naravno in kulturno dediščino, vzdrževati javni red in mir.

5 RESOLUCIJA O NACIONALNEM PROGRAMU VARNOSTI CESTNEGA PROMETA ZA OBDOBJE 2007–2011

Nacionalni program obravnava strokovno zahtevne in varnostno kar najrazvidnejše probleme v cestnem prometu v Republiki Sloveniji. Temelji na treh skupnih načelih (Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa, 2007, str. 3):

- načelu zaupanja, ki zavezuje upravljavce cest k upoštevanju normativne ureditve, udeležence cestnega prometa pa k upoštevanju prometnih pravil,
- načelu defenzivnega ravnanja, ki obvezuje udeležence cestnega prometa k pravilnemu, zakonitemu in preišljenemu ravnanju,
- načelu zaščite varnostno najbolj izpostavljene kategorije udeležencev cestnega prometa, namreč pešcev, kolesarjev, motoristov, mladih voznikov, otrok in drugih šibkejših udeležencev.

Podlaga za pripravo Nacionalnega programa varnosti cestnega prometa (v nadaljnjem besedilu: nacionalni program) je 17. člen Zakona o varnosti cestnega prometa (Uradni list RS, št. 133/06 – uradno prečiščeno besedilo). Pri pripravi so bili upoštevani tudi Bela knjiga: Evropska prometna politika za 2010: čas za odločitev, št. COM 2001 (370), ki jo je sprejela Komisija Evropskih skupnosti 12. 9. 2001, in Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije (Intermodalnost: Čas za sinergijo) (Uradni list RS, št. 58/06).

Resolucija prometne politike Intermodalnost opredeljuje, da čas za sinergijo v celoti sledi velikopoteznemu cilju Evropske unije, da se zmanjša število smrtnih žrtev za polovico. Izhaja iz dejstva, da se je prometna varnost kljub povečanemu obsegu dela za cestni sistem v zadnjem desetletju v povprečju izboljšala zlasti glede na število nesreč s smrtnim izidom. Med ključnimi razlogi za ta napredek se poudarjajo pospešena graditev avtocestnega omrežja, izboljšanje voznega parka, izobraževanje in ozaveščanje voznikov ter poostren nadzor nad kršitvami prometnih predpisov.

Bela knjiga Evropska prometna politika do 2010: čas za odločitev pa opozarja predvsem na sprejemanje ukrepov in izboljšanje možnosti za povečanje prometne varnosti v vseh prometnih podsistemih. Uporabniki storitev poleg prometne varnosti pričakujejo ugodne in prilagodljive vozne razmere – predvsem takrat, ko morajo uporabljati različna prevozna sredstva (Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa, 2007, str. 4).

5.1 NAMEN IN CILJI

Za cestni promet velja, da je od prometnih sistemov najbolj odprt, nenadzorovan in zapleten. Vrsta neustreznih rešitev, posameznih ali skupinskih napak več dejavnikov prispeva svoje k prometnim nesrečam z različnimi posledicami. V iskanju možnih rešitev in ciljev so skandinavski strokovnjaki leta 1997 potrdili pobudo za sprejetje dolgoročne vizije zagotavljanja varnosti v cestnem prometu z imenom Vizija nič. Njen dolgoročni cilj je skladen tudi z vsebino bele knjige iz leta 2001 in Evropskim akcijskim programom iz leta 2003. Idejo in potrebne ukrepe je v marcu 2001 podprla tudi Vlada Republike Slovenije.

Vizija nič pomeni pozitiven in odgovoren odnos ustvarjalcev in udeležencev cestnoprometnega sistema, ki so s svojim celotnim delovanjem in ravnanjem dolžni preprečiti najhujše posledice prometnih nesreč ter zagotoviti varen dolgoročni cilj: nič mrtvih in nič hudo poškodovanih zaradi prometnih nesreč. Z moralnega vidika je to edini možni dolgoročni cilj vseh humanih družb ter kot takšen jasen in razumljiv cilj vseh sodelujočih ustvarjalcev in udeležencev cestnoprometnega sistema. Vizija nič zato zahteva spremembo razmišljanja in ravnanja oblikovalcev sistema, izvajalcev in prometnih udeležencev. Zavezuje jih k jasnemu odgovornemu ravnanju, kakor to predpisujejo pravila, in k zagotovitvi varnega cestnoprometnega sistema. Zgraditev cestne infrastrukture in tehnologija vozil morata preprečevati morebitne napake, ki vodijo v prometne nesreče s hudimi posledicami.

Z Vizijo nič se odgovornost za ustvarjanje varnega sistema prenaša na slehernega soustvarjalca in uporabnika cest, kot takšna pa postaja nosilka humane in politične skrbi za večjo varnost na cestah po vsej Evropski uniji.

Vizija nič obvezuje državne organe in organizacije, organe samoupravnih lokalnih skupnosti, strokovne institucije, organizacije civilne družbe in posameznike, da vse svoje odločitve in ravnanje usmerijo k njeni uresničitvi (Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa, 2007, str. 7).

Osnovno izhodišče za postavitve namena in cilja narekujejo dejstva in pričakovanja slovenske družbe, da se v naslednjih petih letih izboljša varnost in zagotovi sledljivost evropskim ciljem.

Nameni nacionalnega programa so (Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa, 2007, str. 8):

- dvig prometnovarnostne kulture na primerljivo raven z državami, ki imajo razvito varnostno kulturo,
- z medsebojnim povezovanjem državne ravni s samoupravnimi lokalnimi skupnostmi in civilno družbo kar najbolj povečati obstoječe vire,

- izboljšati uporabnost in varnost cestnega okolja vse od načrtovanja, izvedbe, vzdrževanja in nadzora,
- z vzgojo, izobraževanjem ter preventivnimi in represivnimi ukrepi spremeniti slabe načine vedenja v prometu.

Skupni cilj držav članic je, da se do leta 2010 v cestnem prometu ohrani čim več življenj in prepolovi število žrtev. Temu cilju sledi tudi nacionalni program, ki predvideva, da število umrlih v prometnih nesrečah leta 2011 ne bi bilo večje od 124. Tako bi glede na gibanje zadnjih let, ko je umrlih v nesrečah glede na pretekla leta v povprečju manj, do leta 2011 ohranili približno 600 življenj. Za izhodišče se uporablja leto 2001, ko je pri nas izgubilo življenje 278 ljudi. Glede na evropski cilj, da se do leta 2010 za polovico zmanjša število mrtvih, to pomeni, da bi v Sloveniji vsako leto ohranili 15 življenj. Ker je nacionalni program pripravljen za leta 2007 do 2011, bi v tem obdobju skupaj ohranili približno 600 življenj.

Za doseg tega cilja je bilo preverjenih in simuliranih več vrst scenarijev. Ugotovljeno je bilo, da bi s scenarijem, ki bo vključeval obsežne in vsebinsko domiselne akcije po medijih, poostren in dosleden nadzor cestnega prometa, takojšnje in smiselne ukrepe na cestah ter takojšnje kaznovanje kršiteljev, s stalnimi posegi in sprotim spremljanjem stanja prometne varnosti, hitrim odzivanjem na ugotovljene pomanjkljivosti in predvsem pospešeno dejavnostjo, medsebojno usklajeno in usmerjeno k cilju, zmanjšali število umrlih in poškodovanih v prometnih nesrečah.

5.2 POOBLASTILA IN UKREPI

Za uveljavitev strategije nacionalni program v splošnem predvideva uresničitev naslednjih osnovnih strateških nalog oziroma pooblastil na državni in lokalni ravni (Rezolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa, 2007, str. 10).

Na državni ravni pomeni:

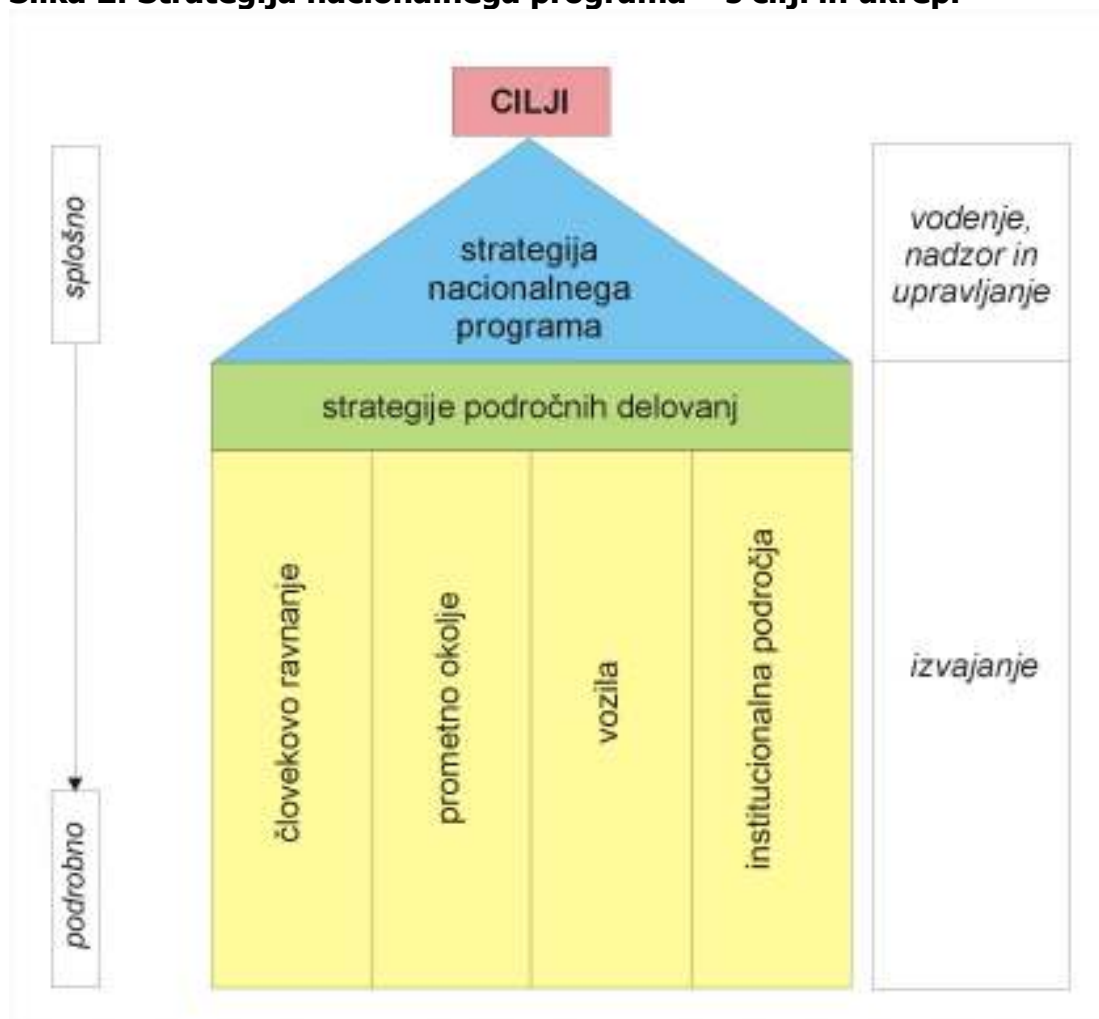
- vzpostaviti in zagotoviti kar najboljšo organizacijsko in funkcionalno sestavo,
- zagotoviti horizontalno in vertikalno usklajevanje,
- opredeliti finančno strategijo in zagotoviti sistemske vire,
- zagotoviti programu družbenopolitično podporo.

Na lokalni ravni pomeni:

- sprejeti program varnosti cestnega prometa z opredeljenimi cilji, nosilci in nalogami,
- izvajati naloge, ki se nanašajo na varen in nemoten promet na občinskih cestah,

- podpirati dejavnosti svetov za preventivno delovanje na področju cestnoprometne varnosti,
- sodelovati z nosilci programa varnosti cestnega prometa na svojem območju.

Slika 2: Strategija nacionalnega programa – s cilji in ukrepi



Vir: Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa (2007, str. 12).

Cestni promet je izredno zapleten sistem, v katerem je treba za doseg vizije, da se zmanjša število mrtvih in hudo poškodovanih, z različnimi ukrepi čimbolj preprečiti človekove napake in zmanjšati njihovo težo. Čeprav Vizije nič ni mogoče uresničiti v kratkem času, je potrebno posamezne ukrepe in celoten sistem ukrepov usmerjati k temu dolgoročnemu cilju. Z intervencijskimi, kratkoročnimi in srednjeročnimi ukrepi naj bi nacionalni program prispeval k zmanjšanju velikih človeških izgub zaradi posledic prometnih nesreč in družbene škode.

Ukrepi za doseg ciljev nacionalnega programa so razdeljeni na štiri glavna področja (Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa, 2007, str. 13):

- človekovo ravnanje,
- prometno okolje,
- vozila,
- institucionalno področje.

Človek je najšibkejši člen v prometnem sistemu, saj njegove napake ali zavestne kršitve pravil bistveno prispevajo k nastanku nesreče. Prav zato jih je treba s posameznimi ukrepi ali celotnim sistemom preprečiti in zmanjšati njihovo težo. Ukrepi so tako neposredno usmerjeni na udeležence v cestnem prometu, kot so: prometna vzgoja, preventivne akcije in prisilni ukrepi, ali posredno – s spreminjanjem prometne infrastrukture, z ukrepi za umirjanje prometa v okolici šol in bivalnih naselij, ki prepreči nevarno ravnanje idr.

Med nujne so vključene naslednje skupine ukrepov, ki lahko v kratkem času dajo ugodne rezultate:

- povečanje uporabe varnostnih pasov in sistemov za zadrževanje otrok v motornih vozilih,
- znižanje hitrosti vožnje,
- preprečevanje zlorabe alkohola, prepovedanih drog in drugih psihoaktivnih snovi v prometu,
- zagotavljanje varnosti pešcev, posebno otrok.

Za spreminjanje ravnanja udeležencev v cestnem prometu uvaja nacionalni program posamezne in povezane ukrepe ter se posebej usmerja na nekatere dejavnike tveganja in zelo ranljive skupine udeležencev.

5.2.1 Ukrepi pri dejavnikih tveganja

Hitrost vožnje

Ukrepi (Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa, 2007, str. 15–16):

- organiziranje preventivnih akcij s ciljem dviga zavedanja o nevarnosti zaradi prehitre vožnje,
- spodbujanje varčne vožnje (umirjena vožnja prispeva tudi k manjši onesnaženosti okolja),
- izvajanje naključnih kontrol hitrosti z radarji (mobilni, ročni in stacionarni),
- izvajanje sistematične kontrole hitrosti vzdolž določenega cestnega odseka,
- izvedba ukrepov za umirjanje prometa na območju samoupravnih lokalnih skupnosti (stanovanjska naselja, območja šol, vrtcev in igrišč),

- proučitev možnosti za postavitev stalnih nadzornih sistemov na nevarnih odsekih ali točkah v naselju,
- izvedba ukrepov za umirjanje prometa na križiščih in prehodih ceste čez železniško progo.

Alkohol, prepovedane droge in druge psihoaktivne snovi

Ukrepi (Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa, 2007, str. 16–17):

- organiziranje preventivnih akcij,
- priprava preventivnih programov v osnovnih in srednjih šolah,
- organizacija prireditev za mlade brez alkohola in drog (npr. Z glavo na zabavo),
- izvedba ad hoc nadzorov nad vozniki motornih vozil,
- izvajanje ciljnih in koordiniranih poostrenih nadzorov v posebnih obdobjih (martinovo, trgateg, rave party ipd.),
- evalvacija programov rehabilitacije za voznike, ki jim je izrečena stranska sankcija kazenskih točk zaradi vožnje pod vplivom alkohola ali drog,
- analiziranje učinkovitosti ukrepa prenehanja veljavnosti voziškega dovoljenja zaradi vožnje pod vplivom alkohola ali drog,
- preverjanje učinkovitosti omejevanja dostopnosti alkohola mladim in voznikom motornih vozil.

Varnostni pasovi in otroški varnostni sedeži

Ukrepi (Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa, 2007, str. 18):

- organiziranje preventivnih akcij za spodbujanje uporabe varnostnih pasov in otroških sedežev,
- intenziviranje nadzora nad uporabo varnostnih pasov v vozilih (posebna pozornost pri prevozih šoloobveznih otrok),
- nadaljevanje z izvedbo obstoječih projektov za večjo varnost otrok v vozilih (mednarodni projekt »Pasavček«, Družinska ura AMZS ipd.),
- spodbujanje voznikov za uporabo ustrezne zaščitne opreme (varnostni pasovi in otroški sedeži idr.),
- z drugimi ukrepi (na primer pogoji avtomobilskih in zdravstvenih zavarovanj ipd.).

5.2.2 Ukrepi v zvezi z ranljivimi skupinami v cestnem prometu

Varnost pešcev

Ukrepi (Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa, 2007, str. 19):

- priprava preventivnih programov v vrtcih in osnovnih šolah,
- intenziviranje dela po obstoječih projektih (Bodi previden, Začetek šole idr.),

- organiziranje preventivnih akcij za pešce, zlasti za starostno skupino nad 65 let, ki je med bolj ogroženimi v Sloveniji,
- spodbujanje uporabe odsevnih predmetov za večjo vidnost,
- intenziviranje nadzora na območjih, kjer je prisotnost pešcev v prometu pogostejša,
- represivno ukrepanje zoper voznike, ki parkirajo na peščevih površinah.

Varnost kolesarjev

Ukrepi (Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa, 2007, str. 20):

- spodbujanje razvoja kolesarskega prometa,
- izvajanje programa usposabljanja učencev za vožnjo koles v osnovni šoli,
- izvajanje preventivnih akcij za kolesarje (npr. tekmovanj, kolesarskih izletov),
- spodbujanje uporabe zaščitne opreme za kolesarje, zlasti kolesarskih čelad,
- represivno ukrepanje zoper voznike, ki ustavljajo ali parkirajo vozila na kolesarskih stezah.

Varnost mladih

Ukrepi (Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa, 2007, str. 21):

- razvijanje in izvajanje ustreznih vsebin in metod dela v srednjih šolah,
- izvajanje preventivnih akcij za mlade voznike in potnike,
- zagotavljanje teoretičnega usposabljanja kandidatov za voznike v avtošolah v predpisanem številu ur,
- izvajanje programov za voznike začetnike in njihova evalvacija,
- vzpodbujanje mladih voznikov k dodatnemu usposabljanju,
- dodatno usposabljanje učiteljev vožnje in učiteljev predpisov,
- pri usposabljanju za vožnjo v avtošolah nameniti posebno pozornost programom za voznike začetnike,
- zagotavljanje udeležbe pri programih varne vožnje,
- izvajanje nadzorov v času in na lokacijah, kjer so mladi pogosto udeleženi v prometnih nesrečah.

Varnost starejših

Ukrepi (Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa, 2007, str. 23):

- izvajanje preventivnih akcij za starejše udeležence v prometu, za različne skupine udeležencev,
- spodbujanje obnavljanja znanj in spretnosti,
- evalvacija izvajanja kontrolnih zdravstvenih pregledov,
- evalvacija sistema opozarjanja starejših voznikov na morebitne zdravstvene težave in zmožnosti za vožnjo motornega vozila.

Varnost voznikov motornih dvokoles

Ukrepi (Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa, 2007, str. 24):

- izvajanje programov za voznike začetnike (tudi za voznike motornih koles) kot so vadba varne vožnje, skupinske delavnice o varnosti cestnega prometa, psihosocialni odnosi med udeleženci cestnega prometa ipd.,
- organiziranje delavnic ali drugih oblik posredovanja izkušenj ter spodbujanje strategij za varnejšo vožnjo (izkušnja kot nasvet, delavnice motoklubov),
- izvedba programa za spremljanje voznikov začetnikov (dodatne obveznosti po opravljenem izpitu),
- nadzor nad uporabo varnostnih čelad,
- nadzor na lokacijah, kjer so pogoste nesreče voznikov motornih dvokoles.

Dolgoročno so prometna vzgoja, preventivni programi v šolah in vrtcih ter preventivne akcije temelj varnejšega ravnanja in ustreznih navad udeležencev v cestnem prometu. Z njimi se namreč oblikujejo pozitivna stališča do prometne varnosti nasploh in do posameznih ukrepov, kot so: uporaba varnostnega pasu, zavedanje tveganja zaradi prevelike hitrosti, zlorabe alkohola in drog.

5.2.3 Ukrepi glede vozil

V zadnjem desetletju se je varnost, ki jo voznikom in potnikom pri trku, pa tudi drugim udeležencem zagotavljajo vozila, bistveno izboljšala. Poleg konstrukcijskih lastnosti vozil so se zmanjšali škodljivi vplivi na okolje. Velik napredek je zlasti pri izboljšavah, ki sodijo v skupino ukrepov za aktivno in pasivno varnost.

Velike spremembe glede pasivne in aktivne varnosti vozil v zadnjem obdobju dajejo pomen spremljanju starosti voznega parka, saj stara vozila ne postajajo nevarnejša le zaradi morebitne obrabe, ampak tudi zaradi tehnološkega zaostajanja. Prosti trg omogoča zgolj ozaveščanje uporabnikov vozil in kupcev, da se morajo pri starih vozilih pozorno seznaniti tudi z varnostnimi lastnostmi za potnike in stopnjo onesnaževanja okolja zaradi tehnološko starih motorjev in izpušnih sistemov. V Sloveniji zaradi uporabne vrednosti ob nakupu novih vozil pogosto obdržimo stara, ki imajo majhno tržno vrednost. S 485 osebnimi avtomobili na 1.000 prebivalcev sodimo v zgornjo tretjino držav EU. Starejša vozila uporabljajo navadno mlajše osebe.

Ukrepi (Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa, 2007, str. 26–27):

- Spremljanje starosti voznega parka in njegove tehnične brezhibnosti, kar pomeni zagotovitev spremljanja starosti motornih in priklopnih vozil ter njihove tehnične brezhibnosti.
- Spodbujanje uporabe pasivne zaščite, kamor sodijo:
 - spodbujanje uvajanja naprav, ki pomembno prispevajo k večji varnosti vozil (samozatezni varnostni pasovi, zračni mehovi (airbagi), aktivni vzglavniki, indikatorji in opozorila, če ni uporabljen varnostni pas, otroški sedeži ipd.),
 - pri javnih razpisih za nakup vozil vključitev pasivne zaščite kot obvezne sestavine naprav,
 - spodbujanje uvajanja novih tehnologij, ki voznika opozarjajo na preseženo omejitev hitrosti (ISA – Intelligent Speed Adaptation),
 - določitev osnovne (minimalne) opreme kolesa za varno vožnjo v cestnem prometu,
 - permanentno izvajanje kontrole uporabe varnostnih pasov in otroških sedežev,
 - spodbujanje nakupa vozil z vgrajenim protiblokirnim sistemom zavor (ABS), sistemov za preprečevanje zdrsa koles (ASR) in elektronskih sistemov za ohranjanje stabilnosti vozila (ESP).
- Spodbujanje uporabe aktivne varnosti vozila, kamor sodita uvedba sistema za zaporo zagona motorja, če je voznik pod vplivom alkohola, ter uvedba omejitve največje moči pogonskih agregatov motornih koles.
- Varnost tovornih vozil. Sem sodijo spodbujanje uvedbe zahtev za uporabo odsevnih oznak za označevanje obrisa vozila na vozilih za prevoz nevarnega blaga in prizadevanje za čim širšo uporabo teh oznak na ostalih tovornih vozilih ter predlog uvedbe ukrepov za večjo prepoznavnost in vidnost kmetijske mehanizacije v cestnem prometu.
- Zapisovalnik podatkov o nesrečah.

5.3 INSTITUCIONALNO PODROČJE

Prometno varnost ureja vrsta zakonov in podzakonskih aktov, ki morajo biti medsebojno usklajeni in naravnani k povečanju varnosti vseh udeležencev cestnega prometa. Pogosto lahko prispevajo k večji varnosti prometa ukrepi, ki posredno vplivajo nanjo (na primer regresiranje škode pri povzročiteljih nesreč pod vplivom alkohola ali drog, posebni pogoji zdravstvenega zavarovanja, ki zahtevajo uporabo zaščitnih sredstev, kakršna so varnostni pas ali čelade ipd.).

Stroški prometnih nesreč so navadno sestavljeni iz stroškov medicinskih storitev, izgube ekonomske zmogljivosti, odškodnin za prestane bolečine in trpljenje, materialne škode in stroškov zavarovanja. Upoštevani pa bi morali biti tudi pri družbeni izgubi na državni ravni in pri določanju prednostnih nalog za izvajanje ukrepov za izboljšanje razmer na cestah.

Najpomembnejši ukrepi (Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa (2007, str. 28–29):

- posodabljanje zakonodaje in njeno izvajanje,
- uveljavljanje in izvajanje direktiv in politike, ki je dogovorjena v Evropski uniji,
- dejavnost na lokalni ravni,
- zagotavljanje razvoja potrebnih podatkov (razviti in vzpostaviti enoten podatkovni sistem),
- inšpekcijski nadzor,
- raziskovalna dejavnost.

5.4 NOSILCI, KI SO POOBLAŠČENI ZA IZVAJANJE PROGRAMA

Za koordinacijo in nadzor nad izvajanjem nacionalnega programa vlada ustanovi medresorsko delovno skupino, in sicer iz skupine strokovnjakov, tako da sodelujejo v njej predstavniki ministrstev in organizacij, ki med svojimi pristojnostmi in nalogami skrbijo za varnost cestnega prometa, strokovne organizacije in posamezni strokovnjaki, organizacije civilne družbe, vseslovensko zavarovalniško združenje in samoupravne lokalne skupnosti. Delovno skupino za spremljanje izvajanja nacionalnega programa vodi predstavnik ministrstva, pristojnega za promet.

Delovna skupina opravlja zlasti naslednje naloge (Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa, 2007, str. 32):

- Obravnava posebna problemska poročila, ki jih pripravljajo različni resorji zaradi odprave konkretnih ovir pri izvajanju nacionalnega programa.
- Spremlja izvajanje nalog iz nacionalnega programa.
- Analizira poročila o izvedenih ukrepih iz obdobjih načrtov, ki jih v skladu z vsakoletnim obdobjnim načrtom pripravijo izvajalci ukrepov iz teh načrtov.
- Pomaga pri delu organov na lokalni ravni in sodeluje pri usklajevanju programov za reševanje problemov, ki presegajo lokalno raven. Pri zagotavljanju varnosti cestnega prometa dejavno sodelujejo tudi samoupravne lokalne skupnosti. Te skladno s programom oblikujejo svoje programe, v katerih so zajete pristojnosti in naloge glede varnosti cestnega prometa na njihovem območju.

6 PRAKTIČNI PRIMERI IZVAJANJA NOVIH POOBLASTIL Z UPOŠTEVANJEM SPREMENJENEGA ZAKONA O VARNOSTI CESTNEGA PROMETA

Z veljavnostjo novele o ZVCP-1 (ZVCP-1E) so tudi policisti dolžni pri svojem delu upoštevati nove določbe zakona, posebno kar se tiče izvajanja novih pooblastil, ki izhajajo iz njih. V ta namen je relevantno na praktičnem primeru prikazati nova pooblastila policistov pri kršitvi zakona.

1. Primer (Gradivo Policijske uprave Koper, PP Kozina, september, 2008)

Opis dejanja in dokazi:

A. T. je v ponedeljek, dne 1. 9. 2008, ob 20.25 vozil osebni avtomobil znamke ..., reg. št. KP ..., po regionalni cesti II. reda št. 409, odseku 311, iz smeri Koprata poti Kozini in:

- odklonil odredbo policista, da opravi preizkus s sredstvi ali napravami za ugotavljanje alkoholiziranosti.

Patrulja Policijske postaje Kozina je dne 1. 9. 2008 opravljala kontrolo in nadzor cestnega prometa na avtobusnem postajališču na Kozini in pri tem ob 20.25 uri zaustavila voznika osebnega avtomobila reg. št. KP ..., A. T.

Da bi se ugotovilo, ali ima voznik v organizmu alkohol oziroma več alkohola, kot je dovoljeno (zadah po alkoholu, nezanesljivo ravnanje ...), mu je bil odrejen preizkus alkoholiziranosti z elektronskim alkotestom znamke Dreger 7410 plus, št. ARHM 1392.

A. T. je odredbo policista odločno odklonil in se pri tem ni skliceval na zdravstveno stanje ali drugi objektivni vzrok, povezan s preizkusom.

S tem je kršil določila 3. odstavka 132. člena ZVCP-1-UPB5 in storil prekršek po 13. odstavku 130. člena ZVCP-1-UPB5.

O odklonu preizkusa alkoholiziranosti je bil napisan zapisnik, ki ga je A. T. brez pripomb podpisal.

A. T. je bil predstavljen storjeni prekršek, proti potrdilu mu je bilo začasno odvzeto voziško dovoljenje, prepovedana nadaljnja vožnja in na podlagi 238. b člena ZVCP-1-UPB5 odvzeta prostost ter odrejeno pridržanje dne 1. 9. 2008 s pričetkom ob 20.30 uri. A. T. je bil seznanjen s pravicami in razlogi pridržanja. Samo pridržanje pa se je izvajalo na Policijski postaji Piran in je bilo zaključeno dne 2. 9. 2008 ob 06.00 uri.

DOKAZI: A. T. dokazujemo storitev prekrška z:

- zapisnikom o preizkusu alkoholiziranosti z alkotestom,
- neposredno službeno ugotovitvijo policista PP Kozina in B. Č.

2. *Primer* (Gradivo Policijske uprave Koper, PP Kozina, september, 2008)

Opis dejanja in dokazi:

K. K. je v torek, dne 2. 9. 2008, ob 16.15 vozil osebni avtomobil znamke ..., reg. št. KP ..., po regionalni cesti II. reda št. 409, odseku 311, iz smeri Kopra poti Kozini in:

- prekoračil hitrost v naselju, omejeno s prometnim pravilom za več kot 30 km/h od dovoljene.

Policijska patrulja Policijske postaje Kozina, ki je omenjenega dne na regionalni cesti II. reda št. 409, odseku 311, na avtobusnem postajališču na Kozini v naselju, kjer je hitrost omejena s prometnim pravilom hitrosti v naselju, naselje pa je označeno s prometnim znakom »ime naselja« (III-14), na 50 km/h opravljala meritve hitrosti prihajajočih vozil z laserskim merilnikom hitrosti znamke RIGEL, tipa LR 90-235/P, tovarniške številke S101496, je izmerila, da je K. K. vozil osebni avtomobil reg. št. KP ..., v naselju z izmerjeno hitrostjo 86 km/h oziroma hitrostjo s toleranco, ki znaša 81 km/h na razdalji 141 metrov od mesta meritev.

Možno odstopanje radarja po deklaraciji proizvajalca znaša ± 5 km/h do 100 km/h in ± 7 km/h nad 100 km/h, tako da korigirana hitrost oz. hitrost s toleranco znaša 81 km/h, kar je za 31 km/h več od dovoljene hitrosti.

K. K. je bil ustavljen na avtobusnem postajališču na Kozini, kjer mu je bil prekršek predstavljen, tako da mu je bila izmerjena hitrost pokazana na laserskem merilniku hitrosti.

Omenjenemu je bil odrejen preizkus alkoholiziranosti z alkotestom znamke Dreger 7410 plus, ser. št. ARHM 1392, rezultat je bil negativen (0,00 mg/l alkohola v izdihanem zraku).

S tem je K. K. kršil določila 1. alineje 1. odstavka 32. člena ZVCP-1-UPB5 in storil prekršek po točki d 7. odstavka 32. člena ZVCP-1-UPB5, kar je hujši prekršek skladno s 3. odst. 238. a člena ZVCP-1-UPB5.

Nadalje je bilo preko obstoječih evidenc policije ugotovljeno, da so zoper K. K. izdane sodbe Okrajnega sodišča v Sežani, Oddelka za prekrške, in sicer št.:

- 123/07 z dne 11. 1. 2007, ki je postala pravnomočna dne 25. 2. 2007 zaradi kršitve določil točke d 7. odstavka 32. člena ZVCP-1-UPB4,
- 257/07 z dne 19. 5. 2007, ki je postala pravnomočna dne 18. 7. 2007 zaradi kršitve določil točke d 4. odstavka 130. člena ZVCP-1-UPB4,
- 524/07 z dne 7. 10. 2007, ki je postala pravnomočna dne 22. 12. 2007 zaradi kršitve določil 11. odstavka 32. člena ZVCP-1-UPB4 in
- 15/08 z dne 7. 1. 2008, ki je postala pravnomočna dne 26. 3. 2008 zaradi kršitve določil točke e desetega odstavka 32. člena ZVCP-1-UPB4.

Vozniku K. K. so bili predstavljeni vsi ugotovljeni prekrški in pravnomočne sodbe za prekrške.

Nadalje mu je bil proti potrdilu zasežen njegov osebni avtomobil znamke ..., reg. št. KP ..., ki je bil fotografiran in odpeljan z avtovleko Miki, d. o. o., v hrambo na Policijsko postajo Kozina.

O zasegu vozila je bila dne 2. 9. 2008 ob 16.45 obveščena dežurna sodnica za prekrške Okrajnega sodišča Ilirska Bistrica.

3. Primer (Gradivo Policijske uprave Koper, PP Kozina, september, 2008)

Opis dejanja in dokazi:

J. Z. je v petek, dne 5. 9. 2008, ob 18.25 vozil osebni avtomobil znamke ..., reg. št. KP ... po regionalni cesti II. reda št. 409, odseku 311, iz smeri Kopra poti Kozini in:

- vozil vozilo pod vplivom alkohola.

Patrulja Policijske postaje Kozina je dne 5. 9. 2008 opravljala kontrolo in nadzor cestnega prometa na avtobusnem postajališču na Kozini in pri tem ob 18.25 ustavila voznika osebnega avtomobila reg. št. KP ..., J. Z.

Da bi se ugotovilo, ali ima voznik v organizmu alkohol ali več alkohola, kot je dovoljeno (zadah po alkoholu, nezanesljivo ravnanje ...), mu je bil odrejen preizkus alkoholiziranosti z elektronskim alkotestom znamke Dreger 7410 plus, št. ARHM 1392, ki je po pravilni uporabi pokazal rezultat 0,72 mg alkohola v litru izdihanega zraka, kar ob upoštevanju odstopanja naprave in ob upoštevanju mnenja ISM pomeni, da je imel J. Z. v krvi 0,67 mg alkohola v litru izdihanega zraka.

Preizkušeni je bil v času preizkusa oddaljen več kot 30 cm od radijskih anten in ni imel pri sebi GSM-aparata.

S tem je kršil določila 2. odstavka 130. člena ZVCP-1-UPB5 in storil prekršek po točki d 4. odstavka 130. člena ZVCP-1-UPB5.

O preizkusu alkoholiziranosti je bil napisan zapisnik, s katerim se je J. Z. strinjal z rezultatom in ga brez pripomb podpisal.

J. Z. je bil predstavljen storjeni prekršek, proti potrdilu mu je bilo začasno odvzeto voziško dovoljenje, prepovedana nadaljnja vožnja in na podlagi 238. b člena ZVCP-1-UPB5 odvzeta prostost ter odrejeno pridržanje dne 5. 9. 2008 s pričetkom ob 18.30 uri. J. Z. je bil seznanjen s pravicami in razlogi pridržanja. Samo pridržanje pa se je izvajalo na Policijski postaji Piran in je bilo zaključeno dne 6. 9. 2008 ob 03.30.

DOKAZI: J. Z. dokazujemo storitev prekrška z:

- zapisnikom o preizkusu alkoholiziranosti z alkotestom,
- neposredno službeno ugotovitvijo policista PP Kozina in B. Č.

6.1 KOMENTAR PRIMEROV IN SPREMEMB K IZVAJANJU NOVIH POOBLASTIL

Pridržanje voznika po 238. b členu ZVCP-1-UPB5 (odklon preizkusa alkoholiziranosti z alkotestom)

V tem primeru je policijska patrulja ustavila voznika osebnega avtomobila, preverila dokumente vozila in voznika.

Hipoteza primera temelji na tem, da je z dokumenti vozila in voznika vse v redu.

V takem primeru v nadaljevanju policist zaradi suma vožnje pod vplivom alkohola (zadah po alkoholu, nezanesljivo ravnanje ...) odredi vozniku preizkus alkoholiziranosti z indikatorjem znamke Dreger.

Voznik osebnega avtomobila je odločno odklonil preizkus, na policistovo vprašanje, ali se sklicuje na zdravstvene razloge ali druge objektivne razloge, povezane z opravljanjem preizkusa, je njegov odgovor *ne*.

O opravljenem preizkusu oziroma odklonu preizkusa policist napiše Zapisnik o preizkusu alkoholiziranosti z alkotestom (po ZVCP-1-UPB5 ga ni potrebno, vendar pa je odklon preizkusa večjega pomena in so posledice lahko velike, zato se ga napiše skladno z Zakonom o splošnem upravnem postopku).

Policist proti potrdilu vozniku začasno odvzame voziško dovoljenje in prepove nadaljnjo vožnjo za 24 ur. Vozniku vroči kopijo Zapisnika o pridržanju in potrdilo o začasno odvzetem voziškem dovoljenju.

V nadaljevanju je potrebno v skladu z 238. b členom ZVCP-1-UPB5 vozniku določiti pridržanje, ki mora trajati najmanj 6 ur in največ 12 ur. Pravice glede pridržanja ureja Zakon o prekrških in Pravilnik o policijskih pooblastilnih. Policist

opravi varnostni pregled osebe, napiše Uradni zaznamek o pridržanju ter z intervencijskim vozilom prepelje voznika v pridržanje na policijsko postajo, kjer po vnosu v evidenco pridržanih oseb vozniku vroči Sklep o pridržanju z ustrezno obrazložitvijo razlogov pridržanja. (Uradni zaznamek o pridržanju se ne vroči po Pravilniku o policijskih pooblastilih, Ur. list RS, št. 56/08, ker mu je izdan sklep o pridržanju.)

Pridržani voznik lahko kadarkoli v času pridržanja koristi pravice, ki mu pripadajo po zakonu. Po končanem pridržanju policist, ki izpusti pridržanega, zaključi pridržanje v Uradnem zaznamku o pridržanju in računalniški evidenci pridržanih oseb.

Zaseg motornega vozila po 238. a členu ZVCP-1-UPB5 (Kršitelj je zaloten pri hujšem prekršku ter je bil v zadnjih dveh letih obravnavan več kot trikrat za prekrške, ki so navedeni v omenjenem členu.)

Policijska patrulja je opravljala kontrolo in nadzor cestnega prometa ter meritve hitrosti v naselju in pri tem zalotila voznika, ki je storil hujši prekršek, za katerega je predpisana sankcija najmanj 250 EUR in stranska sankcija kazenskih točk ali prepovedi vožnje, s tem da prekorači hitrost za več kot 20 km/h v naselju.

Pri tem primeru hipoteza temelji na dejstvu, da je z dokumenti vozila in voznika vse po predpisih.

Sledi postopek s predstavitvijo prekrška, ki ga je storil, in preverjanjem preko obstoječih evidenc policije. Ugotovi se, da je storilec prekrškov, navedenih v 1. točki 1. odstavka 238. a člena ZVCP-1-UPB5, za katere je že bil pravnomočno kaznovan v zadnjih dveh letih. Vozniku se predstavi ugotovljene prekrške in se zaseže vozilo. Predmete iz vozila voznik vzame ven, opravi se ogled vozila, zapiše morebitne poškodbe v potrdilo o zasegu. Na kraj pride vlečna služba, ki odpelje vozilo na policijsko postajo, kjer ostane v hrambi do predaje sodišču skupaj z obdolžilnim predlogom.

O zasegu policija nemudoma obvesti dežurnega sodnika za prekrške.

Pridržanje voznika po 238. b členu ZVCP-1-UPB5 (več kot 0,52 mg/l alkohola v izdihanem zraku)

V tem primeru je policijska patrulja ustavila voznika osebnega avtomobila, preverila dokumente vozila in voznika.

Hipoteza primera temelji na tem, da je z dokumenti vozila in voznika vse v okviru predpisov.

V nadaljevanju policist zaradi suma vožnje pod vplivom alkohola (zadah po alkoholu, nezanesljivo ravnanje ...) odredi vozniku preizkus alkoholiziranosti kot v prvem primeru. Voznik je opravil preizkus z indikatorjem preizkusa pravilno in nato se je na zaslonu izpisal rezultat, ki je presegal koncentracijo več kot 0,52 miligrama alkohola v litru izdihanega zraka.

O opravljenem preizkusu policist napiše Zapisnik o preizkusu alkoholiziranosti z alkotestom, voznik pa se strinja z rezultatom in zapisnik podpiše, tako da ni potrebno odrediti preizkusa z etilometrom.

Policist proti potrdilu vozniku začasno odvzame voziško dovoljenje in prepove nadaljnjo vožnjo za 24 ur. Vozniku vroči kopijo Zapisnika o pridržanju in potrdilo o začasno odvzetem voziškem dovoljenju.

V nadaljevanju je potrebno v skladu z 238. b členom ZVCP-1-UPB5 vozniku odrediti pridržanje, ki mora trajati najmanj 6 ur in največ 12 ur, hkrati sledi postopek kot v prvem primeru.

V prvem in tretjem primeru je treba omeniti 51. člen ZVCP-1E, ki dopolnjuje 132. člen ZVCP-1, vse spremembe in dopolnitve (ZVCP-1E) pa so že vsebovane v ZVCP-1-UPB5.

7 ZAKLJUČEK

Ni mogoče zanemariti dejstva, da zaradi prometnih nesreč vsako leto umre preveliko število ljudi, prav tako je preveliko število tudi tistih, ki so hudo telesno poškodovani.

Človek je najšibkejši člen v prometnem sistemu, saj njegove napake ali celo zavestne kršitve pravil največkrat prispevajo k nastanku nesreč. K temu je treba dodati še najznačilnejše dejavnike tveganja varnosti v cestnem prometu (ki so prevečkrat zlorabljeni), kot so: hitrost vožnje, vožnja pod vplivom alkohola, neuporaba varnostnih pasov in otroških varnostnih sedežev ter neupoštevanje ranljivih skupin udeležencev v cestnem prometu, kot so: pešci, kolesarji, mladi (15 do 24 let) in starejši od 65 let. Ne gre pozabiti še voznikov motornih koles, ki so žrtve napak drugih udeležencev v prometu in pogosto tudi sami povzročitelji prometnih nesreč.

Vsa omenjena dejstva so razlog, da skuša država, ki ima s svojimi institucijami vpogled in pregled nad prometnim dogajanjem in tudi potrebne vzvode, da vpliva na področje cestnega prometa, s pravnimi predpisi vplivati na večjo varnost v cestnem prometu. Najnovejši predpis je Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o varnosti cestnega prometa, ki je stopil v veljavo 30. aprila letos, relevantna pa je tudi Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2007–2011.

Omeniti je treba predvsem določene sankcije, ki se z novelo zakona zaostrejuje zlasti na področjih, ki so neposredno povezana s posledicami prometnih nesreč, kot je zviševanje glob za prekrške, povezane s hitrostjo, smerjo in stranjo vožnje, prehitevanjem in psihofizičnim stanjem udeležencev cestnega prometa. Uvajata se tudi stranska sankcija prepovedi vožnje motornega vozila ter zaseg motornega vozila, s katerim je bil storjen prekršek, povečuje pa se tudi število kazenskih točk v cestnem prometu. Prav tako pa zakon uvaja tudi nove varnostne ukrepe, in sicer obvezno pridržanje oseb, ki so bili zaloteni pri prekršku, povezanem s psihofizičnim stanjem udeležencev cestnega prometa.

Z omenjenim zakonom je policija dobila nova pooblastila v zvezi z varnostjo cestnega prometa, ki se že izvajajo v praksi. Najznačilnejša so: odvzem prostosti, ki ga določa 238. b člen ZVCP-1, zaseg motornega vozila, ki ga po noveli določa 238. a člen istega zakona, pri prometnih nesrečah z opredelitvijo psihofizičnega stanja, kjer je aktualnih več členov.

Na praktičnih primerih izvajanja omenjenih pooblastil je razvidno, kako policisti ukrepajo po novih predpisih.

Sam menim, da so pravni predpisi zelo pomembno orodje pri delu policije v zvezi z varnostjo cestnega prometa, vendar se udeleženci v cestnem prometu

vse premalo zavedajo (zavedamo), da je vsak posameznik najprej sam odgovoren in dolžan spoštovati cestnoprometne predpise, nato pa to isto lahko pričakuje tudi od drugih udeležencev.

LITERATURA

- DEBELAK, Slavko, RAKOČEVIČ, Slobodan. Upravnopravne notranje zadeve, Fakulteta za upravo. Ljubljana, 2007.
- KEČANOVIĆ, Bečir. Spoznavni vidik policijske diskrecije. Pravna praksa, 2007, šte. 23, str. 13–14.
- VITUŽNIK, Rafael, GROBIN, Apolonija, ZAVAŠNIK, Zvonko, KLAJNŠEK, Franci, BREUTENBERGER, Bojan, KOMUŠKIČ, Štefan, KOČEVAR, Jožef. Usmeritve za izvajanje policijskih postopkov v cestnem prometu, GPU in PU. 13. 2. 2008.

VIRI

- Zakon o policiji (ZPol), Ur. l. RS, št. 49/1998 (66/1998 popr.). Spremembe: Ur. l. RS, št. 43/2001 Odl. US: U-I-407-98-25, 93/2001, 56/2002-ZJU, 26/2003-ZPNOVS, 48/2003 Odl.US: U-I-272/98-26, 79/2003, 110/2003-UPB1, 43/2004-ZKP-F, 50/2004, 54/2004-ZDoh-1 (56/2004 popr., 62/2004, popr., 63/2004 popr.), 102/2004-UPB2 (14/2005 popr.), 53/2005, 70/2005-UPB4, 98/2005, 113/2005-ZJU-B, 3/2006-UPB5, 36/2006. Odl. US: U-I-152/03-13, 78/2006, 107/2006-UPB6, 14/2007-ZVS.
- Zakon o varnosti cestnega prometa (ZVCP-1). Ur. l. RS, št. 83/2004. Spremembe: Ur. l. RS, št. 35/2005, 51/2005-UPB1, 67/2005. Odl. US: U-I-32/05-13, 69/2005, 76/2005-ZDCOPMD, 97/2005-UPB2, 108/2005, 25/2006-UPB3, 70/2006-ZIKS-1B, 105/2006, 123/2006. Odl. US: P-72/05-17, U-I-327/05, 133/2006-UPB4, 139/2006-ZORed, 37/2008, 57/2008-ZLDUVCP.
- Zakon o varnosti cestnega prometa (ZVCP-1-UPB5). Ur. l. RS, št. 56/08.
- Zakon o kazenskem postopku z uvodnimi pojasnili Boštjana Penka in stvarnim kazalom. Ljubljana. Uradni list Republike Slovenije 1998.
- Kazenski zakonik Republike Slovenije /KZ/. Ur. l. RS, št. 63/1994 (70/1994 – popr.), 23/1999, 60/1999. Odl. US: U-I-226/95, 40/2004, 37/2005 Odl.US: U-I-335/02-20, 17/2006 Odl.US: U-I-192/04-16.
- Kazenski zakonik (KZ-1). Ur. l. RS, št. 55/2008 (66/2008 – popr.).
- Zakon o nadzoru državne meje (uradno prečiščeno besedilo) /ZNDM-1-UPB2/(Uradni list RS, št. 110/2006).
- Zakon o občinskem redarstvu (ZORed). Ur. l. RS, št. 139/2006.
- Zakon o varstvu javnega reda in miru (ZJRM-1) s komentarjem. Uradni list RS, št. 70/2006.
- Zakon o splošnem upravnem postopku. Ur. l. RS, št. 80/1999. Spremembe: Ur. l. RS, št. 70/2000, 52/2002, 73/2004, 22/2005-UPB1, 119/2005, 24/2006-UPB2, 105/2006-ZUS-1, 126/2007, 65/2008.
- Pravilnik o policijskih pooblastilih. Ur. l. RS, št. 40/2006. Spremembe: Ur.l. RS, št. 56/2008.
- Predlog zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o varnosti cestnega prometa – 25. seja Državnega sveta Republike Slovenije, Ljubljana, 2007.
- Predlog Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o varnosti cestnega prometa. Ministrstvo za notranje zadeve, Ljubljana, z dne 29. 6. 2007.
- Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2007–2001. Ljubljana, junij 2006. Uradni list RS, št. 2/2007, z dne 9. 1. 2007.
- Obdobni načrt za zagotavljanje varnosti cestnega prometa v letih 2008 in 2009. Številka: 37000-2/2007/3. Ljubljana, 20. 12. 2007.
- Spremembe določb ZVCP-1E – pojasnilo. MNZ Policija. Štev. 212-08.

- Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije (Intermodalnost: Čas za sinergijo). Uradni list RS, št. 58/06.
- Konvencija o cestnem prometu (Dunaj, 8. 11. 1968, Ur. l. SFRJ, št. 6/68).
- Baselska konvencija o nadzoru prehoda nevarnih odpadkov preko meja in njihovega odstranjevanja (Basel, 22. 3. 1989, Ur. l. RS, št. 15/93).
- Carinska konvencija o mednarodnem prevozu blaga na osnovi TIR karneta (Ženeva, 15. 1. 1959 in 14. 11. 1975, Ur. l. SFRJ, št. 3/59, in Ur. l. RS, št. 35/92).
- Konvencija o pogodbi za mednarodni cestni prevoz blaga – CMR (Ženeva, 19. 5. 1956, Ur. l. SFRJ, št. 11/58, 1/59, 12/61, 1/63, 4/63 in 12/75).
- Konvencija o pogodbi o mednarodnem cestnem prevozu potnikov in prtljage – CVR (Ženeva, 29. 11. 1969, Ur. l. SFRJ, št. 8/77).
- Evropski sporazum o dopolnitvi konvencije o cestnem prometu (Ženeva, 1. 5. 1971, Ur. l. SFRJ, št. 8/77).
- Evropski sporazum o cestnih znakih (Ženeva, 13. 12. 1957, Ur. l. SFRJ, št. 8/59).
- Evropski sporazum o delu posadke na vozilih, ki opravljajo mednarodne cestne prevoze – AETR (Ženeva, 1. 7. 1970, Ur. l. SFRJ, št. 30/74).
- Sporazum o mednarodnem prevozu pokvarljivih živil in o specialnih vozilih za njihov prevoz (Ženeva, 1. 9. 1970, Ur. l. SFRJ, št. 50/76).
- Evropski sporazum o mednarodnem cestnem prevozu nevarnega blaga – ADR (Ženeva, 30. 9. 1957, Ur. l. SFRJ, št. 61/70 in 59/72).
- Protokol o dopolnitvi tretjega odstavka 14. člena Evropskega sporazuma o mednarodnem cestnem prevozu nevarnega blaga (New York, 21. 8. 1975, Ur. l. SFRJ, št. 8/77).
- Aneksa A in B Evropskega sporazuma o mednarodnem cestnem prevozu nevarnega blaga (A – predpisi o nevarnih snoveh in predmetih, B – predpisi o prevoznih napravah in prevoznih manipulacijah, Ženeva, 12. 4. 1967, Ur. l. SFRJ, št. 61/70, 8/77, 1/78, 6/78, 11/80 in Ur. l. RS, št. 41/00).
- Evropski sporazum o glavnih mednarodnih prometnih žilah (Ženeva, 15. 11. 1975, Ur. l. SFRJ, št. 5/80).
- Deklaracija o graditvi velikih cest za mednarodni promet (Ženeva, 16. 9. 1950, Ur. l. SFRJ, št. 12/60).
- Sporazum o označevanju gradbišč na cestah (Ženeva, 16. 12. 1955, Ur. l. SFRJ, št. 7/57).
- Sporazum med EGS in RS na področju prometa (Ljubljana, 27. 7. 1993, Ur. l. RS, št. 14/93).
- Gradivo Policijske uprave Koper, PP Kozina, september, 2008.

Internetni vir:

- Ministrstvo za notranje zadeve – Policija: URL <http://www.policija.si/portal/> (1. 6. 2008).

PRILOGE



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA NOTRANJE ZADEVE
P O L I C I J A
POLICIJSKA UPRAVA KOPER
POLICIJSKA POSTAJA KOZINA

Številka:

12008 (33695-181)

1347124

Datum: 1.9.2008

(odtis vzglavne štampljke)

ZAPISNIK o preizkusu alkoholiziranosti z alkotestom

Preizkus je bil odrejen na podlagi 1. odstavka 132. člena ZVCP-1 ali 1. odstavka 25. člena ZVSmuč ali 4. odstavka 45. člena ZPCV, dne 1.9.2008 ob 20.25 uri, v kraju Kozina.

Preizkušanec-ka: A T

rojen-a: 1.6.1970, prebivališče: GORJ, SMREČJA 5

je bil-a VOZNIK - POTNIK - VOZNIK INŠTRUKTOR - PEŠEC - JEZDEC - VODNIK ŽIVALI - UDELEŽENEČ PROMETNE NESREČE - SMUČAR - VODITELJ ČOLNA - OSTALI ...

z vozilom ali plovilom OVA RENAULT 5, reg. oznaka KP-0E-101.

Preizkus je bil opravljen z ELEKTRONSKIM alkotestom, znamke: 025052 7410 plus, št.: ARHA 1392

1) Preizkušancu-ki je bil pred začetkom preizkusa pojasnjen način uporabe alkotesta.

2) Preizkušanec-ka najmanj 15 minut pred preizkusom ni pil-a alkoholnih pijač in najmanj 5 minut pred preizkusom ni kadil-a.

3) V prisotnosti preizkušanca-ke je bilo ugotovljeno, da je elektronski alkotest pokazal 0,72 g/100 ml krvi (premila) v organizmu preizkušanca-ke.

Zfavo

4. Preizkušanec-ka se STRINJA - NE STRINJA z rezultatom preizkusa.

II. Preizkušancu-ki JE - NI odrejen STROKOVNI PREGLED / PREIZKUS Z ETILOMETROM

III. OPOMBE: opiz. na 5. str.

PREIZKUŠANEC-KA



POLICIST

Preizkušancu-ki je bila vročena kopija zapisa.

JV/PROM-11
MNZ RS (mac 3)



REPUBLIKA SLOVENIJA
 MINISTRSTVO ZA NOTRANJE ZADEVE
POLICIJA
 POLICIJSKA UPRAVA KOPER
 POLICIJSKA POSTAJA KOZINA

0320271

Številka: 1008(32095-18)

(odtis vzglavne štampiljke)
 Datum: 19.2.2008

POTRDILO

Potrjujemo, da je bilo A T (ime in priimek)

stanujočemu GORI, SADRŽJE 5 (kraj, ulica, UE)

dne 19.2.2008 ob 20.30 uri, v kraju KOZINA

začasno odvzeto voziško dovoljenje za vožnjo motornih vozil kategorije, A, B, G, H

št. 100100, izdano pri UE GORI

Voziško dovoljenje je bilo odvzeto na podlagi 132. ali 238. člena ZVCP-1, oziroma 137. člena ZKP zaradi večine pad vplivom cikelov

Odvzeto voziško dovoljenje BO - NE BO vrnjeno vozniku na PP - PO PP
KOZINA v KOZINU

- a) po preteku 24 ur,
- b) po prenehanju razlogov,
- c) ker bo s kazensko ovadbo poslano ODT,
- d) ker bo z obdolžilnim predlogom poslano sodišču.

Če voznik začasno odvzetega voziškega dovoljenja ne bo prevzel v treh dneh po odvzemu, bo poslano izdajatelju.

Voziško dovoljenje, ki je bilo odvzeto zaradi izvršitve sankcije, bo poslano upravni enoti, na območju katere ima tisti, ki mu je bila izrečena sankcija, stalno ali začasno bivališče, oz. upravni enoti, na območju katere je bilo storjeno kaznivo dejanje ali prekršek.



POLICIST

JV/PROM-7
 MNZ RS (mac 3)



REPUBLIKA SLOVENIJA
 MINISTRSTVO ZA NOTRANJE ZADEVE
POLICIJA
 POLICIJSKA UPRAVA KOPER
 POLICIJSKA POSTAJA KOZINA
 Rodiška cesta 1, 6240 KOZINA
 Telefon: 05 618 12 00; telefaks: 05 618 12 04
 E-pošta: pp_kozina.pukp@policija.si; http://www.policija.si

Številka: 192009(33049041)

Datum: 19. 9. 2009

URADNI ZAZNAMEK O PRIDRŽANJU

Oseba KLAVDIA T..., 12. 1970,
(ime in priimek) (datum rojstva)
R. SLOVENIJA, GORA, 5725072, 5, je bila prijeta
(državljanstvo) (stalno ali začasno prebivališče)
 dne 19. 2009, ob 20.30 uri, v kraju KOZINA,
 zaradi 20. letnik vojnih obveznosti, za katero je bil vpisan v vojsko, v skladu s
Uredbo, ki določa milicejske obveznosti vojakov (Uradni list RS št. 67/08)

PRIDRŽANJE ODREJENO:

1. do 6 ur (Zakon o kazenskem postopku, čl. 157/2)
2. do 12 ur (Zakon o prekrških, čl. 109/2) s sklepom, št. _____, z dne _____
3. do 12 ur (Zakon o prekrških, čl. 110/2) s sklepom, št. _____, z dne _____
4. od 6 ur do 12 ur (Zakon o varnosti cestnega prometa, čl. 238. b/1) s sklepom, št. 2.372009(33049041),
z dne 19. 2009.
5. do 24 ur (Zakon o policiji, čl. 43/1) z odločbo, št. _____, z dne _____
6. do 48 ur (Zakon o policiji, čl. 43/2) z odločbo, št. _____, z dne _____
7. do 48 ur (Zakon o kazenskem postopku, čl. 157/2) z odločbo, št. _____, z dne _____

Po določbah 38. člena Zakona o policiji je bil dne 19. 2009, ob 20.30 uri opravljen varnostni pregled.
 Oseba je bila ob prijemu v slovenskem jeziku seznanjena:

- z razlogi za odvzem prostosti;
- da ni dolžna ničesar izjaviti;
- da ima pravico do takojšnje pravne pomoči zagovornika, ki ga svobodno izbere;
- da bomo na njeno zahtevo obvestili njene najbližje;
- da ima pravico do zdravniške pomoči in da jo na njene stroške lahko pregleda tudi zdravnik, ki ga sama izbere.

Dne _____, ob _____ uri je pridržana oseba zahtevala zagovornika. Zagovornik _____ je bil obveščen dne _____, ob _____ uri, in JE / NI prišel v policijsko enoto dne _____, ob _____ uri.

Pridržana oseba je dne _____, ob _____ uri zahtevala, da se obvestijo njene najbližji.
 Dne _____, ob _____ uri je bil obveščen _____,
 in sicer: _____
(način obveščanja: neposredno, po telefonu...) (ime in priimek ter sorodstveno ali drugo razmerje)

Tujec je bil seznanjen s pravico, da bomo na njegovo zahtevo obvestili diplomatsko-konzularno predstavništvo države, katere državljan je. Dne _____, ob _____ uri je tujec zahteval obveščanje DKP _____, ki je bilo obveščeno dne _____, ob _____ uri.
(DKP države tujca oziroma MZZ, če v RS ni DKP)

O pridržanju vojaške osebe je bila dne _____, ob _____ uri obveščena vojaška policija, ki je dne _____, ob _____ uri prevzela pridržano osebo.

Uradni zaznamek o pridržanju je bil osebi vročen dne _____, ob _____ uri.

KLAVDIA T...
(ime in priimek ter podpis pridržane osebe)

ROBERTA B...
(ime in priimek ter podpis policista)

Opomba o odklonitvi podpisa: _____



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA NOTRANJE ZADEVE
POLICIJA

POLICIJSKA UPRAVA KOPER
POLICIJSKA POSTAJA KOZINA

Plodšiška cesta 1, 8240 KOZINA
Telefon: 05 618 12 00; telefaksa: 05 618 12 04
E-pošta: pp_kozina.zuko@policija.si; http://www.policija.si

Številka: 234/2008 (3B695-18)

Datum: 1. 9. 2008

SKLEP O PRIDRŽANJU

Dne 1. 9. 2008 ob 20.30 uri je bilo odrejeno pridržanje na podlagi 109. oziroma 110. člena Zakona o prekrških (Ur. list RS, št. 7/03 s spremembami in dopolnitvami) ali 238. b člena Zakona o varnosti cestnega prometa (Ur. list RS, št. 56/08).

Z O P E R

A. T., 0102970500123, R. Slovenije, Gora, Smrečje št. 5
(ime in priimek) (EMSO) (državljanstvo) (stano prebivališče)

Z A R A D I

- zalotenosti pri prekršku pod vplivom alkohola ali drugih psihoaktivnih snovi in je nevarnost, da bo še naprej delal prekrške (drugi odstavek 109. člena ZP-1),
- zalotenosti pri prekršku v času, ko sodišče ne dela, v postopku pa ni bilo mogoče ugotoviti storilčeve istovetnosti, ali storilec nima prebivališča, ali bi se z odhodom zaradi prebivanja v tujini lahko izognil odgovornosti za prekršek in okoliščine kažejo na nevarnost, da bo pobegnil ali da bo nadaljeval s prekrškom ali prekršek ponovil (drugi odstavek 110. člena ZP-1),
- zalotenosti voznika vozila iz 1. odstavka 130. člena ZVCP-1, pri prekršku iz točke c. ali d. tretjega odstavka 130. čl., ZVCP-1 ko ima v organizmu več kot 0,38 miligrama alkohola v litru izdihanega zraka ali voznika vozila iz 2. odst. 130 čl. ZVCP-1, pri prekršku iz točke d. četrtega odstavka, ko ima organizmu več kot 0,52 miligrama alkohola v litru izdihanega zraka ali voznika vozila pri prekršku iz 13. odstavka 132. člena ZVCP-1, ki odkloni preizkus alkoholiziranosti ali odkloni strokovni pregled (prvi odstavek 238. b. člena ZVCP-1 - obligatorno pridržanje).

Obrazložitev razlogov: voznik A. T. je dne 1. 9. 2008 vozil osebni avtomobil znamke Renault tipa 5, reg. št. KP - po regionalni cesti II. reda št. 409, odseku 311, iz smeri Kopra proti Kozini. Pri tem je bil s strani policistov PP Kozina dne 1. 9. 2008 ob 20.20 uri zaustavljen na avtobusnem postajališču na Kozini. V postopku mu je bil odrejen preizkus alkoholiziranosti z alkotestom znamke Dreger 7410 plus, št. ARHM 1392, kateri je pokazal rezultat 0,72 mg/l alkohola v izdihanem zraku (s toleranco 0,67 mg/l).

Dne 1. 9. 2008 ob 20.31 uri je bil kršitelj seznanjen z razlogi za pridržanje v slovenskem jeziku ter poučen, da ni dolžan ničesar izjaviti ter s pravico do zagovornika.

Zagovornika JE - NI zahteval dne _____ ob _____ uri. Zagovornik JE - NI prišel v policijsko enoto dne _____ ob _____ uri.

Kršitelj je bil dne 1. 9. 2008 ob 20.31 uri seznanjen s pravico, da bo policija:

- na njegovo zahtevo o pridržanju obvestila njegove najbližje,
- na njegovo zahtevo o pridržanju obvestila njegovega delodajalca,
- o njegovem pridržanju obvestila Ministrstvo za zunanje zadeve RS oziroma diplomatsko-konzularno predstavništvo (za tujce).

Na zahtevo pridržanega JE - NI bil dne _____ ob _____ uri obvešččen
_____ po _____
(ime in priimek ter status svojca) (način obveščanja)

Na zahtevo pridržanega JE - NI bil dne _____ ob _____ uri obvešččen
_____ po _____
(delodajalec) (način obveščanja)

Na zahtevo pridržanega JE - NI bil dne _____ ob _____ uri obvešččen
_____ po _____
(MZZ oziroma DKP tuje države) (način obveščanja)

SKLEP VROČEN: 1. 9. 2008 ob 20.40
(datum) (ura)

Boštjan Črnetič
(policist)

PRAVNI POUK:

Kršitelj ima v času pridržanja pravico do pritožbe zoper sklep o pridržanju, ki pa ne zadrži odvzema prostosti. O pritožbi mora senat pristojnega okrožnega sodišča odločiti v 48 urah.

PODPIS PRIDRŽANEGA _____

Razlogi za odklonitev podpisa _____

IZJAVA O AVTORSTVU IN NAVEDBA LEKTORJA

Podpisani Boštjan Črnetič, študent Fakultete za upravo Univerze v Ljubljani, izjavljam, da je diplomsko delo z naslovom Nova pooblastila v luči spremenjenega Zakona o varnosti cestnega prometa pri mentorju višjem predavatelju mag. Slavku Debelaku avtorsko delo ter dovoljujem objavo diplomske naloge na spletu. Vsi uporabljeni viri v diplomskem delu so bili dosledno citirani.

Diplomsko delo je lektoriral Nejc Rožman Ivančič, prof. slov.

Podpis avtorja:

Podpis lektorja: