

**UNIVERZA V LJUBLJANI  
FAKULTETA ZA UPRAVO**

Diplomsko delo  
visokošolskega programa

**ODGOVORNOST ZA STANJE VARNOSTI V CESTNEM PROMETU V  
LOKALNI SKUPNOSTI**

Kandidat(ka): Marija Novak  
Vpisna številka: 04032461

Mentor: mag. SLAVKO DEBELAK, viš. pred.

Ljubljana, december 2008

## **POVZETEK**

Pojem varnosti je nedeljiv in zanj ne more biti odgovorna samo država ali samo občina. V diplomski nalogi sem opredelila vlogo lokalne skupnosti na podlagi Zakona o varnosti v cestnem prometu. Prikazala sem problematiko v cestnem prometu v lokalni skupnosti, saj dnevno preko javnih občil, kot so televizija, časopis in internet zasledimo, koliko je mrtvih, težko ranjenih zaradi prometnih nesreč. Z zakonom o lokalni samoupravi, ki je bil sprejet decembra 1994, so bili postavljeni temeljni sodobne ureditve občinskega redarstva v Republiki Sloveniji. Prav tako sem v diplomski nalogi prikazala razmerje med državnimi organi in organi lokalnih samoupravnih skupnosti, ki je bistvenega pomena za razmejitev pristojnosti in opredelitev delovnega področja lokalne skupnosti, v okviru katere bodo sodelovali samostojno na lastnem območju in v korist svojega prebivalstva. Občine so dolžne sprejeti odloke, s katerimi se ustanovijo občinska redarstva na podlagi sprejetega zakona, in sicer eno leto po njegovi uveljavitvi. Ker gre za novo področje oziroma nove naloge občin, je dve leti primeren rok, da občine ustanovijo svojo redarsko službo. Pri proučevanju petih občin pa sem ugotovila, da imajo tako majhne kot večje občine še veliko težav s tem. Problem se kaže v tem, da je Slovenija na področju lokalne samouprave zelo razdrobljena, saj imamo kar 210 občin, ki se med seboj premalo povezujejo.

Ključne besede: cesta, promet, redar, varnost, prometne nesreče, občinski program varnosti.

## **SUMMARY**

The definition of the word security is indivisible and nor the state alone neither the community itself can be responsible for it. In the degree I defined the role of the local community on the basis of the law on road transport security. I exposed the issues in the road transport within the local community as we are daily informed via media - television, newspaper and internet about the road accidents with casualties or heavy injuries. When the Local Government Act was adopted in December 1994, the basis of up-to-date arrangement of municipal warden service was established in the Republic of Slovenia. In my degree I also presented the proportion between the state authorities and the local, self-governing organs of the community. This is of vital importance for the delimitation of the competence and the definition of the local community's work area within which the mentioned organs will cooperate independently in its own field for the benefit of its population. The communities are obliged to adopt a decree which establish the municipal warden service namely on the basis of the adopted law and within one year from its adoption. As this is new field or new community's task, the two-year period is reasonable time limit for the communities to establish the mentioned warden service. As I observed five communities, I learned that smaller as well as larger communities still have a lot of difficulties in this field. The problem lies in the fact that Slovenia is very fragmented in the field of local self-government as we have 210 communities which lack the cooperation.

Key words: road, transport, warden, safety, road accident, municipal programme of safety.

## KAZALO

<b>POVZETEK</b> .....	ii
<b>SUMMARY</b> .....	iii
<b>1 UVOD</b> .....	1
1.1 IZHODIŠČA DIPLOMSKEGA DELA.....	1
1.2 METODE DE LA.....	3
<b>2 VLOGA LOKALNE SKUPNOSTI PO ZAKONU O LOKALNI SAMOUPRAVI</b> .....	4
2.1 NALOGE OBČINE NA PODROČJU VARNOSTI V CESTNEM PROMETU.....	4
2.2 PRISTOJNOSTI OBČINSKEGA REDARSTVA.....	4
2.3 PRISTOJNOSTI ŽUPANA.....	4
2.4 PRISTOJNOSTI IN NALOGE OBČINSKE UPRAVE PO DOLOČBAH ZAKONA O LOKALNI SAMOUPRAVI .....	5
2.5 VLOGA OBČINSKIH SVETOV ZA PREVENTIVO IN VZGOJO V CESTNEM PROMETU.....	5
2.6 NOVI ZAKON O VARNOSTI CESTNEGA PROMETA .....	6
2.6.1 Razlogi za sprejetje spremembe zakona.....	6
2.6.2 Cilji, načela in poglobitve rešitve zakona .....	10
<b>3 NALOGE REDARJEV PO NOVELI ZAKONA O VARNOSTI CESTNEGA PROMETA....</b>	17
3.1 NALOGE OBČINSKIH REDARJEV PO ZAKONU O VARNOSTI CESTNEGA PROMETA IZ LETA 1998.....	17
3.2 NALOGE OBČINSKIH REDARJEV PO NOVEM ZAKONU O VARNOSTI CESTNEGA PROMETA -1E IZ LETA 2008.....	17
3.3 UKREPI OBČINSKIH REDARJEV ZA IZBOLJŠANJE VARNOSTI .....	18
<b>4 PRISTOJNOSTI OBČINSKIH REDARJEV PO ZAKONU O OBČINSKEM REDARSTVU V POVEZAVI Z ZAKONOM O VARNOSTI V CESTNEM PROMETU</b> .....	19
4.1 ORGANIZACIJA REDARSKÉ SLUŽBE.....	19
4.2 NALOGE REDARSKÉ SLUŽBE .....	19
4.3 NAČIN UPORABE PRISILNIH SREDSTEV.....	24
4.4 SREDSTVA ZA VKLEPANJE IN VEZANJE.....	26
4.5 PLINSKI RAZPRŠILEC .....	26
4.6 OBVEŠČANJE O ZADRŽANJU IN UPORABO PRISILNIH SREDSTEV .....	27
4.7 RAZDELITEV PRISTOJNOSTI MED REDARSKO SLUŽBO IN POLICIJO.....	28
4.8 OBČINSKI PROGRAM VARNOSTI.....	28
4.9 ZAGOTAVLJANJE STROKOVNE POMOČI .....	30
<b>5 MESTNO REDARSTVO MESTNE OBČINE LJUBLJANA</b> .....	31
5.1 ORGANIZIRANOST MESTNEGA REDARSTVA MESTNE OBČINE LJUBLJANA .....	31
5.2 SODELOVANJE MESTNEGA REDARSTVA MESTNE OBČINE LJUBLJANA Z OBČINSKIMI REDARSTVI IN OBČINSKIMI REDARJI SOSEDNIH OBČIN .....	36
5.3 SODELOVANJE MESTNEGA REDARSTVA S POLICIJSKIMI POSTAJAMI .....	37
5.4 DEŽURSTVO IN STALNA PRIPRAVLJENOST ZA DELO .....	38
5.5 OBLIKE DELA, OPREMA IN NADZOR .....	39
5.6 ORGANIZACIJA REDARSTVA V DRUGIH OBČINAH .....	49
<b>6 ZAKLJUČEK</b> .....	50
<b>LITERATURA</b> .....	52
<b>ZAKONI IN PRAVNI VIRI</b> .....	54
<b>SEZNAM SLIK</b> .....	56
<b>SEZNAM TABEL</b> .....	57
<b>SEZNAM UPORABLJENIH KRATIC IN OKRAJŠAV</b> .....	58
<b>IZJAVA O AVTORSTVU IN NAVEDBA LEKTORJA</b> .....	59

# 1 UVOD

## 1.1 IZHODIŠČA DIPLOMSKEGA DELA

Pojem varnosti je nedeljiv, zanj ne more biti odgovorna samo država ali samo občina. S sodelovanjem med institucijami na državni ravni ter lokalnimi skupnostmi in civilno družbo se ustvarja sinergija učinkov. Najpogostejši vzrok za izgubo življenj na cesti so namreč prav človekove napake ali zavestne kršitve prometnih pravil. Varnost na slovenskih cestah je mogoče povečati tudi s skrbjo za dobro cestno infrastrukturo, z izboljšavami vozil in z delovanjem na institucionalnem področju. Povezovanje in usklajevanje aktivnosti daje ustrezne odgovore na izzive sodobne družbe. Lokalna oblast ima na področju varnosti najbolj aktivno vlogo, na kar opozarja že urbana listina, ki jo je sprejel Kongres lokalnih in regionalnih oblasti pri Svetu Evrope leta 1992 v Strassbourgu, ki na prvem mestu poudarja pravico državljanov do varnosti. Ta organ je organiziral več konferenc na temo zagotavljanja varnosti v lokalnih skupnostih. Vseskozi je opozarjal na vse večjo vlogo mest in lokalnih skupnosti pri oblikovanju preventivnih programov varnosti in neposrednem zagotavljanju varnosti, na delitev odgovornosti in pristojnosti, še posebej v okviru zagotavljanja pravice do varnega življenja in dela.

Varnost v cestnem prometu razumemo tudi kot dobrino, ki je kot taka vsebovana tudi v temeljnem načelu varnosti cestnega prometa, kjer je določeno, da mora udeleženec cestnega prometa delovati tako, da poteka promet nemoteno, umirjeno in varno. To dobrino razumemo tudi v širšem kontekstu varnosti kot potrebo po varnosti, kot jo je opredelil ameriški psiholog Maslov. V njegovi knjigi Teorija človeške motivacije je potreba po varnosti uvrščena na visoko drugo mesto v hierarhiji dobrin. Zavedajoč se teh ugotovitev, se moderne družbe ukvarjajo z rešitvami, ki bodo prebivalcem zagotavljale varnost. Tudi zato lokalne skupnosti postajajo vse bolj pomemben partner pri zagotavljanju preventivne varnosti prebivalcev.

Izročilo slovenske lokalne varnosti je precej bogato. V različnih zgodovinskih obdobjih so bile uveljavljene različne oblike lokalnih varnostnih organov in služb. Prvič omenjajo lokalno policijsko-varnostne organe v zbirkah predpisov Gorske bukve iz slovenskih vinorodnih dežel, in sicer iz 15. in 16. stoletja, ki je bil določen z normami takratnega slovenskega običajnega prava. V avstro-ogrski monarhiji je bila temelj radikalnih sprememb in začetkov lokalne samouprave ustava, sprejeta leta 1849, in sicer po marčni revoluciji. Istega leta je bil sprejet tudi zakonik, ki je urejal lokalno samoupravo in ki je med drugim med občinske pristojnosti uvrstil izvrševanje nalog krajevne policije. Kljub kasnejšim omejevanjem pristojnosti in avtonomije občin je bil zakon sprejet leta 1862. Kot občinsko pristojnost pa je opredelil tudi skrb za varnost ljudi in lastnine ter skrb za občinske ceste. Ravno zato so občine organizirale občinska nadzorstva.

Dravske banovine so šele leta 1893, po uveljavitvi Zakona o občinah, izdale uredbo, s katero je uredil položaj občinskih uslužbencev, med katere so spadali tudi občinski stražniki. Zakon je občini predpisal tudi izvajanje nalog krajevne policije, če jih ne

opravlja država. Tako je občina opravljala nadzor nad izvajanjem občinskih predpisov, razen če nadzor in kaznovanje prekrškov nista spadala v okvir dela drugih organov.

Do druge svetovne vojne so se kljub pomanjkljivostim na Slovenskem ohranile različne oblike lokalnih varnostnih služb. Socialistična oblast je prekinila ustaljeno prakso. Zato občine v Sloveniji po drugi svetovni vojni do reforme lokalne samouprave leta 1994 niso imele organiziranih lastnih organov za opravljanje nalog in pristojnosti, ki se nanašajo na varnost cestnega prometa in varovanje javnega reda in miru. Imele so zgolj omejen vpliv na krajevno organizirano milico. Po osamosvojitvi pa je bilo upravljanje javne varnosti in javnega reda na lokalni ravni poleg varnosti cestnega prometa prepuščeno neobveznemu sodelovanju med državno policijo in predstavniki lokalne skupnosti v varnostnih sosvetih.

Leta 1998 sprejeti Zakon o varnosti cestnega prometa je uredil pristojnosti občinskih redarjev na področju mirujočega prometa in s podzakonskimi predpisi uredil enotno uniformo in oznake. V letu 2006 je prišlo s sprejetjem Zakona o varstvu javnega reda in miru do pomembnega premika pri širitvi nalog in pristojnosti občin ter pooblastil občinskih redarjev tudi na področju varstva javnega reda in miru.

Z zakonom o lokalni samoupravi, ki je bil sprejet decembra 1994, so bili postavljeni temelji sodobne ureditve občinskega redarstva v Republiki Sloveniji. Mestne občine, ki so imele lastno redarsko službo vse od reforme slovenske lokalne skupnosti v prvi polovici devetdesetih, so se pogosto soočale z vandalizmom, uničevanjem naravnega in kulturnega okolja ter različnimi oblikami ogrožanja osebne varnosti ljudi in premoženja. Strokovnjaki so ugotavljali, da omejitev pristojnosti občinskih redarjev na področju cestnega prometa k varnosti na lokalni ravni ne prispevajo toliko, kot bi lahko, če bi imeli redarji tudi ustrezna pooblastila za zagotavljanje varnosti življenja ljudi in premoženja, občinski organi pa ustrezno zakonsko podlago za medsebojno usklajevanje dela s policijo na teh področjih.

Za razmerja med državnimi organi in organi lokalnih samoupravnih skupnosti je bistvenega pomena natančna razmejitev pristojnosti in opredelitev tistega delovnega področja lokalne skupnosti, v okviru katere bodo delovali samostojno, na lastnem območju in v korist svojega prebivalstva. Slovenska ureditev temelji na načelu delitve odgovornosti med posameznimi nosilci nalog s področja varnosti v Republiki Sloveniji med policijo in občinskimi redarji.

Ohranjena so popolna pooblastila državnih organov, tudi policije. Vloga države oziroma policije je subsidiarna pri skupnih zadevah varnosti. Policija daje v okviru zakona strokovno in operativno pomoč. Ta ureditev je podprta v Zakonu o prekrških. Občina lahko v skladu z zakonom o prekrških z odlokom določi prekrške in predpiše zanje globe samo v določenem znesku ter samo za kršitve predpisov, ki jih izda v okviru svojih pristojnosti, če jih zakon ali uredba še ne določa. Občinski odlok, s katerim so določeni prekrški, velja samo na območju občine, ki je sprejela tak odlok, vendar enako za vse, ki na tem območju kršijo občinski predpis, ne glede na to, kje imajo stalno prebivališče.

Vse občine v Republiki Sloveniji so dolžne sprejeti občinski program po 6. členu Zakona o občinskem redarstvu. Občine so dolžne sprejeti odloke, s katerim se ustanovijo občinska redarstva na podlagi sprejetega zakona, in sicer eno leto po njegovi uveljavitvi. Župan je dolžan v zakonskem roku predlagati občinskemu svetu sprejetje odloka, ki ureja delovanje in organizacijo občinske uprave.

Ker gre za novo področje oziroma nove naloge občin, je dve leti primeren rok, da občine ustanovijo svojo redarsko službo. Pri proučevanju petih občin pa sem ugotovila, da imajo tako majhne kot večje občine še veliko težav s tem. Problem se kaže predvsem v tem, da je večina naših občin finančno zelo šibkih in se mogoče še premalo povezujejo, da bi ustanovile medobčinska redarstva.

## **1.2 METODE DELA**

V delu sem povezala znanja, ki sem jih imela pred raziskovanjem, in spoznanja, ki sem jih pridobila s pomočjo analize določenih virov. Med proučevanjem tematike, ki v osnovi pomeni le majhen del na področju varnosti cestnega prometa, sem spoznala, da zavzema velik in v nekaterih primerih odločilen vpliv na odvijanje posamezne situacije v praksi. Kljub temu da vsak dela po predpisih oziroma navodilih, ki niso enaka za vse, imajo vsi isti cilj – izboljšati varnost cestnega prometa. Tako sem potrdila trditev, da morajo za učinkovit sistem vsi dodati svoj delež. Brez načrtnega in organiziranega dela na tem področju ni mogoče doseči pozitivnih rezultatov. Pri podajanju statističnih podatkov sem zopet primerjala delo posameznih subjektov in njegov vpliv na konkretne rezultate.

## **2 VLOGA LOKALNE SKUPNOSTI PO ZAKONU O LOKALNI SAMOUPRAVI**

Zakon o lokalni samoupravi (v nadaljevanju ZLS)<sup>1</sup> v svojih določbah med drugim nalaga tudi mnoge naloge, ki bi izboljšale skrb za varnost v cestnem prometu na območju lokalne skupnosti. Čeprav so pravila o varnosti v cestnem prometu enotna, pa je potrebno sprejeti dejstvo, da so razmere v posameznih občinah glede cestne infrastrukture, ureditve mestnih središč, kolesarskih poti in peš con tako različne, da mora vsaka občina to specifikko urediti za svoje območje.

### **2.1 NALOGE OBČINE NA PODROČJU VARNOSTI V CESTNEM PROMETU**

V skladu z 20. členom ZLS občina lahko v skladu z zakoni poseduje, pridobiva in razpolaga z vsemi vrstami premoženja, ustanavlja in vodi javna podjetja ter v okviru sistema javnih financ določa svoj proračun.

Konkretne naloge so opredeljene v 21. členu istega zakona, kjer je določeno, da občina samostojno opravlja lokalne zadeve javnega pomena (izvirne naloge), ki jih določi s splošnim aktom občine ali so določene z zakonom.

Na področju varnosti v cestnem prometu občina za zadovoljevanje potreb svojih prebivalcev gradi, vzdržuje in ureja lokalne javne ceste, javne poti, rekreacijske in druge javne površine, v skladu z zakonom ureja promet v občini ter opravlja naloge občinskega redarstva.

### **2.2 PRISTOJNOSTI OBČINSKEGA REDARSTVA**

Občinski svet določi primerno ureditev na občinskih cestah, določi način dela občinskega redarstva pri nadzoru in urejanju prometa ter pogoje in način odstranitve in hrambe nepravilno parkiranih vozil. Zaradi izboljšanja varnosti cestnega prometa lahko predlaga upravljavcu državne ceste prometno ureditev na tem delu ceste. Za zagotavljanje večje varnosti lahko odredi drugačne varnostne in druge ukrepe za varnost otrok, pešcev in kolesarjev, zlasti v okolici šol, zdravstvenih domov igrišč, vrtcev ... Občinski svet lahko začasno prepove promet vseh ali posameznih vrst vozil na občinskih cestah, če je to potrebno zaradi varnosti cestnega prometa.

### **2.3 PRISTOJNOSTI ŽUPANA**

Župan obvešča javnost, pristojno policijsko postajo in regijski center za obveščanje o prepovedi prometa. Odreja konkretne ukrepe, ki se nanašajo na odstranitev uničene, poškodovane ali neustrezno postavljene prometne signalizacije.

---

<sup>1</sup> Zakon o lokalni samoupravi (ZLS-UPB2) Ur. list RS, št. 94/07.



## **2.4 PRISTOJNOSTI IN NALOGE OBČINSKE UPRAVE PO DOLOČBAH ZAKONA O LOKALNI SAMOUPRAVI**

Občinska uprava v skladu z odlokom lokalne skupnosti odredi tehnične in druge ukrepe za varstvo otrok, pešcev in kolesarjev. Ravno tako v skladu z odlokom odreja postavitev zaščitnih ograj za pešce na nevarnih krajih ter opravlja druge naloge nadzora na občinskih cestah.

## **2.5 VLOGA OBČINSKIH SVETOV ZA PREVENTIVO IN VZGOJO V CESTNEM PROMETU**

Za načrtovanje in usklajevanje nalog preventive in vzgoje v cestnem prometu na lokalni ravni ustanovijo samoupravne lokalne skupnosti svete za preventivo in vzgojo v cestnem prometu.

Svet za preventivo in vzgojo iz prejšnjega odstavka je organ lokalne skupnosti, ki ga sestavljajo predstavniki sveta lokalne skupnosti ter uporabnikov in izvajalcev nalog s področja preventive in vzgoje v cestnem prometu z območja lokalne skupnosti. Svet lokalne skupnosti določi število članov oziroma članic sveta in jih na podlagi predlogov udeležениh organizacij imenuje za mandatno dobo štirih let.

Svet lokalne skupnosti za preventivo in vzgojo v cestnem prometu ocenjuje stanje varnosti v cestnem prometu na lokalni ravni, predlaga svetu lokalne skupnosti v sprejem programe za varnost cestnega prometa in ustrezne ukrepe za njihovo izvajanje, koordinira izvajanje nalog na podlagi programov za varnost cestnega prometa na lokalni ravni, predvsem pa skrbi za izvajanje prometne vzgoje, dodatno izobraževanje in obveščanje udeležencev cestnega prometa, izdajanje in razširjanje prometno-vzgojnih publikacij in drugih gradiv, pomembnih za preventivo in vzgojo v cestnem prometu na lokalni ravni. Strokovne naloge za svet zagotavlja uprava lokalne skupnosti. Svet lokalne skupnosti za preventivo in vzgojo v cestnem prometu sodeluje z ministrstvom, pristojnim za promet.

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu se ustanovi za območje lokalne skupnosti, mestne občine in občine. Dve ali več občin lahko ustanovijo skupni svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu. Sredstva za financiranje nalog preventive in vzgoje v cestnem prometu na lokalni ravni se zagotovijo s proračuni lokalnih skupnosti ter iz drugih sredstev.

## 2.6 NOVI ZAKON O VARNOSTI CESTNEGA PROMETA

### 2.6.1 Razlogi za sprejetje spremembe zakona

Zakon o varnosti cestnega prometa (v nadaljevanju ZVCP-1),<sup>2</sup> ki je bil sprejet v Državnem zboru 9. julija 2004, je začel veljati 13. avgusta 2004, uporablja pa se od 1. januarja 2005. Zakon je bil večkrat spremenjen in dopolnjen.

Stanje varnosti cestnega prometa se poslabšuje. 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 odločitve, 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.

V letu 2006 je bilo obravnavanih 31.569 (31.669)<sup>3</sup> vseh prometnih nesreč. Glede na vrsto prometne nesreče oz. posledico pa je stanje naslednje:

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

V teh nesrečah je:

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

---

<sup>2</sup>Zakon o varnosti cestnega prometa ( ZVCP-1 )Ur. list RS, št. 83/04,35/05, 67/05 Odl.US:U-I-32/05-13, 69/05,76/2005-ZDCOPMD,108/05, 70/06-ZIKS-1B,105/06, 123/06 Odl.US:P-72/05-17,U-I-327//05, 139/06 in(ZVCP-1-UPB4) 133/06.

<sup>3</sup> Podatki v oklepajih pomenijo stanje v letu 2005.

**Tabela 1: Pregled prometnih nesreč in posledic v obdobju 2004 – 2006**

	Število prometnih nesreč	Število prometnih nesreč s smrtnim izidom	Število prometnih nesreč s tel. pošk.	Število prometnih nesreč z mat. škodo	Umrli	Hudo tel. pošk.	Lahko tel. pošk.
<b>2004</b>	43.136	253	12.710	30.173	274	1.396	17.662
<b>2005</b>	31.669	229	10.343	21.097	257	1.295	13.424
<b>2006</b>	31.569	233	10.990	20.346	262	1.220	14.855
<b>Primerjava 06 in 05</b>	0 %	+ 2 %	+ 6 %	- 4 %	+ 2 %	- 6 %	+ 11 %

#### NAJPOGOSTEJŠI DEJAVNIKI PROMETNIH NESREČ

##### *Mrtvi:*

- neprilagojena hitrost – 111 (114) ali za 3 % manj kot v enakem lanskem obdobju;
- nepravilna stran oz. smer vožnje – 55 (80) ali za 31 % manj;
- neupoštevanje pravil o prednosti – 39 (36);
- nepravilno prehitevanje – 23 (1);
- nepravilnosti pešcev – 10 (9);
- nepravilni premiki z vozilom – 8 (4);
- drugi vzroki – 16 (13).

##### *Hudo telesno poškodovani:*

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

*Lahko telesno poškodovani:*

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

*V prometnih nesrečah je umrlo največ:*

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

Slabo stanje varnosti cestnega prometa se nadaljuje tudi v letu 2007, ko imamo do vključno 16. aprila kar 26 % več smrtnih žrtev kot v enakem obdobju leta 2006.

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. Za omenjene kršitve bomo zaostri kaznovanje – povečanje glob in povečanje števila kazenskih točk ter dodatno še izrek stranske sankcije prepoved vožnje. Poleg ukrepov, za katere pričakujemo, da bodo imeli takojšnje, neposredne in vidne učinke za varnost cestnega prometa, se s tem zakonom v pravni red Republike Slovenije prenašata:

- Direktiva 2006/126/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. decembra 2006 o vozniških dovoljenjih.

V spremembah zakona bomo sledili odločbama Ustavnega sodišča RS št. U-I-32/05, objavljeno v Uradnem listu RS, št. 67/2005, s katero je razveljavilo 8. odst. 92. člena zakona in odločbo ustavnega sodišča U-I-327/05 z dne 23. 11. 2006 v zvezi z razmejitvijo pristojnosti glede prometnih nesreč z neznatno nevarnostjo.

ZVCP-1 v 92. členu določa pogoje za prevoz skupine otrok. V skladu s to določbo je zakonodajalec poleg splošnih pogojev, ki jih morajo izpolnjevati motorna vozila po ZVCP-1, predpisal tudi posebne pogoje glede starosti, naprav in opreme motornih vozil ter pogoje, ki jih mora izpolnjevati voznik, ki prevaža skupino otrok, in obveznost lastnika avtobusa, s katerim se prevaža skupina otrok, ki presega predpisano starost, da mora poleg rednih tehničnih pregledov opraviti tudi posebne preventivne tehnične preglede. V osmem odstavku 92. člena ZVCP-1 je predpisano, da se določbe 92. člena ZVCP-1 ne uporabljajo v javnem linijskem prometu. Ustavno

sodišče je še zapisalo, da zakonodajalec lahko zaradi varstva otrok ali drugih skupin potnikov, ki potrebujejo posebno varstvo, predpiše posebne pogoje, ki jih morajo izpolnjevati vozila in vozniki teh vozil, s katerimi se te skupine prevažajo. Pri tem lahko za posamezne skupine vozil in voznikov, ki te skupine prevažajo, predpiše različne pogoje za prevoze le, če ima za takšno ureditev razumne in stvarne razloge. Ustavno sodišče ugotavlja, da iz zakonodajnega gradiva takšni razlogi niso razvidni. Tudi v postopku pred Ustavnim sodiščem jih zakonodajalec ni navedel, saj na pobudo ni odgovoril. Ker zakonodajalec za razlikovanje ni navedel razumnega, iz narave stvari izhajajočega razloga za različno obravnavanje prevoznikov, ki opravljajo prevoze otrok, je Ustavno sodišče razveljavilo osmi odstavek 92. člena ZVCP-1, na podlagi katerega veljajo različni pogoji za prevoz skupine otrok za prevoznike v javnem linijskem in posebnem linijskem prevozu.

Ustavno sodišče RS je z odločbo št. U-I-327/05 z dne 23. 11. 2006, ki je bila objavljena v Uradnem listu RS, št. 123/06 odločilo, da je tretji odstavek 134. člena Zakona o varnosti cestnega prometa (Uradni list RS, št. 83/04, 35/05, 51/05 – UPB, 69/05, 97/05 – UPB, 108/05, 25/06 – UPB in 105/06) v neskladju z Ustavo, če se uporablja za razmejitve pristojnosti med prekrškovnim organom in okrajnim sodiščem, in da je Državni zbor Republike Slovenije dolžan ugotovljeno neskladje odpraviti v roku šestih mesecev od objave te odločbe v Uradnem listu Republike Slovenije. Do odprave ugotovljenega neskladja v zvezi z razmejitvijo pristojnosti se za potrebe odločanja glede pristojnosti v zadevah, v katerih postopek o prekršku do objave te odločbe v Uradnem listu Republike Slovenije še ni bil začel, šteje, da je prometna nesreča z neznatno nevarnostjo tista prometna nesreča, pri kateri je nastala drugemu udeležencu prometne nesreče samo materialna škoda in ki je povzročena s prekrškom, za katerega je predpisana samo globa.

Zaradi navedene odločbe je bilo treba spremeniti definicijo prometne nesreče z neznatno nevarnostjo, pri čemer je bila pri opredeljevanju novega pojma prometne nesreče z neznatno nevarnostjo uporabljena definicija, ki jo je v svoji odločbi že uporabilo Ustavno sodišče Republike Slovenije. Navedena rešitev se je uporabila zato, ker se postopki o prekršku po uveljavitvi navedene odločbe že izvajajo v skladu z opredelitvijo Ustavnega sodišča in se s tem praktično izvajanje postopkov v ničemer ne spreminja, poleg tega pa pravna opredelitev prometne nesreče z neznatno nevarnostjo na tak način omogoča lažje razumevanje tako za vse udeležence cestnega prometa kot tudi za organe pregona in sodstva.

Z navedeno novo opredelitvijo prometne nesreče z neznatno nevarnostjo se uveljavlja eno izmed temeljnih načel pravne države iz 2. člena Ustave Republike Slovenije, ki določa, da morajo biti zakonske določbe jasne, razumljive in nedvoumne. Načelo pravne države namreč zahteva, da so norme opredeljene tako, da jih je mogoče izvajati. Zakon je skladen z Ustavo, če je mogoče z ustaljenimi metodami razlage ugotoviti njegovo vsebino in je na ta način ravnanje organov, ki ga morajo izvajati, opredeljeno. Če norma ni jasna, je dana možnost za različno uporabo zakona in za arbitrarnost državnih organov ali drugih organov za izvrševanje javnih pooblastil, ki odločajo o pravicah in dolžnostih posameznikov (Odločba Ustavnega sodišča št. U-I-327/05 z dne 23. 11. 2006, tč 13). S predlagano pravno opredelitvijo, ki vpliva tudi na izvajanje drugih členov ZVCP-1, se omogoča večja jasnost,

razumljivost in nedvoumnost in s tem omogoča enotnost uporabe zakona in izključuje arbitrarnost državnih organov.

Pravila o voznških dovoljenjih so bistveni sestavni del skupne evropske prometne politike, prispevajo k izboljšanju prometne varnosti in pospešujejo prosto gibanje oseb, ki nameravajo bivati v državi članici, ki ni država, v kateri se dovoljenje izda. Zaradi pomena osebnih prevoznih sredstev imetništvo voznškega dovoljenja, ki ga uradno priznava država članica gostiteljica, spodbuja prosto gibanje oseb in njihovo svobodo ustanavljanja. Kljub napredku, doseženemu pri usklajevanju predpisov o voznških dovoljenjih, še vedno obstajajo znatne razlike med predpisi držav članic v zvezi s periodičnostjo podaljševanja voznških dovoljenj in glede podkategorij vozil, zato je treba te predpise uskladiti, s čimer bi prispevali k izvajanju politik Skupnosti.

Spremembo zakona zasledimo tudi v sklepu Vlade RS, št. 37103-1/2006-5 s 83. redne seje z dne 20. 7. 2006, kjer je Ministrstvu za promet v zahtevi št. 10 naložena priprava sprememb in dopolnitev Zakona o varnosti cestnega prometa.

## **2.6.2 Cilji, načela in poglobitve rešitve zakona**

Glavni cilj sprememb zakona je zmanjšanje števila prometnih nesreč z najhujšimi posledicami in v zakon umestiti takšne dopolnitve, ki imajo neposredno takojšnje in vidne učinke na stanje varnosti. Za kršitve, za katere je nesporno ugotovljeno, da so glavni vzroki najhujših prometnih nesreč, bomo zaostрили kaznovanje – povečanje glob in povečanje števila kazenskih točk ter dodatno še izrek stranske sankcije prepoved vožnje.

Cilji, ki jim sledijo predlagane spremembe zakona in ki naj omogočijo doseganje učinkovitejše varnosti v cestnem prometu in prilagajanju direktivam EU, pa so še:

- uskladitev z Direktivo 2006/126/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. decembra 2006 o voznških dovoljenjih;
- uskladitev z odločbo Ustavnega sodišča Republike Slovenije opr. št. U-I-32/05 z dne 30. 06. 2005, s katero je Ustavno sodišče RS ugotovilo, da se osmi odstavek 92. člena Zakona o varnosti cestnega prometa (Uradni list RS, št. 83/04 in 35/05) razveljavi;
- uskladitev z odločbo ustavnega sodišča U-I-327/05 z dne 23. 11. 2006 v zvezi z razmejitvijo pristojnosti glede prometnih nesreč z neznatno nevarnostjo.

Statistični podatki v zadnjih dveh letih ne kažejo bistvenega izboljšanja prometne varnosti v smislu zmanjševanja najhujših posledic prometnih nesreč. V letu 2005 se je po podatkih Policije pripetilo 229 prometnih nesreč, v katerih je umrlo 257 udeležencev cestnega prometa, v letu 2006 pa je v 233 prometnih nesrečah umrlo 262 udeležencev cestnega prometa. Prav tako se je v letu 2006 povečalo število prometnih nesreč, ki so imele za posledico telesno poškodbo, in sicer iz 10.343 na 10.990 prometnih nesreč. V teh prometnih nesrečah je bilo v letu 2006 hudo telesno poškodovanih 1.220 udeležencev cestnega prometa (v letu 2005 je bilo 6 % manj

hudo telesno poškodovanih), v letu 2006 pa se je lahko telesno poškodovalo 14.855 udeležencev cestnega prometa, kar je za 11 % več kot v letu 2005. Najpogostejši dejavnik prometnih nesreč je še vedno neprilagojena hitrost, ki je najpogostejši vzrok tako pri prometnih nesrečah, v katerih je posledica smrt (v 111 primerih leta 2006 in v 114 primerih leta 2005), kakor tudi pri prometnih nesrečah, v katerih je bil udeleženec prometne nesreče telesno poškodovan. Kot najpogostejši dejavniki prometnih nesreč se še pojavljajo nepravilna stran/smer vožnje, neupoštevanje pravil o prednosti in nepravilno prehitevanje.

Poleg tega se iz statističnih podatkov kažejo trendi povečanja udeležbe v cestnem prometu v neustreznem psihofizičnem stanju. V letu 2006 je namreč imelo kar 5.427 kršiteljev cestnoprometnih predpisov v krvi nad 1,5 g alkohola/kg krvi, kar je za 10 % več kot v letu 2005, 2.458 (2.316) povzročiteljev prometnih nesreč pa je imelo v letu 2006 nad 1,1 g alkohola /kg krvi, kar je za 6 % več kot v letu 2005.

Glede na neugodne varnostne razmere v cestnem prometu je mogoče pričakovati, da se bo ugoden trend povečanja prometne varnosti v cestnem prometu, ki je prisoten od leta 1989, ustavil. Policija je v zadnjih letih v primerjavi s prejšnjimi obdobji obravnavala manj kršitev, kot jih je v obdobju po uveljavitvi Zakona o varnosti cestnega prometa (ZVCP) iz leta 1998. Razlogov za naveden upad je več, med njimi pa je treba omeniti uveljavitev novega Zakona o prekrških (v nadaljevanju ZP-1),<sup>4</sup> ki je v policijske postopke uvedel veliko novosti in s tem tudi spremenjen način obravnavanja storilcev prekrškov. Zaradi težav, ki so se pri tem pojavljale, je bil ZP-1 tudi večkrat noveliran z namenom poenostavitve postopkov ob hkratnem zagotavljanju enakega varstva pravic storilcem prekrškov. Glede na vse navedene spremembe in slabe prometno-varnostne trende se določene sankcije v ZVCP-1 zaostrejujejo predvsem na področjih, ki so neposredno povezani 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. Zaradi uvedbe navedenih novitet se pričakuje, da bodo udeleženci cestnega prometa ob hkratni poenostavitvi postopkov po ZP-1 obravnavani hitreje, primarni učinek zagroženih sankcij pa bo s tem učinkovitejši in izrazitejši.

Hitrost je 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 glavnih vzrokov najhujših posledic prometnih nesreč v večini držav članic in pogosto prispeva h kar tretjini prometnih nesreč s smrtnim izidom ali hudimi telesnimi poškodbami in je glavni dejavnik pri ugotavljanju teže poškodb. Obvladovanje hitrosti lahko hitreje prinese večje učinke glede varnosti v cestnem prometu kot kateri koli drug posamezni 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

---

<sup>4</sup> Zakon o prekrških Ur. list RS, št.86/04, 7/05 Skl. US:U-I-19/05-5, 34/05 Odl.US:U-I-19/05-11, 44/05, 40/06, 51/06, 115/06, 139/06 Odl. US:U-I-69/06-16, 58/07 Odl. US: U-I-34/05-9, 29/07 Odl.US:U-I-56/06-31, (ZP-1-UPB4) 3/07.

Britanije, je pokazala, da bi zmanjšanje povprečne hitrosti za 3 km/h vsako leto rešilo od 5000 do 6000 življenj v Evropi ter preprečilo 140.000 nesreč, s čimer bi prihranili 20 milijard eurov.

Ob navedenih spremembah glavne sankcije in stranskih sankcij pa predlog zakona uvaja tudi nove varnostne ukrepe, in sicer obvezno pridržanje oseb, ki so bili zaloteni pri prekršku, povezanim s psihofizičnim stanjem udeležencev cestnega prometa.

V zvezi z izvajanjem posameznih členov in izvrševanjem nadzora nad izvajanjem teh določb so se v praksi pojavile določene težave, ki so predvsem posledica določenih pomanjkljivosti v posameznih določbah veljavnega ZVCP-1 ali pa zgolj redakcijske narave. Zaradi navedenih pomanjkljivosti so se v predlog sprememb in dopolnitev vnesle določene spremembe in dopolnitve posameznih določb.

Izvzeta in posebej z višjo globo sankcionirana je omejitev vožnje motornih vozil, katerih največja dovoljena masa presega s predpisom ali prometno signalizacijo omejeno največjo 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.

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.

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 novega predloga.

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.

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 se navedena obveznost dopolnjuje določbe 90. člena ZVCP-1.

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.

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 zvišujemo 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.

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 Evropske unije. S tem se skozi večjo vidnost in opaznost zagotavlja večja varnost predvsem tistih, ki jim je ta obveznost naložena.

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.

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.

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

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.

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.

Kot je že bilo navedeno, je potrebno Zakon o varnosti cestnega prometa uskladiti z Direktivo 2006/126/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. decembra 2006 o vozniških dovoljenjih, ki pa na tem področju uvaja naslednje novosti oziroma prednosti.

- Možnost določanja obdobja veljavnosti vozniških dovoljenj z nacionalnimi predpisi, kakor je predvideno v Direktivi 91/439/EGS, ima za posledico

obstoj različnih pravil v različnih državah članicah in več kakor 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 sto desetih, 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 bo vplivala 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 bo Republika Slovenija lahko uporabila svoje predpise v zvezi z veljavnostjo voznških dovoljenj ob zamenjavi tujih voznških dovoljenj.
- Uvedba omejitve časovne veljavnosti novih voznških dovoljenj naj bi omogočila, da se ob periodičnem podaljšanju uporabijo najnovejši ukrepi proti ponarejanju ter opravijo zdravniški pregledi ali drugi ukrepi, ki bodo prispevali k večji prometni varnosti. Zato je potrebno določiti minimalne zahteve za izdajo voznškega dovoljenja, uskladiti standarde 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 voznškega dovoljenja in povečala usklajenost voznških izpitov.
- Ob izdaji voznškega dovoljenja in nato v rednih presledkih bodo morali 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 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 voznških dovoljenj in bodo vezani na obdobje veljavnosti voznškega dovoljenja.

- Ker so vozniki motornih koles oziroma koles z motorjem ena od najbolj ogroženih skupin udeležencev v cestnem prometu, je potrebno okrepiti načelo postopnega dostopa do pridobitve posameznih kategorij dvokolesnih vozil, prav tako pa je postopnost pridobivanja vozniškega dovoljenja določena za vožnjo vozil, ki se uporabljajo za prevoz oseb in blaga (npr. kategorije C, CE, D, DE).
- Za voznike koles z motorjem je glede na dosedanjo ureditev zvišana starostna meja iz 14 na 15 let, ta starost pa je še vedno nižja od minimalne starosti, ki jo direktiva še dopušča. Z uvedbo evropske kategorije vozniških dovoljenj za kolesa z motorjem (kategorija AM - moped) se bo povečala prometna varnost za najmlajše voznike, ki jih prometne nesreče po statističnih podatkih najbolj prizadenejo.
- Ker direktiva omogoča, da lahko države članice zaradi večje prometne varnosti uporabijo svoje nacionalne predpise o odvzemu, začasnem odvzemu, podaljšanju in razveljavitvi vozniških dovoljenj za vse imetnike dovoljenj, ki imajo običajno prebivališče na njihovem ozemlju, je potrebno v zakonu določiti te pogoje.
- Vzorec vozniškega dovoljenja, kakor je določen v Direktivi 91/439/EGS, je potrebno nadomestiti z enotnim vzorcem v obliki plastične kartice. Hkrati je potrebno ta vzorec vozniškega dovoljenja prilagoditi zaradi uvedbe nove kategorije vozniških dovoljenj za mopede in nove kategorije vozniških dovoljenj za motorna kolesa ter zaradi uvedbe novih kategorij za vožnjo štirikoles ter lahkih tovornih vozil. Opredelitve kategorij v večji meri odražajo tehnične značilnosti zadevnih vozil in potrebnih spretnosti za vožnjo vozila.
- Možnost, da se v novi vzorec vozniškega dovoljenja v obliki plastične kartice vključi mikročip, omogoča državam članicam izboljšanje ravni zaščite pred goljufijami. Državam članicam je omogočeno tudi, da v čip vključijo nacionalne podatke, pod pogojem, da ti podatki ne posegajo v splošno dostopne podatke. Tehnične zahteve glede mikročipa bo določila Evropska komisija, ki ji bo pomagal Odbor za vozniška dovoljenja. Predlog zakona je naravnano tako, da bo tudi v slovenska vozniška dovoljenja možno vključiti mikročip.

V cilju odprave administrativnih ovir je v zakonu predlagana vzpostavitev registra pogrešanih ali ukradenih vozniških dovoljenj. V sedaj veljavnem zakonu je predvidena ureditev, da mora stranka, ki izgubi ali pogleši veljavno vozniško dovoljenje, za izdajo novega vlogi priložiti tudi dokazilo o preklicu v Uradnem listu R Slovenije. Ta preklic obenem predstavlja tudi dodaten strošek za državljane, ki ga po novi ureditvi ne bo več. Na podlagi predloga bo vzpostavljen register pogrešanih ali ukradenih vozniških dovoljenj, katerega bo vodilo ministrstvo, pristojno za notranje zadeve, in bo javno objavljen na spletnih straneh tega ministrstva.

V zakonu so določene tudi nekatere spremembe na področju usposabljanja kandidatov za voznike motornih vozil, ki jih je predlagala tudi Sekcija avtošol, ki deluje v okviru Gospodarske zbornice Slovenije, in bodo avtošolam omogočale učinkovitejše, preglednejše in poenoteno usposabljanje kandidatov za voznike.

Za specialne povratnike najhujših kršitev cestnega prometa se uvaja možnost odvzema motornega vozila, s katerim je bil storjen prekršek, prav tako pa se za določene vrste prekrškov, povezanih s psihofizičnim stanjem, uvaja obvezno pridržanje. Pri opredeljevanju navedenih novosti se je zasledoval cilj povečanja vpliva dodatnih ukrepov na ravnanja voznikov, ki najhuje kršijo cestne prometne predpise in s tem ogrožajo v prvi vrsti sebe, poleg tega pa tudi druge udeležence cestnega prometa. 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 pa je to v odločbi, s katero je razveljavilo 215. člena ZVCP (iz leta 1998), ugotovilo tudi Ustavno sodišče Republike Slovenije. Odvzem prostosti voznikov, ki najhuje kršijo določbe o psihofizičnem stanju pa kot učinkovit ukrep izvajajo v številnih zveznih državah ZDA kot tudi v Veliki Britaniji.

### **3 NALOGE REDARJEV PO NOVELI ZAKONA O VARNOSTI CESTNEGA PROMETA**

#### **3.1 NALOGE OBČINSKIH REDARJEV PO ZAKONU O VARNOSTI CESTNEGA PROMETA IZ LETA 1998**

V ZVCP<sup>5</sup> iz leta 1998 je imelo občinsko redarstvo zgolj pristojnost nadzirati ustavljena in parkirana vozila. Pri tem so lahko izvajali ukrepe, ki so s tem in drugimi zakoni preneseni nanje, ter ukrepe, določene s predpisi lokalnih skupnosti (16. člen ZVCP).

#### **3.2 NALOGE OBČINSKIH REDARJEV PO NOVEM ZAKONU O VARNOSTI CESTNEGA PROMETA -1E IZ LETA 2008**

V Zakonu o varnosti cestnega prometa -1E (v nadaljevanju ZVCP-1E)<sup>6</sup> iz leta 2008 je občinsko redarstvo poleg pooblastil iz zakonov v prejšnjih letih dobilo še dve novi pristojnosti, in sicer:

- urejanje in nadzor prometa na cestah subjektov samoupravnih lokalnih skupnosti in državnih cestah v naselju in
- nadzor prometa s samodejnimi merilnimi napravami za nadzor prometa, v katerih se prekrški slikovno dokumentirajo.

Predvsem nova, peta alineja, je zapisana tako, da redar ugotavlja kršitve s pomočjo samodejne naprave za nadzor prometa (meritev hitrosti s fiksno postavljenimi merilniki hitrosti), policisti pa lahko uporabljajo tudi druge radarje za ugotavljanje hitrosti pri nadzoru prometa, kjer se prekrški slikovno dokumentirajo. Hitrost je namreč eden najpogostejših vzrokov prometnih nesreč z najhujšimi posledicami tudi v naseljih, ne glede na to, ali gre za lokalno ali državno cesto. Pri tem je potrebno upoštevati tudi določbe 57. člena ZP-1, kjer je v prvem odstavku določeno, da se prekršek lahko ugotovi z osebno zaznavo pooblaščenega uradne osebe ali z uporabo ustreznih tehničnih sredstev ali naprav. Iz namena zakonodajalca pri oblikovanju te norme pa gre nedvomno samo za ugotavljanje prekrškov, prekoračitve hitrosti.

Po noveli ZVCP-1E tako ni mišljeno, da bi redarji na vseh cestah v naselju križem ustavljali in nadzirali voznike, ki se vozijo po teh cestah, in opravljali neposredni nadzor nad njimi. Menim, da bo tudi v bodoče prioriteta redarjev ugotavljanje kršitev pri t. i. mirujočem prometu (ustavljanje in parkiranje) ter prekomerni hitrosti, kar ugotavljajo s samodejnimi merilniki. Še vedno pa bodo tudi redarji lahko obravnavali kakšne konkretne kršitve udeležencev cestnega prometa v območju umirjenega prometa in območju za pešce. Nesprejemljivo bi bilo, da bi na primer redar, ki se nahaja v območju za pešce, toleriral in dovoljeval postavljanje ovir ali izvajanje drugih aktivnosti, ki ogrožajo pešce, ne da bi ukrepal v skladu s pristojnostmi.

<sup>5</sup> Zakon o varnosti cestnega prometa (ZVCP) iz leta 1998 Ur. list RS, št. 30/98 z dne 16. 4. 1998.

<sup>6</sup> Zakon o varnosti cestnega prometa (ZVCP-1E UPB5) Ur. list RS, št. 56/08 z dne 6. 6. 2008.

### **3.3 UKREPI OBČINSKIH REDARJEV ZA IZBOLJŠANJE VARNOSTI**

Občinski redarji z različnimi ukrepi lahko zagotavljajo večjo varnost v cestnem prometu. Pri tem imajo pravico uporabiti le tiste ukrepe, ki jim jih določa konkreten zakon, vse posotpke, kjer je ugotovljen prekršek, pa vodijo po ZP-1. V teh primerih pa redarstvo opravlja tudi naloge prekrškovnega organa. Verjetno je v marsikateri občini pričakovati, da bo tudi v bodoče prioriteta redarjev ugotavljanje kršitev pri t. i. mirujočem prometu (ustavljanje in parkiranje), vse več redarstev pa bo opravljal tudi naloge pri ugotavljanju kršitev prekomerne hitrosti.

## **4 PRISTOJNOSTI OBČINSKIH REDARJEV PO ZAKONU O OBČINSKEM REDARSTVU V POVEZAVI Z ZAKONOM O VARNOSTI V CESTNEM PROMETU**

V ZVCP<sup>7</sup> iz leta 1998 je imelo občinsko redarstvo zgolj pristojnost nadzirati ustavljen in parkirana vozila. Pri tem so lahko izvajali ukrepe, ki so s tem in drugimi zakoni preneseni nanje, ter ukrepe, določene s predpisi lokalnih skupnosti (16. člen ZVCP).

Po sprejemu Zakona o občinskem redarstvu (v nadaljevanju ZORed)<sup>8</sup> v letu 2006 pa je bila urejena organizacija in delovno področje občinskega redarstva. ZORed v prvem členu govori o urejanju in uresničevanju pristojnosti občine za ustanovitev in organizacijo ter določitev delovnega področja in nalog občinskega redarstva. Prav tako zakon določa pogoje za opravljanje nalog pooblaščenih uradnih oseb občinskega redarstva, pooblastila, uniformo, označbe in opremo občinskih redarjev ter vsebino in način vodenja evidenc.

V drugem členu pa zakon govori o ustanovitvah. Mestna občina ustanovi mestno redarstvo. Občina lahko ustanovi občinsko redarstvo z odlokom, ki ga na predlog županje ali župana sprejme občinski svet. Prav tako lahko dve ali več občin z odlokom, ki ga na predlog župana v enakem besedilu sprejmejo njihovi občinski sveti, ustanovi medobčinsko redarstvo kot organ skupne občinske uprave. Če občina ne ustanovi občinskega redarstva ali medobčinskega redarstva, določi z odlokom o organizaciji in delovnih področjih občinske uprave, da naloge občinskega redarstva opravlja občinski redar ali občinska redarka.

### **4.1 ORGANIZACIJA REDARSKE SLUŽBE**

Po Zakonu o občinskem redarstvu mestna občina ustanovi mestno redarstvo, občina pa lahko ustanovi občinsko redarstvo z odlokom, ki ga na predlog županje ali župana sprejme občinski svet. Dve ali več občin lahko z odlokom, ki ga na predlog župana v enakem besedilu sprejmejo njihovi občinski sveti, ustanovi medobčinsko redarstvo kot organ skupne občinske uprave.

Če občina ne ustanovi občinskega redarstva ali medobčinskega redarstva, določi z odlokom o organizaciji in delovnem področju občinske uprave, da naloge občinskega redarstva opravlja občinski redar ali občinska redarka.

### **4.2 NALOGE REDARSKE SLUŽBE**

Delovno področje in naloge občinskega redarstva določa zakon ali na podlagi zakona izdan občinski predpis. V okviru in v skladu s predpisi iz prejšnjega stavka in z

---

<sup>7</sup> Zakon o varnosti v cestnem prometu ne velja od 13. 08. 2004.

<sup>8</sup> Zakon o občinskem redarstvu (ZORed), Ur. list RS, št. 139/06.

občinskim programom varnosti iz 6. člena zakona o občinskem redarstvu skrbi občinsko redarstvo za javno varnost in javni red na območju občine in je pristojno:

- 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.

Naloge občine so bodisi izvirne bodisi prenesene. Prve so tiste, ki jih občina določi s statutom in drugimi splošnimi akti in za katere ni nujno, da imajo podlago v zakonu, in tiste, ki jih zakonodajalec določi z zakonom. Druge pa so državne naloge, ki jih država zaradi racionalnosti in opravljanja bližje prebivalcem v skladu s 140. členom ustave prenese v izvajanje občin, če za to zagotovi sredstva. Te naloge izvaja občina neposredno na podlagi zakona, kar pomeni, da občinski svet ne more urejati izvajanja prenesenih nalog s svojimi akti. Izvirne in prenesene naloge pa se med seboj razlikujejo tudi po vrsti nadzora:

- pri izvrševanju izvirnih nalog država nadzoruje zgolj zakonitosti izvajanja nalog,
- pri izvrševanju prenesenih pa tudi strokovnost in primernost, se pravi, ali jih izvršujejo osebe s predpisano izobrazbo, na obrazcih, ki so predpisani s strani države, ipd<sup>9</sup>.

Zakon temelji na načelih pravne države (2. člen Ustave<sup>10</sup>) in načelu enakosti pred zakonom (14. člen Ustave). Obe načeli pa hkrati dopuščata poseg v načelo samostojnosti občin z zakonom, s katerim je določen zakonski okvir za organiziranje ustreznih služb, usposobljenost pooblaščenih delavcev ter njihova pooblastila v službi. V našem primeru gre za izvajanje izvirnih nalog, zato morajo občine to področje urediti z lastnimi predpisi, vendar tako, da je vsebina teh predpisov v mejah področnih zakonov.

V delovno področje občinskega redarstva spadajo z zakonom ali občinskim predpisom določene naloge občinskega redarstva. Člen 3 določa, da so delovno področje občinskega redarstva in njegove naloge določeni z zakonom ter z občinskim predpisom, izdanim na podlagi zakona. Tako so konkretna pooblastila občinskega redarstva pretežno povzeta po zakonu o varnosti v cestnem prometu, zakonu zoper javni red in mir, zakonu o javnih cestah ter določbah tega zakona in le-ti opredeljujejo vsebino občinskih predpisov na tem področju.

Občinsko redarstvo tako skrbi za javno varnost in javni red na območju občine ter je pristojno za nadzor varnega in neoviranega cestnega prometa v naseljih, varovanje cest in okolja v naseljih in občinskih cestah zunaj naselij, skrb za varnost na občinskih javnih poteh, rekreacijskih in drugih javnih površinah, varovanje javnega premoženja, naravne in kulturne dediščine ter vzdrževanje javnega reda in miru. Gre torej za izvirne občinske naloge, določene z zakonom ali občinskim predpisom.

---

<sup>9</sup> Zakon o občinskem redarstvu (ZORed) s komentarjem, GV Založba, Ljubljana 2007.

<sup>10</sup> Ustava Republike Slovenije v 2. členu govori, da je Slovenija pravna in socialna država.



Država pa lahko v sodelovanju z organi lokalne oblasti načrtuje določene oblike uresničevanja javnih varnostnih ciljev iz njene pristojnosti s pomočjo redarstva, vendar mora za to zagotoviti tudi ustrezna finančna sredstva, na primer varovanje državne strateške infrastrukture na lokalnem območju, državnih prireditev in drugo.

Ker gre za naloge, ki jih občine sicer zagotavljajo v okviru izvirne, z zakonom določene pristojnosti samostojno, in je izvajanje teh nalog neločljivo povezano z ukrepi, ki lahko pomenijo poseg v človekove pravice in temeljne svoboščine, je treba zagotoviti takšno organizacijo služb in usposobljenosti izvajalcev nalog oziroma pooblaščenih oseb, da bo zagotovljeno zakonito in sorazmerno delo občinskih redarstev. Ustava Republike Slovenije bodisi zapoveduje zakonodajalcu, da uredi način uresničevanja posameznih človekovih pravic, bodisi zarisuje meje, v katerih jih je mogoče uresničevati. Poseganje v človekove pravice in temeljne svoboščine je mogoče le pod pogoji in v primerih, ki jih določa zakon. Poleg tega sme biti to poseganje opredeljeno skladno z načelom sorazmernosti. Zakon o občinskem redarstvu ja napisan na enak način: izrecno določa pooblastila občinskih redarjev (10. člen) in hkrati določa načine ravnanja pri nadzoru njihove uporabe (14. člen). Narava nalog in pooblastil občinskih redarjev je sorazmerna vsebini nadzora, za katero jih redarji uporabljajo.

Občina, ki ne ustanovi občinskega redarstva s 1. ali 2. členom ZORed, določi z odlokom občinski prekrškovni organ, pooblaščen za odločanje o prekrških z delovnega področja občinskega redarstva.

Občinsko redarstvo je prekrškovni organ, medobčinski redarstvo je prekrškovni organ občin ustanoviteljic. Občina, ki ne ustanovi občinskega redarstva, določi z odlokom, ki ureja organizacijo in delovno področje občinske uprave, ali z odlokom o ustanovitvi skupnega organa občinske uprave, da se naloge vodenja in odločanja v prekrškovnem postopku z delovnega področja občinskega redarstva opravljajo v drugem občinskem ali medobčinskem prekrškovnem organu.

Četrty člen temelji na določbi 45. člena ZP-1, ki med drugim določa, da so prekrškovni organi samoupravnih lokalnih skupnosti, ki so s posebnimi predpisi pooblaščeni za odločanje o prekrških. Občinsko redarstvo je v skladu s 3. členom ZP-1 pooblaščeno za odločanje o prekrških z zakoni (ZVCP-1 in ZJRM-1) ter občinskimi odloki. Lahko bi bilo tudi z uredbo vlade, vendar takega pooblastila še ni. Predpisi praviloma pooblaščajo neposredno uradne osebe, zato je zaradi enotnosti ureditve in pravne varnosti nujno treba določiti, da je občinsko redarstvo prekrškovni organ občine. Ta določba tudi pomeni, da se za stvarno in krajevno pristojnost občinskega redarstva in spore o pristojnosti uporabljajo določbe Zakona o splošnem upravnem postopku (v nadaljevanju ZUP)<sup>11</sup>. Občina lahko v skladu z zakonom predpiše prekrške, ki pomenijo kršitev občinskih predpisov in globe zanje, vendar le v primeru, če istih prekrškov na določa zakon ali vladna uredba. Občinski svet sprejme ustrezen splošni akt, občinski odlok, ki ureja posamezno področje, na primer varnost cestnega prometa, s katerimi uredi mirujoči promet v občini, določi območje umirjenega prometa, opredeli postavitev stacionarna naprave za merjenje hitrosti ipd. V istem

---

<sup>11</sup> Zakon o splošnem upravnem postopku. Ur. list RS, št. 80/99, 70/00, 52/02, 73/04, 119/05, 105/06-ZUS-1

odloku lahko uredi tudi nadzor občinskih cest. Podlagi za sprejem takega odloka sta ZVCP-1 in Zakon o javnih cestah (v nadaljevanju ZJC)<sup>12</sup>. Po novem pa imajo občine tudi Zakon o varstvu javnega reda in miru (v nadaljevanju ZJRM-1)<sup>13</sup> temelj za morebitno določitev prekrškov zoper javni red in mir ter določitev glob. Seveda dajejo podlago za sprejem predpisov občine ter določitev prekrškov in glob zanje tudi drugi zakoni, predvsem s področja varovanja okolja, toda nas zanimajo predvsem pravne podlage za delovanje občinskega redarstva. Občinski odlok velja samo za področje občine, in to za vse subjekte, ki bi na njenem območju kršili občinski predpis.

Občinski prekrškovni organi so s posebnimi predpisi pooblaščen za določanje o prekrških, ZP-1 pa ne navaja, kateri predpisi so to. Tako velja, da občinske prekrškovne organe določi bodisi zakon (na primer ZVCP-1) bodisi vladna uredba ali občinski odlok. V vseh enajstih mestnih občinah v Republiki Sloveniji imajo organizirano mestno redarstvo. V idealnih razmerah pri povprečno veliki občini in kadrovsko močni občinski upravi ima občina organizirano občinsko redarstvo. V obeh primerih je po zakonu občinsko redarstvo prekrškovni organ, občinski redarji pa pooblaščen osebe občinskega redarstva. Tudi v primeru, ko bo več občin organiziralo organ skupne občinske uprave, bo to skupni prekrškovni organ za vse občine ustanoviteljice. Kadar pa občina nima organiziranega redarstva kot posebne organizacijske enote občinske uprave ali kot organa skupne občinske uprave, je treba določiti, kateri del občinske uprave je občinski prekrškovni organ, pooblaščen za odločanje o prekrških z delovnega področja občinskega redarstva. To določi občinski splošni akt, ki v skladu z ZLS določa naloge in notranjo organizacijo občinske uprave. Občinski redarji niso prekrškovni organ, pač pa so pooblaščen uradne osebe, občinska uprava kot celota pa tudi ne more biti prekrškovni organ.

Naloge občinskega redarstva kot pooblaščen uradne osebe opravlja vodja občinskega redarstva ali vodja medobčinskega redarstva ter občinski redarji. Vodjo občinskega redarstva imenuje in razrešuje župan, vodjo medobčinskega redarstva pa imenujejo in razrešujejo župani občin ustanoviteljic soglasno. Vodja občinskega redarstva odloča o zadevah iz pristojnosti občinskega redarstva, organizira in koordinira delo pooblaščenih uradnih oseb ter v okviru svojih pooblastil odgovarja za zakonitost in strokovnost dela občinskega redarstva.

Naloge občinskega redarstva opravljajo kot pooblaščen uradne osebe vodja občinskega redarstva ali vodja medobčinskega redarstva ter občinski redarji in občinske redarke, odvisno od tega, za kakšno organizacijo občinskega redarstva se je občina odločila. Prav tako drugi odstavek tega člena določa način imenovanja vodje občinskega redarstva. Vodjo občinskega redarstva imenuje in razrešuje župan. Vodjo medobčinskega redarstva pa imenujejo in razrešujejo župani občin ustanoviteljic soglasno. Pri odločitvi o vodji določba zahteva od županov občin soustanoviteljic najvišjo stopnjo usklajenosti.

---

<sup>12</sup> Zakon javnih cestah (ZJC) Ur.list RS, št. 29/1997 Spremembe: Ur.list RS, št. 18/2002, 50/2002 Odl. US: U-I-224/00-15, 110/2002-ZGO-1, 131/2004 Odl.US: U-I-96/02-20, 92/2005, 33/2006-UPB1, 33/2006 Odl. US: U-I-325/04-8, 45/2008, 57/2008-ZLDUVCP.

<sup>13</sup> Zakon o varstvu javnega reda in miru (ZJRM-1) Ur. list RS, št. 70/2006.

Vodja občinskega redarstva odloča o zadevah iz pristojnosti redarstva, organizira in koordinira delo v občinskem redarstvu in je odgovoren za zakonitosti in strokovnost delovanja redarstva. Določba skladno z ureditvijo, ki na splošno velja za javne uslužbence, ki so sistemizirani na vodstvena ali vodilna delovna mesta, določa sorazmerno s pooblastili in tudi odgovornosti. Če odlok, ki ureja ustanovitev občinskega redarstva, tako določa, je vodja občinskega redarstva lahko javni uslužbenec na položaju v skladu z Zakonom o javnih uslužbencih (v nadaljevanju ZJU)<sup>14</sup>. V tem primeru ga župan ponovno imenuje vsakih pet let oziroma pred iztekom te dobe razpiše javni natečaj.

Pooblastila<sup>15</sup> lahko opredelimo kot mandat, ki ga redarji potrebujejo za uspešno opravljanje nalog, ki so določene z zakonom in občinskimi predpisi. Pooblastila v najširšem pomenu pomenijo pravico, največkrat tudi dolžnost določenih oseb, da lahko ali pa morajo opraviti uradno dejanje oziroma izvršiti določene ukrepe ali opravila. Pooblastilo je pravica in dolžnost določenih oseb, da v primerih, določenih z zakonom in način, ki je določen z zakonom, izvajajo proti osebam določene ukrepe in opravila oziroma je pravica, da kdo uradno veljavno opravi oziroma opravlja kako pravno dejanje.

Pri izvajanju zakonskih pooblastil je potrebno upoštevati načela, ki opredeljujejo kdaj in pod kakšnimi pogoji jih je dovoljeno izvajati. Sama načela uporabe pooblastil predstavljajo, poleg njihove zakonske določitve in pogojev uporabe, temelj za ugotavljanje upravičenosti njihove uporabe.

Posamezna načela za uporabo prisilnih sredstev so:

- načelo zakonitosti,
- načelo legitimnosti oz. upravičenosti,
- načelo strokovnosti,
- načelo humanega ravnanja,
- načelo sorazmernosti in
- načelo imunitete.

V ZORed-u so določena tista pooblastila, s katerimi je redarjem zagotovljeno izvajanje nalog javne varnosti in javnega reda na območju občine. Glede na predpise lahko redarji uporabljajo naslednja pooblastila:

- opozorilo,
- ustno odredbo,
- ugotavljajo istovetnost,
- varnostni pregled osebe,
- zaseg predmetov,
- zadržanje storilca prekrška in kaznivega dejanja,
- fizično silo ter sredstva za vklepanje in vezanje ter
- plinski razpršilec.

---

<sup>14</sup> Zakon o javnih uslužbencih( ZJU-UPB 3). Ur. list RS, št 63/07 «Uradniki so javni uslužbenci, ki v organih opravljajo javne naloge, in javni uslužbenci, ki v organih opravljajo zahtevnejša spremljajoča dela, ki zahtevajo poznavanje javnih nalog organa».

<sup>15</sup> Osnutek občinskega programa varnosti, Mestna občina Ljubljana, 2008.

V ZP-1 so določena pooblastila redarjev, ki jih izvajajo v postopkih o prekrških, posamezna pooblastila pa jim dajejo tudi drugi (specialni) zakoni. Tako lahko med pooblastila redarjev na določen način štejemo tudi predvsem naslednje ukrepe:

- izvajajo nadzor nad ustavljenimi in parkiranimi vozili ter ovirami v naselju,
- izvajajo nadzor nad ravnanjem udeležencev cestnega prometa v območju umirjenega prometa in območju za pešce;
- ugotavljajo kršitve določb 113. člena zakona o varstvu cest in okolja v naselju in na občinskih cestah zunaj naselja;
- zahtevajo od voznika motornega vozila vozniško dovoljenje in prometno dovoljenje;
- od drugega udeleženca cestnega prometa pa listino, s katero ugotovijo njegovo istovetnost in na območjih, kjer redarji izvajajo svoja pooblastila,
- uporabljajo znake, ki jih uporabljajo policisti z zakonom in podzakonskimi akti.

#### **4.3 NAČIN UPORABE PRISILNIH SREDSTEV**

ZORed v 1. odstavku 10. člena določa, da ima redar pri opravljanju nalog pravico in dolžnost uporabiti tudi prisilna sredstva. Drugi odstavek istega člena pa določa, da se za uporabo prisilnih sredstev uporabljajo določbe zakona o policiji (v nadaljevanju ZPol)<sup>16</sup> in podzakonski predpisi, ki urejajo načela in način uporabe istovrstnih pooblastil policistov, če ZORed določa drugače. V nadaljevanju pa navedeni zakon določa, da sme redar uporabiti naslednja prisilna sredstva:

- fizični silo,
- sredstva za vklepanje in vezanje ter
- plinski razpršilec.

Fizično silo in plinski razpršilec sme redar uporabiti samo v primeru, če drugače ne more od sebe ali koga drugega odvrniti istočasnega protipravnega napada, sredstva za vklepanje in vezanje pa zoper osebo, ki jo sme v skladu z ZORed zadržati, če se upira zadržanju ali želi pobegniti.

Uporaba fizične sile je, glede na ZORed, skrajni ukrep redarja, ki ga lahko uporabi le, če drugače ne more od sebe ali koga drugega odvrniti istočasnega protipravnega napada. Kot je razvidno, je pogoj za uporabo fizične sile zelo natančno opredeljen, zakon pa ne opredeljuje, kaj sodi v okvir uporabe fizične sile. To opredeljuje Pravilnik o policijskih pooblastilih, ki določa, da sme policist uporabiti fizično silo v obliki strokovnih prijemov, udarcev in metov ter drugih posamičnih ali skupinskih prijemov,

---

<sup>16</sup> Zakon o policiji-ZPol. Ur. list Rs, št. 49/98, 66/98, 93/01, 52/02, 56/02, U-I-272/98 Ur. list RS,, št. 48/03, 79/03, 110/03.

kot je na primer dvigovanje ali prenos oseb s kraja, na katerem s pasivnim ali aktivnim upiranjem ogrožajo lastno varnost, varnost drugih ljudi ali premoženja, potiskanje ali razdvajanje skupine, ki s svojim ravnanjem ogroža varnost ljudi in premoženja.

Glede na določilo 10. člena ZORed, da se za uporabo prisilnih sredstev uporabljajo določbe ZPol in podzakonski predpisi, ki urejajo načela in način uporabe istovrstnih pooblastil policistov, se za uporabo fizične sile štejejo:

- strokovni prijemi, ki so povzeti iz nekaterih borilnih veščin, predvsem aikida, in se opirajo na tehniko vzvodov; ti vzvodi se lahko izvajajo na različnih delih človeškega telesa, najpogosteje na zapestju, rokah in komolcu. Med strokovne prijeme uvrščamo tudi različne tehnike davljenja ter druge prijeme;
- strokovni meti, ki so povzeti predvsem iz tehnik metov, ki se uporabljajo pri borilni veščini judo; vsa tehnika je grajena na principu, da se nasprotnikovo telo spravi iz ravnotežja in se ga nato s pomočjo svojega telesa vrže na tla; pri tem se uporabljajo različni deli telesa. Po tem so praviloma tudi poimenovani posamezni meti, kot so ročni meti, nožni meti, bočni meti in meti na stran, itd; strokovne mete uvrščamo med najhujšo uporabo fizične sile, saj se pri tem vrže nasprotnika na tla, pri tem pa lahko pride do različnih, tudi zelo hudih poškodb;
- strokovni udarci, ki so prevzeti iz borilne veščine karate; ločuje se predvsem udarce z roko, udarce z robom dlani, udarce z glavo in udarce z nogo; z udarci se udarja v različne dele telesa, vendar se ne sme udariti v tiste dele telesa, pri katerih se lahko telo hudo poškoduje (glava, vratni predel srca, hrbtenica in druge vitalne dele telesa). Strokovni udarec je hujša oblika fizične sile kot strokovni prijemi in lažja oblika od strokovnih metov, saj je mogoče strokovne udarce ustrezno kontrolirati, kar je pri strokovnih metih težko; bistvo strokovnosti udarca je kontrola moči, hitrosti in smeri udarca;
- drugi posamični ali skupinski prijemi, kot so primeri dvigovanja ali prenosa oseb s kraja, na katerem s pasivnim ali aktivnim upiranjem ogrožajo lastno varnost, varnost drugih ljudi ali premoženja, ter potiskanje in razdvajanje skupine, ki s svojim ravnanjem ogroža varnost ljudi in premoženja.

Redar ima torej pravico, da uporabi fizično silo z namenom, da zagotovi izvršitev svoje naloge oziroma ukrepa, ki ga je dolžan izvršiti. Pri tem gre v prvi vrsti za uporabo fizične sile, ki jo poznamo kot prisilno sredstvo, ki ga sme uporabiti policist. Ob dosledni uporabi pravil, ki veljajo za policiste, bi to pomenilo, da morajo tudi redarji najprej uporabiti strokovne prijeme, nato strokovne mete in strokovne udarce. To za redarja pomeni, da mora, če je glede na okoliščine dopustno, uporabiti različne, oblike fizične sile, uporabiti najprej strokovni prijem, in šele ko ugotovi, da s strokovnimi prijemi ne bo dosegel zakonitega namena, lahko uporabi strokovne udarce in mete. To seveda velja samo takrat, ko redar uporabi fizično silo zato, da odvrne od sebe ali koga drugega istočasni protipravni napad.

Pred uporabo fizične sile mora redar skrbno in preudarno oceniti okoliščine in razloge za njeno uporabo ter opozoriti osebo, da se z upoštevanjem njegovih zahtev izogne posledicam. Redar je dolžan uporabljati fizično silo tudi tako, da z najmanjšimi posledicami doseže zakonit namen, z uporabo pa mora prenehati takoj, ko prenehajo razlogi, zaradi katerih je bila fizična sila uporabljena, ali ob ugotovitvi, da zakonitega namena na ta način ni mogoče uresničiti. Če redar pri uporabi fizične sile osebo telesno poškoduje, je dolžan poskrbeti, da takšna oseba čim prej dobi medicinsko pomoč, o tem pa mora obvestiti vodjo MR in ravnati v skladu s 16. členom ZORed.

#### **4.4 SREDSTVA ZA VKLEPANJE IN VEZANJE**

Sredstva za vklepanje in vezanje lahko redar uporabi v skladu z 2. odstavkom 14. člena ZORed. Sredstvo za vklepanje uporabi zoper osebo, ki jo sme v skladu s tem zakonom zadržati, če se upira, zadržuje ali želi pobegniti. Namen teh sredstev je, da se osebi oziroma kršitelju onemogoči ali omeji gibanje, prepreči beg, upiranje in napad ali samo poškodovanje. Uporaba sredstev za vklepanje in vezanje se uvršča med milejša prisilna sredstva, vendar se z njimi še vedno posega v osebno svobodo, dostojanstvo in integriteto osebe, proti kateri se uporablja tovrstna prisilna sredstva. Slednje redarja zavezuje, da uporablja sredstva za vklepanje in vezanje zakonito ter strokovno. Ta ukrep je časovno omejen do prihoda policije in na omejitve, da ne sme trajati več kot eno uro.

Med sredstva za vklepanje in vezanje lahko pri policistih štejemo lisice, plastično zatego, vrvico in druga primerna sredstva. Uporaba drugih primernih sredstev za vezanje je načeloma dovoljena samo, če policist nima pri sebi katerega od naštetih sredstev za vklepanje in vezanje. Druga sredstva, primerna za vezanje, so lahko hlačni ali drugi pas, kravata, primerne čvrste in raztegljive nogavice, čvrste in močne vezalke, gumijasti trak ali lepilni trak in druga primerna sredstva. Pri uporabi vseh sredstev za vklepanje in vezanje velja osnovno načelo, da je potrebno, če je le mogoče, spoštovati človekovo dostojanstvo.

Redar mora paziti na to, da osebam, ki jih vklene ali zveže, ne prizadene nepotrebnih poškodb, predvsem pa mora paziti na to, da ne zaustavlja pretoka (cirkulacije) krvi na okončinah, kjer izvaja vklepanje oziroma »vezanje«. Ob uporabi teh sredstev mora redar napisati poročilo o uporabi sredstev za vklepanje ali vezanje in ga predložiti vodji MR.

#### **4.5 PLINSKI RAZPRŠILEC**

Ob upoštevanju določb 10. člena ZORed, ki določa uporabo »plinskega razpršilca« kot uporabo prisilnega sredstva, je potrebno poznati tudi določbe ZPol, ki v zvezi navedenega prisilnega sredstva določajo, da lahko plinski razpršilec policist uporabi, če ne more drugače obvladati upiranja osebe, ki ne izpolnjuje zakonitih ukazov, moti javni red, ali upiranja osebe, ki ne izpolnjuje zakonitih ukazov, moti javni red, ali upiranja osebe, ki jo je treba prijeti, privedi ali ji odvzeti prostost, kot tudi, če mora odvrniti napad na osebe ali objekte, ki jih varuje, ali napad na osebe ali koga drugega.

Za redarja po ZORed v 14. členu določa, da lahko plinski razpršilec uporabi samo v primeru, če drugače na more od sebe ali koga drugega odvrniti istočasnega protipravnega napada.

Pravilnik o policijskih pooblastilih določa, da se za uporabo plinskega razpršilca šteje uporaba utekočinjenega plina ali drugega pršila, ki se ga uporabi tako, da se s pritiskom na sprožilec plinsko sredstvo ali pršilo sprosti. Pri tem je potrebno paziti, da je curek ali oblak plina usmerjen neposredno proti osebi, zoper katero se ga uporablja. Pred uporabo plinskega razpršilca mora redar osebo na ustrezen način opozoriti, če to okoliščine dopuščajo.

Način uporabe plinskega razpršilca je določen z navodili proizvajalca, ki poleg načina uporabe predpisuje tudi mere varnosti, nudenje prve pomoči in rok trajanja ter način razgradnje plinskega sredstva. Obstaja več vrst plinskih razpršilcev, zato se mora redar pred njihovo uporabo prepričati, na kakšni osnovi deluje, saj je delovanje plinskega razpršilca na poprovi osnovi popolnoma drugačno od plinskega razpršilca, ki deluje na osnovi solzilnega plina (npr. CS). V nadaljevanju je predstavljena uporaba plinskega razpršilca, ki deluje na osnovi organske oljnate smole iz kazenske in druge pekoče paprike (t. i. pepper spray). Plinski razpršilec povzroča vnetje, solzenje, takojšnje otekanje oči in sluznice v dihalnih poteh. Zaradi navedenih efektov bo kršilec oziroma storilec prisiljen opustiti napad, ki ga je pred tem izvajal. Po uporabi razpršilca oziroma takoj, ko okoliščine to dopuščajo, mora redar osebo odstraniti z nevarnega območja (prostora) in mu nuditi prvo pomoč. Učinke uporabe plinskega razpršilca se najučinkovitejše odpravi s sprejem za dekontaminacijo, če pa tega redar nima, pa je osebi potrebno sprati obraz in oči s hladno vodo. Učinek plinskega razpršilca preneha delovati po približno 30 minutah, če se oči spira z vodo. Oči se izpira izključno s čisto vodo.

#### **4.6 OBVEŠČANJE O ZADRŽANJU IN UPORABO PRISILNIH SREDSTEV**

O izvedbi pooblastila zadržanja osebe in uporabi prisilnih sredstev mora redar napisati poročilo in ga predložiti v pregled vodji MR oziroma svojemu nadrejenemu ali osebi, ki jo ta pooblasti. Na podlagi izkušenj, ki jih ima policija pri pisanju tovrstnih poročil, je smiselno, da poročilo redarja o zadržanju in uporabi fizične sile vsebuje predvsem sledeče:

- datum, čas in kraj uporabe prisilnega sredstva oziroma odreditve zadržanja;
- vrsto uporabljenega prisilnega sredstva;
- podatke o osebi, proti kateri je bilo sredstvo uporabljeno;
- pooblastilo, ki ga je izvajal pred uporabo prisilnega sredstva oziroma zadržanja;
- vzrok in način uporabe prisilnega sredstva oziroma zadržanja;
- posledice uporabe prisilnega sredstva in druge okoliščine, ki so pomembne za oceno zakonitosti in strokovnosti uporabe prisilnega sredstva oziroma zadržanja.

V primeru da je oseba, zoper katero je redar uporabil prisilno sredstvo, v postopku telesno poškodovana, ji mora redar nuditi nujno pomoč in ji v najkrajšem možnem času zagotoviti ustrezno medicinsko opomoč. V primeru, da je osebi med postopkom povzročena telesna poškodba ali smrt, je vodja MR dolžan takoj obvestiti župana. V obvestilu županu mora vodja MR navesti podatke o osebi, razlogu, času in kraju zadržanja, uporabi prisilnega sredstva, vrste uporabljenega prisilnega sredstva ter podatke o drugih okoliščinah in dejstvih, ki so pomembna za oceno zakonitosti in strokovnosti ravnanja redarja MR.

#### **4.7 RAZDELITEV PRISTOJNOSTI MED REDARSKO SLUŽBO IN POLICIJO**

Občinski svet na predlog župana sprejme občinski program varnosti, s katerim na podlagi ocene varnostnih razmer v občini podrobneje določi vrsto in obseg nalog občinskega redarstva. Občinski program varnosti se pred sprejemom uskladi s predpisi, programskimi dokumenti ministrstva, pristojnega za notranje zadeve, in policije na področju javne varnosti ter s potrebami varnosti v občini. Za uskladitev programov ter za zagotovitev rednega medsebojnega sodelovanja občinskega redarstva in policije skrbijo župan in vodja organizacijske enote policije, pristojne za območje občine.

Pri opravljanju nalog in pooblastil občinski redarji sodelujejo s policisti. Če občinski redarji opravljajo naloge, ki jih določa zakon, skupaj s policisti, so dolžni ravnati po navodilu policista oziroma vodje policijske enote.

#### **4.8 OBČINSKI PROGRAM VARNOSTI**

Občinski svet na predlog župana sprejme občinski program varnosti, s katerim na podlagi ocene varnostnih razmer v občini podrobneje določi vrsto in obseg nalog občinskega redarstva.

Dve ali več občin lahko sprejme skupen občinski program varnosti.

Občinski organi najmanj enkrat letno ocenijo izvajanje občinskega programa varnosti. Sredstva za izvajanje občinskega programa varnosti se zagotovijo v proračunu občine.

Že v uvodu smo poudarili pomen partnerstva za zagotavljanje višje ravni varnosti na lokalni ravni. Pomembna novost, ki pomeni vzvod sistematičnega intenzivnega sodelovanja med občinskim redarstvom in policijo, je občinski program varnosti. Ali bo ta rešitev res pripeljala do partnerskega odnosa med državo in občinami, pa bo pokazal čas.



Občinski program varnosti pomeni predvsem oceno varnosti v občini in opredelitev potreb za njegovo uresničevanje ter razdelitev nalog med občinskim redarstvom in policijo. Glede na ugotovitve strokovnjakov, da je varnost nedeljiva, jo v našem primeru razumemo tudi v organizacijskem smislu. Prav zato doseganje varnostnih standardov, ki pomenijo ustrezno kvaliteto bivanja v nekem lokalnem okolju, pomeni obvezo tako za občinsko redarstvo kot policijo. Občinski program varnosti bi poleg tega moral biti dokument, v katerem si policija in občina časovno in prostorsko razdelita naloge. Program ni biblija, ampak gibljiv dokument, ki ga lahko partnerja dopolnjujeta oziroma spreminjata glede na spremembe varnostnih okoliščin.

Občinski svet tako na predlog župana sprejme občinski program varnosti, s katerim na podlagi ocene varnostnih razmer v občini podrobneje določi naloge občinskega redarstva. Dve ali več občin lahko sprejme skupen občinski program varnosti. Občinski organi najmanj enkrat na leto ocenijo izvajanje občinskega programa varnosti. Sredstva za izvajanje občinskega programa varnosti se zagotovijo v proračunu občine.

Občinski program varnosti mora biti dokument, vključen v širši kontekst javne varnosti. Predpogoj za kakovostni program varnosti je dobra ocena varnosti v občini (ali v več občinah, če program nastaja za območje več občin). Pri tem bodo snovalcem v pomoč tudi dokumenti države, ki nastajajo na področju varnosti. Pri tem mislimo na Resolucijo o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2007–2013 (Skupaj za večjo varnost – Re NPVCP) ali Resolucijo o nacionalnem programu preprečevanja in zatiranja kriminalitete za obdobje 2007–2011 (ReNPPZK), preventivne programe zdravstvenega varstva, predvsem s področja zasvojenosti, itd.

Program varnosti je občinski strateški dokument, v katerem so opredeljena izhodišča za zagotavljanje varnega in kakovostnega življenja prebivalcev občine. Namen tega dokumenta ja načrtno zagotavljanje kakovosti javnega prostora v občini. To pomeni predvsem zadovoljstvo občanov z okoljem, kjer živijo in delajo, ter z okoljem, kjer se šolajo in igrajo njihovi otroci. Kakovosten javni prostor pomeni tudi zadovoljivo stopnjo javne varnosti in javnega reda: občinske ceste, ulice, parki in drugi odprti prostori so čisti, urejeni in predvsem varni. Občinski program varnosti mora določiti splošne cilje in ukrepe za doseganje teh ciljev, zasnovan je razvojno in ima naravo priporočil in smernic, ki bodo smerokaz občini pri uresničevanju letnih programov dela občinskih redarjev oziroma občinske redarske službe in razpolaganju s finančnimi sredstvi, ki jih občina namenja za to področje dela.

Občinski program varnosti pomeni pomemben izhodiščni dokument za področje delovanja občinskega redarstva. V njem so opredeljena izhodišča za zagotavljanje varnosti v občini, cilji in ukrepi za zagotavljanje teh ciljev, konkretni nosilci oziroma odgovorne službe za doseg želenih ciljev ter finančne posledice. Pri tem velja posebej poudariti, da naj program varnosti ne opredeli zgolj sodelovanja občinskega redarstva s policijo pri zagotavljanju javne varnosti ter javnega reda in miru, pač pa tudi sodelovanja z drugimi občinskimi in državnimi nevladnimi akterji v občini (zdravstveni dom, svet za varnost občanov, center za socialno delo, nevladne organizacije s področja preprečevanja zasvojenosti in drugi).

## **4.9 ZAGOTAVLJANJE STROKOVNE POMOČI**

Strokovno pomoč pri pripravi in izvajanju občinskega programa varnosti daje ministrstvo, pristojno za notranje zadeve.

Državni organi so v skladu z ustavo in zakoni dolžni zagotavljati strokovno pomoč občinam. Poleg 69. člena Zakona o državni upravi (ZDU-1) tudi 88. a člen Zakona o lokalni samoupravi določa, da morajo ministrstva zaradi opravljanja nadzorstva nad zakonitostjo dela organov občin tem zagotoviti ustrezno sodelovanje, medsebojno obveščanje in strokovno pomoč. Ker ZORed ne spada v delovno področje nobenega od ministrstev, je bilo treba posebej določiti pristojnost za strokovno pomoč. Glede na vsebino nalog občinskih redarjev in njihovih pooblastil pri izvajanju nalog je za zagotavljanje strokovne pomoči določena pristojnost Ministrstva za notranje zadeve.

Tako je pri pripravi in izvajanju občinskega programa varnosti Ministrstvo za notranje zadeve dolžno zagotavljati strokovno pomoč. Omenjeno ministrstvo je že pripravilo predlog smernic za pripravo občinskega programa varnosti, ki pa je bil na začetku deležen številnih pripomb reprezentativnih združenj občin in Združenja občinskih redarjev Slovenije. Ne glede na to je pomembno, da bodo občine imele enotne smernice za pripravo tega pomembnega dokumenta.

## **5 MESTNO REDARSTVO MESTNE OBČINE LJUBLJANA**

### **5.1 ORGANIZIRANOST MESTNEGA REDARSTVA MESTNE OBČINE LJUBLJANA**

Med drugim je prav organizacija organov in služb, ki zagotavljajo varnost tako na državni kot občinski ravni, ključnega pomena v smislu izvajanja vseh njihovih pravic in dolžnosti oziroma njihovih pooblastil ter s tem povezano učinkovitostjo njihovega delovanja ter prijaznostjo do uporabnikov, torej do drugih organov, služb, organizacij, civilne družbe in nazadnje do delovnih ljudi, občanov občine in drugih državljanov.

Organiziranost Mestnega redarstva Mestne občine Ljubljana (v nadaljevanju MR MOL) je določena z Odlokom o organizaciji in delovnem področju Mestne uprave Mestne občine Ljubljana, ki je tudi ustanovitveni akt MR MOL in s Pravilnikom<sup>17</sup> o notranji organizaciji in sistemizaciji delovnih mest v Mestni upravi MOL.

Pravilnik določa notranjo organizacijo organa Mestne uprave Mestne občine Ljubljana (v nadaljevanju: MU MOL), njegovo delovno področje, način vodenja organa MU MOL ter njihovih notranjih organizacijskih enot, naloge, pooblastila in odgovornosti predstojnikov organov mestne uprave ter vodij notranjih organizacijskih enot, način sodelovanja z drugimi organi in institucijami, varstvo pri delu in sistemizaciji delovnih mest, s katero so določeni podatki posameznih delovnih mest, ter število in vrsto uradniških in strokovno-tehničnih delovnih mest po organih mestne uprave ter organizacijskih enotah znotraj organov, delovna mesta z nalogami, ki niso primerna za nekatere kategorije delavcev, poskusno delo in predhodni preizkus usposobljenosti, odpovedni rok ter izobraževanje javnih uslužbencev.

Število organov mestne uprave, njihove nazive ter delovno področje določa Odlok o organizaciji in delovnem področju Mestne uprave Mestne občine Ljubljana. Organi mestne uprave so službe, oddelki in prekrškovna organa. Te službe so: kabinet župana, služba za razvojne projekte in investicije, služba za javna naročila, služba za pravne zadeve, služba za lokalno samoupravo, sekretariat mestne uprave in služba za organiziranje dela mestnega sveta. Med oddelke pa spada: oddelek za finance in računovodstvo, oddelek za ravnanje z nepremičninami, oddelek za urejanje prostora, oddelek za varstvo okolja, oddelek za gospodarske dejavnosti in promet, oddelek za predšolsko vzgojo, izobraževanje in šport, oddelek za kulturo, oddelek za zdravje in socialno varstvo in oddelek za zaščito, reševanje in civilno obrambo.

Prekrškovna organa sta: Inšpektorat in Mestno redarstvo.

V MR MOL je sistemiziranih 55 delovnih mest. Delovna mesta so organizirana v dveh organizacijskih enotah, 5 delovnih mest pa predstavljajo samostojni izvajalci.

Organizacijski enoti sta:

---

<sup>17</sup>Pravilnik o notranji organizaciji in sistemizaciji delovnih mest Meste uprave, Mestne občine Ljubljana Ur. list RS, št. 51/07.

Odsek za prekrškovni postopek	–	6 delovnih mest;
Odsek za redarstvo	–	44 delovnih mest.

Delovno področje Mestnega redarstva.

Odsek za prekrškovni postopek:

- vodi prekrškovni postopek v skladu z zakonom;
- vodi predpisane evidence o izrečenih ukrepih in v zvezi s prekrškovnim postopkom.

Odsek za redarstvo:

- zagotavlja pripravo programa varnosti MOL;
- nadzoruje varen in neoviran cestni promet v naseljih;
- varuje ceste in okolje;
- skrbi za varnost na javnih poteh, rekreacijskih in drugih javnih površinah;
- varuje javno premoženje, naravno in kulturno dediščino;
- vzdržuje javni red in mir;
- vodi prekrškovni postopek v skladu z zakonom;
- vodi predpisane evidence o izrečenih ukrepih in v zvezi s prekrškovnim postopkom;
- opravlja nadzor nad izvajanjem predpisov MOL in drugih aktov, s katerimi MOL ureja zadeve iz svoje pristojnosti.

Organi mestne uprave poleg teh nalog opravljajo tudi druge posamične in skupne naloge. Te naloge so, da spremljajo zakonodajo, pripravljajo in sodelujejo pri pripravi odlokov in drugih splošnih aktov iz svojega delovnega področja ter pripravljajo njihova prečiščena besedila, spremljajo stanje na svojih delovnih področjih in predlagajo ustrezne ukrepe, pripravljajo predloge razvojnih in drugih programov ter finančnih načrtov in skrbijo za izvrševanje sprejetih programov in načrtov, opravljajo nadzor nad izvajanjem proračunsko financiranih dejavnosti s svojega delovnega področja ter pripravljajo poročila, dajejo navodila posrednim uporabnikom proračunskih sredstev za zagotavljanje namenske uporabe proračunskih sredstev in za gospodarno uporabo stvarnega premoženja MOL, načrtujejo investicije in upravljajo s premoženjem MOL, razen tistih nalog, za katere so pristojni drugi organi mestne uprave, ter opravljajo nadzor nad upravljanjem premoženja MOL s svojega delovnega področja, ki je preneseno v upravljanje drugim upravljavcem, zagotavljajo izvajanje raziskav, izvajajo naročanje blaga, storitev in gradenj pod vrednostjo, za katero je z zakonom predpisan postopek, vodijo evidence, določene z zakoni, podzakonskimi predpisi in predpisi MOL, sodelujejo s četrtnimi skupnostmi, sodelujejo pri pripravi gradiv za postopke pred sodišči in drugimi organi, sodelujejo pri mednarodnih in medmestnih projektih, sodelujejo pri organizaciji prireditev v MOL, vodijo zbirke informacij javnega značaja s svojega delovnega področja, opravljajo druge naloge, ki jim jih v skladu z zakonom in drugimi akti naloži župan, podžupan ali direktor mestne uprave.

Predstojnik mestne uprave je župan, delo mestne uprave pa vodi direktor mestne uprave.

Oddelek vodi načelnik oddelka, inšpektorat vodi glavni inšpektor, službo vodi direktor, Mestno redarstvo in Službo za notranjo revizijo vodi vodja (v nadaljevanju: predstojnik organa mestne uprave).

Posamezna področja dela, ki so organizirana v organih mestne uprave kot organizacijske enote, ter posamezna področja dela, ki so organizirana kot organizacijske enote znotraj organizacijskih enot v organu mestne uprave, vodijo vodje teh organizacijskih enot.

Direktor mestne uprave, predstojniki organov mestne uprave in vodje organizacijskih enot opravljajo svoje delo na uradniškem delovnem mestu na položaju.

Direktorja mestne uprave v času odsotnosti nadomešča predstojnik organa, ki ga za to pooblasti župan.

Predstojnika organa v času njegove odsotnosti nadomešča uradnik, ki ga za to pooblasti župan.

Da se zagotovi nemoteno in učinkovito delo na posameznih področjih dela mestne uprave, župan oziroma direktor mestne uprave s posebnim pooblastilom pooblasti za vodenje delovnih področij ter odločanje v konkretnih upravnih zadevah tudi druge uradnike v mestni upravi.

Delovna mesta samostojnih izvajalcev, ki so sistemizirana izven organizacijskih enot v organu mestne uprave, so neposredno vezana na predstojnika organa.

Predstojnik organa ima pri svojem delu naslednja pooblastila:

- vodi organ mestne uprave;
- načrtuje, organizira, usmerja in nadzoruje opravljanje dela v organu mestne uprave;
- odreja naloge posameznim organizacijskim enotam v organu mestne uprave;
- odgovarja za usklajeno delo med organizacijskimi enotami v organu mestne uprave;
- koordinira delo z drugimi organi mestne uprave;
- odloča o zadevah z delovnega področja organa mestne uprave kot, to določa posebno pooblastilo župana oziroma direktorja mestne uprave;
- izvaja naloge s področja upravljanja s človeškimi viri, ki se nanašajo na javne uslužbenke v organu;
- opravlja druge naloge po pooblastilu župana oziroma direktorja mestne uprave.

Za svoje delo in delo organa je neposredno odgovoren županu in direktorju mestne uprave.

Vodje organizacijskih enot znotraj organov Mestne uprave imajo pri vodenju organizacijskih enot naslednja pooblastila in odgovornosti:

- organizirajo delo in vodijo organizacijske enote;
- odgovarjajo za pravočasno in strokovno opravljanje nalog na svojem delovnem področju;
- tekoče seznanjajo predstojnika organa o stanju na svojem delovnem področju;
- odgovarjajo za zaščito podatkov, ki predstavljajo poslovno tajnost ter varstvo osebnih podatkov;
- skrbijo za tekoče strokovno izpopolnjevanje uslužbencev;
- opravljajo najzahtevnejše naloge s področja dela organizacijske enote;
- odločajo o zadevah z delovnega področja organizacijske enote, kot to določa posebno pooblastilo župana oziroma direktorja mestne uprave.

Za svoje delo in delo organizacijske enote so vodje organizacijskih enot odgovorni predstojniku organa.

V sistemizaciji delovnih mest so pri posameznih delovnih mestih navedeni naslednji podatki: poimenovanje delovnega mesta, opis nalog, stopnja naziva in naziv, v katerem se lahko delo opravlja (uradniška delovna mesta), plačna skupina in podskupina, tarifni razred, pogoji za opravljanje dela na delovnem mestu glede izobrazbe in smeri, delovnih izkušenj in drugi pogoji za zasedbo delovnih mest, funkcionalna in specialna znanja oziroma posebne sposobnosti, dodatki k osnovni plači, oznaka skupine, v katero spada delovno mesto glede na oceno tveganja skladno z zakonom, ki ureja varstvo in zdravje pri delu, pooblastilo za dostop do tajnih podatkov in glede na to, ali se delo opravlja s krajšim delovnim časom od polnega delovnega časa.

V sistemizaciji delovnih mest je določeno število in vrsta uradniških in strokovno tehničnih delovnih mest po organizacijskih enotah.

## **Sistemizacija delovnih mest in organigram v mestnem redarstvu mestne občine Ljubljana**

**Tabela 2: Samostojni izvajalci (5 delovnih mest)**

Število delovnih mest	Naziv delovnega mesta
1	Sekretar – vodja mestnega redarstva
1	Poslovni sekretar
1	Referent
1	Administrator
1	Finančnik

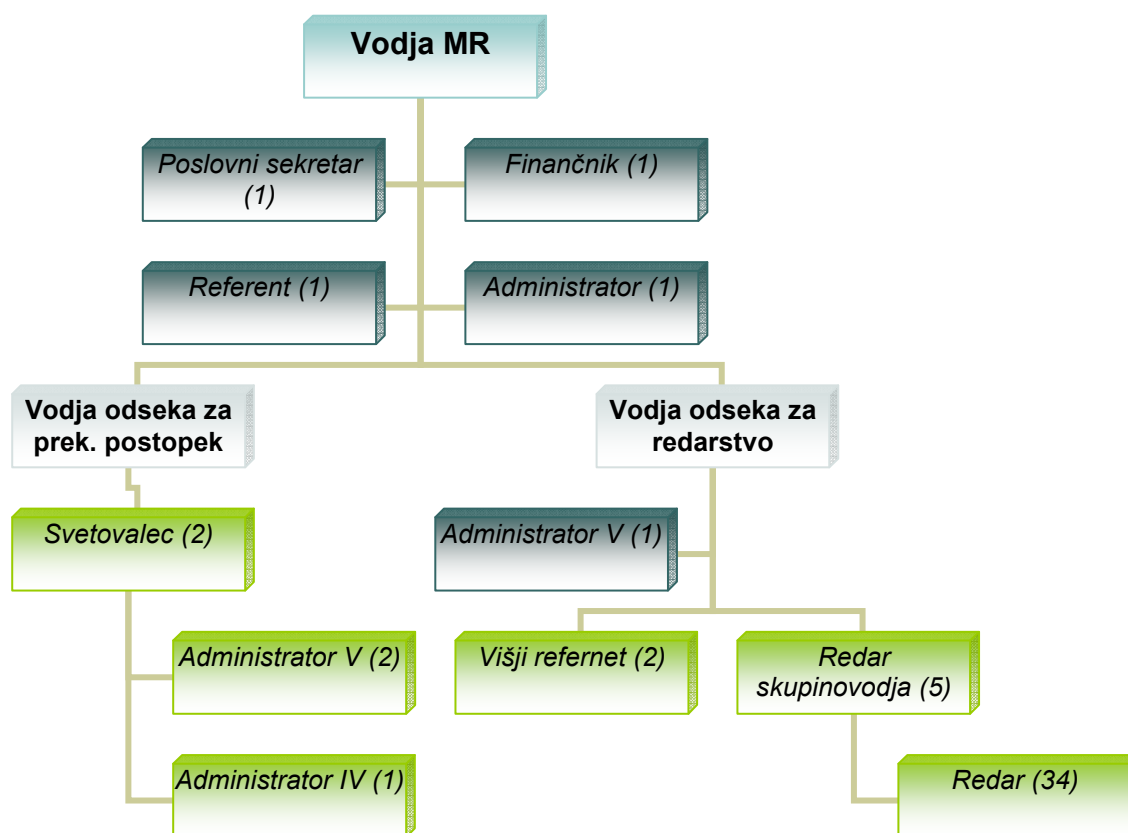
**Tabela 3: Odsek za prekrškovni postopek (6 delovnih mest)**

Število delovnih mest	Naziv delovnega mesta
1	Višji svetovalec – vodja odseka
2	Svetovalec
2	Administrator V.
1	Administrator IV.

**Tabela 4: Odsek za redarstvo (44 delovnih mest)**

Število delovnih mest	Naziv delovnega mesta
1	Višji svetovalec – vodja odseka
1	Svetovalec
2	Višji referent – vodja izmene
5	Občinski redar – skupinovodja
34	Občinski redar
1	Administrator V

**Slika 1: Shema organizacije Mestnega redarstva**



## 5.2 SODELOVANJE MESTNEGA REDARSTVA MESTNE OBČINE LJUBLJANA Z OBČINSKIMI REDARSTVI IN OBČINSKIMI REDARJI SOSEDNJIH OBČIN

ZORed in drugi predpisi, ki redarstvom ter redarjem določajo pravice in dolžnosti oziroma pooblastila ter jim nalagajo določene obveznosti, temeljijo na predpostavki, da ja zagotavljanje javne varnosti in javnega reda na območju občine ne le skrb redarstva in drugih organov in služb občine, temveč tudi države s svojimi organi in službami.

Prav zaradi tega ja zakon zelo jasen glede razmejevanja pristojnosti med redarstvi in drugimi državnimi in lokalnimi organi ter službami, ki v okviru svojih pristojnosti izvajajo varnostne naloge. Zato so tudi v Občinskem programu varnosti MOL zajeti določeni dogovori o sodelovanju med navedenimi organi.

Zelo pomembno pa je sodelovanje MR MOL z občinskimi redarstvi in občinskimi redarji sosednjih občin. To sodelovanje je izredno pomembno pri zagotavljanju javne varnosti in javnega reda, saj ogrožanje varnosti ljudi in premoženja, varnosti



cestnega prometa, varnosti javnega reda in miru ter varnosti drugih vrednot ne pozna državnih meja, kaj šele občinskih meja. Zato je zelo pomembno, da sosednje občine in MOL samostojno in preko MR MOL vzpostavijo takšno sodelovanje med občinami in redarstvi, ki zagotavljajo uspešno zoperstavljanje vsem oblikam ogrožanja javne varnosti in javnega reda na tem širšem območju in na mejnih območjih občin. To sodelovanje mora temeljiti predvsem na:

- medsebojnem obveščanju o vseh varnostno zanimivih informacijah, ki so iz varnostnega vidika pomembne za posamezne občine;
- medsebojni izmenjavi podatkov, ki so pomembni za javno varnost in javni red v posamezni občini;
- medsebojnih delovnih srečanjih in sestankih, kjer se lahko oblikuje skupna varnostna politika pri zagotavljanju varnosti na mejnih območjih in področjih, ki so skupnega pomena in
- drugih oblikah sodelovanja in konkretnem operativnem delu.

Ne glede na navedeno bo Mestno redarstvo MOL sprejelo opisni dogovor o sodelovanju z občinskimi redarstvi sosednjih občin. Pisni dogovor je priloga OPV.

### **5.3 SODELOVANJE MESTNEGA REDARSTVA S POLICIJSKIMI POSTAJAMI**

MR MOL že po naravi dela ter glede na svoja pooblastila in obseg nalog sodeluje s posameznimi policijskimi postajami, ki delujejo na območju MOL. Sodelovanje je nujno potrebno zaradi celovitega zagotavljanja varnosti na območju mesta Ljubljane in ne nazadnje tudi zato, ker je Ljubljana glavno mesto Republike Slovenije.

Prav zaradi tega statusa mesta Ljubljane je skrb za varnost in kakovost življenja ter dela občanov in skrb za dvig stopnje varnosti javnega prostora v mestu tako pomembna, da je na področju zagotavljanja varnosti nujno potrebno usklajeno delovanje vseh varnostnih subjektov, ki v mestu Ljubljana skrbijo za javno varnost in javni red. V ta namen je v Občinskem programu varnosti tudi pisni dogovor med MOL in PU Ljubljana.

Sodelovanje s policijskimi postajami, ki delujejo na območju mesta Ljubljana, in sodelovanje s posameznimi policijskimi postajami (policisti) je opredeljeno zelo konkretno po posameznih vsebinskih področjih, in sicer za:

- naloge na področju zagotavljanja varnosti cestnega prometa v naseljih;
- naloge na področju zagotavljanja varnosti na občinskih javnih poteh, rekreacijskih in drugih javnih površinah;
- naloge zagotavljanja varnosti javnega premoženja ter zgradb in drugih objektov;
- naravna in kulturna dediščina;
- naloge vzdrževanja javnega reda in miru;
- naloge na področju preprečevanja kaznivih dejanj in drugih kaznivih ravnanj;
- naloge na področju varstva okolja in za druge naloge MR MOL.

Pri tem je v navedenem poglavju sodelovanje opredeljeno tudi prostorsko (v naseljih, javnih poteh, zgradbah in objektih naravne in kulturne dediščine ...) in časovno (prazniki, vnaprej planirane velike prireditve, ob planiranih akcijah s policijo ...). Časovno in prostorsko sodelovanje pa se planira tudi sprotno, glede na varnostne potrebe, izhajajoče iz konkretnih varnostnih razmer.

Pri opravljanju nalog in pooblastil občinski redarji sodelujejo s policisti. Če občinski redarji opravljajo naloge, ki jih določa zakon, skupaj s policisti, so dolžni ravnati po navodilu policista oziroma vodje policijske enote.

Kljub zaželenosti in koristim partnerstva občinskih in državnih organov, se pravi občinskih redarjev in policije, se ni mogoče zanesti zgolj na načela. Zakon za to zapoveduje medsebojno sodelovanje. Oba organa bosta zelo pogosto v stalnih medsebojnih stikih, saj imajo nekatera redarstva že danes mesečna srečanja s policijo, na katerih se medsebojno obveščajo o načrtovanih nalogah in usklajujejo delovanje.

Težko je oceniti, kako pogosto pa bo do sodelovanja prihajalo ob izvajanju neposrednih nalog na terenu. Take situacije niso izključene in v teh primerih zakon na razvršča partnerjev hierarhično. Izjema so okoliščine, ko občinski redar opravlja naloge določene z zakonom (in ne občinskim odlokom). Takrat so redarji dolžni ravnati po navodilu policista.

#### **5.4 DEŽURSTVO IN STALNA PRIPRAVLJENOST ZA DELO**

Zaradi posebne narave dela, ki narekuje neprekinjeno delo oziroma stalno pripravljenost za delo vse leto, je uvedeno dežurstvo oziroma stalna pripravljenost za delo v Kabinetu župana, v Inšpektoratu, v Mestnem redarstvu in v Oddelku za zaščito, reševanje in civilno obrambo.

Trajanje dežurstva, čas stalne pripravljenosti za delo in druga s tem povezana vprašanja so določena s posebnim sklepom, ki ga izda župan, glede na naravo delovnih nalog.

Delo v dežurstvu se razporedi v redni delovni čas ali se upošteva kot delo preko polnega delovnega časa skladno z omejitvami, ki jih določa zakon.

Navodila za delo redark in redarjev MR MOL majo namen seznaniti vse zaposlene v mestnem redarstvu z:

- delovanjem Mestnega redarstva Mestne uprave Mestne občine Ljubljana v nadaljevanju MR);
- predpisi;
- oblikami dela;
- nošenjem uniforme in ravnanja z opremo;
- sodelovanjem s Policijskimi postajami (v nadaljevanju PP) in drugimi organi in organizacijami;

- obnašanjem zaposlenih na delovnem mestu, medsebojni odnosi in odnosi do občanov ter dela in naloge, njihov opis za opravljanje del in nalog redark, redarjev in drugih delavcev v mestnem redarstvu so določeni v aktih o sistemizaciji del in nalog Mestne občine Ljubljana v delu, ki se nanaša na mestno redarstvo.

## **5.5 OBLIKE DELA, OPREMA IN NADZOR**

Delo na terenu je organizirano v skladu z usmeritvami vodstva MR in praviloma poteka v dvojicah, razen v primerih sodelovanja z ostalimi službami in tvorjenja kombiniranih patrolj.

Skupinsko delo je oblika dela pri nadzoru cestnega prometa, po enotnem delovnem načrtu.

Akcijsko delo je oblika dela, ko redarke in redarji po enotnem načrtu opravljajo naloge na določenem območju MOL in v določenem času ali sodelovanju s PP.

Redarke in redarji s svojo pristojnostjo v obliki intervencijskega dela na območju MOL ugotavljajo dejanske prekrške, za katere so pristojni. Intervencijsko delo se izvaja v dvojicah tako, da s službenim vozilom pregleduje širše območje MOL.

Enotni delovni načrt pripravi vodja mestnega redarstva, za njegovo realizacijo sta zadolžena operativni vodja in skupinovodja. Skupinsko delo vodi po enotnem načrtu izmene ali vodje skupine in je za njeno delo odgovoren nadrejenemu. Vodja razdeli delo v skupini in nudi strokovno pomoč.

Akcijsko delo koordinira vodja mestnega redarstva oz. vodja odseka za redarstvo in je za njeno izvedbo v celoti odgovoren.

Redarke in redarje razporeja na delo na terenu in v izmeno s tedenskim razporedom operativni vodja oziroma uslužbenec MR v skladu z enotnim delovnim načrtom in soglasjem vodje MR.

V tedenskem razporedu dela določi operativni vodja teren, območja, vrste opravil, čas odhoda in čas vrnitve. Če za izvršitev nalog ni mogoče predvideti časa izvršitve nalog, se čas vrnitve določi. Ob izjemnih primerih se poleg tedenskega razporeda, lahko določi tudi dnevni razpored dela.

Redarke in redarji so se dolžni zglasiti pred odhodom na delo na določenem mestu na MR pri vodji izmene oziroma skupinovodji. Vodja izmene ja dolžan redarko in redarja seznaniti z nalogami, ki so jih dolžni opraviti.

Redarkam in redarjem se dajejo naloge ustno, pisno, preko sredstev za zveze (radijske postaje, prenosni telefon) ali po drugi sodelavki/cu MR MOL. Redarka in redar se praviloma vrneta z dela na terenu ob času, ki je določen z razporedom dela.

Vse redarke in redarji v MR, razen administrativno-tehničnega osebja so oblečeni in opremljeni po Pravilniku o enotni uniformi, označbah in opremi pooblaščenih delavcev občinskega redarstva, upoštevajoč Odredbo o nošenju uniforme in druge opreme mestnega redarja. Redarke in redarji morajo biti predpisano oblečeni, če so v

uniformi. Uniforma mora biti vedno čista in urejena. Na uniformi ni dovoljeno nositi značk in označb, razen predpisanih.

Redarke in redarji morajo biti vedno čisti, primerno ostriženi in obriti. Če redar nosi brado ali brke, morajo biti primerno urejeni in pristriženi, v kolikor redarka nosi dolge lase, morajo biti urejeni in speti.

Operativni vodja in vodja izmene sta pred odhodom na delo dolžna ugotoviti urejenost uniforme, osebno urejenost, stanje opreme in službenih vozil.

Redarke in redarji so osebno zadolženi za urejenost uniforme in njeno redno oddajanje na čiščenje, za redno vzdrževanje in pranje, za čiščenje službenih vozil pa skrbi operativni vodja.

Redarke in redarji so zadolženi za prevzem službene opreme in službenih vozil, za njihovo pravilno uporabo so disciplinsko in odškodninsko odgovorni ter so nadrejene dolžni takoj obvestiti o morebitnih napakah in poškodbah.

Če operativni vodja sumi, da je redarka ali redar pri odpravi na delo ali med delom alkoholizirana/an ali pod vplivom psihogenih snovi, kar je po zakonu hujša kršitev delovnih obveznosti in dolžnosti, postopa po določenih veljavnih predpisov.

Redarke in redarji so v svojih odnosih do občanov vljudni in korektni in ta odnos gojijo tudi do sodelavcev. Z osebami, zoper katere redarke in redarji ukrepajo, morajo ravnati tako, da upoštevajo njihove človekove pravice in dostojanstvo. Pri delu morajo upoštevati načelo strokovnosti, zakonitosti, legitimnosti, humanega ravnanja in sorazmernosti.

Redarke in redarji se morajo na javnih krajih dostojno vesti in s svojo osebno držo vzpostavljati in varovati ugled in dostojanstvo uniformiranega delavca MOL. Redarke in redarji so dolžni svoje delo opravljati v polni psihofizični kondiciji, ne smejo med delom uživati alkohola in drugih psihogenih snovi, kaditi na javnih mestih ali se kakor koli nedostojno vesti. Pri opravljanju uradnih nalog smejo redarke in redarji nositi le predpisano opremo.

Operativni vodja in skupni vodja nadzorujeta skupino redark in redarjev pri opravljanju nalog na terenu, o čemer se vodi ustrezna evidenca (poimensko, čas, lokacija), tedensko pa se poroča vodji mestnega redarstva in mesečno nadrejenim, ki v primeru ugotovljenih kršitev delovnih obveznosti in teh navodil postopajo po zakonu.

Pri nadzoru iz predhodne točke se ugotavlja, ali redarke in redarji uspešno opravljajo odrejene naloge, njihovo obnašanje med delom in podobno. Nadrejeni so redarje in redarke dolžni opozoriti na ugotovljene napake in pomanjkljivosti. Kadar gre za sum hujše kršitve delovne dolžnosti ali discipline, osebe, ki izvajajo nadzor, zberejo podatke za sestavo predloga za uvedbo disciplinskega postopka.

Redarke in redarji se morajo za zakonito in uspešno opravljanje nalog izobraževati v skladu z načrtom usposabljanja in izobraževanja MU MOL ter se udeleževati vseh organizacijskih oblik izobraževanja. Prav tako so dolžni vsi delavci MR varovati uradno in poslovno tajnost in upoštevati Zakon o varstvu osebnih podatkov. V primeru, da redarka ali redar ne izpolnjuje svojih delovnih obveznosti skladno z zakoni in drugimi predpisi, se zoper njo ali njega uvede disciplinski postopek oziroma sankcionira v skladu z veljavno zakonodajo.

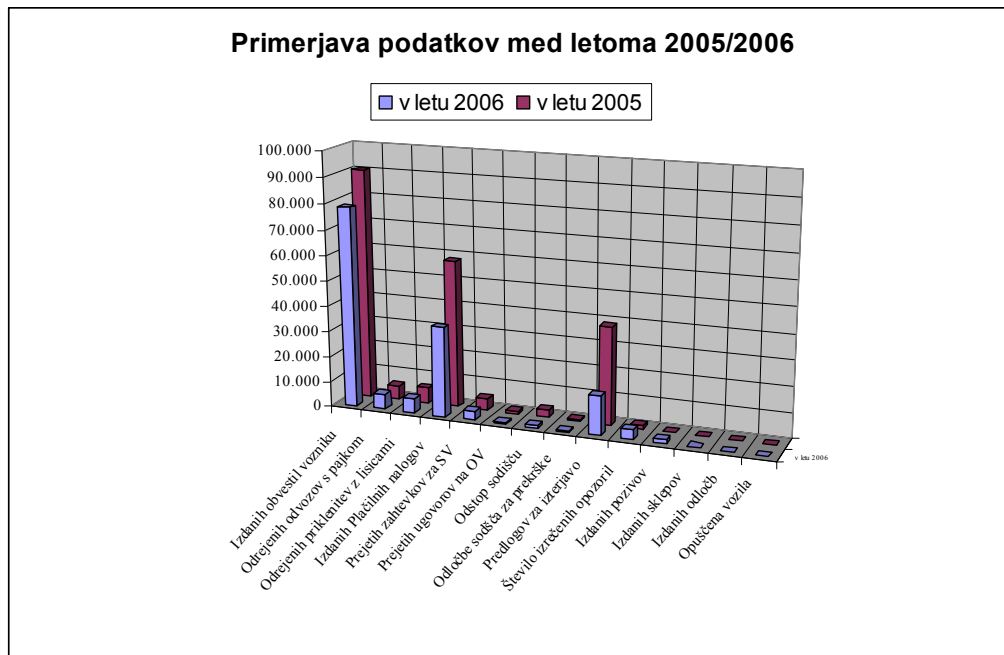
Mestni redarji in redarke izvajajo nadzor mirujočega prometa, zapuščenih vozil in varstva okolja na območju Mestne občine Ljubljana.

## Ukrepi mestnih redarjev v letu 2005 in 2006

**Tabela 5: Pregled števila izvedenih ukrepov MR**

	v letu 2006	v letu 2005	%
Izdanih obvestil vozniku	78.624	90.490	86,89 %
Odrejenih odvozov s pajkom	5.834	5.551	105,10 %
Odrejenih priklenitev z lisicami	5.817	6.005	96,87 %
Izdanih Plačilnih nalogov	35.152	57.927	60,68 %
Prejetih zahtevkov za SV	3.640	4.533	80,30 %
Prejetih ugovorov na OV	554	716	77,37 %
Odstop sodišču	1.106	2.977	37,15 %
Odločbe sodišča za prekrške	476	696	68,39 %
Predlogov za izterjavo	15.689	38.295	40,97 %
Število izrečenih opozoril	3.828	1.585	241,51 %
Izdanih pozivov	1.616	0	-
Izdanih sklepov	201	0	-
Izdanih odločb	0	0	-
Opuščena vozila	107	45	237,78 %

## Slika 2: Primerjava podatkov med letoma 2005 in 2006



Mestno redarstvo MOL je nadaljevalo sodelovanje z Ministrstvom za notranje zadeve, posebno s Policijo (načrtovanje skupnih mesečnih akcij, sodelovanje ob prireditvah, ki jih prireja MOL in RS). Mestni redarji sodelujejo tudi pri urejanju prometa ob državniških obiskih, različnih kulturnih in športnih prireditvah idr.

Vsi problemi, ki izhajajo iz pristojnosti opravljanja nadzora mirujočega prometa, izvirajo iz velikega števila vozil, ki se dnevno pripeljejo v mesto (cca 120. 000 vozil in cca 140. 000 vozil, ki so že v Ljubljani). Poleg znanega pomanjkanja parkirnih mest je problem tudi pomanjkljiva voziška kultura in neupoštevanje prometnih predpisov.

Za nadzor tako velikega števila vozil je največji problem število mestnih redarjev, saj je realno vsakodnevno v eni izmeni na terenu samo 6–7 redarjev, ostali pa so odsotni (bolniški stalež, letni dopust, porodniška, izobraževanje).

Zahteve za večje število mestnih redarjev izkazujejo tudi z navedbo površin, kjer MR MOL nadzoruje mirujoči promet: pešceve površine, kolesarske steze, zelene površine ter okoliši vrtcev in šol, in to na celotnem območju Mestne občine Ljubljana. Poleg navedenega pa so vse večje zahteve po ukrepanju od različnih organov in posameznikov zoper napačno parkirana vozila. V letu 2002 so pričeli na podlagi ugotovitve komisije (Mestnega redarstva, MO RS, PGB Ljubljana, MOL), z dnevno poostreno kontrolo stanovanjskih sosesk v Ljubljani, s poudarkom na prostih intervencijskih poteh. Zaradi navedenega bi bilo nujno potrebno zagotoviti vsaj nadomestne zaposlitve (daljše odsotnosti redarjev – bolniška, porodniška, prekinitve delovnega razmerja, ipd), prav tako pa so bili v letu 2007 primorani na novo zaposliti približno 20 redarjev, da so lahko ustrezno ukrepali na obstoječo problematiko mirujočega prometa v Ljubljani.

Prav tako velja omeniti, da je pristojni oddelek, to je Oddelek za gospodarske javne službe in promet že pričel z postopki razširitve območja prioritete dela mestnega redarstva izven mestnega središča, in sicer naj bi se območje razširilo za 1 km proti primestnim občinam.

Trenutno v Mestnem redarstvu, na obstoječo že zmanjšano veljavno sistemizacijo (iz 31 na 25 redarjev), po kateri bi moralo biti vsaj 25 redarjev, manjkajo še dodatno 4 redarji, tako da je trenutno samo 20 redarjev.

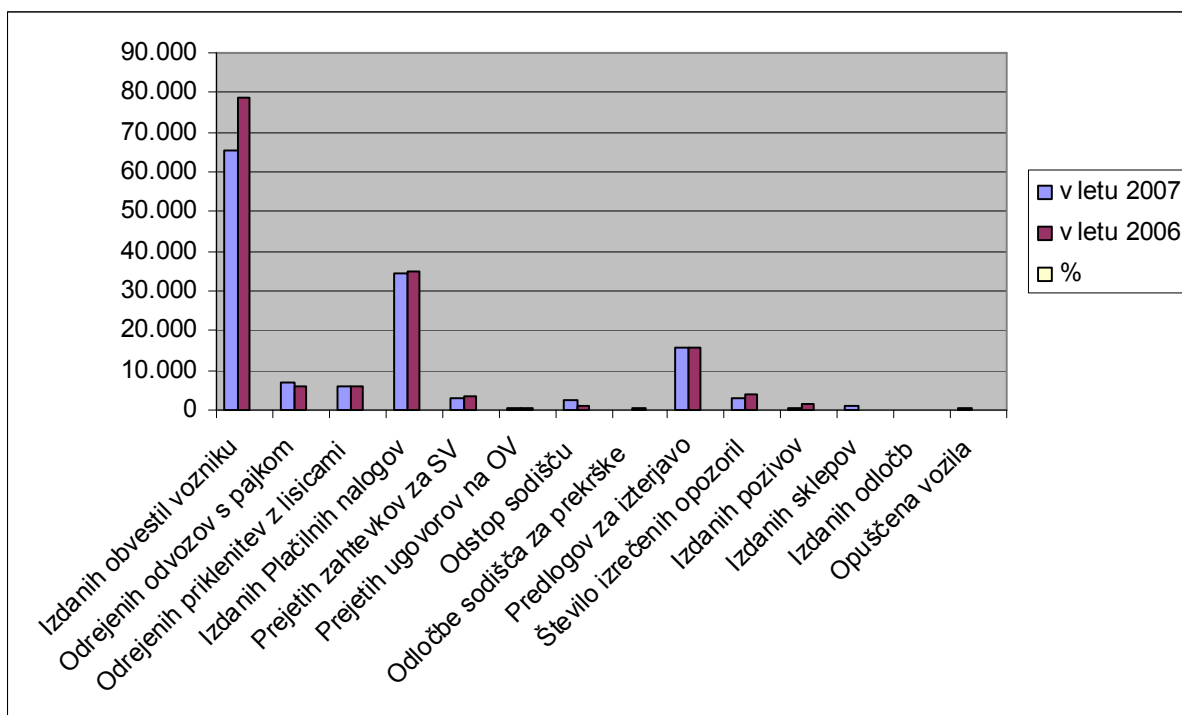
Prav tako bi opozorila, da je Mestno redarstvo že več kot šest let brez delovnega mesta administrativnega referenta, 95 % vsega dokumentarnega gradiva v Inšpektoratu pa se nanaša na delo in knjiženje Mestnega redarstva.

Pooblaščenice uradne osebe Mestnega redarstva so v letu 2007 izvajale nadzor nad ustavljenimi in parkiranimi vozili, nadzor nad zapuščenimi vozili ter ovirami v naselju, izvajali nadzor nad ravnanjem udeležencev cestnega prometa v območju za pešce in umirjenega prometa, ugotavljali kršitve o varstvu cest in okolja na območju mestne občine Ljubljana.

**Tabela 6: V letu 2006 in 2007 so bili po podatkih iz aplikacije izvedeni sledeči ukrepi:**

V letu 2006 in 2007 je bilo po podatkih iz aplikacije:			
	v letu 2007	v letu 2006	%
Izdanih obvestil vozniku	65.518	78.624	83,33 %
Odrejenih odvozov s pajkom	6.803	5.834	116,61 %
Odrejenih priklenitev z lisicami	5.696	5.817	97,92 %
Izdanih Plačilnih nalogov	34.527	35.152	98,22 %
Prejetih zahtevkov za SV	2.804	3.640	77,03 %
Prejetih ugovorov na OV	414	554	74,73 %
Odstop sodišču	2.674	1.106	241,77 %
Odločbe sodišča za prekrške	83	476	17,44 %
Predlogov za izterjavo	15.613	15.689	99,52 %
Število izrečenih opozoril	3.008	3.828	78,58 %
Izdanih pozivov	426	1.616	26,36 %
Izdanih sklepov	895	201	445,27 %
Izdanih odločb	49	0	
Opuščenih vozil	246	107	229,91 %

**Slika 3: Primerjava ukrepov letu 2006 in 2007**

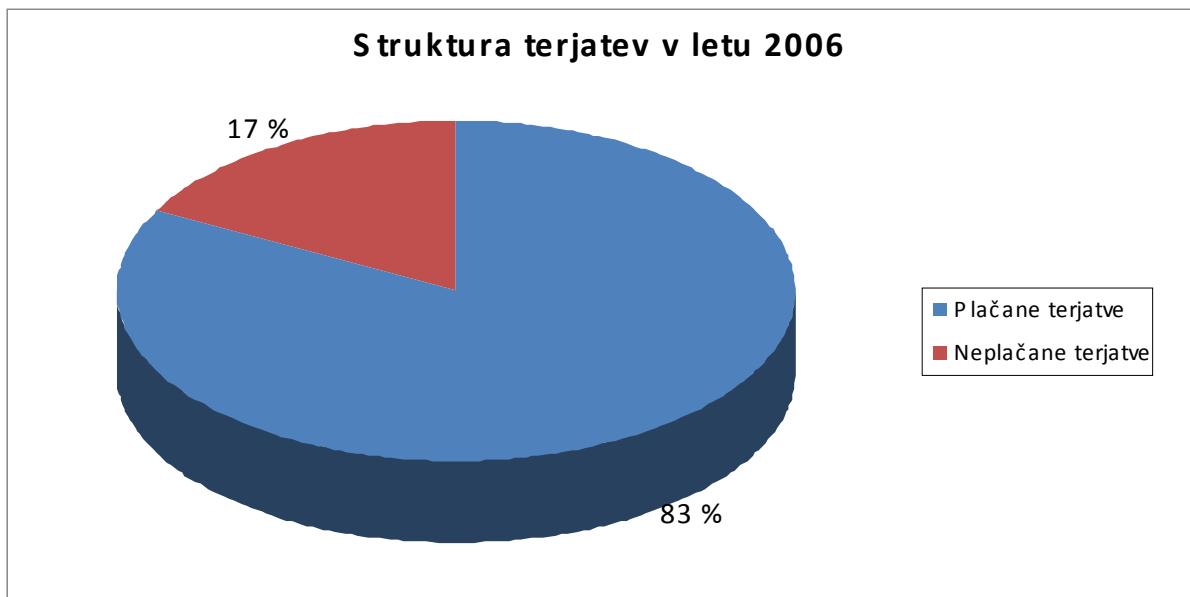


**Tabela 7: Finančno poročilo za leti 2005 in 2006**

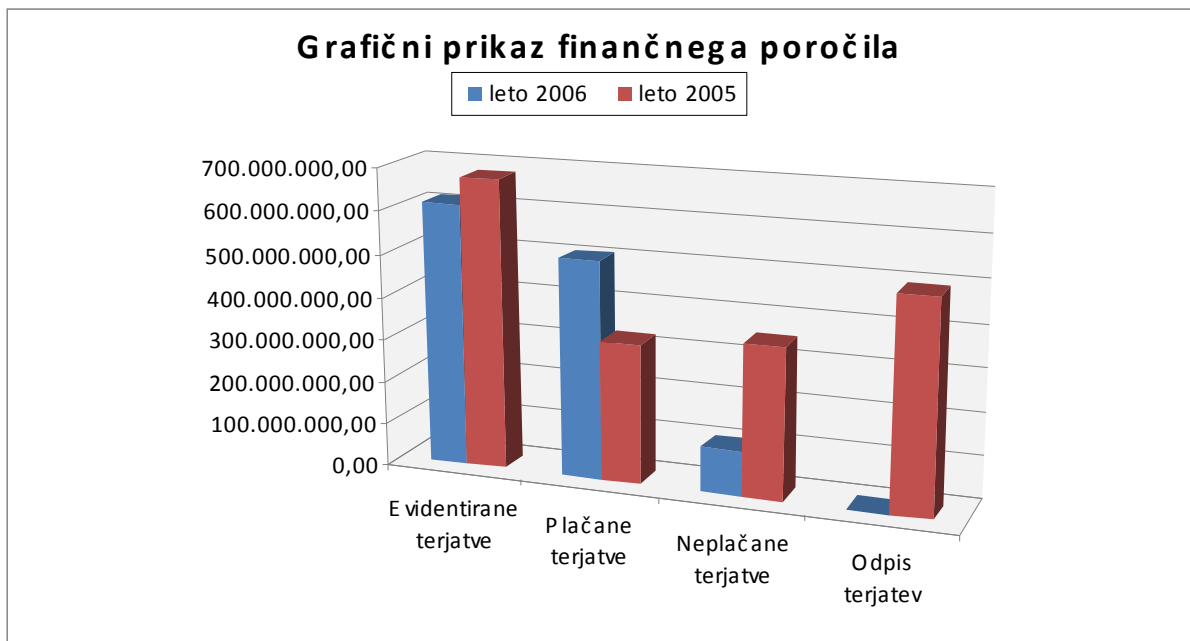
	leto 2006	leto 2005	leto 2006 v %
Evidentirane terjatve	613.962.352,00	677.214.696,00	100 %
Plačane terjatve	508.635.105,00	324.914.432,00	83 %
Neplačane terjatve	105.327.219,00	352.300.264,00	17 %
Odpis terjatev	0,00	495.167.639,00	0 %



**Slika 4: Struktura terjatev v letu 2006**



**Slika 5: Grafični prikaz finančnega poročila**



Vir: Finančno poročilo MOL

Mestno redarstvo je v letu 2007 nadaljevalo sodelovanje z Ministrstvom za notranje zadeve, posebno s Policijo (načrtovanje skupnih mesečnih akcij, sodelovanje ob prireditvah, ki jih prireja MOL in RS), četrtnim skupnostim MOL, s Svetom za preventivo in vzgojo cestnega prometa MOL in drugimi oddelki MOL-a.

Hitro naraščajoče količine cestnega motornega prometa povzročajo vedno večje težave, predvsem v središču mesta, saj mesto urbanistično ni bilo zasnovano za osebni avtomobil kot množično prometno sredstvo. Vsi problemi, ki izhajajo iz pristojnosti opravljanja nadzora mirujočega prometa, izvirajo iz močnih migracijskih tokov med mestom in njegovim gravitacijskim območjem (vsakodnevno preko 140.000 vozil). Takšnemu številu motornih vozil v mestu ni zagotovljenega parkirnega mesta, zato številni vozniki ne upoštevajo prometne predpise in parkirajo po pločnikih, zelenicah, na vozišču.

Poleg izgradnje novih parkirnih mest (parkirne hiše) in posodabljanja javnega prometa je za nadzor mirujočega prometa za tako veliko število motornih vozil največji problem pridobiti ustrezno število mestnih redarjev, saj je zaradi narave dela bolniški stalež izredno visok.

Iz podatkov iz aplikacije je razvidno zmanjšanje števila izdanih obvestil o prekrških in plačilnih nalogov. Število ukrepov se je zmanjšalo, ker je MR v letu 2007 zapustilo 7 mestnih redarjev. Po pravilniku o notranji organizaciji in sistematizaciji delovnih mest v Mestni upravi Mestne občine Ljubljana je v Mestnem redarstvu sistematiziranih 51 delovnih mest.

Do zapolnitve delovnih mest v Mestnem redarstvu je potrebno pridobiti:

- vodjo odseka za redarstvo,
- vodjo izmene,
- mestnega redarja skupinovodjo,
- 19 mestnih redarjev,
- administrativnega referenta.

Poleg nezasedenosti delovnih mest veliko težavo predstavlja tudi delo mestnih redarjev, katero ni opredeljeno v opisu del in nalog mestnega redarja, to je številne asistence in pomoč državnim in lokalnim institucijam (varovanje parkirnih mest pred različnimi organizacijami in prireditvami ipd., kar predstavlja določeno število ur, katere niso bile opravljene v cilju osnovnega nadzora nad napačno parkiranimi vozili.

V letu 2007 je bilo na podlagi Zakona o prekrških pisno izrečenih na kraju prekrška 3008 opozoril zaradi napačnega parkiranja. Prav tako so mestni redarji izrekli ustna opozorila o nepravilnem parkiranju.

Opozorila bi tudi na problem odtujevanja lisic s strani kršiteljev, katerih so beležili 31, od navedenega števila pa je bilo 26 lisic vrnjenih. Vsi primeri so pisno prijavljeni na Policijo. Zaradi specifičnosti njihovega dela (delo v uniformi in na očeh javnosti je bilo

evidentiranih 9<sup>18</sup> različnih napadov na mestne redarje (verbalne grožnje, vlečenje za rokav, odrivanje, preprečitev uradnega dejanja ipd.). Vsi primeri napadov so bili evidentirani in prijavljeni Policiji. Redarji se srečujejo z vse hujšimi grožnjami zoper življenje in telo nad redarji, kar nedvomno kaže na vse večjo zahtevnost in stresnost dela mestnega redarja. Zaradi vsega navedenega (in pa dela v vseh vremenskih pogojih) na Mestnem redarstvu beležijo veliko odsotnosti zaradi bolniškega staleža pooblaščenih uradnih oseb (3308 ur v letu 2007). Pri tem velja omeniti, da mestni redarji v svoji obvezni opremi nimajo nobenega sredstva, s čimer bi se lahko obranili pred napadi.

Za obdobje od 1. 1. 2005 do 31. 12. 2007 je na področju prekrškovnih postopkov število zadev po posamezni evidenci-aplikacij naslednje:

Iz evidence ARC/INSPEKT je bilo od 1. 1. 2005 do 31. 12. 2007 podanih skupaj:

a) Pritožbe na izdana obvestila o prekršku – (O. V.)

---

– število odprtih zadev		1519
– število zaključenih zadev		582
– število prispelih pritožb	skupaj	2101

b ) zahteve za sodno varstvo/oziroma ugovori

– število odprtih zadev	5196
– število zaključenih zadev	5872
– število prispelih ZSV/ugovori	10068.

Na področju kadrov je na odseku trenutno nezasedeno eno delovno mesto svetovalca. Število zadev se bo še povečalo s povečanjem števila redarjev, zato bi bilo smiselno dodatno zaposliti osebe za vodenje in odločanje o prekrškovnem postopku.

---

<sup>18</sup> Za leto 2006 – 14

**Slika 6: Grafični prikaz delovanja operativno komunikacijske pisarne mestnega redarstva mestne občine Ljubljana**



## **5.6 ORGANIZACIJA REDARSTVA V DRUGIH OBČINAH**

Poleg organizacije redarstva v Mestni občini Ljubljana me je zanimalo, kakšna je organizacija občinskih redarstev v občini Dobropolje, kjer živim, v občini Grosuplje, skozi katero se dnevno vozim v službo v Ljubljano, v občini Kočevje, ki je neposredno naša sosedka, in v občini Brežice, ki je mejna občina med Republiko Slovenijo in Hrvaško.

Občini Grosuplje in Dobropolje še nimata urejene redarske službe in se še nista začeli dogovarjati s sosednjimi občinami. Možnost vidita v ustanovitvi medobčinske redarske službe. Občina Kočevje ima zaposlenega redarja, toda redarske službe še nima urejene s posebnim odlokom.

Občina Brežice pa ima z odlokom ustanovljeno medobčinsko redarsko službo. Ta je bil objavljen v Uradnem listu RS, št. 73/08 dne 17. 7. 2008 skupaj z občinami: Krško, Radeče, Sevnica in Bistrica ob Sotli.

## 6 ZAKLJUČEK

Nova naloga opravljanje nadzora prometa s samodejnimi merilnimi napravami za nadzor prometa, v katerih se prekrški slikovno dokumentirajo, je zapisana tako, da redar ugotavlja kršitve s pomočjo samodejne naprave za nadzor prometa (meritev hitrosti s fiksno postavljenimi merilniki hitrosti, policisti pa lahko uporabljajo tudi druge redarje za ugotavljanje hitrosti pri nadzoru prometa, kjer se prekrški slikovno dokumentirajo. Hitrost je namreč eden najpogostejših vzrokov prometnih nesreč z najhujšimi posledicami tudi v naseljih, ne glede na to, ali gre za lokalno ali državno cesto. Pri tem je potrebno upoštevati tudi določbe 57. člena ZP-1, kjer je v prvem odstavku določeno, da se prekršek lahko ugotovi z osebno zaznavo pooblaščenega uradne osebe ali z uporabo ustreznih tehničnih sredstev ali naprav.

Pri obravnavi zakona ZVCP-1E v Državnem zboru je bilo tako na seji matičnega delovnega telesa kot na seji Državnega zbora slišati kar nekaj pripomb na širjenje pristojnosti občinskih redarjev. Takšen pomislek je bilo mogoče zaslediti zlasti pri tistih poslancih, ki so hkrati tudi župani.

V svojih razpravah so izpostavljali problematiko, povezano s kadrovskimi in materialnimi potenciali, za učinkovito izvajanje zakonov. Lokalna skupnost je dolžna zagotoviti, da občinski redarji opravljajo naloge na območju občine, če pa jim država prenese dodatne obveznosti, bi morala zagotoviti tudi denarna sredstva. Zato je po njihovem mnenju sporna določba predloga ZVCP-1E, ki pristojnosti za nadzor cestnega prometa pri redarjih razširja iz lokalnih še na državne ceste. V lokalni skupnosti se tako župani kot občinski svetniki še kako zavedajo svoje vloge in soodgovornosti za varnost prometa, vendar se moramo zavedati, da vsega le ne morejo opraviti. Zato se bojijo, da se bo na podlagi take določbe in morebitnih novih sprememb država s policijo v celoti umaknila iz lokalne skupnosti in odgovornost za varnost prenesla na občine same.

Ne glede na to, kar je zgoraj navedeno, menim, da so z ustanovitvijo občinskih redarstev in dodatnimi pooblastili občinskih redarjev lokalne skupnosti pridobile nove sile pri zagotavljanju varnosti občanov v lokalnih skupnostih. Zmotno je mišljenje, da se bo policija sedaj umaknila iz lokalne skupnosti, mest in mestnih jeder in da bo stvari, za katere je bila sedaj edina odgovorna, prelagala na občinsko redarstvo. Izkušnje policije do sedaj kažejo, da je sodelovanje med različnimi državnimi in lokalnimi organi zelo pomembno za zagotavljanje varnosti občanov.

Do sedaj se je to sodelovanje na lokalni ravni kazalo predvsem pri ustanavljanju in v delu v sosvetih, svetih, komisijah in drugih oblikah partnerskega sodelovanja. Z ustanovitvijo redarske službe pa bo policija lahko prenesla del svojih izkušenj in znanj na redarje in jim nudila vso pomoč pri njihovem delu, prav tako bo lahko pomembno vplivala na sprejem občinskega programa varnosti. Še vedno pa pooblastila občinskega redarja niso enaka policijskim. Njihova pooblastila so prilagojena nalogam varovanja javnega reda v lokalni skupnosti in obravnavanju prekrškov zoper javni red in mir. Seveda pa bo moral občinski redar v skladu z določbami zakona, ki ureja kazenski postopek, v primeru, da bo ugotovil, da se pripravlja,

izvršuje ali je bilo storjeno kaznivo dejanje, katerega storilec se preganja po uradni dolžnosti ali na predlog, obvestiti policijo.

Tako kot ZLS dopušča možnost združevanja občin, je po enakem principu možno tudi, da več občin ustanovi skupno redarstvo za opravljanje vseh nalog občinskega redarstva.

## LITERATURA

Zajc, Ljubo. Prometni sistem. Prometna varnost in policija. Zbornik strokovno–znanstvenih razprav VŠNZ, 255–268, MNZ RS, Ljubljana, 1994.

Nunič, Mile. Nove pristojnosti občinskega redarstva. čaSOsopis št. 54, 55, 56, Skupnost občin Slovenije, 2008.

Marinko, Vesna, Nunič, Mile, Zajc, Ljubo. Nacionalni program in perspektive varnosti cestnega prometa v Republiki Sloveniji. 8. slovenski kongres o cestah in prometu, Portorož, oktober 2006.

Evropski akcijski program za varnost v cestnem prometu: Razpolovitev števila žrtev prometnih nesreč v EU do leta 2010, Komisija evropskih skupnosti, (COM 2003), 311 z dne 2. 6. 2003.

Poročilo Komisije 2004/345/ES o izvrševanju na področju varnosti v cestnem prometu z dne 6. 4. 2004, Uradni list EU, 17. 4. 2004.

Lavtar, Roman, Kečanovič, Bećir. Zakon o občinskem redarstvu (ZORed) s komentarjem. GV Založba, Ljubljana, 2007.

Obdobni načrt za zagotavljanje varnosti cestnega prometa v letih 2008 in 2009, Ministrstvo za promet, december 2007.

Poročevalec državnega zbora RS, št. 38/2008 – Državni zbor RS, 2008.

Odlok o ustanovitvi Skupnega prekrškovnega organa občinskih uprav občin Bistrica ob Sotli, Brežice, Krško, Radeče in Sevnica, Uradni list RS, št. 73/2008.

Odlok o organizaciji in delovnem področju Mestne uprave Mestne občine Ljubljana, Uradni list RS, št. 51/2007.

Brezovnik, Boštjan. LEX LOCALIS, Inštitut za lokalno samoupravo in javna naročila Maribor, junij 2008.

Gostič, Štefan. Občinski program varnosti kot strateški dokument za zagotavljanje varnosti v lokalni skupnosti. 8. slovenski dnevi varstvoslovja, Bled. Fakulteta za varnostne vede Ljubljana, Bled, 2007.

Perenič, Anton. Uvod v razumevanje države in prava. Fakulteta za policijsko–varnostne vede, Ljubljana, 2005.



Vlaj, Stanislav. Lokalna samouprava: teorija in praksa (3. spremenjena in dopolnjena izdaja). Fakulteta za upravo, Ljubljana ,2006.

Žaberl, Miroslav. Temelji policijskih pooblastil. Fakulteta za policijsko varnostne vede, Ljubljana, 2006.

## **ZAKONI IN PRAVNI VIRI**

Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2007-2011 (skupaj za večjo varnost) (ReNPVCP)– Ur. list RS, št. 2/2007.

Pravilnik o enotni uniformi, označbah in opremi občinskih redarjev. (Ur. list RS št. 103-/2005).

Pravilnik o opremi in načinu uporabe opreme občinskih redarjev. (Ur. list RS št. 78/2007).

Pravilnik o strokovnem usposabljanju in preizkusu znanja občinskih redarjev.(Ur. list RS št. 78-4080/2007.

Zakon o državni upravi (Ur. list RS št. 52/2002, 56/2003, 61/2004, 123/2004, 93/2005, 113/2005 ).

Zakon o varnosti cestnega prometa, ZVCP-1-UPB5 ( Ur. list RS, št. 56/2008).

Zakon o varnosti cestnega prometa, ZVCP, ( Ur. list RS, št. 30/98).

Zakon o lokalni samoupravi, ZLS-UPB1 (Ur. list RS št. 94/2007 ZLS UPB2).

Zakon o občinskem redarstvu, ZORed, ( Ur. list RS, št. 139/2006).

Zakon o prekrških, ZP-1UPB4 (Ur. list RS št. 3/2007 ).

Poročevalec državnega zbora RS, št. 38/2008 – Državni zbor RS, 2008.

Odlok o ustanovitvi Skupnega prekrškovnega organa občinskih uprav občin Bistrica ob Sotli, Brežice, Krško, Radeče in Sevnica, Ur. list RS, št. 73/2008.

Odlok o organizaciji in delovnem področju Mestne uprave Mestne občine Ljubljana, (Ur. list RS, št. 51/2007).

Ustava Republike Slovenije, (Ur. list RS št. 33/91-I, 42/97 66/2000, 24/03, 69/04 in 68/06).

Zakon o varstvu javnega reda in miru, ZJRM-1, ( Ur. list RS št. 70/2006).

## **INTERNETNI VIR:**

Ministrstvo za promet <http://www.mzp.gov.si/>

Policija <http://www.policija.si/portal>

Inštitut za lokalno samoupravo in javna naročila Maribor <http://www.lex-localis.info/>

Združenje občin Republike Slovenije <http://zors-zdruzenje.si/>

## **OSTALI VIRI:**

- Kodeks ravnanja javnih uslužbencev (Ur. l. RS št. 8/01)
- Mestna občina Ljubljana. Poročilo v zvezi z delovanjem občinskega redarstva Mestne občine Ljubljana.
- Občinski program varnosti, Smernice za izdelavo. Ministrstvo za notranje zadeve, Ljubljana 2007.

## **SEZNAM SLIK**

Slika 1: Shema organizacije Mestnega redarstva, str. 36

Slika 2: Primerjava podatkov med letoma 2005/2006, str. 40

Slika 3: Primerjavo ukrepov 2006/2007, str. 42

Slika 4: Struktura terjatev v letu 2006, str. 43

Slika 5: Grafični prikaz finančnega poročila, str. 48

Slika 6: Grafični prikaz delovanja operativno komunikacijske pisarne mestnega redarstva mestne občine Ljubljana, str. 48

## **SEZNAM TABEL**

Tabela 1: Pregled prometnih nesreč in posledic v obdobju 2004–2006, str. 6

Tabela 2: Samostojni izvajalci (5 delovnih mest), str. 35

Tabela 3: Odsek za prekrškovni postopek (6 delovnih mest), str. 35

Tabela 4: Odsek za redarstvo (44 delovnih mest), str. 35

Tabela 5: Pregled števila izvedenih ukrepov MR, str. 39

Tabela 6: V letu 2007 je bilo po podatkih iz aplikacije izvedenih sledečih ukrepov, str. 41

Tabela 7: Finančno poročilo 2005/2006, str. 42

## **SEZNAM UPORABLJENIH KRATIC IN OKRAJŠAV**

ZP	Zakon o prekrških
ZVCP	Zakon o varnosti v cestnem prometu
ZLS	Zakon o lokalni samoupravi
ZJRM	Zakon o varstvu javnega reda in miru
ZORed	Zakon o občinskem redarstvu
MR	Mestno redarstvo
MOL	Mestna občina Ljubljana
ZUP	Zakon o splošnem upravnem postopku
ZJC	Zakon o javnih cestah
SPV	Svet za preventivo in vzgojo
OPV	Občinski program varnosti
PP	Policijska postaja
ZPol	Zakon o policiji
ZJU	Zakon o javnih uslužbencih
URS	Ustava Republike Slovenije
MNZ	Ministrstvo za notranje zadeve

## **IZJAVA O AVTORSTVU IN NAVEDBA LEKTORJA**

Podpisana Marija Novak, rojena 24. 4. 1961 v Ljubljani, izredna študentka Fakultete za upravo Univerze v Ljubljani, izjavljam, da je diplomsko delo z naslovom Odgovornost za stanje varnosti v cestnem prometu v lokalni skupnosti pri mentorju mag. Slavku Debelaku moje avtorsko delo.

Marija Novak

Lektorica diplomskega dela je Ema Sevšek, profesorica slovenščine.

Dovoljujem objavo diplomskega dela na internetni strani Fakultete za upravo.