

Št.: 378/2010

Datum: 27. maj 2010

**Ministrstvo za notranje zadeve**  
**Štefanova 2**

**1000 Ljubljana**  
**matjaz.kerzan@gov.si**

## **ZADEVA: PRIPOMBE IN PREDLOGI SEKCIJE AVTOŠOL NA DOPOLNJEN PREDLOG ZAKONA O VOZNIKIH**

V zvezi z objavljenim dopolnjenim predlogom besedila Zakona o voznikih, ki smo ga proučili ugotavljamo določene pomanjkljivosti, na katere bi želel opozoriti.

### 2. člen

V četrti alineji zakon šolo vožnje opredeljuje kot subjekt, ki izvaja dejavnost usposabljanja kandidatov za voznike motornih vozil. Predlagamo, da se beseda »subjekt« nadomesti z izrazom »organizacija«. Definicija subjekta v Slovarju slovenskega knjižnega jezika namreč opredeljuje nekoga, ki čuti, misli, deluje..

### 14. člen

Kar 3X se ponovi, da minister pristojen za promet:

»- izda natančnejše predpise o obliki, načinu in pogojih vodenja registra kandidatov, evidenčnega kartona vožnje, dnevnega razvida vožnje ter dnevnika usposabljanja«

### 29. člen

V prejšnjih predlogih smo predlagali spremembo termina avtošole v vozniške šole zato, ker so vsa podjetja, ki želijo izvajati usposabljanje kandidatov za voznike motornih vozil na podlagi standardne klasifikacije dejavnosti registrirane za izvajanje dejavnosti:

85. 530 VOZNIŠKE ŠOLE. Predlagamo, da se zaradi enotnega pojmovanja v različnih predpisih uporabljajo enaki izrazi.

### 30. člen v povezavi s 35. členom

V drugi alineji četrtega odstavka 30. člena je določeno, da smejo predpise o varnosti cestnega prometa, osnove delovanja naprav in opreme na motornem vozilu, psihologijo v cestnem prometu in prometno etiko poučevati tudi:

- osebe, ki so bile zaposlene kot učitelji predpisov o varnosti cestnega prometa na dan 1. maja 1998 in imajo veljavno dovoljenje za učitelja vožnje.

Enaka določba se skoraj ponovi v četrtem odstavku 35. člena, kamor vsebinsko po našem mnenju ne sodi. Težavo predstavlja predvsem delno spremenjena vsebina določbe, ki se glasi:

- osebe, ki so bile zaposlene kot učitelji predpisov o varnosti cestnega prometa na dan 1. maja 1998 in imajo veljavno dovoljenje za učitelja vožnje in učitelja

predpisov.

Pogoji, ki jih morajo izpolnjevati učitelji predpisov, ki so predpise poučevali že pred 1. majem 1998 morajo biti predpisani enoznačno in nedvoumno. Po mnenju naših članov bi se morale pravice tistih oseb, ki so že opravljale neko delo ohraniti, saj ne more šteti le stopnja izobrazbe ampak tudi delovne izkušnje.

### 31. člen

V 31. členu predlagamo, da se določba tretjega odstavka razdeli na dva odstavka in sicer tako, da se glasita:

»(3) Motorna vozila, na katerih se kandidati za voznika usposabljuje v praktičnem delu programa, morajo imeti na strehi svetlobno tablo z napisom "ŠOLA VOŽNJE L" in na bočnih straneh vozila napis z nazivom in naslovom šole vožnje. Vozila, ki nimajo strehe, priklopna vozila in vozila, pri katerih se zaradi konstrukcije z zadnje strani svetlobna tabla ne vidi, pa morajo biti med usposabljanjem kandidata za voznika motornega vozila označena s predpisanimi "L" tablicami.

(4) Ne glede na določbo prejšnjega odstavka mora biti kandidat, ki se usposablja na motornem vozilu kategorij AM, A1, A2, A, in B1, pod pogojem, da se ne usposablja v vozilu z zaprto kabino in vgrajenim zadrževalnim sistemom, mora uporabljati zaščitno oblačilo ali telovnik, ki v vetru ne sme ovirati kandidata, mora biti v signalnih barvah ter na sprednji in zadnji strani označen s simbolom »L« tablice.«

Spremembo predlagamo zato, ker trenutno veljavna določba povzroča različna tolmačenja, katerim sledijo težave pri nadzoru s strani policistov. S predlagano delitvijo besedila bo tistim, ki morajo ravnati skladno z zakonom in tistim, ki izvajajo nadzor, določba bolj jasna.

### 33. člen

33. člen predpisuje način in pogoje, ki jih je dolžan spoštovati učitelj vožnje med usposabljanjem kandidata za voznika motornih vozil. V sedmem odstavku predlagamo znižanje globe za pravno osebo na 1.000€, ker je lahko prekršek posledica malomarnosti posameznika (učitelja vožnje), čeprav je odgovorna oseba zaposlenim dala natančna navodila, kako ravnati. Odgovorna oseba pravne osebe ali strokovni vodja avtošole ne moreta biti prisotna v vsakem vozilu ves čas usposabljanja, zato višina globe ni sorazmerna z dejansko odgovornostjo, ki jo za tak prekršek nekdo lahko prevzame.

### 35. člen

V drugi točki prvega odstavka predlagamo, da se beseda »ustrezno« izbriše, saj zadostuje dosežena raven izobrazbe. Menimo, da naknadno ni potrebno določati še ustrezne smeri izobrazbe.

V šestem odstavku naj se besedilo »višjo izobrazbo« nadomestiti z ustrezno pretvorbo v danes veljavno raven izobrazbe.

### Drugi odstavek 35. člena v povezavi s 93. členom

Drugi odstavek 35. člena določa: »Ne glede na drugo točko prejšnjega odstavka, smejo v šoli vožnje praktični del usposabljanja izvajati osebe, ki so bile zaposlene kot učitelji vožnje na dan uveljavitve tega zakona in imajo veljavno dovoljenje za učitelja vožnje.«

Nadalje je v prehodnih določbah v 93. členu zapisano: »Učitelj vožnje, ki ima na dan uveljavitve tega zakona veljavno dovoljenje za učitelja vožnje in nima izobrazbe,

določene v prvem odstavku 35. člena tega zakona, si mora predpisano izobrazbo pridobiti v petih letih od uveljavitve tega zakona.«

Iz navedenega sklepamo, da je namen zakonodajalca prisiliti vse učitelje vožnje, ki imajo srednjo splošno ali strokovno izobrazbo, da se vpišejo na fakultete in v petih letih pridobijo 6/I raven izobrazbe. Takšni spremembi nasprotujemo, saj degradira izkušnje učiteljev vožnje, ki svoje delo opravljajo že vrsto let. Izpostaviti želimo, da se je ob prejšnji spremembi zakona dvignila raven izobrazbe za člane izpitnih komisij, pa si zato tedaj obstoječi člani izpitnih komisij niso rabili pridobiti višje izobrazbe. Svoje delo lahko opravljajo še danes. Učitelji vožnje bi bili ob sprejemu takšne določbe neenako obravnavani s člani izpitnih komisij, zato zahtevamo, da se tudi ob morebitnem dvigu ravni izobrazbe za učitelje vožnje, ohrani pravica do opravljanja dela obstoječim učiteljem vožnje, kar bi bilo mogoče, če se 93. člen črta, zato tudi predlagamo njegovo črtanje.

#### 37. člen

V 37. členu je določena dodatna sankcija za učitelja vožnje, kateremu se odvzame dovoljenje za učitelja vožnje, če mu je bilo izrečenih več kot pet kazenskih točk. Pet kazenskih točk lahko dobi vsak posameznik zelo hitro in ne prav z grobimi prekrški. S tem so učitelji vožnje postavljeni v neenakopraven položaj z ostalimi udeleženci v prometu, predvsem pa v primerjavi z ostalimi, ki bi morali z izvajanjem svojih poklicnih nalog skrbeti za večjo varnost v cestnem prometu. Če želi zakonodajalec pri učiteljih vožnje uvesti dodatne sankcije, naj to uvede pri vseh, ki opravljajo delo povezano s prometno varnostjo: članih izpitnih komisij, policistih, inšpektorjih, zaposlenih na javni agenciji za varnost v cestnem prometu..... V nasprotnem primeru, pozivamo zakonodajalca, da učiteljev vožnje ne postavlja v neenakopraven položaj in svoj predlog v tem delu umakne.

#### 38. člen

Sedmi odstavek določa rok v katerem mora avtošola obvestiti javno agencijo o terminu izvajanja teoretičnega dela programa usposabljanja. Člani SAŠ opozarjajo, da je večinoma mogoče 5 dni vnaprej sporočiti čas izvajanja teoretičnega dela programa usposabljanja. Posamezne izvedbe teoretičnega dela programa usposabljanja pa so včasih deljene, če skupini kandidatov dan ne ustreza, se včasih zgodi, da se na predavanju, ki je "danes" dogovorijo, da jutri predavanj ne bodo imeli in bodo nadaljevali šele pojutrišnjem. Možnost tovrstnega prilagajanja ne bi smela biti omejena in bi jo bilo nujno dopustiti.

#### 47. člen

V prvem odstavku manjka navedba, kdo bo izvajal osnovno usposabljanje učiteljev predpisov. Učitelji predpisov so navedeni zgolj v delu, ki določa dodatno usposabljanje.

#### 52. člen

V tem členu je ukinjen povratek kandidata s spremljevalcem v avtošolo. Tako predlagatelj zakona ukinja možnost, da kandidata in spremljevalca učitelj vožnje opozori na pomanjkljivosti pri vožnji. Tako ne bo več možnosti, da bi tekom vožnje s spremljevalcem nekdo opozoril tako kandidata kot spremljevalca na napake, ki si jih kandidat priuči morda zaradi priučenih napak, ki jih ima v vožnji že njegov spremljevalec. Predlagamo, da se svetovalni vožnji z učiteljem vožnje uvedeta nazaj, saj bo v nasprotnem primeru zelo verjetno moral kandidat pred opravljanjem voznškega izpita ponovno odpeljati nekaj ur z učiteljem vožnje, ki pa bo priučene napake težko odpravil.

67. člen

Predlagamo, da se v okviru teoretičnega dela izpita tako, kot je bilo pred leti, uvede tudi ustni del izpita. S pisnimi testi ni mogoče preveriti vseh nivojev znanja, ki ga bodoči voznik mora imeti. S tem bi se marsikje dvignil nivo izvedbe teoretičnega dela usposabljanja. Za dobro prakso lahko pogledamo v zgodovino in vidimo, da so bili CPP tečajji zanimivi in kvalitetni v času, ko se je na izpitu tudi ustno spraševalo. Podoben način imamo pri izpitu iz prve pomoči. Tečajji niso obvezni pa se jih kljub temu večina udeleži. Ta način bi morali ponovno uvesti pri opravljanju vozniškega izpita iz teorije.

69. člen

V petem odstavku se ponovno uvaja način reševanja ugovora kandidata zoper oceno na vozniškem izpitu, ki se je v preteklosti že izkazal za neustreznega. Ob tem želimo kot prvo opozoriti, da je v nekaterih IC premajhno število članov izpitne komisije, da bi se sploh lahko reševali ugovori na način, ki je predlagan. Kot drugo, bi morala biti dopuščena tudi možnost, da v teh postopkih sodeluje tudi strokovni vodja avtošole, saj bi takšen način omogočil, da strokovni vodja dobi tudi povratno informacijo z izpitnega centra in na podlagi tega lažje poenoti delo znotraj avtošole. Pogosto pa se na tak način lahko tudi izmenjajo mnenja in opredelijo rešitve nekaterih situacij, ki se v današnjih razmerah prepogosto sprevržejo v konflikt.

88. člen

Oporekamo ureditvi, ki enači prometno varnostno vsebino v srednjih šolah s tečajji cestno prometnih predpisov v avtošolah. Če bi želeli dejansko poskrbeti za varnost bi bilo smiselno, da se v srednjih šolah uvede program, ki bo vseboval predvsem vsebine iz višjih nivojev GDE matrice s poudarkom na odnosih med udeleženci cestnega prometa; motivih za vožnjo; obnašanju v cestnem prometu; nevarnostih, ki so posledica vožnje v različnih psihofizičnih stanjih; zavedanju lastnih sposobnosti; da mladostnike motivirajo, kako se upreti sopotnikom ali vrstnikom, ki vozijo prehitro ali pa jih spodbujajo k tvegani vožnji. V srednje šole bi se morala uvesti prometna vzgoja v širšem (sociološkem in psihološkem) pomenu.

Učenje pomena prometnih znakov in pravil vožnje, predvidevanja .... naj ostane v domeni poučevanja avtošol. S tem, ko je bil predpisani tečaj s 40 ur zmanjšan na 20 ur, bo občutno premalo časa, da se v sklopu programa, bodoče voznike kvalitetno pouči o vsem, kar je bistveno za varno udeležbo z vozilom v prometu. Zlorabe izbirnih vsebin, ki so jih dopuščala pristojna ministrstva vse od leta 1998 se bodo sprevrgla v formalno enačenje programa, za katerega bo srednja šola pogosto spet najela kar avtošolo, ki bo najcenejša in "najhitrejša". Vzgoja bodoni voznikov in vsakdanjih udeležencev v cestnem prometu, pa ne bo pridobila niti kančka dodane vrednosti.

Lepo pozdravljeni,

mag. Brane Lotrič  
Predsednik Sekcije avtošol



  
mag. Vida Kožar  
Direktorica PTZ

Poslano: naslovníku