



**PREDLOG
PRVA OBRAVNAVA
EVA 2016-2430-0035**

ZAKON O SPREMEMBAH IN DOPOLNITVAH ZAKONA O CESTAH

I. UVOD

1. OCENA STANJA IN RAZLOGI ZA SPREJETJE ZAKONA

Ureditev odstranjevanja poškodovanih in pokvarjenih tovornih vozil z avtocest in hitrih cest je v zadnjem času eden najbolj kritičnih dejavnikov, ki vplivajo na prometno varnost na avtocestah. Področje odvoza vozil se deloma ureja v Zakonu o cestah, ki izvajalcu rednega vzdrževanja ceste nalaga, da mora brez odlašanja s ceste odstraniti vse ovire ali druge posledice ravnanj, ki bi lahko škodovale cesti ali ogrožale, ovirale ali zmanjšale varnost prometa na njej. Takšno ravnanje izvajalca rednega vzdrževanja je nujno, kajti vsaka ovira na cesti (tudi pokvarjeno vozilo) pomeni pomembno tveganje za prometno varnost. Zakon o pravilih cestnega prometa, ki ureja pravila ravnanja udeležencev v cestnem prometu, nalaga vozniku v sili ustavljenega vozila, da sam takoj odstrani vozilo, če tega ne stori, pa vozilo odstrani izvajalec rednega vzdrževanja cest. Težava nastane, ko se vozilo ne odstrani takoj ter ogroža prometno varnost in pretočnost prometa na avtocestah, kjer je zaradi velikih hitrosti vsaka ovira še toliko bolj nevarna. Ta vidik je realno del upravljanja avtocest in mora biti v celoti in nedvoumno v pristojnosti upravljavca avtoceste, ki je tudi odgovoren za zagotavljanje prometne varnosti in pretočnosti prometa na avtocestah in hitrih cestah.

Stanje ceste je eden ključnih dejavnikov, ki vplivajo na varnost prometa in prometnih udeležencev. Na stanje cest pa pomembno vplivata tudi hitro in učinkovito odstranjevanje ovir ter dosledna praksa, ki vsakemu v sili ustavljenemu vozniku, ki je zato še posebej ranljiv prometni udeleženec, zagotavlja hitro pomoč in varnost ob sorazmernih stroških, ki ne izkoriščajo njihovih stiske.

V zadnjem času je bilo zaznati več primerov resnih težav pri odstranjevanju poškodovanih in pokvarjenih tovornih vozil z avtocest in hitrih cest. Ne glede na to, da je upravljavec avtocest organiziral odvoz vozil z avtocest in hitrih cest, so se dogajale konkretne težave v zvezi s posameznimi primeri, zlasti pri tujih voznikih tovornih vozil, ki so jih naši izvajalci odvoza vozil izkoriščali. V zvezi s to težavo so bila na slovenske državne organe naslovljena tudi opozorila iz tujine, ugled Slovenije v drugih državah pa je bil okrnjen.

Področje odvoza poškodovanih in pokvarjenih tovornih vozil z avtocest in hitrih cest je zato nujno treba ustrezno urediti. S tem bodo zagotovljene večja prometna in pravna varnost voznikov tovornih vozil ter večja varnost prometnih udeležencev v drugih vozilih, kajti na avtocesti stoječe vozilo (pa čeprav na odstavnem pasu) pomeni oviro v prometu, ki ogroža prometno varnost.

Ker odvoz poškodovanih in pokvarjenih osebnih vozil v praksi ne povzroča težav, zlasti zaradi dobro delujočega asistenčnega sistema odvoza teh vozil, ki ga v okviru svojih produktov ponujajo zavarovalnice, se s predlagano rešitvijo na to področje ne posega. To pomeni, da bo odvoz poškodovanih in pokvarjenih osebnih vozil še naprej potekal enako kot zdaj. Predvsem bo za odvoz na avtocesti ali hitri cesti poškodovanega ali pokvarjenega osebnega vozila poskrbel voznik vozila v skladu z določbami Zakona o pravilih cestnega prometa, če pa voznik za odstranitev ne bo poskrbel oziroma ne bo mogel poskrbeti ali bo želel, da ga odstrani upravljavec ceste, bo osebno vozilo kot oviro na cesti odstranil upravljavec ceste v skladu z določbami Zakona o cestah.

Uredba Komisije (EU) 2016/403 glede kategorizacije resnih kršitev s področja cestnih prevozov med drugim v 4. točki Priloge I ureja tudi kategorizacijo kršitev s področja kršitev mer in mas vozil. Vse te kršitve se bodo

v letu 2017 začele sporočati v nacionalni elektronski register cestnih prevoznikov (v nadaljnjem besedilu: NER) iz 16. člena Uredbe (ES) 1071/2009. Po dosednji ureditvi se v omenjeni register sporočajo le najresnejše kršitve, na podlagi Uredbe (ES) 1071/2009 pa se bosta sporočali še dodatni kategoriji kršitev (zelo resne, resne). Vse te kršitve bodo evidentirane v NER. Na podlagi podatkov o vseh kršitvah prevoznikov bo omogočena izguba dobrega ugleda ter s tem prevozniške licence Skupnosti, s čimer bo cestnim prevoznikom, ki so resni kršitelji predpisov, onemogočena nadaljnja prisotnost na trgu cestnih prevozov.

Glede na zgoraj navedene razloge je treba v zakonu ustrezno oblikovati posamezne kršitve, da bo možno njihovo sporočanje v zgoraj omenjeni register. Zaradi navedenega so potrebne spremembe na področju predpisovanja kazenskih določb v 31., novem 31.a in 32. členu, pri čemer predpisane globe ostajajo več ali manj znotraj zdaj veljavnih okvirov.

Z določbo 31.c člena se v slovenski pravni red prenaša Direktiva (EU) 2015/719 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2015 o spremembi Direktive Sveta 96/53/ES o določitvi največjih dovoljenih mer določenih cestnih vozil v Skupnosti v notranjem in mednarodnem prometu in največjih dovoljenih tež v mednarodnem prometu (UL L št. 115 z dne 6. 5. 2015, str. 1), in sicer v delu, ki se nanaša na prepoznavo preobremenjenih vozil v cestnem prometu in na obveznosti špediterjev pri prevozu zabojnikov in zamenljivih tovarišč. Predmetna direktiva določa, da se prepozna vozil ali skupine vozil, ki sama ali skupaj s tovorom presegajo dovoljene mase, predpisane za posamezne vrste vozil ali skupine vozil, izvaja z napravami za samodejno pridobivanje podatkov o masah vozil ali skupine vozil, nameščenimi ali vgrajenimi na, ob ali v vozišče državne ceste oziroma cestno telo, ali z napravami, nameščenimi na ali v vozila oziroma skupino vozil, registriranih v Republiki Sloveniji. Predviden način prepoznave preobremenjenih vozil mora upravljavec ceste vzpostaviti najpozneje do 27. maja 2021. Poleg navedenega mora ministrstvo, pristojno za promet, vsaki dve leti, najpozneje do 30. septembra po koncu dveletnega obdobja, Komisiji Evropske unije poročati o:

- številu vozil ali skupine vozil, ki so bila nadzirana zaradi suma preseganja dovoljenih mas vozil ali skupine vozil,
- številu odkritih kršitev v zvezi s preseganjem dovoljene mase vozil ali skupine vozil.

Na področju izrednih prevozov se zaradi celovite ureditve področja na enem mestu iz Zakona o voznikih (Uradni list RS, št. 109/10, 25/14 in 85/16 – ZVoz-1) prenašajo določbe, ki se nanašajo na spremstvo izrednih prevozov oziroma usposabljanje spremljevalcev izrednih prevozov. Strokovni nadzor nad delom, pooblaščen organizacije, izvajanjem programov usposabljanja spremljevalcev izrednih prevozov oziroma ugotavljanjem izpolnjevanja pogojev, na podlagi katerih je bilo izdano pooblastilo, bo po novem izvajalo ministrstvo, pristojno za promet, ki bo tudi opravilo postopek podelitve pooblastila organizacijam, ki bodo izpolnjevale predpisane pogoje in bodo zainteresirane za izvajanje programa usposabljanja spremljevalcev izrednih prevozov. Ministrstvo, pristojno za promet, bo tudi pristojno za odvzem pooblastila pooblaščenim organizacijam, ki bo lahko začasno (trije meseci) ali trajno. Razlogi za odvzem pooblastila so podrobneje določeni v 34.a členu zakona. V zvezi z usposabljanjem kandidatov za spremljevalce izrednih prevozov se v predlog zakona prenašajo določene vsebine oziroma posamezne določbe Pravilnika o usposabljanju za spremljevalce izrednih prevozov (Uradni list RS, št. 47/09, 109/10 – ZVoz in 85/16), ki jih je treba urejati na ravni zakona, saj se z njimi predpisujejo določene obveznosti oziroma pravice (npr. komisija za preizkus znanja kandidatov za spremljevalce izrednih prevozov, pogoji, ki jih mora izpolnjevati kandidat, ki se prijavi na usposabljanje za spremljevalca izrednih prevozov, izdaja potrdila o usposobljenosti za spremljevalca izrednih prevozov, vsebina in namen evidence o izdanih potrdilih). Vsebine, ki so iz omenjenega pravilnika prenesene v zakon, ostajajo pretežno vsebinsko nespremenjene. Sprememba, ki se po zgledu nekaterih zahodnoevropskih držav uvaja na področju usposabljanja spremljevalcev izrednih prevozov, je njihovo obnovitveno strokovno usposabljanje, ki se bo končalo s preizkusom znanja. Obnovitvenega strokovnega usposabljanja se bo moral spremljevalec izrednih prevozov udeležiti vsakih pet let.

Za označevanje prometne ureditve na javnih cestah se lahko po veljavni pravni ureditvi uporabljata le prometna oprema in prometna signalizacija, ki sta predpisani s Pravilnikom o prometni signalizaciji in prometni opremi na cestah. To pa onemogoča, da bi se zaradi izboljšanja varnosti udeležencev cestnega prometa v praksi preizkusila učinkovitost novih pristopov na tem področju oziroma prakse, ki so se v tujini izkazale kot učinkovite in so imele pozitivne učinke na varnost cestnega prometa. Da bi omogočili napredek na področju prometne ureditve, je nujno, da se omogoči možnost preizkušanja posameznih rešitev v realnem svetu, šele po poteku poskusnega obdobja pa se odloči, ali je predmetna rešitev splošno uporabna in kot taka primerna, da se predpiše kot obvezna.

S predlogom zakona se posamezne določbe, za katere se je pri izvajanju Zakona o cestah izkazalo, da povzročajo težave pri izvajanju zaradi njihove nezadostne jasnosti oziroma jih je mogoče interpretirati na različne načine, zapisujejo jasneje in določneje. Takšna je npr. določba šestega odstavka 9. člena Zakona o

cestah, kjer se pojavljajo različne interpretacije glede upravičenega subjekta za vložitev vloge za odobritev odstopanj od predpisov s področja projektiranja javnih cest. V tem delu je predlagan redakcijski popravek izključno z namenom, da se povsem jasno in nedvoumno zapiše, da mora predlagane rešitve, ki se razlikujejo od predpisanih, posebej utemeljiti upravljavec ceste. To pomeni, da je za vložitev vloge za razlikovanje od pogojev, ki jih določajo predpisi o projektiranju, aktivno legitimiran samo upravljavec ceste, ne pa tudi drug subjekt (na primer projektant). S tem se sedanja ureditev ne spreminja, se pa z določnejšim zapisom prispeva k večji jasnosti besedila. Pristop jasnejšega in določnejšega zapisa smo uporabili tudi pri nekaterih drugih določbah Zakona o cestah, pri čemer so razlogi za to podrobneje pojasnjeni v obrazložitvi k posameznim členom.

2. CILJI, NAČELA IN POGLATIVNE REŠITVE PREDLOGA ZAKONA

2.1 Cilji

Najpomembnejši cilji predlaganega zakona so:

- urediti področje odstranjevanja poškodovanih in pokvarjenih tovornih vozil na avtocestah in hitrih cestah ter posledično zmanjšati prometno varnostna tveganja na avtocestah in hitrih cestah,
- poenostaviti evidentiranje kršitev, povezanih s preseganjem največjih dovoljenih mer in mas vozil, ki se zbirajo v NER,
- omogočiti izvajanje poskusnih prometnih ureditev,
- uskladiti nacionalni predpis s pravom EU,
- enotna ureditev področja izrednih prevozov.

2.2 Načela

Predlog zakona sledi zlasti naslednjim načelom:

- zagotavljanje varstva cestne infrastrukture,
- zagotavljanje prometne varnosti vseh prometnih udeležencev na avtocestah in hitrih cestah,
- zagotavljanje pravne varnosti voznikov tovornih vozil.

2.3 Poglavitne rešitve

a) Predstavitev predlaganih rešitev

Poglavitne rešitve predloga zakona so:

- delni prenos Direktive (EU) 2015/719 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2015 o spremembi Direktive Sveta 96/53/ES o določitvi največjih dovoljenih mer določenih cestnih vozil v Skupnosti v notranjem in mednarodnem prometu in največjih dovoljenih tež v mednarodnem prometu (UL L št. 115 z dne 6. 5. 2015, str. 1) v slovenski pravni red, in sicer v delu, ki se nanaša na prepoznavo vozil ali skupine vozil, ki sama ali skupaj s tovorom presegajo dovoljene mase, predpisane za posamezne vrste vozil ali skupine vozil, in na obveznosti špediterja pri prevozu zabojnikov in zamenljivih tovarišč (1. člen, 2. člen – nova 73.a točka, 12. člen – nov 31.b člen, prvi, drugi, tretji, osmi, deveti in deseti odstavek novega 31.c člena, 36. člen)
- ureditev odstranjevanja poškodovanih in pokvarjenih tovornih vozil na avtocestah in hitrih cestah (4. člen),
- preureditev veljavnih kazenskih določb, povezanih s preseganjem največjih dovoljenih mer in mas vozil znotraj pravne norme tako, da bo poenostavljen vnos kršitev v NER (11. člen, 12. člen – nov 31.a člen, 13. člen)
- prenos določb o spremljevalcih izrednih prevozov v Zakon o cestah z namenom celovite ureditve področja izrednih prevozov na enem mestu (2. člen – nova 69.b točka, 14. člen),
- možnost vzpostavitve poskusne prometne ureditve na državnih cestah s ciljem preučitve njenih učinkov na varnost cestnega prometa (23. člen).

b) Normativna usklajenost predloga zakona:

Predlog zakona je usklajen z veljavnim pravnim redom in zakonodajo EU ter splošno veljavnimi načeli mednarodnega prava in mednarodnimi pogodbami, ki obvezujejo Republiko Slovenijo.

c) Usklajenost predloga zakona:

Predlog zakona je bil 11. aprila 2017 objavljen na spletnem portalu e-demokracija. Poleg tega je bil predlog zakona objavljen tudi na spletni strani Ministrstva za infrastrukturo z namenom vključitve širše javnosti pri pripravi njegove vsebine. Predlog zakona je bil predmet usklajevanja z družbo DARS, d. d., in z Direkcijo

Republike Slovenije za infrastrukturo ter občinami. Ker se s predlogom zakona ureja tudi področje tovornih vozil na avtocestah in hitrih cestah, je bil predlog zakona v tem delu podrobneje usklajevan in tudi usklajen s Slovenskim zavarovalnim združenjem, Gospodarsko zbornico Slovenije in Obrtno-podjetniško zbornico Slovenije. Pri ureditvi odstranjevanja tovornih vozil na avtocestah in hitrih cestah namreč ne gre za spremembo veljavne ureditve, saj je upravljavec avtocest in hitrih cest, družba DARS, d. d., že zdaj izvajal odstranjevanje poškodovanih in pokvarjenih tovornih vozil s pogodbenimi izvajalci. S predlogom zakona se samo odpravljajo težave, ki so nastajale pri izvajanju odstranjevanja poškodovanih in pokvarjenih vozil na avtocesti in hitri cesti. Pri preureditvi kazenskih določb v zvezi s kršitvami predpisov o merah in masah zaradi uskladitve z NER se globe za kršitelje ne povečujejo, ampak ostajajo v pretežnem delu v okviru sedanjih, spreminja pa se notranja klasifikacija kršitev.

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

Predlog zakona nima finančnih posledic za državni proračun in druga javnofinančna sredstva.

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

Predlog zakona ne predvideva porabe proračunskih sredstev. Upravljavec avtocest, torej družba DARS, d. d., izvaja upravljanje cest v svojem imenu in za svoj račun.

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

5.1 Primerjalno-pravni prikaz

5.1.1 Italija

V Italiji je področje cest urejeno v cestnem zakoniku (*Codice della strada*), ki na enem mestu ureja vzdrževanje in upravljanje (varstvo) infrastrukture, tehnične zahteve, ki jih morajo v prometu izpolnjevati vozila, pravila za vožnjo v cestnem prometu in splošne prekrškovno-pravne določbe. Glede na tehnične značilnosti se ceste delijo na avtoceste (ceste tipa A); ceste zunaj naselij (povezovalne ceste med naselji), ki se glede na število prometnih pasov in druge tehnične značilnosti delijo na ceste prvega (tip B) in drugega reda (tip C); ceste v naseljih, ki se prav tako glede na tehnične značilnosti razvrščajo na dve podvrsti (tipa D in E); ter na druge ceste, za katere je značilno, da na njih poteka manj prometa.

V Italiji je na avtocestah izrecno prepovedana vleka vozil. Odvoz poškodovanih oziroma pokvarjenih vozil je dovoljen samo izvajalcem, ki jih za to pooblasti upravljavec avtoceste (koncesionar). Iz prepovedi so izvzeta le vojaška in policijska vozila.

5.1.2 Francija

Ureditev cestne infrastrukture je v Franciji urejena v posebnem zakoniku (*Code de la voirie routière*), ki skupaj s pripadajočimi podzakonskimi akti sistematično in v celoti ureja vsa vprašanja, ki se nanašajo na načrtovanje, gradnjo, vzdrževanje in upravljanje cestne infrastrukture, medtem ko so pravila za urejanje cestnega prometa urejena v cestnem zakoniku (*Code de la Route*).

Vse ceste so načeloma javno dobro, z izjemo cest, ki jih je zgradil koncesionar. Teh zakonik o javnih cestah ne ureja, razmerja med državo in koncesionarjem so predmet koncesijske pogodbe in posebnih zakonov, ki urejajo predvsem financiranje. Glede na lastništvo, ki je tudi najpomembnejši razlikovalni element med cestami, se infrastruktura deli na ceste v lasti države, departmajev in občin. Poleg teh obstaja še posebna kategorija hitrih cest, ki je določena izključno glede na tehnične značilnosti ceste in s tem povezano uporabo in je lahko v lasti kateregakoli od omenjenih subjektov (v to kategorijo spadajo tudi obvoznice). Ne glede na siceršnje lastništvo cest je država pristojna za zagotavljanje učinkovitega delovanja infrastrukture kot celote. Zlasti je pristojna za varnost cestne infrastrukture, za določanje enotnih pravil za njeno uporabo ter za obveščanje uporabnikov cest, za zbiranje statističnih podatkov o infrastrukturi, ter za vzdrževanje in razvoj cest. Sicer pa so gradnja, vzdrževanje, upravljanje in nadzor nad varstvom infrastrukture v pristojnosti posameznih lastnikov.

Vleka vozil je na avtocestah omejena in regulirana. Voznik poškodovanega ali okvarjenega vozila mora poklicati policijo ali SOS-številko upravljavca avtoceste, ki do okvarjenega vozila napoti pooblaščenega

izvajalca vleke vozil. Izvajalce za izvajanje te storitve pooblasti avtocestni koncesionar. Za pridobitev pooblastila mora izvajalec izpolnjevati številne pogoje, med drugim mora imeti garažo v bližini avtocestnega priključka, zagotavljati mora 24-urno prisotnost in zaposlovati usposobljene izvajalce. Izvajalec ne more avtonomno določati cene storitev, temveč so te določene za vse enotno z javno objavljeno tarifo. Cene se razlikujejo zlasti glede na čas izvajanja storitve (višja cena ob koncu tedna) ter glede na maso in dimenzije vozila. Navadno izvajalci tudi popravijo vozilo na kraju samem (če je to mogoče).

5.1.3 Nemčija

V Nemčiji se ceste glede na tehnične značilnosti delijo na avtoceste, ki so tehnično najbolj izpopolnjene in namenjene doseganju največje hitrosti, na ceste, rezervirane za motorna vozila (Krafffahrstrassen), ki jih smejo uporabljati le vozniki vozil, ki lahko dosežejo hitrost vsaj 60 km/h, ter na druge ceste zunaj naselij in ceste v naseljih. Upošteva povezovalno vlogo v prostoru se ceste delijo na zvezne ceste (Bundesstrassen), ki so namenjene daljinskemu prometu in tvorijo glavno prometno omrežje v državi, in so tako glede financiranja gradnje, vzdrževanja in upravljanja v pristojnosti zveze. Nadalje so del cestnega omrežja deželne ceste (Landesstrassen) v pristojnosti posameznih zveznih dežel, okrožne ceste (Kreisstrassen), ki so v pristojnosti deželnih okrožij, in občinske ceste (Gemeindestrassen), ki so v pristojnosti posameznega mesta ali občine. Ločitev pristojnosti je izpeljana dosledno. Tako ni enotnega »cestnega zakona«, zvezni zakon o cestah (Bundesfernstrassengesetz) torej ureja le zvezne ceste. Zveza je pristojna za gradnjo, vzdrževanje in upravljanje zveznih cest. Vendar pa so občine, ki imajo več kot 80.000 prebivalcev, pristojne za gradnjo in vzdrževanje zveznih cest, ki potekajo skozi naselja. Vsaka druga občina je pristojna za gradnjo in vzdrževanje pločnikov in parkirišč ob zveznih cestah.

V Nemčiji je na avtocesti dovoljena vleka vozil le do prvega izvoza z avtoceste. Vozila, ki se je ustavilo na drugi cesti, ni dovoljeno prepeljati na avtocesto in tam nadaljevati z vleko. Kršitev teh določb je sankcionirana.

5.2 Prilagojenost predlagane ureditve pravu Evropske unije

S predlogom zakona se v slovenski pravni red delno prenaša Direktiva (EU) 2015/719 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2015 o spremembi Direktive Sveta 96/53/ES o določitvi največjih dovoljenih mer določenih cestnih vozil v Skupnosti v notranjem in mednarodnem prometu in največjih dovoljenih tež v mednarodnem prometu (UL L št. 115 z dne 6. 5. 2015, str. 1), in sicer v delu, ki se nanaša na vzpostavitev sistemov za prepoznavo vozil ali skupine vozil, ki sama ali skupaj s tovorom presegajo dovoljene mase, predpisane za posamezne vrste vozil ali omejene s prometnim znakom ter v delu, ki se nanaša na obveznosti špediterja pri prevozu zabojnikov in zamenljivih tovorih.

Predlog zakona je v celoti usklajen s pravnim redom EU.

Uredba (ES) št. 1071/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o skupnih pravilih glede pogojev za opravljanje dejavnosti cestnega prevoznika in o razveljavitvi Direktive Sveta 96/26/ES, ki uvaja NER, se uporablja neposredno, njeno izvajanje pa bo poenostavljeno zaradi notranje preureditve kazenskih določb v zvezi s kršitvami pravil o največjih dovoljenih merah in masah vozil. Uredba Komisije (EU) 2016/403 z dne 18. marca 2016, ki dopolnjuje Uredbo (ES) št. 1071/2009, razvršča kršitve predpisov o največjih dovoljenih merah in masah vozil (največja dovoljena masa, dolžina in širina) glede na resnost kršitev (resne, zelo resne, najresnejše kršitve), glede na to pa je treba razvrstiti kršitve tudi v nacionalni zakonodaji. Ustrezna razvrstitev bo omogočila pravilno in usklajeno sporočanje podatkov v NER.

Delovna verzija izjave o skladnosti predloga zakonskega ali podzakonskega akta s pravnim redom EU

1.) Naslov predlaganega akta

Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o cestah

Prevod naslova predloga pravnega akta RS v angleščino

Act Amending the Roads Act

2.) Enotna identifikacijska oznaka predloga akta (EVA)

2016-2430-0035

3.) Skladnost predloga akta s predpisi EU

3.1) Direktive, ki jih delno ali v celoti prenaša predlog akta

	CELEX oznaka direktive	Naslov direktive ter slovenski predpisi, ki se navezujejo na to direktivo	Rok za prenos direktive	Rok, na katerega se nanaša prenos	Je za navedeni rok direktiva v celoti prenesena s tem aktom? (obrazložitev)
1.	32015L0719	Direktiva (EU) 2015/719 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2015 o spremembi Direktive Sveta 96/53/ES o določitvi največjih dovoljenih mer določenih cestnih vozil v Skupnosti v notranjem in mednarodnem prometu in največjih dovoljenih tež v mednarodnem prometu	07.05.2017	07.05.2017	NE Direktiva prenešana tudi z drugim aktom
		1. 2016-2430-0006	Pravilnik o spremembah in dopolnitvah Pravilnika o delih in opremi vozil		

4.) Ali je predlog pravnega akta tehnični predpis v smislu člena 8 direktive 31998L0034?

NE

Delovna verzija korelacijske tabele

1.) Naslov predlaganega akta

Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o cestah

Prevod naslova predloga pravnega akta RS v angleščino

Act Amending the Roads Act

2.) Enotna identifikacijska oznaka predloga akta (EVA)

2016-2430-0035

3.1) Direktive, ki jih delno ali v celoti prenaša predlog akta

	CELEX oznaka	Naslov predpisa
1.	32015L0719	Direktiva (EU) 2015/719 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2015 o spremembi Direktive Sveta 96/53/ES o določitvi največjih dovoljenih mer določenih cestnih vozil v Skupnosti v notranjem in mednarodnem prometu in največjih dovoljenih tež v mednarodnem prometu

3.2) Skladnost predloga akta s predpisi EU

Nacionalni predpis	Evropski predpis	Opomba
1. člen	Člen 2, odstavek 1, točka 2, celex 32015L0719	določba o prenosu Direktive (EU)2015/719
2. člen	Člen 1, odstavek 2, točka a, alineja 4, celex 32015L0719	opredelitev izraza "špediter"
3. člen		
4. člen		
5. člen		
6. člen		
7. člen		
8. člen		
9. člen		
10. člen		
11. člen	Člen 1, odstavek 8, točka 10e, celex 32015L0719	
12. člen, 31. odstavek, a točka	Člen 1, odstavek 8, točka 10e, celex 32015L0719	
12. člen, 31. odstavek, b točka	Člen 1, odstavek 8, točka 10e, celex 32015L0719	
12. člen, 31. odstavek, c točka, 1. alineja	Člen 1, odstavek 8, točka 10f, celex 32015L0719	
12. člen, 31. odstavek, c točka, 2. alineja	Člen 1, odstavek 8, točka 10d, alineja 1, celex 32015L0719	
12. člen, 31. odstavek, c točka, 3. alineja	Člen 1, odstavek 8, točka 10d, alineja 2, celex 32015L0719	
12. člen, 31. odstavek, c točka, 4. alineja	Člen 1, odstavek 8, točka 10d, alineja 1, celex 32015L0719	
12. člen, 31. odstavek, c točka, 5. alineja		
12. člen, 31. odstavek, c točka, 6. alineja		
12. člen, 31. odstavek, c točka, 7. alineja		
12. člen, 31. odstavek, c točka, 8. alineja	Člen 1, odstavek 8, točka 10d, alineja 3, celex 32015L0719	
12. člen, 31. odstavek, c točka, 9. alineja	Člen 1, odstavek 8, točka 10g, celex 32015L0719	
12. člen, 31. odstavek, c točka, 10. alineja	Člen 1, odstavek 8, točka 10g, celex 32015L0719	
13. člen	Člen 1, odstavek 8, točka 10e, celex 32015L0719	
14. člen		
15. člen		
16. člen		
17. člen		
18. člen		
19. člen		
20. člen		
21. člen		
22. člen		
23. člen		
24. člen		
25. člen		

Delovna verzija korelacijske tabele

Nacionalni predpis	Evropski predpis	Opomba
26. člen		
27. člen		
28. člen		
29. člen		
30. člen		
31. člen		
32. člen		
33. člen		
34. člen		
35. člen		
36. člen	Člen 1, odstavek 8, točka 10d, alinea 1, celex 32015L0719	
37. člen		
38. člen		
39. člen		
40. člen		
41. člen		
42. člen		

6. PRESOJA POSLEDIC, KI JIH BO IMELO SPREJETJE ZAKONA

6.1 Presoja administrativnih posledic

a) v postopkih oziroma poslovanju javne uprave ali pravosodnih organov:

Zakon ne bo imel posledic za postopke javne uprave ali pravosodnih organov, saj ne uvaja novih postopkov ali administrativnih bremen.

b) pri obveznostih strank do javne uprave ali pravosodnih organov:

Zakon ne ustvarja nobenih dodatnih obveznosti strank do javne uprave ali pravosodnih organov.

6.2 Presoja posledic na okolje, vključno s prostorskimi in varstvenimi vidiki

Zakon ne bo imel posledic za okolje in prostor.

6.3 Presoja posledic za gospodarstvo

S predlogom zakona se povsem na novo ureja področje odstranjevanja poškodovanih in pokvarjenih vozil nad 3.500 kilogramov največje dovoljene mase na avtocestah in hitrih cestah, vendar s tem niso prizadeti interesi gospodarskih subjektov. S predlagano ureditvijo se zgolj vzpostavlja red na področju odstranjevanja poškodovanih in pokvarjenih tovornih vozil ter hkrati preprečuje zaračunavanje nerazumno visokih cen za opravljene storitve odvoza vozil. To pomeni, da bodo lahko odstranjevanje tovornih vozil na avtocestah in hitrih cestah od zdaj opravljali le izvajalci, s katerimi bo upravljavec avtocest in hitrih cest po izvedenem javnem razpisu sklenil pogodbo o opravljanju predmetne dejavnosti na avtocestah in hitrih cestah. S tem niso prizadeti interesi sedanjih izvajalcev tovrstne dejavnosti, saj se lahko odstranjevanje tovornih vozil opravlja izključno s specialnimi tovornimi vozili, teh pa je na trgu relativno malo, zato bodo lahko v primeru izpolnjevanja pogojev, navedenih v javnem razpisu, tovrstno dejavnost na avtocesti in hitri cesti opravljali tudi v prihodnje. V tem delu predlog zakona ne ustvarja negativnih posledic za gospodarstvo. Bo pa imel predlog zakona v zvezi z ureditvijo odstranjevanja poškodovanih in pokvarjenih vozil pozitivne učinke na gospodarstvo, saj pogodbeni izvajalci odvoza vozila na avtocestah in hitrih cestah za opravljanje svojih storitev ne bodo smeli zaračunavati višjih cen od najvišje določenih, ki bodo objavljene na spletni strani upravljavca avtocest in hitrih cest. To pomeni, da bo odpravljeno sedanje zaračunavanje nerazumno visokih cen za opravljanje tovrstnih storitev, kar pa bo zagotovo ugodno vplivalo na cestni transportni sektor.

6.4 Presoja posledic za socialno področje

Z regulacijo višine cene storitev za odstranjevanje tovornih vozil na avtocestah in hitrih cestah bo preprečeno nesorazmerno visoko zaračunavanje storitev, kar bo ustvarilo pozitivne učinke na socialnem področju.

6.5 Presoja posledic za dokumente razvojnega načrtovanja

Zakon ne ustvarja posledic na dokumente razvojnega načrtovanja.

6.6 Presoja posledic za druga področja

Zakon ne ustvarja posledic za druga področja.

6.7 Izvajanje sprejetega predpisa

Sprejeti zakon bo objavljen na spletni strani Ministrstva za infrastrukturo.

Ministrstvo za infrastrukturo bo v okviru svojih pristojnosti spremljalo izvajanje sprejetega predpisa.

6.8 Druge pomembne okoliščine v zvezi z vprašanji, ki jih ureja predlog zakona

Ni drugih pomembnih okoliščin.

6.9 Podatek o zunanjem strokovnjaku oziroma pravni osebi, ki je sodelovala pri pripravi predloga zakona (osebno ime in naziv fizične osebe ali firma in naslov pravne osebe)

Pri pripravi predloga zakona niso sodelovali zunanji strokovnjaki.

7. Prikaz sodelovanja javnosti pri pripravi predloga zakona

Datum objave na spletni strani Ministrstva za infrastrukturo: 11. april 2017

Datum objave na spletnem portalu e-demokracija: 11. april 2017

Gradivo je bilo posredovano v strokovno usklajevanje:

- Ministrstvu za finance,
- Ministrstvu za pravosodje,
- Ministrstvu za okolje in prostor,
- Ministrstvu za javno upravo,
- Ministrstvu za notranje zadeve,
- Ministrstvu za gospodarski razvoj in tehnologijo,
- Službi Vlade Republike Slovenije za zakonodajo,
- Informacijskemu pooblaščenцу Republike Slovenije,
- družbi DARS, d. d.,
- Direkciji Republike Slovenije za infrastrukturo,
- Skupnosti občin Slovenije,
- Združenju občin Slovenije,
- Združenju mestnih občin Slovenije,
- Gospodarski zbornici Slovenije,
- Obrtno-podjetniški zbornici Slovenije,
- Slovenskemu zavarovalnemu združenju,
- Inšpektoratu Republike Slovenije za infrastrukturo.

Gradivo je usklajeno z:

- Ministrstvom za finance,
- Ministrstvom za javno upravo,
- Ministrstvom za okolje in prostor,
- Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo,
- Ministrstvom za notranje zadeve,
- Ministrstvom za pravosodje,
- Službo Vlade Republike Slovenije za zakonodajo,
- Informacijskim pooblaščencom Republike Slovenije,
- Direkcijo Republike Slovenije za infrastrukturo,
- Slovenskim zavarovalnim združenjem,
- Inšpektoratom Republike Slovenije za infrastrukturo.

Iz navedenega je razvidno, da je bilo gradivo predmet usklajevanja s številnimi deležniki. Medtem, ko nekateri od navedenih subjektov na gradivo niso imeli pripomb (npr. Ministrstvo za okolje in prostor, Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo, Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo, Inšpektorat Republike Slovenije za infrastrukturo), so drugi izrazili določene pomisleke, ki so predstavljeni v nadaljevanju, vendar so bili po dodatnih pojasnilih odpravljeni njihovi dvomi v ustreznost predlaganih rešitev.

Ministrstvo za notranje zadeve je predlagalo, da v novem 5.a členu bolj jasno zapiše sankcija za tiste posameznike, ki nimajo pooblastila odstranjevanja vozil z avtoceste in hitre ceste. Njihova pripomba je bila upoštevana in v sodelovanju z Ministrstvom za pravosodje in Službo Vlade Republike Slovenije kazenska določba jasneje in določneje zapisana.

Ministrstvo za finance je v svojem mnenju izpostavilo, da iz novega 5.a člena ne izhaja kako bo upravljavec avtocest in hitrih cest izbral izvajalce odvoza vozil. V zvezi z drugim odstavkom spremenjenega 10. člena je bilo predlagano, da se besedilo dopolni tako, da Vlada Republike Slovenije določi družbo, ki opravlja inženirsko dejavnost in tehnično svetovanje kot notranjega izvajalca. Prav tako je bilo zahtevano pojasnilo v delu, ki se nanaša na vzpostavitev sistema za samodejno prepoznavo preobremenjenih vozil v cestnem prometu, in sicer z vidika vpliva te investicije za proračun. V tej zvezi je treba pojasniti, da so bile vse pripombe in sugestije Ministrstva za finance v celoti upoštewane oziroma ustrezno pojasnjene. Določba novega 5.a člena je bila dopolnjena na način, da iz njene vsebine sedaj jasno in nedvoumno izhaja, da se pogodbenega izvajalca odvoza vozil izbere na podlagi javnega razpisa, v katerem se poleg območij opravljanja storitev odstranjevanja poškodovanih ali pokvarjenih vozil, tehničnih zahtev in pogojev določi tudi

najvišje cene, ki se smejo zaračunati za odstranitev poškodovanega ali pokvarjenega vozila. Po danih dodatnih pojasnilih in ob upoštevanju podanih predlogov Ministrstvo za finance ni imelo več pripomb.

Ministrstvo za javno upravo je z namenom ureditve zatečenih lastniških razmerij na nepremičninah, po katerih potekajo državne ali občinske ceste, predlagalo, da bi se v predmetni spremembi zakona zagotovila specialna pravna podlaga za lažjo brezplačno odsvojitve nepremičnin, ki so v lasti države ali občine in preko njih teče državna ali občinska cesta, pri čemer lastniška razmerja med navedenima subjektoma niso urejena. V tej zvezi je bilo pojasnjeno, da Zakon o cestah kot sistemski predpis na področju cestne infrastrukture, prvenstveno ureja enotna pravila za gradnjo, upravljanje in vzdrževanje vseh javnih cest, njihovo varstvo ter status in kategorizacijo javnih cest. Zakon o cestah nikakor ni namenjen urejanju lastninsko pravnih razmerij med lastniki nepremičnin. To področje urejajo na sistemski ravni že drugi predpisi (npr. Stvarnopravni zakonik, Zakon o stvarnem premoženju države in samoupravnih lokalnih skupnosti, Zakon o skladnem regionalnem razvoju), pri pregledu katerih lahko ugotovimo, da so postopki prenosa lastninske pravice detajlno definirani in na nek način standardizirani. Nepremičnine, po katerih potekajo državne ali občinske ceste, se v pravnem in dejanskem oziru ne razlikujejo od nepremičnin, na katerih so postavljeni posamezni objekti, zato tudi ne najdemo posebnega razloga, ki bi utemeljeval posebno specialno ureditev zgolj na področju urejanju lastninsko pravnih razmerij v primeru državnih ali občinskih cest. Kljub temu, da predmetna materija ni in ne more biti predmet urejanja Zakona o cestah. Ocenjeno je bilo, da razlog za neurejenost zatečenih lastniških razmerij ni v neustrezno urejenih postopkih za prenos in odsvojitve nepremičnin, ampak v nezadostni angažiranosti zadevajajočih subjektov po ureditvi tovrstnih vprašanj.

Poleg navedenega je Ministrstvo za javno upravo v zvezi z uvajanjem obveznosti obnovitvenega strokovnega usposabljanja za spremljevalce izrednih prevozov predlagalo ponoven premislek glede smiselnosti predlagane zahteve. V zvezi z navedenim je treba poudariti, da so razlogi za uvedbo obnovitvenega strokovnega usposabljanja že obširno predstavljeni v obrazložitvi k predmetnemu členu. Dejstvo je, da se količina prepeljanega tovora po slovenskih cestah iz leta v leto povečuje, k čemur zagotovo svoj del prispeva tudi Luka Koper, d. d., ki s povečevanjem obsega pretovora krepi svojo logistično vlogo v tem delu Evrope. Vzporedno s tem se povečuje tudi obseg prevoza izrednih tovorov, pri čemer je prevoz le tega motnja v prometu, na katero običajno neprofesionalni vozniki niso pripravljene in so zato tudi njihove reakcije (običajno negativne) različne ob srečanju s takim prevozom. Zato je v tem oziru zelo pomembna strokovna usposobljenost tako voznikov vozil, ki prevažajo izredni tovor, kot tudi spremljevalcev izrednih prevozov. Medtem, ko je za poklicne voznike že zdaj predpisano, da se morajo redno (na letni ravni) usposabljanje za ohranitev t. i. kode 95, pa temu ni tako pri spremljevalcih izrednih prevozov. Po sedanji ureditvi jim je priznana strokovna usposobljenost za neomejen čas, pri čemer po pridobitvi potrdila o strokovni usposobljenosti tega dela morebiti niso nikoli opravljali in se lahko nekega dne odločijo in povsem brez težav izvedejo spremstvo izrednega prevoza, čeprav so se vmes bistveno spremenili predpisi s področja varnosti cestnega prometa, pa tudi taktika in metodika spremstva izrednih prevozov. Spremljevalci izrednih prevozov nikakor ne moremo dojemati zgolj kot dela, ki se ga enkrat naučiš, dobiš potrdilo in to pomeni, da ga znaš strokovno opravljati vse svoje življenje. Gre za delo, ki je dinamično, povezano z vnaprej nepredvidenimi situacijami v cestnem prometu, zato je zelo pomembno, da je opravljeno z največjo možno mero profesionalnosti, saj so lahko v nasprotnem primeru posledice zelo hude, tudi tragične. Ključni razlog, ki utemeljuje naš predlog po obdobjem izkazovanju strokovnega znanja spremljevalcev izrednih prevozov, je v prometno varni izvedbi prevoza izrednega tovora. Obseg prometa, ne samo tovrstnega ampak tudi osebnega, se na slovenskih cestah iz leta v leto povečuje, zato je izvajanje izrednih prevozov vedno bolj zahtevno. Tudi to je vidik, ki ga ne smemo prezreti, saj smo vsi skupaj odgovorni za varnost v prometu. V zvezi z navedenim je treba omeniti, da je bila predlagana ureditev na področju usposabljanja spremljevalcev izrednih prevozov predstavljena tudi predstavnikom Gospodarske zbornice Slovenije in Obrtno-podjetniške zbornice Slovenije, ki so se s predlagano ureditvijo v celoti strinjali. Po podanih dodatnih pojasnilih Ministrstvo za javno upravo ni imelo več pripomb h gradivu.

Ministrstvo za pravosodje je v svojem mnenju izpostavilo, da so glede na obrazložitev k novemu 5.a členu znaki prekrškov iz četrtega in petega odstavka določeni v nasprotju z načelom zakonitosti v kaznovalnem pravu. Pripomba je bila upoštevana in kazenski določbi četrtega in petega odstavka novega 5.a člena ustrezno popravljeni. V nadaljevanju je bilo pri določbah, ki se nanašajo na preseganje največje dovoljene skupne mase vozil na javnih cestah (11. člen – spremenjen 31. člen) in opravljanje izrednih prevozov po javnih cestah (13. člen), predlagano črtanje odgovornosti posameznih subjektov (naročnik prevoza, oseba, ki je tovor naložila) v verigi prevoza blaga iz razloga zagotavljanja varstva cestne infrastrukture in varnosti udeležencev cestnega prometa ni bilo sprejeto. Cestna infrastruktura s prekomernimi obremenitvami motornih vozil izgublja ne le na kakovosti in trajnosti, ampak pomeni tudi zelo povečano tveganje za varen cestni promet. Vozilo je namreč v primeru tovrstnih kršitev obremenjeno nad njegovimi zmogljivostmi, s čimer pa se možnost za varno upravljanje premo sorazmerno zmanjša. Zaradi zaskrbljujočega stanja na področju preobremenjevanja cestne infrastrukture in posledično poškodovanja ter pospešenega propadanja cest in objektov je odgovornost za kršitve na strani fizičnih oseb vezana na voznika, na osebo, ki je tovor

naložila, ter naročnika prevoza, prav tako pa so za iste prekrške odgovorne tudi pravne osebe, ki so poslovno vezane s prej omenjenimi fizičnimi osebami. Globe so tako predpisane za vse subjekte, ki se pojavljajo v verigi izvedbe oziroma organizacije prevoza posameznega tovora. Seveda pa je kršitev po 31. členu Zakona o cestah storjena le pod pogojem, da je preobremenjeno vozilo udeleženo v cestnem prometu na javni cesti. Ob tem je potrebno poudariti, da se s predlogom zakona obseg odgovornih subjektov v zvezi s preobremenjenimi vozili ne širi, ampak je enak sedanji ureditvi. Če bi se obseg odgovornih subjektov zmanjšal na način kot je predlagalo Ministrstvo za pravosodje, bi s tem zelo verjetno storili korak nazaj na tem področju, kar bi se odražalo v povečanem številu kršitev, povezanih s preobremenjenostjo vozil. V zvezi z globami za prekrške, storjene z vozili do 3,5 tone največje dovoljene mase, in globami za prekrške, storjene z vozili od 3,5 do 12 tone največje dovoljene mase, je bila predlagano razlikovanje v odvisnosti od dejstva, ali spada preobremenjeno vozilo v kategorijo vozil do 3,5 tone največje dovoljene mase ali kategorijo vozil od 3,5 do 12 tone največje dovoljene mase. V zvezi s tem je treba poudariti, da se s spremembami na področju kazenskih določb zakona v prvi vrsti sledi zahtevam po kategorizaciji kršitev glede na njihovo resnost v skladu z zakonodajo EU, kar bo omogočalo enotno poročanje v nacionalni elektronski register. Ker se ugotavlja, da so globe za kršitve, povezane s preobremenjenostjo vozil, že po veljavni ureditvi predpisane v ustrezni višini, s predlogom zakona v tem delu tudi nismo bistveno odstopali od veljavne ureditve. Poleg tega pa je potrebno v tej zvezi izpostaviti prometno varnostni vidik. Vpliv, ki ga ima preobremenitev vozila na njegovo vodljivost, stabilnost, zavorno pot, pot ustavljanja in druge pomembne prometno varnostne parametre, je v bistvu obratno in ne premosorazmeren. To pomeni, da je vpliv enake preobremenitve običajno večji na lažja vozila in manjši na težja vozila. Iz navedenega razloga je bilo k obravnavani tematiki pristopljeno na način, po katerem se vsaka kategorija vozil presoja posebej in temu primerno so tudi predlagane višine posameznih glob znotraj posamezne kategorije vozil glede na njihovo največjo dovoljeno maso. Ministrstvo za pravosodje je v nadaljevanju opozorilo tudi na nejasno določitev prekrška iz tretjega odstavka novega 31.b člena, zato je bilo predlagano, da se ustrezno dopolni prvi in posledično tudi tretji odstavek tega člena. Slednje je bilo v celoti upoštevano. Glede na to, da so bile pripombe oziroma sugestije Ministrstva za pravosodje ustrezno upoštevane oziroma pojasnjeni razlogi za njihovo zavrnitev, ministrstvo v zvezi s predmetnim gradivom ni imelo več pripomb.

S službo Vlade Republike Slovenije je bilo gradivo usklajevano zlasti z nomotehničnega in redakcijskega vidika, pa tudi z vsebinskega vidika. V zvezi z obrazložitvami k posameznim členom je bilo predlagano, da naj vsebine v obrazložitvi dejansko sledijo vrstnemu redu in strukturi znotraj členov. Predlog je bil v celoti upoštevan, zato so bile obrazložitve k posameznim členom mestoma dopolnjene in popravljene v skladu s predlogi. V zvezi s podeljevanjem pooblastila pooblaščenim organizacijam za izvajanje usposabljanja spremljevalcev izrednih prevozov je bilo opozorjeno na podnormiranost določbe novega 34.a člena, saj iz prvotnega predloga določbe niso izhajali pogoji, ki jih morajo navedene organizacije izpolnjevati. Ker je treba pri urejanju javnega pooblastila jasno določiti njegovo vsebino, obseg nalog, pogoje, ki jih mora izpolnjevati nosilec javnega pooblastila, postopek za podelitev in organ, ki javno pooblastilo podeli, je bila predmetna določba ustrezno dopolnjena v skladu z mnenjem Službe Vlade Republike Slovenije za zakonodajo. V nadaljevanju je Služba Vlade Republike Slovenije opozorila tudi na nesmiselno dodatno postavljanje rokov zavezancem za posredovanje podatkov v banko cestnih podatkov. V tej zvezi je bilo izpostavljeno vprašanje smiselnosti določitve dodatnega 30 dnevne roka za posredovanje zahtevanih podatkov, če podatki niso posredovani v prvotno zahtevanem roku, saj nima nobenih pravnih posledic. Po mnenju Službe Vlade Republike Slovenije za zakonodajo je tako po podaljšanje roka ne le nesmiselno, ampak tudi nepotrebno, saj organ lahko sam podaljša rok tudi brez zakonske določbe. Instrukcijski rok namreč ne daje nobene podlage za prisilno izvršitev in kot tak ne pripomore oziroma prisili zavezanca, da bo podatke res posredoval, še manj pa na to vpliva njegovo podaljševanje. Omenjena pripomba je bila v celoti upoštevana, zato so bili prvotno predvideni dodatni roki za posredovanje podatkov v banko cestnih podatkov, v celoti črtani.

Informacijski pooblaščenec Republike Slovenije se je v svojem mnenju osredotočil na določbe predloga zakona, ki so povezane z varstvom osebnih podatkov. V skladu z napotilom Informacijskega pooblaščenca Republike Slovenije je bila dopolnjena določba spremenjenega 5. člena Zakona o cestah z naborom osebnih podatkov, ki jih upravljavec avtocest in hitrih cest potrebuje za izvajanje zakonske določbe v zvezi z odstranjevanjem in kritjem stroškov odstranitve ovir in drugih posledic prepovedanih ravnanj. Iz podobnih razlogov je bila dopolnjena tudi določba novega 31.c člena, saj je za doseg njegovega namena nujno zbiranje osebnih podatkov, pri čemer je opredeljen njihov nabor in namen zbiranja osebnih podatkov. Prav tako pa je določeno tudi obdobje hrambe osebnih podatkov, pridobljenih v postopku samodejne prepoznavne vozil ali skupine vozil, ki presegajo dovoljene mase vozil.

Obrtno podjetniška zbornica je v zvezi z odstranjevanjem pokvarjenih in poškodovanih tovornih vozil na avtocestah in hitrih cestah predlagala, da bi moral izvajalec odvoza izvršiti odvoz pokvarjenega vozila na najbližje parkirišče ter za primer kršitve te obveze predpisati globo. V tej zvezi je bilo pojasnjeno, da gre v predmetnem primeru za obligacijsko pravno razmerje med voznikom/lastnikom/uporabnikom vozila in

izvajalcem odvoza, zato ga je potrebno prvenstveno reševati v skladu z normami obligacijskega prava. Upravljavec avtocest in hitrih cest je v pogodbi, ki jo je sklenil z izbranimi izvajalci odvoza vozil, predvidel tudi primere, ko bi izvajalec odvoza storitev opravil v očitnem nasprotju z naročilom in voljo voznika ali lastnika pokvarjenega ali v prometni nesreči poškodovanega vozila. V teh primerih lahko upravljavec avtocest in hitrih cest odstopi od pogodbe z izbranim izvajalcem. Ob upoštevanju navedenega predlog ni bil sprejet.

V zvezi z odgovornostjo špediterjev je bilo izpostavljeno, da je predlagana globa v višini 1000 eurov nesorazmerna s težo kršitve. Podoben pomislek je izrazila tudi Gospodarska zbornica Slovenije ter predlagala globo v višini 160 eurov. Glede na navedeno je bil predlog zakona v tem delu ponovno proučen, pri čemer je bilo ugotovljeno, da predlagana globa v višini 160 eurov ne bi zadostila kriteriju specialne in generalne kaznovalne preprečitve, bi pa lahko kriteriju specialne in generalne kaznovalne preprečitve zadostili z globo v višini 300 eurov, ki je tudi predlagana za prekršek, za katerega po predlogu zakona odgovarja špediter.

Na področju lokalnega prometa je bilo predlagano, da se sedanji drugi odstavek 37. člena Zakona o cestah spremeni na način, da bi se za lokalni promet na območju omejene uporabe javne ceste štel promet motornih vozil, ki ne vozijo v tranzitu. Pri tem pa bi se za tranzit štel promet motornih vozil, ki vozijo čez ozemlje Republike Slovenije. Kot je bilo že na sestanku pojasnjeno, predlagana določba ni sprejemljiva, saj bi pomenila razvrednotenje sedanje ureditve lokalnega prometa, in sicer iz razloga, ker bi uveljavitev predloga pomenila, da bi lahko vsa vozila, ki izvajajo prevoze znotraj ozemlja Republike Slovenije, uporabljala tudi cestne odseke omejene uporabe. Poleg tega je predlog sporen z vidika diskriminacije uporabnikov javnih cest, saj bi lahko domači uporabniki načeloma vedno (razen, kadar bi bili dejansko v tranzitu čez območje Republike Slovenije) uporabljali celotno omrežje javnih cest, medtem ko bi omejitve uporabe veljale praktično zgolj za tujce. V predmetnem primeru sicer verjetno ne gre za neposredno diskriminacijo na temelju izvora, gre pa zagotovo za posredno diskriminacijo (podoben primer smo imeli leta 2009, ko nam je Evropska komisija v zvezi s polletnimi vinjetami očitala posredno diskriminacijo, čeprav so bile te vinjete namenjene tudi slovenskim uporabnikom).

Če je bil včasih lokalni promet pereča problematika, je treba poudariti, da temu ni več tako vsaj zadnjih pet let, ko predmetno vprašanje ni bilo posebej izpostavljeno s strani posameznih uporabnikov. Zavedati se treba dejstva, da vsi uporabniki ne bodo nikoli povsem zadovoljni z ureditvijo lokalnega prometa, četudi bi izvedli spremembe na tem področju, saj se bodo vedno pojavljali primeri v praksi, ki se bodo zaradi sistemske ureditve čutili prizadeti. Tovrstne primere je treba obravnavati individualno in tudi rešitve iskati na individualni ravni. Takšen pristop se je pogosto izkazal za pravičnega in učinkovitega. Glede na navedene razloge predlog v zvezi z lokalnim prometom ni bil sprejet.

S Slovenskim zavarovalnim združenjem se je usklajevala določba novega 5.a člena, ki je v svoji prvotni različici predvidevala, da bo lahko odvoz na avtocesti in hitri cesti poškodovanega ali pokvarjenega vozil izvajal le pogodbeni izvajalec družbe DARS, d. d. Kot izhaja iz navedenega je bil poseben režim odvoza poškodovanih ali pokvarjenih vozil na avtocesti in hitri cesti predviden za vsa vozila. V tej zvezi je Slovensko zavarovalno združenje s svojimi članicami – zavarovalnicami, ki opravljajo zavarovalne posle zavarovanja avtomobilске asistencе, opozorilo na dobro delujoč asistenčni sistem za vozila do 3.500 kg največje dovoljene mase (t. i. osebna vozila), ki ga v Sloveniji uporablja približno 800.000 zavarovancev. Opozorjeno je bilo, da je bistveno, da se z novelo Zakona o cestah ne postavlja v slabši položaj voznikov/lastnikov pokvarjenih ali poškodovanih osebnih vozil in da zavarovancu ni odvzeta legitimna pravica do brezplačne storitve, do katere je upravičen po pogojih asistenčnega zavarovanja, ker z vidika aktualnega izvajanja asistenčnih storitev odvoz osebnih vozil z avtocest in hitrih cest sploh ni problematičen. Po posvetovanju z družbo DARS, d. d. kot upravljavko avtocestnega in hitrocestnega omrežja je bilo ob upoštevanju mnenja Slovenskega zavarovalnega združenja sprejeta odločitev, da se v delujoč sistem asistenčnega zavarovanja osebnih vozil ne posega, ampak se posebna ureditev predvidi samo za tovorna vozila, torej vozila nad 3.500 kg največje dovoljene mase, iz razlogov opisanih v obrazložitvah tega gradiva oziroma obrazložitvi k novemu 5.a členu tega zakona.

Skupnost občin Slovenije in Združenje mestnih občin Slovenije sta v zvezi s 47. členom Zakona o cestah predlagala črtanje prvega odstavka, ki določa, da gradnjo prometnih površin, objektov in naprav iz prvega odstavka 62. člena Zakona o cestah na, ob, pod ali nad voziščem državne ceste financira oziroma sofinancira občina. V zvezi s tem je treba poudariti, da so v prvem odstavku 62. člena navedene le tiste prometne površine, objekti in naprave, ki so v funkciji naselja in so nujne za zagotavljanje varnosti lokalnega prebivalstva. Skrb za varnost prebivalcev Slovenije ni zgolj odgovornost države, ampak tudi občin, ki morajo v primeru poteka državne ceste skozi naselja prevzeti svoj del odgovornosti za varnost svojih občanov. Dejstvo je, da je potrebno v primeru gradnje oziroma poteka državne ceste skozi naselje zaradi zagotavljanja varnosti lokalnega prebivalstva zgraditi tudi določene druge prometne površine (npr. pločnike, kolesarske steze, avtobusna postajališča, nadhode in podhode za pešce) oziroma postaviti dodatno prometno

signalizacijo in razsvetljavo. Vse to zahteva dodatna finančna sredstva, ki jih je potrebno zagotoviti že pri gradnji ceste oziroma pozneje pri vzdrževanju, zato je prav, da svoj delež prispeva tudi občina. Iz opisanih razlogov predlog ni bil sprejet.

Poleg navedenega Skupnost občin Slovenije in Združenje mestnih občin Slovenije menita, da se s predlagano spremembo 62. člena Zakona o cestah povečujejo obveznosti občin. V zvezi s tem je treba povedati, da se s predlagano spremembo oziroma dopolnitvijo 62. člena v obseg nalog občin po Zakonu o cestah ne posega, ampak je razlog v večji jasnosti in nedvoumnosti pri izvajanju določil glede vzdrževanja priključkov na državno cesto in prometnih površin, objektov ter naprav na, ob ali nad voziščem državne ceste, ki so v funkciji javnih površin naselja. Nova alineja je zapisana v navezavi na določilo 59. člena, ki določa vzdrževanje križišč državne ceste z drugimi cestami. Po predmetni določbi vzdržuje direkcija v območju križišča državne z drugo cesto vozišče in prometno signalizacijo državne ceste, razen prometne signalizacije iz 62. člena. To pomeni, da priključke občinskih cest na državno cesto vzdržujejo občine, kar je sedaj tudi jasno zapisano v predlagani spremembi 62. člena.

Skupnost občin Slovenije je predlagala tudi spremembo 6. člena Zakona za cestah tako, da bi občinam omogočil parcelacijo zemljišč, tudi tistih v zasebni lasti brez soglasja lastnika. Predlog je utemeljen na dejstvu, da s takim dejanjem za lastnika ne bi bilo sprememb, saj parcelacija ne spreminja lastništva. Parcelacija bi se izvedla na predlog države ali občine, ne glede na soglasje lastnika zemljišča. S parcelacijo bi se določile parcele potrebne za gradnjo ali rekonstrukcijo, kar je za občine v nadaljnjih postopkih pomembno. Predloga Skupnosti občin Slovenije glede parcelacije brez soglasja lastnika zemljišča v zasebni lasti ni mogoče sprejeti iz razlogov, navedenih v nadaljevanju. Zemljišča, potrebna za gradnjo ali rekonstrukcijo javne ceste, se ne določijo s parcelacijo obstoječih zemljiških parcel, temveč s prostorskim aktom ali s sklepom vlade ali občinskega sveta o ugotovitvi javne koristi na podlagi drugega odstavka 12. člena Zakona o cestah. S parcelacijo se namreč le spreminjajo meje parcel in sicer: pred gradnjo ali rekonstrukcijo javne ceste, če je to potrebno zaradi pridobitve zemljišč, ki so v zasebni lasti, v javno korist; po gradnji ali rekonstrukciji javne ceste pa, če je to potrebno zaradi pravne ureditve (npr. ureditev meje in statusa) pripadajočih zemljišč javne ceste. Pred izvedbo nameravane gradnje ali rekonstrukcije javne ceste mora investitor pridobiti vsa zemljišča, ki so za nameravano gradnjo ali rekonstrukcijo javne ceste potrebna; za ta namen je lahko potrebna parcelacija zemljiških parcel, ki so v zasebni lasti, ki jih mora investitor pred pričetkom gradbenih del pridobiti v last države ali občine, za gradnjo ali rekonstrukcijo javne ceste, torej v javno korist. Zemljiških parcel, na katerih investitor namerava graditi ali rekonstruirati javno cesto, in so že v lasti države ali občine, pred izvedbo nameravanih gradbenih del ni potrebno parcelirati. Parcelacija se lahko izvede po zaključku gradbenih del, če je to potrebno zaradi urejanja meje javne ceste in statusa javnega dobra na zemljiščih, ki pripadajo javni cesti. Parcelacija je torej potrebna le v primerih, ko mora investitor pred izvedbo nameravane gradnje ali rekonstrukcije javne ceste pridobiti določena zemljišča v zasebni lasti, v last države ali občine, pa pravnega posla z lastnikom teh zemljišč brez predhodno potrebne parcelacije ni mogoče skleniti, ker je javna korist utemeljena le na delu zemljiške parcele in je potrebno spreminjanje meje parcele (parcelacija). Potrebno spreminjanje mej za ta namen se lahko izvede na dva načina: ali s privolitvijo oziroma sodelovanjem lastnika, ali v postopku razlastitve, kjer o utemeljenosti razlastitve in s tem povezane predlagane parcelacije odloča pristojni upravni organ državne uprave.

8. Navedba, kateri predstavniki predlagatelja bodo sodelovali pri delu državnega zbora in delovnih teles

- dr. Peter Gašperšič, minister za infrastrukturo,
- Jure Leben, državni sekretar,
- mag. Klemen Potisek, državni sekretar,
- mag. Darja Kocjan, generalna direktorica Direktorata za kopenski promet,
- mag. Zvonko Zavasnik, sekretar, Direktorat za kopenski promet,
- Damijan Leskovšek, sekretar, Direktorat za kopenski promet,
- mag. Bogdan Pezdirc, sekretar, Direktorat za kopenski promet,
- mag. Marjan Nahtigal, sekretar, Direktorat za kopenski promet.

II. BESEDILO ČLENOV

1. člen

V Zakonu o cestah (Uradni list RS, št. 109/10, 48/12, 36/14 – odl. US in 46/15) se v drugem odstavku 1. člena napovedni stavek spremeni tako, da se glasi:

»S tem zakonom se prenašajo naslednje direktive Evropske unije:«.

V tretji alineji se za zaklepajem pika nadomesti s podpičjem in doda nova četrta alineja, ki se glasi:

»– Direktiva (EU) 2015/719 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2015 o spremembi Direktive Sveta 96/53/ES o določitvi največjih dovoljenih mer določenih cestnih vozil v Skupnosti v notranjem in mednarodnem prometu in največjih dovoljenih tež v mednarodnem prometu (UL L št. 115 z dne 6. 5. 2015, str. 1) v delu, ki se nanaša na prepoznavo vozil ali skupine vozil, ki sama ali skupaj s tovorom presegajo dovoljene mase, predpisane za posamezne vrste vozil ali skupine vozil, in na obveznosti špediterja pri prevozu zabojnikov in zamenljivih tovarišč.«.

2. člen

V prvem odstavku 2. člena se 27. in 28. točka spremenita tako, da se glasita:

»27. kolesarski pas je vzdolžni del vozišča ali pločnika, ki je označen z ločilno črto in je namenjen prometu koles in mopedov, katerih konstrukcijsko določena hitrost ne presega 25 km/h, na cestah v naselju pa tudi prometu drugih vozil, če je tako določeno s prometno signalizacijo;

28. kolesarska steza je del cestišča, ki ni v isti ravnini kot vozišče ali je od njega ločena kako drugače in je namenjena prometu koles in mopedov, katerih konstrukcijsko določena hitrost ne presega 25 km/h;«.

54. točka se spremeni tako, da se glasi:

»54. pločnik je del cestišča, ki ni v isti ravnini kot vozišče ali je od njega ločen kako drugače in je namenjen pešcem, ali pešcem in prometu koles ter mopedov, katerih konstrukcijsko določena hitrost ne presega 25 km/h, če je na njem označen kolesarski pas ali pa z vertikalno prometno signalizacijo dovoljen promet kolesarjev;«.

62. in 63. točka se spremenita tako, da se glasita:

»62. prometna signalizacija je sklop prometnih znakov, tabel, označb in naprav s katerimi se udeležencem cestnega prometa sporoča nevarnosti, omejitve, prepovedi in obveznosti na cesti ali njenem delu, jih vodi v prometu in jim daje potrebna prometna, turistična in druga obvestila;

63. prometna oprema so sredstva in naprave za zavarovanje udeležencev cestnega prometa zaradi grajenih ovir in dejavnikov naravnega okolja, urejanje prometa, zagotavljanje prometne varnosti in prisilno ustavljanje vozil;«.

Za 69. točko se dodata novi 69.a in 69.b točka, ki se glasita:

»69.a skupni prometni prostor je cesta s posebej grajenim cestiščem, ki je namenjena skupni uporabi udeležencev cestnega prometa v skladu z zakonom, ki ureja pravila cestnega prometa, in je označena s predpisano prometno signalizacijo;

»69.b spremljevalec izrednega prevoza oziroma spremljevalka izrednega prevoza (v nadaljnjem besedilu: spremljevalec izrednega prevoza) je oseba, ki je usposobljena za spremljanje izrednih prevozov;«.

Za 73. točko se doda nova 73.a točka, ki se glasi:

»73.a špediter je pravna ali fizična oseba, ki je na tovornem listu ali enakovredni prevoznini navedena kot špediter oziroma pravni subjekt v imenu in za račun katerega se s prevoznim podjetjem sklenuje pogodba o prevozu;«.

Za 74. točko se doda nova 74.a točka, ki se glasi:

»74.a tranzit je prevoz območja omejene uporabe javne ceste, označenega s predpisano prometno signalizacijo;«.

Dosedanja 74.a točka postane nova 74.b točka.

Za 77. točko se doda nova 77.a točka, ki se glasi:

»77.a zabojnik je tovorni zaboj take konstrukcije, da je uporaben za večkratno uporabo, ima možnost zlaganja drug na drugega in je opremljen s pripravami za prekladanje z enega na drug način prevoza (npr. s cestnega na železniški prevoz in obratno);«.

V 78. točki se pika nadomesti s podpičjem in doda nova 79. točka, ki se glasi:

»79. zamenljivo tovarišče je tovorna enota, prirejena meram tovornega vozila, in opremljena s pripravami za prekladanje z enega na drug način prevoza (npr. s cestnega na železniški prevoz in obratno).«.

3. člen

V 5. točki drugega odstavka 5. člena se za drugo alinejo doda nova tretja alineja, ki se glasi:

»– odlagati sneg, razen odlaganja snega zaradi izvajanja zimske službe;«

Dosedanji tretja in četrta alineja postaneta četrta in peta alineja.

Peti odstavek se spremeni tako, da se glasi:

»(5) Izvajalec rednega vzdrževanja ceste mora brez odlašanja s ceste odstraniti vse ovire ali druge posledice ravnanj, ki bi lahko škodovale cesti ali ogrožale, ovirale ali zmanjšale varnost prometa na njej. Če to ni mogoče, mora oviro ali nastalo nevarno mesto na cesti do njihove odprave zavarovati s predpisano prometno signalizacijo ter o oviri in drugih posledicah prepovedanih ravnanj brez odlašanja obvestiti pristojni inšpekcijski organ za ceste in upravljavca ceste. Povzročitelj ovire ali nevarnega mesta na cesti mora upoštevati navodila izvajalca rednega vzdrževanja ceste. Vse stroške odstranitve ovir ali drugih posledic prepovedanih ravnanj ali zavarovanja ovir ali nevarnih mest na cesti poravnava povzročitelj ovire ali nevarnega mesta na cesti, upravljavec ceste pa ima zaradi izvajanja te določbe pravico do brezplačnega pridobivanja podatkov, ki omogočajo identifikacijo lastnika oziroma uporabnika motornega vozila (ime in priimek oziroma firma, naziv, naslov stalnega ali začasnega prebivališča oziroma sedeža, EMŠO), iz evidence registriranih vozil, ki se vodi v skladu z zakonom, ki ureja motorna vozila. Če povzročitelj ni znan ali ga ni mogoče identificirati, gredo stroški v breme rednega vzdrževanja ceste.«.

V šestem odstavku se za drugim stavkom doda nov tretji stavek, ki se glasi:

»Parkiranje samo priklopnega vozila je na teh površinah prepovedano.«.

4. člen

Za 5. členom se doda nov 5.a člen, ki se glasi:

»5.a člen

(odstranitev poškodovanih ali pokvarjenih vozil z avtocest in hitrih cest)

(1) Ne glede na peti odstavek prejšnjega člena in zakon, ki ureja pravila cestnega prometa, odstrani na avtocesti in hitri cesti poškodovano ali pokvarjeno vozilo, katerega največja dovoljena masa presega 3.500 kg, ne glede na največjo dovoljeno maso priklopnega vozila, izvajalec odvoza vozil, ki ga upravljavec avtocest oziroma hitrih cest izbere na podlagi javnega razpisa in z njim sklene pogodbo o odstranjevanju poškodovanih ali pokvarjenih vozil (v nadaljnjem besedilu: pogodbeni izvajalec odvoza vozil). Upravljavec avtocest oziroma hitrih cest v javnem razpisu poleg območij opravljanja storitev odstranjevanja poškodovanih ali pokvarjenih vozil, tehničnih zahtev in pogojev določi tudi najvišje cene, ki se smejo zaračunati za odstranitev poškodovanega ali pokvarjenega vozila. Najvišje cene odstranitve poškodovanih in pokvarjenih vozil se objavijo na spletni strani upravljavca avtocest oziroma hitrih cest.

(2) Če je za posamezno območje opravljanja storitev odstranjevanja poškodovanih ali pokvarjenih vozil izbranih več pogodbenih izvajalcev odvoza vozil, odstranitev vozila opravi pogodbeni izvajalec odvoza vozil, ki ga upravljavec avtocest oziroma hitrih cest določi za njegovo odstranitev.

(3) Pogodbeni izvajalec odvoza vozil izpolnjuje zlasti naslednje pogoje:

- ima najmanj dve leti izkušenj pri opravljanju dejavnosti odstranjevanja poškodovanih ali pokvarjenih vozil na javnih cestah,

- je imel v obdobju dveh let, ko je opravljal dejavnost odstranjevanja poškodovanih ali pokvarjenih vozil na javnih cestah, najmanj eno vozilo, namenjeno odstranjevanju vozil 3.500 kg skupne mase, najmanj eno vozilo, namenjeno odstranjevanju vozil 7.500 kg skupne mase, in najmanj eno vozilo, namenjeno odstranjevanju vozil 44.000 kg skupne mase,
- imajo on in njegovi pogodbeni partnerji odstranjevanja poškodovanih ali pokvarjenih vozil poravnane vse finančne in davčne obveznosti do Republike Slovenije,
- imajo on in njegovi pogodbeni partnerji odstranjevanja poškodovanih ali pokvarjenih vozil poravnane vse finančne obveznosti do upravljavca avtocest ali hitrih cest,
- ne smejo biti on in njegovi pogodbeni partnerji odstranjevanja poškodovanih ali pokvarjenih vozil pravnomočno kaznovani zaradi goljufije ali katerega drugega kaznivega dejanja pri opravljanju dejavnosti odstranjevanja poškodovanih ali pokvarjenih vozil na javnih cestah,
- njemu in njegovim pogodbenim partnerjem odstranjevanja poškodovanih ali pokvarjenih vozil v zadnjih 5 letih ni predčasno prenehala pogodba z upravljavcem avtocest in hitrih cest zaradi nespoštovanja pogodbenih obveznosti.

(4) Z globo 2.000 eurov se kaznuje za prekršek posameznik, ki ni pogodbeni izvajalec odvoza vozil in na avtocesti ali hitri cesti odstrani poškodovano ali pokvarjeno vozilo, katerega največja dovoljena masa presega 3.500 kg, in posameznik, ki kot pogodbeni izvajalec odvoza vozil na avtocesti ali hitri cesti odstrani poškodovano ali pokvarjeno vozilo, katerega največja dovoljena masa presega 3.500 kg, čeprav ga upravljavec avtocest in hitrih cest ne določi za njegovo odstranitev.

(5) Z globo 4.000 eurov se za prekršek iz prejšnjega odstavka kaznuje pravna oseba, samostojni podjetnik posameznik in posameznik, ki samostojno opravlja dejavnost, njihova odgovorna oseba pa z globo 2.000 eurov.«.

5. člen

Šesti odstavek 9. člena se spremeni tako, da se glasi:

»(6) Če javne ceste ali njenega dela zaradi prostorskih, okoljevarstvenih, tehničnih ali ekonomskih razlogov, varstva kulturne dediščine, posebno težkih terenskih razmer ali drugih posebej utemeljenih razlogov (npr. urejanje skupnega prometnega prostora) ni mogoče načrtovati, projektirati ali graditi z elementi, ki v celoti ustrezajo njenemu prometnemu pomenu in vrstam prometa, ki jim je namenjena, se lahko načrtuje, projektira ali gradi s slabšimi elementi. Za vsa odstopanja se v postopku načrtovanja in projektiranja izvede primerjava z rešitvami, skladnimi s predpisi s področja projektiranja cest. Predlagane rešitve, ki odstopajo od predpisanih s predpisi, ki urejajo projektiranje javnih cest, mora upravljavec ceste posebej utemeljiti in s pisno izjavo presojevalca varnosti cest ali presojevalke varnosti cest (v nadaljnjem besedilu: presojevalec varnosti cest) izkazati, da je kljub načrtovanju, projektiranju ali gradnji ceste ali njenega dela s slabšimi elementi zagotovljena varnost ceste. Predlagane rešitve odobri za državne ceste minister, pristojen za promet, za občinske ceste pa župan.«.

6. člen

10. člen se spremeni tako, da se glasi:

»10. člen
(tehnične specifikacije za javne ceste)

(1) Pri projektiranju, gradnji in vzdrževanju javnih cest ter določanju prometne ureditve na javnih cestah se uporabljajo tehnične specifikacije v skladu s tem členom.

(2) Tehnične specifikacije pripravljajo tehnični odbori, ki jih izmed strokovnjakov s področja, ki se ureja s tehnično specifikacijo, imenuje direkcija, pristojna za infrastrukturo (v nadaljnjem besedilu: direkcija). Za direkcijo opravlja naloge organiziranja, koordiniranja in vodenja priprave tehničnih specifikacij družba, ki opravlja inženirsko dejavnost in tehnično svetovanje in jo določi Vlada Republike Slovenije kot notranjega izvajalca. Edini ustanovitelj in družbenik te družbe je Republika Slovenija. Poslovni delež družbe se ne more deliti ali prenesti na drugo osebo. Stroške dela tehničnih odborov določi minister, pristojen za promet.

(3) Minister, pristojen za promet, imenuje koordinacijski odbor, ki usmerja in spremlja delo tehničnih odborov.

(4) Tehnične specifikacije izda minister, pristojen za promet, v obliki priporočila.

(5) Seznam potrjenih tehničnih specifikacij iz prejšnjega odstavka se objavi v Uradnem listu Republike Slovenije, javnosti pa so celotna gradiva o tehničnih specifikacijah dosegljiva v elektronski obliki na spletni strani ministrstva, pristojnega za promet.

(6) Če minister, pristojen za promet, oceni, da je potrebna obvezna uporaba tehnične specifikacije, jo izda kot predpis.

(7) Če se s tehnično specifikacijo posega na področje, ki ga urejajo predpisi o urejanju prostora oziroma graditvi objektov, minister, pristojen za promet, pred izdajo tehnične specifikacije pridobi mnenje ministrstva, pristojnega za prostor in graditev objektov.

(8) Minister, pristojen za promet, predpiše postopke za izdajanje tehničnih specifikacij.«.

7. člen

V desetem odstavku 18. člena se za prvim stavkom doda nov drugi stavek, ki se glasi:

»Minister, pristojen za promet, oziroma župan lahko v času veljavnosti dovoljenja za izročitev ceste, cestnega odseka ali cestnega objekta v začasno omejeno uporabo podaljšata njegovo veljavnost, vendar največ za dve leti.«.

8. člen

V prvem odstavku 19. člena se v peti alineji pika nadomesti s podpičjem in doda nova šesta alineja, ki se glasi:

»– izvedbo ukrepov za vzpostavitev prevoznosti ceste oziroma odpravo neposredno grozeče nevarnosti.«.

9. člen

V enajstem odstavku 20. člena se za besedo »prevoza« doda vejica in beseda »gasilci«.

10. člen

21. člen se spremeni tako, da se glasi:

»21. člen
(naprave in ukrepi za umirjanje prometa)

(1) Naprave za umirjanje prometa so fizične, svetlobne ali druge naprave in ovire, s katerimi se udeležencem v cestnem prometu fizično onemogoči vožnja s hitrostjo, višjo od predpisane s prometnim pravilom ali odrejene s prometnim znakom, ali se jih opozori na omejitev hitrosti oziroma na ranljive udeležence cestnega prometa.

(2) Ukrepi za umirjanje prometa so tehnične rešitve na cesti oziroma cestnem omrežju, urbana oprema (npr. zasaditev, cvetlična korita, označevalni stebrički) ter arhitekturno oblikovanje prometnih površin (npr. s spremembo materialov oziroma teksture vozne površine, z barvnim oblikovanjem, z uporabo različnih materialov na vozišču ali ob njem).

(3) Naprave in ukrepi za umirjanje prometa se lahko postavijo oziroma izvedejo na območjih šolskih poti, ki so potrjene z načrtom šolskih poti, in na delih cest skozi naselja, kjer z rešitvami in ukrepi v skladu s predpisi o projektiranju cest ni mogoče zagotoviti zelene hitrosti vozil.

(4) Postavitev naprav oziroma izvedba ukrepov za umirjanje prometa je obvezna pred vzgojno varstvenimi in izobraževalnimi ustanovami ter drugimi objekti, ob katerih je zaradi specifične populacijske strukture udeležencev potrebno zmanjšanje dovoljene hitrosti v naselju.

(5) Naprave oziroma ukrepi iz prvega in drugega odstavka tega člena morajo biti dobro vidni in lahko razpoznavni oziroma označeni s predpisano prometno signalizacijo in prometno opremo.«.

11. člen

31. člen se spremeni tako, da se glasi:

»31. člen
(največje dovoljene skupne mase vozil na javnih cestah)

(1) Na javnih cestah vozila ali skupine vozil, sama ali skupaj s tovorom, ne smejo presegati največjih dovoljenih skupnih mas, predpisanih za posamezne vrste vozil ali skupine vozil.

(2) Ne glede na prejšnji odstavek na javnih cestah vozila ali skupine vozil, sama ali skupaj s tovorom, ne smejo presegati omejenih skupnih mas, odrejenih s prometnim znakom.

(3) Voznik posameznik, ki opravlja prevoz v nasprotju s prvim oziroma drugim odstavkom tega člena, oseba, ki naloži tovor, in naročnik prevoza, ki zahteva, da se prevoz opravlja v nasprotju s prvim oziroma drugim odstavkom tega člena, se kaznuje za prekršek z globo:

- 200 eurov, če skupna masa presega največjo dovoljeno oziroma s prometnim znakom omejeno skupno maso od 3 do vključno 10 odstotkov;
- 300 eurov, če skupna masa presega največjo dovoljeno oziroma s prometnim znakom omejeno skupno maso nad 10 do vključno 20 odstotkov;
- 600 eurov, če skupna masa presega največjo dovoljeno oziroma omejeno skupno maso nad 20 do vključno 30 odstotkov;
- 900 eurov, če skupna masa presega največjo dovoljeno oziroma s prometnim znakom omejeno skupno maso nad 30 odstotkov.

(4) Pravna oseba, samostojni podjetnik posameznik ali posameznik, ki samostojno opravlja dejavnost, ki opravlja prevoz v nasprotju s prvim oziroma drugim odstavkom tega člena, ki naloži tovor, oziroma kot naročnik prevoza zahteva, da se prevoz opravlja v nasprotju s prvim oziroma drugim odstavkom tega člena se kaznuje za prekršek z globo:

- 600 eurov, če skupna masa presega največjo dovoljeno oziroma s prometnim znakom omejeno skupno maso od 3 do vključno 10 odstotkov;
- 900 eurov, če skupna masa presega največjo dovoljeno oziroma s prometnim znakom omejeno skupno maso nad 10 do vključno 20 odstotkov;
- 1.800 eurov, če skupna masa presega največjo dovoljeno oziroma s prometnim znakom omejeno skupno maso nad 20 do vključno 30 odstotkov;
- 3.000 eurov, če skupna masa presega največjo dovoljeno oziroma s prometnim znakom omejeno skupno maso nad 30 odstotkov.

(5) Odgovorna oseba pravne osebe, samostojnega podjetnika posameznika ali posameznika, ki samostojno opravlja dejavnost, ki opravlja prevoz v nasprotju s prvim oziroma drugim odstavkom tega člena, ki naloži tovor, oziroma kot naročnik prevoza zahteva, da se prevoz opravlja v nasprotju s prvim oziroma drugim odstavkom tega člena se kaznuje za prekršek z globo:

- 200 eurov, če skupna masa presega največjo dovoljeno oziroma s prometnim znakom omejeno skupno maso od 3 do vključno 10 odstotkov;
- 300 eurov, če skupna masa presega največjo dovoljeno oziroma s prometnim znakom omejeno skupno maso nad 10 do vključno 20 odstotkov;
- 600 eurov, če skupna masa presega največjo dovoljeno oziroma omejeno skupno maso nad 20 do vključno 30 odstotkov;
- 900 eurov, če skupna masa presega največjo dovoljeno oziroma s prometnim znakom omejeno skupno maso nad 30 odstotkov.«.

12. člen

Za 31. členom se dodajo novi 31.a, 31.b in 31.c člen, ki se glasijo:

»31.a člen
(največje dovoljene mase vozil na javnih cestah)

(1) Na javnih cestah je prepovedan promet vozil ali skupin vozil, katerih največja dovoljena masa presega največjo dovoljeno maso, odrejeno s prometnim znakom.

(2) Na javnih cestah je prepovedan promet vozil, katerih skupna masa presega največjo dovoljeno maso po določilih proizvajalca vozila.

(3) Voznik posameznik, ki opravlja prevoz v nasprotju s prvim odstavkom tega člena, se kaznuje za prekršek z globo 400 eurov.

(4) Voznik posameznik, ki opravlja prevoz v nasprotju z drugim odstavkom tega člena z vozilom, katerega največja dovoljena masa ne presega 3,5 ton, se kaznuje za prekršek z globo:

- 400 eurov, če skupna masa presega največjo dovoljeno maso po določilih proizvajalca vozila do vključno 10 odstotkov;
- 600 eurov, če skupna masa presega največjo dovoljeno maso po določilih proizvajalca vozila nad 10 do vključno 20 odstotkov;
- 800 eurov, če skupna masa presega največjo dovoljeno maso po določilih proizvajalca vozila nad 20 do vključno 30 odstotkov;
- 1.000 eurov, če skupna masa presega največjo dovoljeno maso po določilih proizvajalca vozila nad 30 odstotkov.

(5) Voznik posameznik, ki opravlja prevoz v nasprotju z drugim odstavkom tega člena z vozilom, katerega največja dovoljena masa presega 3,5 do vključno 12 ton, se kaznuje za prekršek z globo:

- 400 eurov, če skupna masa presega največjo dovoljeno maso po določilih proizvajalca vozila do 5 odstotkov;
- 600 eurov, če skupna masa presega največjo dovoljeno maso po določilih proizvajalca vozila od vključno 5 do 15 odstotkov;
- 800 eurov, če skupna masa presega največjo dovoljeno maso po določilih proizvajalca vozila od vključno 15 do 25 odstotkov;
- 1.000 eurov, če skupna masa presega največjo dovoljeno maso po določilih proizvajalca vozila od vključno 25 odstotkov.

(6) Voznik posameznik, ki opravlja prevoz v nasprotju z drugim odstavkom tega člena z vozilom, katerega največja dovoljena masa presega 12 ton, se kaznuje za prekršek z globo:

- 400 eurov, če skupna masa presega največjo dovoljeno maso po določilih proizvajalca vozila do 5 odstotkov;
- 600 eurov, če skupna masa presega največjo dovoljeno maso po določilih proizvajalca vozila od vključno 5 do 10 odstotkov;
- 800 eurov, če skupna masa presega največjo dovoljeno maso po določilih proizvajalca vozila od vključno 10 do 20 odstotkov;
- 1.000 eurov, če skupna masa presega največjo dovoljeno maso po določilih proizvajalca vozila od vključno 20 do 30 odstotkov;
- 1.200 eurov, če skupna masa presega največjo dovoljeno maso po določilih proizvajalca vozila od vključno 30 odstotkov.

(7) Pravna oseba, samostojni podjetnik posameznik ali posameznik, ki samostojno opravlja dejavnost, ki v nasprotju z drugim odstavkom tega člena opravlja prevoz z vozilom, katerega največja dovoljena masa ne presega 3,5 ton, se kaznuje za prekršek z globo:

- 600 eurov, če skupna masa presega največjo dovoljeno maso po določilih proizvajalca vozila do vključno 10 odstotkov;
- 900 eurov, če skupna masa presega največjo dovoljeno maso po določilih proizvajalca vozila nad 10 do vključno 20 odstotkov;
- 1.800 eurov, če skupna masa presega največjo dovoljeno maso po določilih proizvajalca vozila nad 20 do vključno 30 odstotkov;
- 3.000 eurov, če skupna masa presega največjo dovoljeno maso po določilih proizvajalca vozila nad 30 odstotkov.

(8) Pravna oseba, samostojni podjetnik posameznik ali posameznik, ki samostojno opravlja dejavnost, ki v nasprotju z drugim odstavkom tega člena opravlja prevoz z vozilom, katerega največja dovoljena masa presega 3,5 do vključno 12 ton, se kaznuje za prekršek z globo:

- 600 eurov, če skupna masa presega največjo dovoljeno maso po določilih proizvajalca vozila do 5 odstotkov;
- 900 eurov, če skupna masa presega največjo dovoljeno maso po določilih proizvajalca vozila od vključno 5 do 15 odstotkov;
- 1800 eurov, če skupna masa presega največjo dovoljeno maso po določilih proizvajalca vozila od vključno 15 do 25 odstotkov;
- 3.000 eurov, če skupna masa presega največjo dovoljeno maso po določilih proizvajalca vozila od vključno 25 odstotkov.

(9) Pravna oseba, samostojni podjetnik posameznik ali posameznik, ki samostojno opravlja dejavnost, ki v nasprotju z drugim odstavkom tega člena opravlja prevoz z vozilom, katerega največja dovoljena masa presega 12 ton, se kaznuje za prekršek z globo:

- 600 eurov, če skupna masa presega največjo dovoljeno maso po določitih proizvajalca vozila do 5 odstotkov;
- 900 eurov, če skupna masa presega največjo dovoljeno maso po določitih proizvajalca vozila od vključno 5 do 10 odstotkov;
- 1.800 eurov, če skupna masa presega največjo dovoljeno maso po določitih proizvajalca vozila od vključno 10 do 20 odstotkov;
- 2.400 eurov, če skupna masa presega največjo dovoljeno maso po določitih proizvajalca vozila od vključno 20 do 30 odstotkov;
- 3.000 eurov, če skupna masa presega največjo dovoljeno maso po določitih proizvajalca vozila od vključno 30 odstotkov.

(10) Odgovorna oseba pravne osebe, samostojnega podjetnika posameznika ali posameznika, ki samostojno opravlja dejavnost, ki v nasprotju z drugim odstavkom tega člena opravlja prevoz z vozilom, katerega največja dovoljena masa ne presega 3,5 ton, se kaznuje za prekršek z globo:

- 400 eurov, če skupna masa presega največjo dovoljeno maso po določitih proizvajalca vozila do vključno 10 odstotkov;
- 600 eurov, če skupna masa presega največjo dovoljeno maso po določitih proizvajalca vozila nad 10 do vključno 20 odstotkov;
- 800 eurov, če skupna masa presega največjo dovoljeno maso po določitih proizvajalca vozila nad 20 do vključno 30 odstotkov;
- 1.000 eurov, če skupna masa presega največjo dovoljeno maso po določitih proizvajalca vozila nad 30 odstotkov.

(11) Odgovorna oseba pravne osebe, samostojnega podjetnika posameznika ali posameznika, ki samostojno opravlja dejavnost, ki v nasprotju z drugim odstavkom tega člena opravlja prevoz z vozilom, katerega največja dovoljena masa presega 3,5 do vključno 12 ton, se kaznuje za prekršek z globo:

- 400 eurov, če skupna masa presega največjo dovoljeno maso po določitih proizvajalca vozila do 5 odstotkov;
- 600 eurov, če skupna masa presega največjo dovoljeno maso po določitih proizvajalca vozila od vključno 5 do 15 odstotkov;
- 800 eurov, če skupna masa presega največjo dovoljeno maso po določitih proizvajalca vozila od vključno 15 do 25 odstotkov;
- 1.000 eurov, če skupna masa presega največjo dovoljeno maso po določitih proizvajalca vozila od vključno 25 odstotkov.

(12) Odgovorna oseba pravne osebe, samostojnega podjetnika posameznika ali posameznika, ki samostojno opravlja dejavnost, ki v nasprotju z drugim odstavkom tega člena opravlja prevoz z vozilom, katerega največja dovoljena masa presega 12 ton, se kaznuje za prekršek z globo:

- 400 eurov, če skupna masa presega največjo dovoljeno maso po določitih proizvajalca vozila do 5 odstotkov;
- 600 eurov, če skupna masa presega največjo dovoljeno maso po določitih proizvajalca vozila od vključno 5 do 10 odstotkov;
- 800 eurov, če skupna masa presega največjo dovoljeno maso po določitih proizvajalca vozila od vključno 10 do 20 odstotkov;
- 1.000 eurov, če skupna masa presega največjo dovoljeno maso po določitih proizvajalca vozila od vključno 20 do 30 odstotkov;
- 1.200 eurov, če skupna masa presega največjo dovoljeno maso po določitih proizvajalca vozila od vključno 30 odstotkov.

31.b člen

(prevoz zabojnika ali zamenljivega tovorišča)

(1) Špediter izroči vozniku prevoznika, ki mu je zaupal prevoz zabojnika ali zamenljivega tovorišča, dokument o masi zabojnika ali zamenljivega tovorišča, v katerem morajo biti navedeni pravilni podatki o njuni masi.

(2) Voznik na zahtevo policista ali občinskega redarja izroči na vpogled dokument o masi zabojnika ali zamenljivega tovorišča.

(3) Z globo 300 eurov se kaznuje špediter, ki vozniku prevoznika ne izroči dokumenta o masi zabojnika ali zamenljivega tovorišča, ali ki vozniku prevoznika izroči dokument s pomanjkljivimi ali napačnimi podatki o masi zabojnika ali zamenljivega tovorišča in vozilo ali skupina vozil, ki prevažata zabojnik ali zamenljivo tovorišče, zaradi tega presega dovoljeno maso, predpisano za posamezno vrsto vozila ali skupino vozil.

(4) Z globo 160 eurov se kaznuje voznik, ki ravna v nasprotju z drugim odstavkom tega člena.

31.c člen
(prepoznavna vozil, ki presegajo dovoljeno maso)

(1) Prepoznavo vozil ali skupine vozil, ki sama ali skupaj s tovorom presegajo dovoljene mase, predpisane za posamezne vrste vozil ali skupine vozil, izvaja pristojni nadzorni organ iz 106. člena tega zakona z napravami za samodejno pridobivanje podatkov o masah vozil ali skupine vozil, nameščenimi ali vgrajenimi na, ob ali v vozišče državne ceste oziroma cestno telo, ali z napravami, nameščenimi na ali v vozila oziroma skupino vozil, registriranih v Republiki Sloveniji. Z napravami za samodejno pridobivanje podatkov o masah vozil ali skupine vozil se lahko zbirajo samo osebni podatki iz četrtega odstavka tega člena.

(2) Število nadzorov glede dovoljene mase, predpisane za posamezne vrste vozil ali skupine vozil, v posameznem koledarskem letu mora biti sorazmerno s skupnim številom izvedenih nadzorov nad vozili v posameznem koledarskem letu.

(3) Če se pridobljeni podatki o preseganju dovoljenih mas vozil ali skupine vozil uporabljajo kot dokaz v postopku o prekršku, morajo naprave izpolnjevati meroslovne zahteve, ki so za te naprave predpisane s predpisi o meroslovnih zahtevah.

(4) Upravljaivec zbirke podatkov o masah vozil je pristojni nadzorni organ iz 106. člena tega zakona. Za opravljanje nadzora nad preseganjem dovoljenih mas vozil ali skupine vozil z napravami iz prvega odstavka tega člena in izvedbo postopka o prekršku pristojni nadzorni organ iz 106. člena tega zakona pridobiva, zbira, obdeluje in upravlja naslednje podatke:

- ime in priimek kršitelja oziroma njegova firma, naziv, naslov stalnega ali začasnega prebivališča oziroma sedeža, EMŠO, če je fizična oseba tujec, pa njene rojstne podatke, matična številka pravne osebe, zaposlitev odgovorne osebe,
- slikovne posnetke vozila v delu, ki omogoča prepoznavo registrske označbe vozila in samega vozila.

(5) Pri pridobivanju, zbiranju, obdelovanju in vodenju osebnih podatkov iz prejšnjega odstavka pristojni nadzorni organ iz 106. člena tega zakona ravna v skladu z določbami zakona, ki ureja varstvo osebnih podatkov.

(6) Podatke iz četrtega odstavka tega člena lahko pristojni nadzorni organ iz 106. člena tega zakona obdeluje v tolikšnem obsegu in trajanju, kolikor je nujno potrebno za izvedbo nadzora in postopka o prekršku, vendar najdlje tri leta od njihove pridobitve. Po poteku roka iz prejšnjega stavka se podatki izbrišejo.

(7) Ne glede na prejšnji odstavek se slikovni posnetki vozila iz druge alineje četrtega odstavka tega člena, ki ne bodo uporabljeni za dokazovanje prekrškov, brišejo takoj, ko je to mogoče, najpozneje pa v 30 dneh od njihovega nastanka.

(8) Ministrstvo, pristojno za promet, v skladu z 18. členom Uredbe Sveta (ES) št. 1071/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o skupnih pravilih glede pogojev za opravljanje dejavnosti cestnega prevoznika in o razveljavitvi Direktive Sveta 96/26/ES (UL L št. 300 z dne 14. 11. 2009, str. 51) opravlja naloge nacionalne kontaktne točke v zvezi s posredovanjem informacij o kršitvah in kaznih, povezanih s tem členom, ki jih zahtevajo nacionalne kontaktne točke drugih držav članic EU.

(9) Pristojni nadzorni organ iz 106. člena tega zakona posreduje ministrstvu, pristojnemu za promet, najpozneje do 15. februarja za preteklo leto, podatke o:

- številu vozil ali skupine vozil, ki so bila nadzirana zaradi suma preseganja dovoljenih mas vozil ali skupine vozil,
- številu kršitev v zvezi s preseganjem dovoljene mase vozil ali skupine vozil.

(10) Ministrstvo, pristojno za promet, vsaki dve leti, najpozneje do 30. septembra po koncu dveletnega obdobja, posreduje zbrane podatke iz prejšnjega odstavka Evropski komisiji.«.

13. člen

V petem odstavku 32. člena se besedilo »Direkcija Republike Slovenije za ceste (v nadaljnjem besedilu: direkcija)« nadomesti z besedo »direkcija«.

Petnajsti, šestnajsti in sedemnajsti odstavek se spremenijo tako, da se glasijo:

»(15) Voznik posameznik, ki opravlja izredni prevoz v nasprotju z dovoljenjem za izredni prevoz ali ki opravlja prevoz deljivega tovora, oseba, ki naloži tovor v nasprotju z dovoljenjem za izredni prevoz ali v nasprotju s predpisi, oziroma naročnik prevoza, ki zahteva, da se prevoz opravlja v nasprotju z dovoljenjem za izredni prevoz ali v nasprotju s predpisi, se kaznuje za prekršek z globo:

- 300 eurov, če skupna masa presega do vključno 10 odstotkov z dovoljenjem za izredni prevoz dovoljene skupne mase, ali širina presega od vključno 2,6 metra do 2,65 metra z dovoljenjem za izredni prevoz dovoljene širine, ali če osna obremenitev presega do vključno 10 odstotkov z dovoljenjem za izredni prevoz dovoljene osne obremenitve, ali če opravlja izredni prevoz v nasprotju z ostalimi pogoji, navedenimi v dovoljenju za izredni prevoz;
- 300 eurov, če pri prevozu deljivega tovora širina presega od vključno 2,6 metra do 2,65 metra največje s predpisi dovoljene ali s prometnim znakom omejene širine;
- 400 eurov, če širina presega od vključno 2,65 metra do 3,1 metra z dovoljenjem za izredni prevoz dovoljene širine;
- 400 eurov, če pri prevozu deljivega tovora širina presega od vključno 2,65 metra do 3,1 metra največje s predpisi dovoljene ali s prometnim znakom omejene širine;
- 400 eurov, če dolžina presega od 2 do 20 odstotkov z dovoljenjem za izredni prevoz dovoljene dolžine;
- 400 eurov, če pri prevozu deljivega tovora dolžina presega od 2 do 20 odstotkov največje s predpisi dovoljene ali s prometnim znakom omejene dolžine;
- 500 eurov, če skupna masa presega 10 odstotkov z dovoljenjem za izredni prevoz dovoljene skupne mase in ne več kot 60 ton, ali višina presega od 4,2 metra do vključno 4,5 metra z dovoljenjem za izredni prevoz dovoljene višine, ali če osna obremenitev presega od 10 do 20 odstotkov z dovoljenjem za izredni prevoz dovoljene osne obremenitve;
- 500 eurov, če pri prevozu deljivega tovora višina presega od 4,2 metra do vključno 4,5 metra največje s predpisi dovoljene ali s prometnim znakom omejene višine;
- 500 eurov, če širina presega od vključno 3,1 metra do vključno 3,5 metra z dovoljenjem za izredni prevoz dovoljene širine;
- 500 eurov, če pri prevozu deljivega tovora širina presega od vključno 3,1 metra do vključno 3,5 metra največje s predpisi dovoljene ali s prometnim znakom omejene širine;
- 500 eurov, če dolžina presega od vključno 20 do 40 odstotkov z dovoljenjem za izredni prevoz dovoljene dolžine;
- 500 eurov, če pri prevozu deljivega tovora dolžina presega od vključno 20 do 40 odstotkov največje s predpisi dovoljene ali s prometnim znakom omejene dolžine;
- 900 eurov, če širina presega 3,5 metra z dovoljenjem za izredni prevoz dovoljene širine;
- 900 eurov, če pri prevozu deljivega tovora širina presega 3,5 metra največje s predpisi dovoljene ali s prometnim znakom omejene širine;
- 900 eurov, če dolžina presega od vključno 40 odstotkov z dovoljenjem za izredni prevoz dovoljene dolžine;
- 900 eurov, če pri prevozu deljivega tovora dolžina presega od vključno 40 odstotkov največje s predpisi dovoljene ali s prometnim znakom omejene dolžine;
- 900 eurov, če skupna masa presega od vključno 60 ton z dovoljenjem za izredni prevoz dovoljene skupne mase, ali višina presega več kot 4,5 metra z dovoljenjem za izredni prevoz dovoljene višine, ali če osna obremenitev presega od vključno 20 odstotkov z dovoljenjem za izredni prevoz dovoljene osne obremenitve, ali se prevažata deljivi tovor kot izredni prevoz;
- 900 eurov, če pri prevozu deljivega tovora višina presega več kot 4,5 metra največje s predpisi dovoljene ali s prometnim znakom omejene dolžine.

(16) Pravna oseba, samostojni podjetnik posameznik ali posameznik, ki samostojno opravlja dejavnost, ki opravlja izredni prevoz v nasprotju z dovoljenjem za izredni prevoz ali ki opravlja prevoz deljivega tovora, oseba, ki naloži tovor v nasprotju z dovoljenjem za izredni prevoz ali v nasprotju s predpisi, oziroma naročnik prevoza, ki zahteva, da se prevoz opravlja v nasprotju z dovoljenjem za izredni prevoz ali v nasprotju s predpisi, se kaznuje za prekršek z globo:

- 600 eurov, če skupna masa presega do vključno 10 odstotkov z dovoljenjem za izredni prevoz dovoljene skupne mase, ali širina presega od vključno 2,6 metra do 2,65 metra z dovoljenjem za izredni prevoz dovoljene širine, ali če osna obremenitev presega do vključno 10 odstotkov z dovoljenjem za izredni prevoz dovoljene osne obremenitve, ali če opravlja izredni prevoz v nasprotju z ostalimi pogoji, navedenimi v dovoljenju za izredni prevoz;
- 600 eurov, če pri prevozu deljivega tovora širina presega od vključno 2,6 metra do 2,65 metra največje s predpisi dovoljene ali s prometnim znakom omejene širine;
- 700 eurov, če širina presega od vključno 2,65 metra do 3,1 metra z dovoljenjem za izredni prevoz dovoljene širine;

- 700 eurov, če pri prevozu deljivega tovora širina presega od vključno 2,65 metra do 3,1 metra največje s predpisi dovoljene ali s prometnim znakom omejene širine;
- 700 eurov, če dolžina presega od 2 do 20 odstotkov z dovoljenjem za izredni prevoz dovoljene dolžine;
- 700 eurov, če pri prevozu deljivega tovora dolžina presega od 2 do 20 odstotkov največje s predpisi dovoljene ali s prometnim znakom omejene dolžine;
- 900 eurov, če skupna masa presega 10 odstotkov z dovoljenjem za izredni prevoz dovoljene skupne mase in ne več kot 60 ton, ali višina presega od 4,2 metra do vključno 4,5 metra z dovoljenjem za izredni prevoz dovoljene višine, ali če osna obremenitev presega od 10 do 20 odstotkov z dovoljenjem za izredni prevoz dovoljene osne obremenitve;
- 900 eurov, če pri prevozu deljivega tovora višina presega od 4,2 metra do vključno 4,5 metra največje s predpisi dovoljene ali s prometnim znakom omejene višine;
- 900 eurov, če širina presega od vključno 3,1 metra do vključno 3,5 metra z dovoljenjem za izredni prevoz dovoljene širine;
- 900 eurov, če pri prevozu deljivega tovora širina presega od vključno 3,1 metra do vključno 3,5 metra največje s predpisi dovoljene ali s prometnim znakom omejene širine;
- 900 eurov, če dolžina presega od vključno 20 do 40 odstotkov z dovoljenjem za izredni prevoz dovoljene dolžine;
- 900 eurov, če pri prevozu deljivega tovora dolžina presega od vključno 20 do 40 odstotkov največje s predpisi dovoljene ali s prometnim znakom omejene dolžine;
- 1.800 eurov, če širina presega 3,5 metra z dovoljenjem za izredni prevoz dovoljene širine;
- 1.800 eurov, če pri prevozu deljivega tovora širina presega 3,5 metra največje s predpisi dovoljene ali s prometnim znakom omejene širine;
- 1.800 eurov, če dolžina presega od vključno 40 odstotkov z dovoljenjem za izredni prevoz dovoljene dolžine;
- 1.800 eurov, če pri prevozu deljivega tovora dolžina presega od vključno 40 odstotkov največje s predpisi dovoljene ali s prometnim znakom omejene dolžine;
- 1.800 eurov, če skupna masa presega od vključno 60 ton z dovoljenjem za izredni prevoz dovoljene skupne mase, ali višina presega več kot 4,5 metra z dovoljenjem za izredni prevoz dovoljene višine, ali če osna obremenitev presega od vključno 20 odstotkov z dovoljenjem za izredni prevoz dovoljene osne obremenitve, ali če se prevažata deljiv tovor kot izredni prevoz;
- 1.800 eurov, če pri prevozu deljivega tovora višina presega več kot 4,5 metra največje s predpisi dovoljene ali s prometnim znakom omejene dolžine.

(17) Odgovorna oseba pravne osebe, samostojnega podjetnika posameznika ali posameznika, ki samostojno opravlja dejavnost, ki opravlja izredni prevoz v nasprotju z dovoljenjem za izredni prevoz ali ki opravlja prevoz deljivega tovora, oseba, ki naloži tovor v nasprotju z dovoljenjem za izredni prevoz ali v nasprotju s predpisi, oziroma naročnik prevoza, ki zahteva, da se prevoz opravlja v nasprotju z dovoljenjem za izredni prevoz ali v nasprotju s predpisi, se kaznuje za prekršek z globo:

- 300 eurov, če skupna masa presega do vključno 10 odstotkov z dovoljenjem za izredni prevoz dovoljene skupne mase, ali širina presega od vključno 2,6 metra do 2,65 metra z dovoljenjem za izredni prevoz dovoljene širine, ali če osna obremenitev presega do vključno 10 odstotkov z dovoljenjem za izredni prevoz dovoljene osne obremenitve, ali če opravlja izredni prevoz v nasprotju z ostalimi pogoji, navedenimi v dovoljenju za izredni prevoz;
- 300 eurov, če pri prevozu deljivega tovora širina presega od vključno 2,6 metra do 2,65 metra največje s predpisi dovoljene ali s prometnim znakom omejene širine;
- 400 eurov, če širina presega od vključno 2,65 metra do 3,1 metra z dovoljenjem za izredni prevoz dovoljene širine;
- 400 eurov, če pri prevozu deljivega tovora širina presega od vključno 2,65 metra do 3,1 metra največje s predpisi dovoljene ali s prometnim znakom omejene širine;
- 400 eurov, če dolžina presega od 2 do 20 odstotkov z dovoljenjem za izredni prevoz dovoljene dolžine;
- 400 eurov, če pri prevozu deljivega tovora dolžina presega od 2 do 20 odstotkov največje s predpisi dovoljene ali s prometnim znakom omejene dolžine;
- 500 eurov, če skupna masa presega 10 odstotkov z dovoljenjem za izredni prevoz dovoljene skupne mase in ne več kot 60 ton, ali višina presega od 4,2 metra do vključno 4,5 metra z dovoljenjem za izredni prevoz dovoljene višine, ali če osna obremenitev presega od 10 do 20 odstotkov z dovoljenjem za izredni prevoz dovoljene osne obremenitve;
- 500 eurov, če pri prevozu deljivega tovora višina presega od 4,2 metra do vključno 4,5 metra največje s predpisi dovoljene ali s prometnim znakom omejene višine;
- 500 eurov, če širina presega od vključno 3,1 metra do vključno 3,5 metra z dovoljenjem za izredni prevoz dovoljene širine;
- 500 eurov, če pri prevozu deljivega tovora širina presega od vključno 3,1 metra do vključno 3,5 metra največje s predpisi dovoljene ali s prometnim znakom omejene širine;

- 500 eurov, če dolžina presega od vključno 20 do 40 odstotkov z dovoljenjem za izredni prevoz dovoljene dolžine;
- 500 eurov, če pri prevozu deljivega tovora dolžina presega od vključno 20 do 40 odstotkov največje s predpisi dovoljene ali s prometnim znakom omejene dolžine;
- 900 eurov, če širina presega 3,5 metra z dovoljenjem za izredni prevoz dovoljene širine;
- 900 eurov, če pri prevozu deljivega tovora širina presega 3,5 metra največje s predpisi dovoljene ali s prometnim znakom omejene širine;
- 900 eurov, če dolžina presega od vključno 40 odstotkov z dovoljenjem za izredni prevoz dovoljene dolžine;
- 900 eurov, če pri prevozu deljivega tovora dolžina presega od vključno 40 odstotkov največje s predpisi dovoljene ali s prometnim znakom omejene dolžine;
- 900 eurov, če skupna masa presega od vključno 60 ton z dovoljenjem za izredni prevoz dovoljene skupne mase, ali višina presega več kot 4,5 metra z dovoljenjem za izredni prevoz dovoljene višine, ali če osna obremenitev presega od vključno 20 odstotkov z dovoljenjem za izredni prevoz dovoljene osne obremenitve, ali če se prevaža deljiv tovor kot izredni prevoz;
- 900 eurov, če pri prevozu deljivega tovora višina presega več kot 4,5 metra največje s predpisi dovoljene ali s prometnim znakom omejene dolžine.«.

14. člen

Za 34. členom se dodata nova 34.a in 34.b člen, ki se glasita:

»34.a člen

(pooblaščen organizacija za usposabljanje spremljevalcev izrednih prevozov)

(1) Usposabljanje spremljevalcev izrednih prevozov izvaja izobraževalna ali druga organizacija (v nadaljnjem besedilu: pooblaščen organizacija), ki jo na podlagi javnega razpisa izbere in pooblasti ministrstvo, pristojno za promet, če organizacija izpolnjuje naslednje kadrovske in materialne pogoje:

- je registrirana za opravljanje dejavnosti izobraževanja odraslih,
- ima zaposlenega strokovnega delavca za organiziranje izobraževanja odraslih, ki ima visokošolsko pedagoško ali andragoško izobrazbo ter strokovni izpit,
- ima zagotovljene usposobljene kadre z najmanj visoko strokovno izobrazbo; iz usposobljenosti oziroma referenc teh kadrov mora biti razvidno, da bodo pri usposabljanju pokrita vsa tematska področja po predpisanem programu,
- ima učilnico, ki omogoča izvajanje usposabljanja in preizkusa znanja za najmanj 30 kandidatov, in
- razpolaga z ustrežno tehnično opremo in učnimi pripomočki.

(2) Pooblaščen organizaciji se izda pooblastilo z veljavnostjo petih let.

(3) Strokovni nadzor nad delom pooblaščen organizacije, izvajanjem programov usposabljanja spremljevalcev izrednih prevozov in ugotavljanjem izpolnjevanja pogojev, na podlagi katerih je bilo izdano pooblastilo, opravlja ministrstvo, pristojno za promet.

(4) Minister, pristojen za promet, pooblaščen organizaciji začasno odvzame pooblastilo za obdobje treh mesecev, če usposabljanja spremljevalcev izrednega prevoza ne izvaja po predpisanem programu ali ga ne izvede v celoti, ali če usposabljanje izvajajo osebe, ki ne izpolnjujejo predpisanih pogojev.

(5) Minister, pristojen za promet, pooblaščen organizaciji trajno odvzame pooblastilo, če pooblaščen organizacija v roku enega leta po poteku začasnega odvzema pooblastila ponovno ne izvaja usposabljanja spremljevalcev izrednega prevoza po predpisanem programu ali ga ne izvede v celoti, ali če usposabljanje izvajajo osebe, ki ne izpolnjujejo predpisanih pogojev.

34.b člen

(strokovno usposabljanje spremljevalca izrednih prevozov in vodenje evidenc)

(1) Spremljevalec izrednih prevozov se za izvajanje spremstva izrednih prevozov usposobi po predpisanem programu. Strokovno usposabljanje za spremljevalca izrednih prevozov je sestavljeno iz osnovnega in obnovitvenega strokovnega usposabljanja.

(2) Na osnovno strokovno usposabljanje za spremljevalca izrednih prevozov se lahko prijavi kandidat, ki:

- ima vozniško dovoljenje najmanj kategorije B,
- ni voznik začetnik,
- ni kaznovan za kazniva dejanja zoper varnost cestnega prometa.

(3) Prijava na strokovno usposabljanje vsebuje podatke o kandidatu (osebno ime, rojstni podatki, naslov stalnega ali začasnega prebivališča) ter izjavo kandidata, da izpolnjuje pogoje iz prejšnjega odstavka.

(4) Osnovno strokovno usposabljanje je sestavljeno iz teoretičnega in praktičnega usposabljanja, ki se zaključijo s preizkusom znanja, ki obsega teoretični in praktični preizkus.

(5) Kandidat, ki uspešno opravi preizkus znanja iz prejšnjega odstavka, prejme potrdilo o usposobljenosti za spremljevalca izrednih prevozov, ki ga najpozneje v desetih delovnih dneh po opravljenem preizkusu izda pooblaščen organizacija. Potrdilo o usposobljenosti za spremljevalca izrednih prevozov se izda z veljavnostjo petih let od datuma, ko je kandidat za spremljevalca izrednih prevozov opravil osnovno strokovno usposabljanje.

(6) Spremljevalec izrednih prevozov, ki izpolnjuje pogoje iz drugega odstavka tega člena, se vsakih pet let po pridobitvi statusa spremljevalca izrednih prevozov udeleži obnovitvenega strokovnega usposabljanja. Na obnovitveno strokovno usposabljanje se lahko prijavi največ 18 mesecev pred potekom veljavnosti potrdila o usposobljenosti za spremljevalca izrednih prevozov. Po zaključenem obnovitvenem strokovnem usposabljanju opravi teoretični preizkus znanja. Podatek o uspešno opravljenem preizkusu znanja po zaključenem obnovitvenem strokovnem usposabljanju se zaznamuje v evidenci o izdanih potrdilih iz dvanajstega odstavka tega člena. Pooblaščen organizacija izda novo potrdilo o usposobljenosti za spremljevalca izrednih prevozov z veljavnostjo petih let, z začetkom veljavnosti od datuma poteka veljavnosti predhodnega potrdila.

(7) Če se spremljevalec izrednih prevozov obnovitvenega strokovnega usposabljanja ne udeleži ali preizkusa znanja po zaključenem obnovitvenem strokovnem usposabljanju ne opravi uspešno, izgubi status spremljevalca izrednih prevozov in se ga izbriše iz evidence o izdanih potrdilih.

(8) Spremljevalec izrednih prevozov ima pri spremljanju izrednega prevoza pri sebi potrdilo o usposobljenosti za spremljevalca izrednega prevoza in ga na zahtevo policista ali občinskega redarja izroči na vpogled.

(9) Preizkus znanja iz tega člena se opravlja pred komisijo, ki jo imenuje minister, pristojen za promet. Komisijo sestavljajo predsednik, dva namestnika in najmanj pet članov. Med imenovanimi člani komisije morajo biti najmanj trije predstavniki ministrstva, pristojnega za promet, ki so v zadnjih treh letih pridobili izkušnje s področja predpisov o cestah oziroma cestnem prometu, in en predstavnik ministrstva, pristojnega za notranje zadeve. Stroške dela komisije določi minister, pristojen za promet.

(10) Komisija iz prejšnjega odstavka deluje v skladu s poslovnikom, v katerem določi način dela komisije. Komisija sprejme poslovnik s soglasjem večine članov.

(11) Stroške osnovnega in obnovitvenega strokovnega usposabljanja, preizkusa znanja in izdaje potrdila o usposobljenosti za spremljevalca izrednih prevozov plača kandidat. Višino stroškov določi pooblaščen organizacija s soglasjem ministra, pristojnega za promet.

(12) Evidenco o izdanih potrdilih za namen spremljanja usposobljenosti spremljevalcev izrednih prevozov in izvajanja učinkovitega nadzora nad spremljevalci izrednih prevozov vzpostavi in vodi ministrstvo, pristojno za promet, ki omogoči brezplačen dostop do evidence policiji in občinskemu redarstvu.

(13) Evidenca iz prejšnjega odstavka vsebuje evidenčno številko potrdila o usposobljenosti za spremljevalca izrednih prevozov, osebno ime in rojstne podatke spremljevalca izrednih prevozov ter datum veljavnosti potrdila. Podatke iz prejšnjega odstavka vnašajo v evidenco pooblaščen organizacije.

(14) Minister, pristojen za promet, predpiše program strokovnega usposabljanja, način in postopek opravljanja preizkusa znanja, obliko in vsebino potrdila o usposobljenosti za spremljevalca izrednih prevozov ter način in stroške pridobitve novega potrdila o usposobljenosti za spremljevalca izrednih prevozov v primeru izgube, kraje ali uničenja.

(15) Z globo 600 eurov se kaznuje za prekršek spremljevalec izrednih prevozov, ki za spremljanje izrednih prevozov ni usposobljen po predpisanem programu.

(16) Z globo 40 eurov se kaznuje za prekršek spremljevalec izrednih prevozov, ki ravna v nasprotju z osmim odstavkom tega člena.«.

Za prvim odstavkom 37. člena se doda nov drugi odstavek, ki se glasi:

»(2) V primeru omejitve uporabe javne ceste za tranzit, se uporaba te ceste dovoli za lokalni promet.«.

V dosedanjem drugem odstavku, ki postane tretji odstavek, se besedilo »prejšnjega odstavka« nadomesti z besedilom »prvega in drugega odstavka tega člena«.

V dosedanjem tretjem odstavku, ki postane četrti odstavek, se besedilo »koles s pomožnim motorjem« nadomesti z besedilom »mopedov, katerih konstrukcijsko določena hitrost ne presega 25 km/h«.

V dosedanjem četrtem odstavku, ki postane peti odstavek, se besedilo »drugim in tretjim« nadomesti z besedilom »tretjim in četrtem«.

Dosedanji peti odstavek postane šesti odstavek.

16. člen

Četrti odstavek 40. člena se spremeni tako, da se glasi:

»(4) Podatki iz drugega odstavka tega člena se zbirajo neposredno iz projektne dokumentacije izvedenih del, uradnih kartografskih gradiv, popisnih obrazcev, slikovnega gradiva, drugih zbirk ter posebnih meritev oziroma z zajemom podatkov neposredno na terenu. Podatke o izdatkih za javne ceste zagotavljajo ministrstvo, pristojno za promet, ministrstvo, pristojno za notranje zadeve, policija, inšpektorat, pristojen za državne ceste, občine, koncesionar iz 11. oziroma 57. člena in gospodarska družba iz 46. člena tega zakona.«.

V petem odstavku se besedilo »Topografske podatke« nadomesti z besedilom »Lokacijske podatke«, za besedo »spremembo« pa doda beseda »teh«.

Za petim odstavkom se doda nov šesti odstavek, ki se glasi:

»(6) Zavezanec za zagotavljanje podatkov o izdatkih za javne ceste posreduje podatke direkciji brezplačno najkasneje do 15. maja tekočega leta za preteklo leto. Če zavezanec podatkov ne posreduje, se šteje, da direkcija ne razpolaga o izdatkih za javne ceste, ki jih je imel posamezen zavezanec, kar se zaznamuje v BCP, ki jo vodi direkcija.«.

Dosedanji šesti odstavek postane sedmi odstavek.

17. člen

Prvi odstavek 53. člena se spremeni tako, da se glasi:

»(1) Za novo ali rekonstruirano cesto, za katero je bilo izdano gradbeno dovoljenje, lahko ministrstvo, pristojno za promet, izda dovoljenje za začasno uporabo že pred dokončanjem vseh del zunaj vozišča ceste, predvidenih z izdanim gradbenim dovoljenjem, če gre za cesto, ki bo v upravljanju upravljavca državnih cest, in če je ugotovljeno, da vozišče izpolnjuje pogoje za varno odvijanje prometa.«.

V drugem in četrtem odstavku se črta beseda »državne«.

18. člen

V prvem odstavku 55. člena se petnajsta alineja spremeni tako, da se glasi:

»– pripravo strokovnih izhodišč za smernice in mnenja, ki jih ministrstvo, pristojno za promet, kot nosilec urejanja prostora, izdaja k državnim prostorskim aktom;«.

Za petnajsto alinejo se doda nova šestnajsta alineja, ki se glasi:

»– izdajo smernic in mnenj ter opravljanje drugih predpisanih nalog pri pripravi občinskih prostorskih aktov kot nosilec urejanja prostora;«.

Dosedanje šestnajsta do osemnajsta alineja postanejo sedemnajsta do devetnajsta alineja.

19. člen

V 59. členu se črta besedilo »do roba cestnega sveta«.

20. člen

V prvem odstavku 62. člena se za besedilom »površin naselja« in dvopičjem doda nova prva alineja, ki se glasi:

»– priključke občinskih cest na državno cesto, razen prometne signalizacije namenjene odvijanju prometa na državni cesti;«.

Dosedanja prva alineja, ki postane druga alineja, se spremeni tako, da se glasi:

»– odstavne pasove, odstavne niše, parkirne površine, avtobusna postajališča in druge prometne površine izven vozišča;«.

Dosedanje druga do peta alineja postanejo tretja do šesta alineja.

21. člen

69. člen se črta.

22. člen

Prvi odstavek 75. člena se spremeni tako, da se glasi:

»(1) V območju nivojskega križišča državnih cest, državne ceste z občinsko cesto ali v območju cestnih priključkov na državno cesto (pregledno polje), na notranjih straneh cestnih krivin (pregledna berma) ter nivojskega križišča državnih cest z železniško progo (preglednostni prostor) ni dovoljeno vzpostaviti kakršnekoli vegetacije ali postaviti objekte, naprave in druge predmete ter storiti kar koli drugega, kar bi oviralo preglednost cest, križišča ali priključka.«.

23. člen

Za 76. členom se doda nov 76.a člen, ki se glasi:

»76.a člen (poskusna prometna ureditev na državnih cestah)

(1) Direkcija lahko na posameznem odseku državne ceste za določeno obdobje, ki ne sme biti daljše od dveh let, označi prometno ureditev na način, ki ni v skladu s predpisi s področja cest (v nadaljnjem besedilu: poskusna prometna ureditev). Cestni odsek državne ceste, na katerem je določena poskusna prometna ureditev, se označi z obvestilno tablo, ki udeležence cestnega prometa obvešča o začetku in koncu cestnega odseka, na katerem se izvaja poskusna prometna ureditev.

(2) Poskusna prometna ureditev se odredi z delovnim nalogom, katerega sestavni del je elaborat prometne ureditve, v katerem morajo biti opredeljeni zlasti namen, pomen in trajanje poskusne prometne ureditve.

(3) Direkcija o podrobnostih poskusne prometne ureditve na določenem cestnem odseku državne ceste obvesti javnost, ministrstvo, pristojno za promet, policijo, pristojni inšpekcijski organ za ceste, prometno-informacijski center in v primeru poskusne prometne ureditve na odseku državne ceste skozi naselje tudi pristojno občinsko redarstvo najmanj deset dni pred njeno uvedbo.

(4) Direkcija najpozneje tri mesece pred potekom obdobja trajanja poskusne prometne ureditve ovrednoti njene učinke na varnost udeležencev cestnega prometa in o tem seznani ministrstvo, pristojno za promet.«.

24. člen

Prvi in drugi odstavek 77. člena se spremenita tako, da se glasita:

»(1) Postavitev, zamenjavo, dopolnitev ali odstranitev prometne signalizacije in prometne opreme na državnih cestah odredi direkcija, če s tem zakonom ni določeno drugače.

(2) Na državni cesti se sme postavljati turistična in druga obvestilna prometna signalizacija samo v skladu s predpisi, ki urejajo prometno signalizacijo. Postavitev in odstranitev turistične in druge obvestilne prometne signalizacije odreja direkcija, ki ima pravico do povrnitve stroškov za postavitev, vzdrževanje in odstranitev.«.

25. člen

V drugem odstavku 78. člena se za prvo alinejo doda nova druga alineja, ki se glasi:

»– če se z obvestili upravljavca ceste podajajo udeležencem cestnega prometa pomembne informacije in zanje ni predpisana prometna signalizacija,«.

Dosedanji druga in tretja alineja postaneta tretja in četrta alineja.

V četrtem odstavku se za besedo »Postavljanje« doda besedilo »in uporabljanje«, besedilo »ob državnih cestah« pa se nadomesti z besedilom »v območju državne ceste«.

V petem odstavku se beseda »gradnja« nadomesti z besedo »postavitev«.

Sedmi odstavek se spremeni tako, da se glasi:

»(7) Z globo 2.000 eurov se kaznuje za prekršek posameznik, ki ravna v nasprotju s četrnim odstavkom tega člena ali brez soglasja postavi oziroma uporablja objekt za obveščanje in oglaševanje v območju državne ceste ali ga postavi oziroma uporablja v nasprotju s pogoji iz soglasja.«.

V osmem odstavku se število »2.000« nadomesti s številom »8.000«, število »200« pa se nadomesti s številom »2.000«.

26. člen

V tretjem odstavku 88. člena se črta besedilo »ali presojevalka varnosti cest (v nadaljnjem besedilu: presojevalec varnosti cest)«.

27. člen

Za prvim odstavkom 101. člena se doda nov drugi odstavek, ki se glasi:

»(2) Ne glede na prejšnji odstavek dovoljenje za delno ali popolno zaporo občinske ceste ni potrebno za redno vzdrževanje občinske ceste.«.

Dosedanji drugi do sedmi odstavek postanejo tretji do osmi odstavek.

28. člen

Prvi in drugi odstavek 106. člena se spremenita tako, da se glasita:

»(1) Nadzor nad določbami 4., 5., 6., 30., 31., 31.a, 31.b, 32., 34., 34.b, 36., 37., 107., 109., 110. in 111. člena tega zakona izvajajo na javnih cestah policisti, na občinskih cestah, nekategoriziranih cestah, ki se uporabljajo za javni cestni promet, in državnih cestah v naseljih pa tudi občinski redarji.

(2) Nadzor nad določbama šestega odstavka 5. in 5.a člena tega zakona izvajajo cestninski nadzorniki, nadzor nad določbo 5.a člena tega zakona pa tudi policisti.«.

29. člen

Drugi in tretji stavek prvega odstavka 109. člena se spremenita tako, da se glasita:

»Voznik na zahtevo policista ali občinskega redarja omogoči tehtanje vozila. Če na kraju postopka vozila ni mogoče stehtati, voznik na zahtevo policista ali občinskega redarja odpelje vozilo na tehtanje.«.

30. člen

V 112. členu se besedilo »Prometni inšpektorat Republike Slovenije« nadomesti z besedilom »inšpektorat, pristojen za državne ceste«.

31. člen

V prvem odstavku 113. člena se besedilo »inšpektorja za ceste Prometnega inšpektorata Republike Slovenije« nadomesti z besedilom »inšpektorja, pristojnega za državne ceste« in doda vejica.

32. člen

V 117. členu se besedilo »pristojna davčna oziroma carinska uprava,« nadomesti z besedilom »Finančna uprava Republike Slovenije«.

33. člen

V prvem odstavku 118. člena se v osmi alineji 1. točke besedilo »poljem preglednosti ceste« nadomesti z besedilom »preglednim poljem«.

V 6. točki se črta beseda »državne«.

34. člen

Prvi in drugi odstavek 121. člena se spremenita tako, da se glasita:

»(1) Inšpektorat, pristojen za državne ceste, in občinski inšpekcijski organ za ceste sta prekrškovna organa za vse prekrške iz tega zakona, storjene na cestah, ki jih nadzorujeta v okviru svoje pristojnosti, razen za prekrške iz šestega odstavka 5., 5.a, 30., 31., 31.a, 31.b, 32., 34., 34.b, 36., 37., 107., 109., 110. in 111. člena tega zakona.

(2) Policija in občinsko redarstvo sta prekrškovna organa za prekrške iz 4., 5., 6., 30., 31., 31.a, 31.b, 32., 34., 34.b, 36., 37., 107., 109., 110. in 111. člena tega zakona, storjene na cestah, ki jih nadzorujejo v okviru svoje pristojnosti.«

Za drugim odstavkom se doda nov tretji odstavek, ki se glasi:

»(3) Cestninski nadzorniki so prekrškovni organ za prekrške iz šestega odstavka 5. člena in 5.a člena tega zakona, storjene na avtocestah in hitrih cestah, policisti pa tudi za prekrške iz 5.a člena tega zakona.«

V dosedanjem tretjem odstavku, ki postane četrti odstavek, se besedilo »za ceste Prometnega inšpektorata Republike Slovenije« nadomesti z besedilom »inšpektorata, pristojnega za državne ceste«.

Dosedanji četrti, peti in šesti odstavek postanejo peti, šesti in sedmi odstavek.

PREHODNE IN KONČNE DOLOČBE

35. člen

Upravljevec avtoceste oziroma hitre ceste vzpostavi odstranitev poškodovanih in pokvarjenih vozil iz novega 5.a člena zakona najpozneje v šestih mesecih od uveljavitve tega zakona.

36. člen

Upravljevec državnih cest vzpostavi sistem za prepoznavo vozil ali skupine vozil, ki sama ali skupaj s tovorom presegajo dovoljene mase, predpisane za posamezne vrste vozil ali skupine vozil, iz novega 31.c člena zakona, najpozneje do 27. maja 2021.

37. člen

(1) Pooblastila, izdana organizacijam, ki izvajajo program usposabljanja spremljevalcev izrednih prevozov, pred uveljavitvijo tega zakona, ostanejo veljavna do poteka njihove veljavnosti.

(2) Komisija za preizkus znanja spremljevalcev izrednih prevozov, ki je bila imenovana pred uveljavitvijo tega zakona, opravlja delo komisije do poteka obdobja njenega imenovanja.

(3) Spremljevalci izrednih prevozov, ki so pridobili potrdilo o usposobljenosti za spremljevalca izrednih prevozov po dosedanjih predpisih, se prvega obnovitvenega strokovnega usposabljanja iz novega šestega odstavka 34.b člena zakona udeležijo najpozneje v petih letih od uveljavitve tega zakona. Če se v tem roku obnovitvenega strokovnega usposabljanja ne udeležijo, izgubijo status spremljevalca izrednih prevozov.

38. člen

(1) Ministrstvo, pristojno za promet, vzpostavi evidenco iz novega dvanajstega odstavka 34.b člena zakona najpozneje v enem letu od uveljavitve tega zakona. Do takrat vodi evidenco spremljevalcev izrednih prevozov direkcija, pristojna za infrastrukturo, v skladu s predpisom, ki ureja vodenje evidence spremljevalcev izrednih prevozov.

(2) Z vzpostavitvijo evidence iz novega dvanajstega odstavka 34.b člena zakona, prenese direkcija, pristojna za infrastrukturo, podatke iz evidence na ministrstvo, pristojno za promet.

39. člen

Pooblaščen organizacija iz novega prvega odstavka 34.a člena zakona začne izdajati potrdila o usposobljenosti za spremljevalca izrednih prevozov z dnem uveljavitve predpisa iz novega štirinajstega odstavka 34.b člena zakona.

40. člen

(1) Minister, pristojen za promet, izda predpis iz spremenjenega osmega odstavka 10. člena zakona v šestih mesecih od uveljavitve tega zakona.

(2) Minister, pristojen za promet, izda predpis iz novega štirinajstega odstavka 34.b člena zakona v enem letu od uveljavitve tega zakona.

41. člen

(1) Z dnem uveljavitve tega zakona prenehajo veljati napovedni stavek in 9. točka prvega odstavka 2. člena, napovedni stavek in 26. točka prvega odstavka 14. člena, prvi odstavek 22. člena v delu, ki se nanaša na opravljanje inšpekcijskega nadzora nad delom subjektov, ki usposablajo spremljevalce izrednih prevozov, 47. člen in peti odstavek 95. člena Zakona o voznikih (Uradni list RS, št. 109/10, 25/14 in 85/16 – ZVoz-1).

(2) Z dnem uveljavitve tega zakona prenehajo veljati naslednje določbe Zakona o varnosti cestnega prometa (Uradni list RS, št. 56/08 – uradno prečiščeno besedilo, 57/08 – ZLDUVCP, 58/09, 36/10, 106/10 – ZMV, 109/10 – ZCes-1, 109/10 – ZPrCP, 109/10 – ZVoz in 39/11 – ZJZ-E):

- prvi odstavek 12. člena,
- tretji odstavek 32. člena v delu, ki se nanaša na opredelitev naselja, njegovih sestavnih delov in označitev mej naselja,
- četrti odstavek 50. člena,
- peti odstavek 117. člena.

(3) Z dnem uveljavitve tega zakona preneha veljati Pravilnik o usposabljanju za spremljevalce izrednih prevozov (Uradni list RS, št. 47/09, 109/10 – ZVoz in 85/16), uporablja pa se do izdaje predpisa iz novega štirinajstega odstavka 34.b člena zakona.

42. člen

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

III. OBRAZLOŽITEV ČLENOV

K 1. členu

S predlogom zakona se v slovenski pravni red delno prenaša Direktiva (EU) 2015/719 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2015 o spremembi Direktive Sveta 96/53/ES o določitvi največjih dovoljenih mer določenih cestnih vozil v Skupnosti v notranjem in mednarodnem prometu in največjih dovoljenih tež v mednarodnem prometu (UL L št. 115 z dne 6. 5. 2015, str. 1; v nadaljnjem besedilu: Direktiva 2015/719), in sicer v delu, ki se nanaša na nadzor dovoljenih mas, predpisanih za posamezne vrste vozil ali skupine vozil, in na obveznosti špediterja pri prevozu zabožnikov in zamenljivih tovorišč. V tej zvezi morajo države članice EU sprejeti ustrezne ukrepe za prepoznavo vozil, ki sama ali skupaj s tovorom v cestnem prometu presegajo dovoljene mase. Prepoznavo vozil, ki presegajo največje dovoljene mase, se lahko izvaja z napravami za samodejno pridobivanje podatkov o skupnih masah vozil, nameščenimi ali vgrajenimi na, ob ali v vozišče državne ceste, ali z napravami, nameščenimi na vozila, registrirana v Republiki Sloveniji. Omenjeno prepoznavo vozil morajo upravljavci državnih cest vzpostaviti najpozneje do 27. maja 2021.

K 2. členu

Zakon o pravilih cestnega prometa (Uradni list RS, št. 82/13 – uradno prečiščeno besedilo in 68/16) v prvem odstavku 95. člena predpisuje, da morajo vozniki mopedov, katerih konstrukcijsko določena hitrost ne presega 25 km/h, voziti po kolesarskem pasu, kolesarski stezi ali kolesarski poti. Kjer teh prometnih površin ni oziroma niso prevozne, smejo voziti ob desnem robu smernega vozišča v smeri vožnje. Tej zakonski ureditvi sledi tudi Zakon o cestah, zato se opredelitev izrazov v zvezi s prometnimi površinami iz 27., 28. in 54. točke prvega odstavka 2. člena Zakona o cestah dopolnjuje tako, da bo med vozili, ki lahko za vožnjo uporabljajo kolesarski pas, kolesarsko stezo in pločnik, naveden tudi moped, katerega konstrukcijsko določena hitrost ne presega 25 km/h. Pločnik je prometna površina, ki je ločena od vozišča in prvenstveno namenjena pešcem, pa tudi prometu koles in mopedov, katerih konstrukcijsko določena hitrost ne presega 25 km/h, če je to dovoljeno s horizontalno oziroma vertikalno prometno signalizacijo. Pomen izraza pločnik se s predlogom zakona ne spreminja, se pa njegova definicija usklajuje s prvim odstavkom 95. člena Zakona o pravilih cestnega prometa.

Poleg tega se povsem na novo določa, da kolesarski pas na cestah v naselju ne bo namenjen izključno prometu koles in mopedov, katerih konstrukcijsko določena hitrost ne presega 25 km/h, ampak tudi prometu drugih vozil, če bo tako določeno s prometno signalizacijo (npr. s prekinjeno ločilno črto). Predmetna sprememba bo omogočila prepletanje prometa koles in drugih vozil tudi na prometni površini kolesarskega pasu, vendar le na cestah znotraj naselja, kjer so hitrosti vozil manjše in je takšna prometna ureditev sprejemljiva iz prometno varnostnega razloga. Dopolnitev izraza kolesarski pas zgolj omogoča souporabo kolesarskega pasu, vendar bo odločitev o tem sprejel upravljavec ceste, ki je odgovoren za varen in nemoten potek prometa na cestah, ki so v njegovem upravljanju. Gre za prometno rešitev, ki je poznana v tujini in se bo uporabljala na delih cest znotraj naselja, ki zaradi svoje širine zahtevajo, da na površino kolesarskega pasu (na primer ob srečanju z nasproti vozečim vozilom) zapeljejo tudi druga vozila, ki jim ta površina sicer ni namenjena.

V pojmovniku se spreminjata izraza prometna signalizacija in prometna oprema. Prometna signalizacija niso le prometni znaki, ampak je njena delitev precej širša. V osnovni delitvi jo sestavljata horizontalna in vertikalna signalizacija, ki pa se delita v različne vrste prometne signalizacije. Delitev in uvedba novih vrst posamezne prometne signalizacije ustreza zahtevam Konvencije o prometnih znakih (Dunaj 1968), ki je v Republiki Sloveniji začela veljati leta 2011. Z novo delitvijo prometne signalizacije so določene dosedanje naprave prometne opreme, uvrščene v sklop horizontalne prometne signalizacije. Kot nova vrsta prometne signalizacije iz prometne opreme izvzema znake za označevanje bližine roba vozišča in preprečevanje nadaljnje vožnje (smerniki, zapornice).

Pojmovnik se dopolnjuje z definicijo skupnega prometnega prostora. Skupni prometni prostor (angl.: shared space) je prostor (na primer ulica ali trg), kjer ni zapostavljanja ali dajanja prednosti motoriziranim ali nemotoriziranim udeležencem prometa in ni jasne vizualne delitve cestišča in pločnika. V želji po zblizevanju tistih, ki pešajo, in tistih, ki so mobilni na kolesih, se na določenem področju odstranijo talne označbe, robniki, prometni znaki in luči. Skupni prometni prostor se lahko pojavi v različnih oblikah. Med bistvenimi elementi pri urejanju vsakodnevnega prometa takega prostora je vizualna komunikacija, ki temelji na vzajemnem zaupanju in predvsem enakopravnosti. Namesto označb, ki določajo, kje lahko pelje motorizirano vozilo, kje kolesar in kje lahko hodi pešec, imajo vsi prosto izbiro, kako se bodo gibali. Vodila so torej enakopravnost, svoboda in spoštovanje – ki vodijo do višje kakovosti življenja v urbanem okolju, večje varnosti in izboljšanja prometne kulture vseh udeležencev. Pri skupnem prometnem prostoru je torej

poudarek na souporabi skupne površine in odsotnosti prometnih znakov in delitev prostora glede na različne uporabnike. V Sloveniji tipičnega primera skupnega prometnega prostora v smislu "dovoljeno je vse" še ni. Kot obliko, ki bi ustrezala konceptu skupnega prometnega prostora, se navaja ureditev prometa v Kostanjevici ob Krki in Kopru, pa tudi na Slovenski cesti v Ljubljani. Koncept se je do danes še najbolj uveljavil na Nizozemskem, v Skandinaviji in Angliji. Nam najbližjega so uredili v Gradcu.

S predlogom zakona se zaradi celovite ureditve področja izrednih prevozov iz Zakona o voznikih (Uradni list RS, št. 109/10, 25/14 in 85/16 – ZVoz-1) prenašajo določbe glede usposabljanja spremljevalcev izrednih prevozov. Zato je treba v pojmovniku Zakona o cestah opredeliti tudi izraz spremljevalec izrednega prevoza, pri čemer pa se opredelitev tega subjekta ne spreminja v primerjavi s sedanjo ureditvijo.

Iz razloga prenosa Direktive 2015/719 v delu, ki se nanaša na obveznosti špediterja v razmerju do voznika prevoznika, je treba opredeliti tudi izraz špediter, pri čemer definicijo tega izraza določa omenjena direktiva. Špediter je v primeru prevoza zabojnikov oziroma zamenljivih tovarišč subjekt, ki je na tovornem listu oziroma enakovredni prevoznik naveden kot špediter, torej subjekt v imenu in za račun katerega se s prevoznim podjetjem sklene prevozna pogodba. Gre torej za subjekta, ki razpolaga s podatki o teži tovora oziroma mora prevozniku zagotoviti pravilne podatke o tem, sicer lahko vozilo skupaj s tovorom zaradi pomanjkljivih ali nepravilnih podatkov presega predpisane dovoljene mase. V tem pogledu je ureditev špediterjevih obveznosti v razmerju do voznika prevoznega podjetja oziroma njegove odgovornosti v primeru preseganja dovoljenih mas vozila ali skupine vozil zaradi napačnih ali nepravilnih podatkov o masi tovora, primerno urejati v Zakonu o cestah, ki že v okviru veljavne ureditve predpisuje odgovornost več subjektov, ki so vključeni v prevoz tovora, in imajo možnost vpliva na preobremenitev vozila (na primer naročnik prevoza, oseba, ki tovor naloži, voznik vozila). Ker so vozila preobremenjena tudi zaradi špediterjeve malomarnosti, ker prevozniku sploh ne izroči dokumentov o masi tovora ali izroči dokumente z napačnimi ali pomanjkljivimi podatki o masi tovora, pa so se države članice EU odločile, da je treba v verigo odgovornih oseb za preobremenitev vozila vključiti tudi špediterje. Zaradi razumevanja novih izrazov, ki se uporabljata v določbi 34.b člena, je treba v pojmovniku določiti pomen izrazov zabojnik in zamenljivo tovarišče. Za prevoz tovora se v cestnem prometu pogosto uporabljajo zabojniki. Zabojniki so tovorni zaboji, ki so konstruirani za večkratno uporabo. Poleg tega so opremljeni s pripravami za prekladanje z enega na drug način prevoza (npr. z ladje na tovorno vozilo ali železniški vagon in obratno). Prav tako jih je mogoče zlagati drug na drugega. Poleg zabojnikov se za prevoz tovora uporabljajo tudi zamenljiva tovarišča, ki so prirejena meram tovornih vozil tako, da jih je mogoče nalagati na tovorna vozila brez prilagajanj tovornega dela vozila. Zamenljiva tovarišča so opremljena tudi s pripravami za prekladanje z enega na drug način prevoza (običajno s cestnega na železniški prevoz in obratno). Tako zabojnik kot tudi zamenljivo tovarišče sta splošno uveljavljeni tovorni enoti v mednarodnem prevozu blaga, ki ju je mogoče enostavno dvigniti oziroma položiti na tovorno vozilo.

V pojmovniku se ureja tudi izraz tranzit, in sicer iz razloga dopolnitve 37. člena Zakona o cestah, ki predpisuje izjeme pri omejitvi uporabe javne ceste (lokalni promet). V skladu z zdajšnjo ureditvijo se lahko v primeru omejitve uporabe javne ceste za posamezno vrsto vozil, dovoli njena uporaba za lokalni promet, pri čemer je v določbi 37. člena Zakona o cestah povsem jasno zapisano, kateri prevozi štejejo za lokalni promet. Kot izhaja iz navedenega, je zakonodajalec v prvem odstavku 37. člena Zakona o cestah predvidel, da se lahko v primeru omejitve uporabe javne ceste za posamezno vrsto vozil lokalni promet dovoli, ni pa to nujno. Z dopolnitvijo 37. člena Zakona o cestah pa se določa, da mora upravljavec ceste, ki na določenem cestnem odseku omeji promet vozil v tranzitu, vedno dovoliti lokalni promet. Tranzit je prevoz območja omejene uporabe javne ceste, označenega s predpisano prometno signalizacijo. To pomeni, da glede na predlagano besedilo v območje omejene uporabe javne ceste ne smejo zapeljati vozila, ki nameravajo to območje (območje med dvema prometnima znakoma za prepoved določen vrste vozil) zgolj prevoziti brez utemeljenega razloga za vstop v to območje (na primer naklad ali razklad tovora, sedež pravne osebe, dostopanje do servisne delavnice). V območje omejene uporabe javne ceste, kjer je prepovedan tranzit določene vrste vozil, lahko zapeljejo vozila, ki izpolnjujejo pogoje za vožnjo v lokalnem prometu (npr. imajo v tem območju izhodišče ali cilj, vozniki, lastniki ali imetniki pravice uporabe imajo na tem območju stalno ali začasno prebivališče, vozila so v lasti oziroma v uporabi pravne ali fizične osebe, registrirane za opravljanje prevozov, ki ima na tem območju sedež ali podružnico in urejeno parkirišče, ali avtošole, ki ima na tem območju sedež ali podružnico in urejeno parkirišče). Izraz tranzitni prevoz predpisuje sicer že Zakon o prevozih v cestnem prometu, vendar je predmetni izraz za potrebe omejevanja uporabe javne ceste za posamezno vrsto vozil nesprejemljiv, saj je tranzitni prevoz po Zakonu o prevozih v cestnem prometu prevoz potnikov ali blaga čez ozemlje Republike Slovenije brez vstopanja in izstopanja potnikov oziroma nakladanja ali razkladanja blaga v Republiki Sloveniji. Če bi za potrebe omejevanja uporabe javne ceste uporabili izraz tranzitni prevoz po Zakonu o prevozih v cestnem prometu, bi s tem razvrednotili pomen lokalnega prometa, saj bi vožnjo v lokalnem prometu prepovedali zgolj za tiste uporabnike, ki bi prevozili ozemlje Republike Slovenije (v pretežni meri so to tuji uporabniki), medtem ko bi lahko cestno omrežje brez omejitev, povezanih z vožnjo v lokalnem prometu, uporabljali vsi uporabniki, ki bi imeli izhodišče ali cilj znotraj ozemlja Republike

Slovenije oziroma bi opravljali notranje prevoze (zlasti domači uporabniki). Iz navedenih razlogov je nujna posebna opredelitev izraza tranzit za potrebe omejevanja uporabe javne ceste.

K 3. členu

Zakon o cestah v drugem odstavku 5. člena prepoveduje ravnanja, ki ogrožajo varno uporabo javne ceste. Po predlaganem besedilu se med prepovedana ravnanja uvršča tudi odlaganje snega na cestišče javne ceste, pri čemer ta prepoved ne velja za odlaganje snega v času, ko pristojni subjekti izvajajo zimsko službo. V praksi se namreč pogosto dogaja, da lastniki ali uporabniki nepremičnin ob javni cesti odlagajo sneg z njihovih dvorišč na cestišče javne ceste. Takšna ravnanja lahko ovirajo, zagotovo pa ogrožajo oziroma zmanjšujejo varnost prometa, ki se poteka na površinah, ki sestavljajo cestišče, zato jih je treba prepovedati. Seveda pa prepoved odlaganja snega na cestišče javne ceste ne velja za upravljavca ceste, ki izvaja zimsko službo. Dejstvo je, da je cestišče izraz, ki poleg vozišča zajema še druge površine, ki so prav tako sestavni del javne ceste (odstavni in ločilni pasovi, kolesarske steze, pločniki, bankine), zato zimske službe z namenom vzpostavljanja prevoznosti cest odlagajo sneg predvsem na površine ob vozišču ceste ali na bankino. Seveda zimske službe očistijo tudi te površine, vendar pa se sneg odlaga tako predvsem zaradi pluženja na te površine. Glede na navedeno je nujno, da se v tem delu uveljavi izjema, ki velja zgolj za upravljavca ceste, ki opravlja gospodarsko javno službo rednega vzdrževanja cest, kamor spada tudi izvajanje zimske službe, in je z veljavno zakonodajo zavezan k zagotavljanju prevoznosti cest, varnemu in nemotenemu prometu. Iz razloga jasnosti in določnosti je predlagano, da se predmetna prepoved zapiše v novi alineji.

Ovire ali nevarna mesta na cesti ogrožajo, ovirajo ali zmanjšujejo varnost prometa na njih. Pri njihovem odstranjevanju je zato potrebna posebna previdnost, zato je izjemno pomembno, da povzročitelj ovire pri svojem ravnanju dosledno upošteva navodila izvajalca rednega vzdrževanja ceste. Že veljavni zakon vsebuje načelo, da mora povzročitelj ovire na cesti poravnati stroške, nastale z odstranjevanjem ovire, le če povzročitelj ni znan, se ti stroški krijejo iz sredstev, namenjenih rednemu vzdrževanju ceste. Zaradi olajšanega ugotavljanja identitete povzročitelja se upravljavcu ceste s predlogom zakona omogoča, da iz evidence registriranih vozil, ki se vodi na podlagi Zakona o motornih vozilih, pridobi podatke, ki omogočajo ugotoviti identiteto lastnika oziroma uporabnika vozila. Pri tem sta namen in obseg podatkov, do pridobitve katerih je upravičen upravljavec ceste, jasno definirana ter usklajena z Informacijskim pooblaščencom.

Tovorna vozila lahko v skladu s sedanjo ureditvijo parkirajo na počivališčih ob javnih cestah med kratkotrajnimi postanki, ki so namenjeni zadovoljevanju voznikovih osebnih potreb, ali med prepovedjo prometa oziroma najdlje za dvojni čas predpisanega počitka. Takšna ureditev je tudi smiselna in logična, saj so parkirne površine na počivališčih namenjene postankom voznikov na njihovi poti, ne pa koriščenju teh površin za parkiranje zlasti domačih tovornih vozil. S takšnim parkiranjem se zasedajo razpoložljive parkirne površine, posledično pa jih zmanjkuje za kratkotrajne postanke, namenjene zadovoljevanju osebnih potreb voznikov, ter postanke zaradi izpolnjevanja voznikovih obveznosti iz naslova socialne zakonodaje (na primer tedenski in dnevni počitki). Ustavno sodišče Republike Slovenije je z odločbo št. U-I-37/12 delno razveljavilo določbo šestega odstavka 5. člena Zakona o cestah (razveljavljen je bil zadnji stavek te določbe, ki se je glasil: »Parkiranje tovornega vozila brez nadzora voznika ali samo priklopnega vozila je na teh površinah prepovedano.«). Čeprav je Ustavno sodišče Republike Slovenije v celoti razveljavilo zadnji stavek predmetne določbe, se argumentacija odločitve opira zgolj na del, ki je posamezniku prepovedoval zapustiti počivališče, saj takšna zaveza pomeni poseg v svobodo gibanja iz prvega odstavka 32. člena ustave. Zagotavljanje varnosti cestnega prometa je ustavno dopusten cilj, zaradi katerega se lahko omeji svoboda gibanja. Vendar dodatna obveznost voznika tovornjaka, da mora med počitkom ali prepovedjo vožnje nadzorovati svoje vozilo in v tem času ne sme zapustiti počivališča, ni nujna za zagotavljanje varnosti cestnega prometa. Ker se razlogi za delno razveljavitev predmetne določbe opirajo zgolj na predpisano obveznost, da je parkiranje tovornega vozila prepovedano brez nadzora voznika, menimo, da ni nobene pravne ovire, da se ne bi spet predpisalo, da je parkiranje samo priklopnega vozila na počivališčih prepovedano. Omenjena prepoved v nobenem delu ne predpisuje obveznosti voznika, da je navzoč pri parkiranem tovornem ali priklopnem vozilu, ampak samo prepoveduje parkiranje tovrstnih vozil. V zadnjem času je na počivališčih spet vedno več parkiranih priklopnih vozil brez navzočnosti vlečnega vozila, zato je predvidena prepoved za priklopna vozila nujna iz vidika zagotavljanja prostih površin, ki se namenjajo predvsem voznikom na njihovi poti, pa tudi izločanju vozil v neugodnih vremenskih razmerah (na primer burja, zimske razmere).

K 4. členu

Z novim 5.a členom se na avtocestah in hitrih cestah ureja poseben način odstranjevanja vozil, katerih največja dovoljena masa presega 3.500 kilogramov, ne glede na največjo dovoljeno maso priklopnega vozila. Ureditev odstranjevanja poškodovanih in pokvarjenih vozil z avtocest in hitrih cest se je v zadnjem

času pokazala kot eden najbolj kritičnih dejavnikov, ki vplivajo na prometno varnost na avtocestah in hitrih cestah. Stanje ceste je eden ključnih dejavnikov, ki vplivajo na varnost prometa in prometnih udeležencev. Na stanje cest pa pomembno vplivata tudi hitro in učinkovito odstranjevanje ovir ter dosledna praksa, ki vsakemu v sili ustavljenemu vozniku, ki je zato še posebej ranljiv prometni udeleženec, zagotavlja hitro pomoč in varnost ob sorazmernih stroških, ki ne izkoriščajo njihove stiske. V zadnjem času je bilo zaznati več primerov resnih težav pri odstranjevanju pokvarjenih (zlasti tovornih) vozil s cest. Ne glede na to, da je upravljavec avtocest in hitrih cest organiziral odstranjevanje vozil z avtocest in hitrih cest, so se dogajale težave v zvezi s posameznimi primeri, zlasti pri tujih voznikih tovornih vozil, ki so bili tudi žrtve izkoriščanja njihove stiske. V zvezi s to težavo so bila na slovenske državne organe naslovljena tudi opozorila iz tujine, ugled Slovenije v drugih državah pa je bil okrnjen. Glede na navedeno je treba področje odstranjevanja nevoznih vozil z avtocest in hitrih cest nujno ustrezno urediti. S tem bodo zagotovljene večja prometna in pravna varnost voznikov tovornih vozil ter večja varnost prometnih udeležencev v drugih vozilih, kajti na avtocesti stoječe vozilo (pa čeprav na odstavnem pasu) pomeni oviro v prometu, ki ogroža prometno varnost.

Glede na omenjene razloge bo lahko na podlagi predmetne določbe na avtocesti ali hitri cesti poškodovano ali pokvarjeno vozilo odstranil le izvajalec odvoza vozil, s katerim bo upravljavec avtocest in hitrih cest po izvedenem postopku javnega razpisa sklenil pogodbo o odstranjevanju poškodovanih in pokvarjenih vozil (t. i. pogodbeni izvajalec odvoza vozil). Izmed izbranih pogodbenih izvajalcev odvoza vozil na posameznem območju opravljanja storitev odstranjevanja poškodovanih ali pokvarjenih vozil, bo lahko vozilo odstranil le tisti pogodbeni izvajalec, ki ga bo določil upravljavec ceste za njegovo odstranitev. Pogodbeni izvajalci odvoza vozil bodo izbrani na podlagi javnega razpisa, ki bodo morali izpolnjevati v 5.a členu določene minimalne pogoje, poleg tega pa bo lahko upravljavec avtocest in hitrih cest v javnem razpisu določil dodatne tehnične zahteve in pogoje, hkrati pa tudi najvišje cene, ki se smejo zaračunavati za odstranjevanje vozil. Z določitvijo najvišjih cen odvoza vozil želimo preprečiti primere, ko so zaračunavali nerazumno visoke cene storitev, zlasti tujim uporabnikom. Najvišje cene odvoza vozil bodo tudi objavljene na spletni strani upravljavca ceste, kar pomeni, da bo informacija o ceni storitve v vsakem trenutku dosegljiva uporabniku.

Pogodbeni izvajalec odvoza vozil mora izpolnjevati zlasti naslednje pogoje:

- ima najmanj dve leti izkušenj pri opravljanju dejavnosti odstranjevanja poškodovanih ali pokvarjenih vozil na javnih cestah,
- je imel v obdobju dveh let, ko je opravljal dejavnost odstranjevanja poškodovanih ali pokvarjenih vozil na javnih cestah, najmanj eno vozilo, namenjeno odstranjevanju vozil 3.500 kg skupne mase, najmanj eno vozilo, namenjeno odstranjevanju vozil 7.500 kg skupne mase, in najmanj eno vozilo, namenjeno odstranjevanju vozil 44.000 kg skupne mase,
- imajo on in njegovi pogodbeni partnerji odstranjevanja poškodovanih ali pokvarjenih vozil poravnane vse finančne in davčne obveznosti do Republike Slovenije,
- imajo on in njegovi pogodbeni partnerji odstranjevanja poškodovanih ali pokvarjenih vozil poravnane vse finančne obveznosti do upravljavca avtocest ali hitrih cest,
- ne smejo biti on in njegovi pogodbeni partnerji odstranjevanja poškodovanih ali pokvarjenih vozil pravnomočno kaznovani zaradi goljufije ali katerega drugega kaznivega dejanja pri opravljanju dejavnosti odstranjevanja poškodovanih ali pokvarjenih vozil na javnih cestah,
- njemu in njegovim pogodbenim partnerjem odstranjevanja poškodovanih ali pokvarjenih vozil v zadnjih 5 letih ni predčasno prenehala pogodba z upravljavcem avtocest in hitrih cest zaradi nespoštovanja pogodbenih obveznosti.

Medtem ko so pogoji, ki jih mora izpolnjevati pogodbeni izvajalec odvoza vozil več ali manj jasni, pa se je treba nekoliko bolj posvetiti drugi alineji prejšnjega odstavka, ki določa, da mora imeti v obdobju dveh let, ko je opravljal dejavnost odstranjevanja poškodovanih ali pokvarjenih vozil na javnih cestah, najmanj eno vozilo, namenjeno odstranjevanju vozil 3.500 kg skupne mase, najmanj eno vozilo, namenjeno odstranjevanju vozil 7.500 kg skupne mase, in najmanj eno vozilo, namenjeno odstranjevanju vozil 44.000 kg skupne mase. To pomeni, da mora pogodbeni izvajalec odvoza vozil izkazati, da je imel v obdobju dveh let, ko je opravljal dejavnost odstranjevanja poškodovanih in pokvarjenih vozil, najmanj tri vozila za opravljanje tovrstne dejavnosti, in sicer najmanj eno vozilo, ki omogoča odstranjevanje vozil, katerih skupna masa znaša 3.500 kg, najmanj eno vozilo, ki omogoča odstranjevanje vozil, katerih skupna masa znaša 7.500 kg, in najmanj eno vozilo, ki omogoča odstranjevanje vozil, katerih skupna masa znaša 44.000 kg. Vožnja vozil s skupno maso 44.000 kg v cestnem prometu je na podlagi Pravilnika o delih in opremljenosti vozil dovoljena na odseku avtoceste A3 Terminal Sežana – Terminal Fernetiči. Poleg tega je vožnja vozil s skupno maso 44.000 kg dovoljena tudi v primeru, ko so izpolnjeni pogoji iz 5. člena v povezavi s prvim odstavkom 3. člena Uredbe o kombiniranem prevozu (Uradni list RS, št. 4/01 in 49/13). Glede na to, da so lahko v cestnem prometu na avtocesti ali hitri cesti udeležena tudi vozila s skupno maso 44.000 kg, mora pogodbeni izvajalec odvoza vozil razpolagati tudi z ustreznim specialnim vozilom, ki omogoča odstranjevanje teh vozil.

Da se zagotovi spoštovanje predmetne določbe, je za izvajalce odvoza vozil, ki bodo opravili odvoz poškodovanega ali pokvarjenega tovornega vozila kljub temu, da upravljavec avtocest in hitrih cest z njimi ni sklenil pogodbe o odstranjevanju poškodovanih ali pokvarjenih vozil, predpisana globa v višini, za katero menimo, da bo imela tako specialni kot generalni preventivni učinek. Globa je predpisana za posameznika, ki bo izvajal tak odvoz tovornega vozila, in za pravni subjekt oziroma odgovorno osebo pravnega subjekta. Pri tem je pomembno, da lahko prekršek stori tudi pogodbeni izvajalec odvoza tovornih vozil, ki ga upravljavec avtoceste ali hitre ceste ne določi za odvoz posameznega tovornega vozila. Slednje je potrebno zaradi preprečitve sporov med posameznimi pogodbenimi izvajalci odvoza vozil na posameznem območju avtocestnega omrežja, saj je zaradi potreb po čimprejšnji odstranitvi pokvarjenega ali poškodovanega tovornega vozila, ki predstavlja oviro na cesti in s tem nevarnost za udeležence cestnega prometa, na posameznem avtocestnem območju sklenjenih več pogodb za izvajanje odvoza vozil. Izmed pogodbenih izvajalcev odvoza vozil pa lahko, kot že rečeno, opravi odvoz tovornega vozila samo tisti, ki ga v posameznem primeru določi upravljavec ceste. Na ta način se želi preprečiti situacije, katerim smo bili pogosto priča do sedaj, ko je bil promet na avtocesti ali hitri cesti oviran zaradi sporov med različnimi vlečnimi službami glede odvoza posameznega tovornega vozila. Da bi takšne situacije preprečili, je globa predpisana tudi za primere, ko bi odvoz tovornega vozila opravil sicer pogodbeni izvajalec odvoza vozil, vendar ga upravljavec ceste ne bi določil za posamezen odvoz oziroma odstranitev.

Ob tem je treba poudariti, da se s predlagano ureditvijo odvoza tovornih vozil na avtocestah in hitrih cestah ne posega v dosedanja način odvoza osebnih vozil, torej vozil do 3.500 kilogramov največje dovoljene mase. Zakon o pravilih cestnega prometa v enajstem odstavku 30. člena, ki ureja avtocesto in hitro cesto, določa, da so na odstavnem pasu ali odstavni niši avtoceste in hitre ceste prepovedani vožnja, parkiranje in ustavljanje, razen ustavljanje v sili in ustavljanje zaradi ponujanja potrebne pomoči. Voznik vozila, ki je ustavil v sili, mora poskrbeti, da se vozilo takoj odstrani z odstavnega pasu. Šele če tega ne stori, odstrani vozilo na njegove stroške izvajalec rednega vzdrževanja ceste v skladu z določbami zakona, ki ureja ceste, in sicer v skladu z določbo petega odstavka 5. člena predloga zakona.

K 5. členu

Javne ceste se v skladu z 9. členom Zakona o cestah načrtujejo, projektirajo in gradijo na način in pod pogoji, kot jih določajo predpisi, ki urejajo ceste. Če javne ceste ni mogoče načrtovati, projektirati oziroma graditi v skladu s predpisi o projektiranju cest, lahko za državne ceste minister, pristojen za promet, za občinske ceste pa župan v posebej utemeljenih primerih odobri odstopanje rešitev od predpisanih. Za vzpostavitev skupnega prometnega prostora je v gradbeno-tehničnem smislu nujno odstopanje od predpisov, ki urejajo projektiranje javnih cest, zato mora tovrstna odstopanja za državne ceste odobriti minister, pristojen za promet, za občinske ceste pa župan. V tem smislu je tudi nujna dopolnitev šestega odstavka 9. člena Zakona o cestah na način, kot je predlagano.

Ker se pri izvajanju določbe šestega odstavka 9. člena Zakona o cestah pojavljajo različne interpretacije glede upravičenega subjekta za vložitev vloge za odobritev odstopanj od predpisov s področja projektiranja javnih cest, se predlaga redakcijski popravek z namenom, da se povsem jasno in nedvoumno zapiše, da mora predlagane rešitve, ki se razlikujejo od predpisanih, posebej utemeljiti upravljavec ceste. Posebna utemeljitev pomeni, da mora upravljavec ceste razloge, ki utemeljujejo odstopanje od zahtev, predpisanih s predpisi o projektiranju, utemeljiti z vidika konkretnega dejanskega stanja. To pomeni, da poda predlog za odstopanje rešitev od predpisov o projektiranju cest upravljavec ceste, ne pa tudi drug subjekt (na primer projektant). S tem se sedanja ureditev ne spreminja, se pa z določnejšim zapisom prispeva k večji jasnosti besedila. V skladu s sedanjo ureditvijo mora odstopanje predlaganih rešitev od predpisanih upravljavec ceste zgolj utemeljiti, pri čemer pa se odgovornost glede varne uporabe ceste, ki ni načrtovana, projektirana oziroma zgrajena v skladu s predpisi, predlaga na ministra, pristojnega za promet, in župana. Takšna ureditev ni ustrezna, saj omenjena subjekta nista usposobljena za strokovno presojo, ali cesta oziroma njen del kljub razlikovanju od predpisanih pogojev izpolnjuje pogoje za varno uporabo. Iz navedenega razloga se predlaga, da mora biti k predlogu upravljavca ceste, v katerem je predlagana rešitev posebej utemeljena, priložena tudi pisna izjava presojevalca varnosti cest, ki je strokovno usposobljen za podajo ocene, ali cesta oziroma njen del kljub razlikovanju od predpisanih pogojev še vedno izpolnjuje pogoje za varno uporabo. Smiselno enako ureditev imamo v osmem odstavku 18. člena Zakona o cestah, na podlagi katere izvajalec rednega vzdrževanja ceste konča zaporo prometa in pod posebnimi pogoji dovoli začasno uporabo ceste, če je odgovorni nadzornik predhodno dal pisno izjavo, da so dela opravljena v skladu s tehničnimi zahtevami in je zagotovljena varnost ceste.

K 6. členu

Projektiranje, gradnja, vzdrževanje in določanje prometne ureditve mora potekati v skladu s tehničnimi specifikacijami. Skrb za ustrezno cestno infrastrukturo se torej začne že s projektiranjem, konča pa se, ko

cesta ni več v uporabi za cestni promet. 10. člen Zakona o cestah se spreminja le deloma, in sicer v delih, kjer se ugotavlja, da so spremembe nujne oziroma potrebne za učinkovito delo na področju tehničnih specifikacij. Sodobna in stroškovno učinkovita gradnja infrastrukturnih objektov zahteva dodelano in sodobno tehnično regulativo. Pri tem so kakovostne tehnične specifikacije ključne, da bo državna in druga infrastruktura zgrajena po sodobnih in v svetu priznanih tehnologijah, da bo zasnova in gradnja racionalna z minimalnimi spremembami v fazi izvedbe, da bodo za njeno gradnjo uporabljeni optimalni materiali, da bodo zgrajeni objekti med uporabo v skladu s pričakovanji, da bo njihov vpliv na okolje obvladovan in skladen z zahtevami ter da bo življenjska doba zgrajene infrastrukture čim daljša. Tehnične specifikacije morajo zato nenehno slediti razvoju stroke, najnovejša spoznanja na posameznem področju infrastrukture pa se morajo prenesti v projektiranje, izvedbo in vzdrževanje. Od države se pričakuje, da bo poskrbela za ustrezno tehnično regulativo. S predlagano ureditvijo se želi doseči prav to, in sicer na način, da bo Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo imenovala tehnične odbore za pripravo tehničnih specifikacij, medtem ko bo naloge organiziranja, koordiniranja in vodenja priprave tehničnih specifikacij za direkcijo opravljala gospodarska družba, ki že zdaj za državo opravlja inženirsko dejavnost in tehnično svetovanje kot notranji izvajalec, torej DRI upravljanje investicij, d. o. o. Družba je ustanovljena kot tako imenovani notranji izvajalec po doktrini prava EU in-house, kar pomeni, da gre za gospodarski subjekt, ki pod nadzorom države (kot naročnika) izvaja dejavnosti iz njene pristojnosti – to pomeni, da se mu lahko naročilo podeli neposredno. Za ta namen morajo biti izpolnjeni določeni pogoji, in sicer, da :

- javni naročnik obvladuje zadevno pravno osebo podobno kot svoje službe;
- odvisna pravna oseba izvaja več kot 80% svojih dejavnosti za izpolnitev nalog, ki ji jih je dal javni naročnik, ki jo obvladuje, ali ki so ji jih dale druge pravne osebe, ki jih obvladuje ta javni naročnik;
- v odvisni pravni osebi zasebni kapital ni udeležen, razen v obliki neobvladujočega in nekontrolnega deleža zasebnega kapitala, ki se zahteva z določbami nacionalne zakonodaje in ki ne vpliva odločilno na odvisno pravno oseb.

Da bi bilo delo na področju priprave tehničnih specifikacij čim bolj učinkovito, se predlaga imenovanje posebnega koordinacijskega odbora, ki bo usmerjal in spremljal delo tehničnih odborov ter pripravljaj načrte dela na področju priprave tehničnih specifikacij. To sta glavni spremembi 10. člena Zakona o cestah, medtem ko v preostalem delu ostaja določba bolj ali manj enaka.

K 7. členu

Po opravljenem pregledu investicijskih vzdrževalnih del oziroma vzdrževalnih del v javno korist izda minister, pristojen za promet, dovoljenje za izročitev ceste v neomejeno uporabo, oziroma dovoljenje za izročitev ceste v začasno omejeno uporabo do odprave ugotovljenih pomanjkljivosti. V praksi se občasno zgodi, da upravljavec ceste iz določenih razlogov pomanjkljivosti ne more odpraviti v postavljenem roku, zato je treba predvideti mehanizem, na podlagi katerega bosta lahko minister, pristojen za promet (za državne ceste), in župan (za občinske ceste) podaljšala veljavnost dovoljenja za izročitev ceste v začasno uporabo. Primer takšne ureditve imamo na področju zakona, ki ureja graditev objektov, ko je mogoče v času veljavnosti gradbenega dovoljenja podaljšati njegovo veljavnost za določen, vnaprej omejen čas. Tudi po predlagani ureditvi je mogoče veljavnost dovoljenja za izročitev ceste v začasno omejeno uporabo podaljšati, in sicer v času njegove veljavnosti, vendar za največ dve leti. Na izvedbeni ravni to pomeni, da bosta minister, pristojen za promet, in župan najprej izdala dovoljenje za izročitev ceste v začasno omejeno uporabo (npr. za tri mesece). Če upravljavec ceste v tem času iz določenih razlogov ne bo mogel odpraviti pomanjkljivosti, bo lahko v času veljavnosti prvotno izdanega dovoljenja zaprosil za podaljšanje roka pomanjkljivosti. To pomeni, da bosta minister, pristojen za promet, ali župan izdala novo dovoljenje za izročitev ceste v začasno omejeno uporabo, vendar ne za več kot dve leti, šteto od poteka veljavnosti prvotno izdanega dovoljenja, na podlagi katerega bi moral upravljavec ceste odpraviti pomanjkljivosti.

K 8. členu

Zakon o cestah v 19. členu določa obveznosti lastnikov zemljišč ob javni cesti. Že po zdaj veljavni ureditvi so taksativno navedene obveznosti oziroma posegi, ki jih mora dopustiti lastnik zemljišča zaradi zagotavljanja nemotene uporabe javne ceste. Že po veljavni ureditvi mora lastnik zemljišč ob javni cesti med drugim dopustiti izvedbo ukrepov in postavitve začasnih ali stalnih naprav za zaščito ceste in prometa na njej pred snežnimi plazovi, zameti, hrupom, slepilnimi učinki in drugimi škodljivimi vplivi. V okvir teh ukrepov pa ne moremo umestiti ukrepov, ki jih je treba izvesti na zemljiščih ob javni cesti z namenom, da se vzpostavi prevoznost cest oziroma neposredno grozeča nevarnost. Gre več ali manj za interventne ukrepe, ki zahtevajo takojšnje ukrepanje upravljavca ceste z namenom zavarovanja ceste in prometa na njej. V praksi so znani primeri, ko je treba prevoznost v primeru plazu na določenem delu ceste (začasno) zagotoviti tako, da se cesta naredi po zemljišču v zasebni lasti na podlagi soglasja lastnika zemljišča. Poleg tega lahko prometu na cesti grozi skala na pobočju, ki stoji na zasebnem zemljišču, zato je treba zaradi zagotavljanja varnega in nemotnega prometa izvesti določene ukrepe na tem zemljišču (na primer postavitve lovilnih

mrež, razstrelitev skale). Opisani posegi se izvajajo na podlagi soglasja lastnika zemljišča, ker pa takšni primeri niso redki, menimo, da je treba tovrstne posege opredeliti kot obveznost, ki jo je dolžan trpeti lastnik zemljišča, na katerem je predmeten poseg nujen iz že opisanih razlogov.

K 9. členu

Zakon o cestah v 20. členu določa, da lahko prometno signalizacijo in prometno opremo na javnih cestah postavlja in odstranjuje izvajalec rednega vzdrževanja ceste. Poleg tega pa zakon kot upravičene subjekte za postavljanje prometne signalizacije v omejenem obsegu (na primer zlasti za potrebe izvajanja nadzora v cestnem prometu, zavarovanje kraja prometne nesreče in izvajanja izrednih prevozov) navaja tudi policijo oziroma druge organe, ki opravljajo nadzor v cestnem prometu, izvajalce izrednih prevozov in gasilce. Zakon o cestah v enajstem odstavku določa, da navedeni subjekti prevzemajo odgovornost za pravilnost postavitve in odstranitve prometne signalizacije, pri čemer pa med temi subjekti ne navaja gasilcev. Z redakcijskim popravkom se omenjena anomalija odpravlja in se med subjekte, ki odgovarjajo za pravilnost postavitve oziroma odstranitve prometne signalizacije, uvršča tudi gasilce.

K 10. členu

Zakon o cestah v 21. členu predpisuje naprave in ukrepe za umirjanje prometa, njihov namen, način postavitve in označitve. Namen naprav in ukrepov je v tem, da onemogočajo vožnjo vozil s hitrostjo, ki je višja od predpisane ali odrejene s prometno signalizacijo, ali udeležence opozarjajo na omejitve hitrosti. Uporaba ukrepov je dovoljena na vseh cestah v naseljih (ne glede na kategorijo ceste), na območjih šolskih poti ter pred izrecno določenimi javnimi ustanovami (varstvene in izobraževalne ustanove ter drugi objekti, kjer je zaradi populacijske strukture zahtevano zmanjšanje dovoljene hitrosti v naselju). Naprave in ukrepi za umirjanje prometa morajo biti dobro vidni, da jih udeleženci cestnega prometa pravočasno opazijo in ustrezno ravnajo, poleg tega pa morajo biti tudi lahko razpoznavni z namenom, da udeleženci cestnega prometa razumejo njihov namen. Ovire v cestnem prometu morajo biti označene s predpisano prometno signalizacijo in prometno opremo.

V okviru Operativnega programa za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020 se pripravljajo celostne prometne strategije, ki bodo prispevale k razvoju urbane mobilnosti in s tem k izboljšanju kakovosti zraka v mestih ter k boljši povezanosti urbanih območij z njihovim zaledjem, zmanjšanju prometnih zastojev, izboljšanju kakovosti življenjskega prostora v urbanih območjih in povečanju prometne varnosti. Gre za nov pristop k načrtovanju prometa, ki temelji na metodah načrtovanja in jih dopolnjuje z ustreznimi načeli vključevanja, sodelovanja in vrednotenja tako, da z njimi izpolni potrebe po boljši kakovosti bivanja v mestih in regijah za sedanje in prihodnje generacije.

Pri načrtovanju rešitev v prostoru, ki bodo generirale trajnostni razvoj in izboljšale raven prometne varnosti, so potrebni tudi takojšnji ukrepi, t. i. taktični urbanizem. To pomeni preoblikovanje cest in obcestnega prostora s pomočjo arhitekturnih ukrepov, urbane opreme, barvnega oblikovanja, ulične umetnosti ipd. Ukrepi se smiselno dopolnjujejo in so v funkciji umirjanja prometa, opozarjanja in ozaveščanja voznikov ter doseganja boljših bivalnih in življenjskih razmer. Glede na razpršenost pozidave v Sloveniji (prostorsko načrtovanje in urbanizem) in posledično veliko prisotnost otrok na poti v šolo ter iz nje se je izkazala potreba k inovativnim pristopom opozarjanja voznikov na prisotnost ranljivih udeležencev v prometu, med katere spadata tudi urbana oprema in arhitekturno oblikovanje prometnih površin.

Uresničevanje ciljev trajnostne mobilnosti je treba nenehno spremljati in vrednotiti ter ukrepanje prilagajati novim znanstvenim in strokovnim spoznanjem ter izkušnjam glede učinkovitosti posameznih ukrepov. To lahko omogočimo le s konkretnimi in strokovnimi pristopi ter njihovo evalvacijo, saj je to osnova spremljanja razvoja prometne varnosti v državnem in evropskem merilu.

K 11. in 12. členu

Uredba Komisije (EU) 2016/403 glede kategorizacije resnih kršitev s področja cestnih prevozov med drugim v 4. točki Priloge I ureja tudi kategorizacijo kršitev s področja kršitev mer in mas vozil. Vse te kršitve se bodo v letu 2017 začele sporočati v nacionalni elektronski register cestnih prevoznikov iz 16. člena Uredbe (ES) 1071/2009. Po dosedanji ureditvi se v omenjeni register sporočajo le najresnejše kršitve, na podlagi prej omenjene Uredbe (ES) 1071/2009 pa se bosta sporočali še dodatni dve kategoriji kršitev (zelo resne, resne). Vse te kršitve bodo potem tako evidentirane v nacionalnem elektronskem registru. Na podlagi podatkov o vseh kršitvah prevoznikov bo omogočena izguba dobrega ugleda ter s tem prevozniške licence Skupnosti, s čimer bo cestnim prevoznikom, ki so resni kršitelji predpisov, onemogočena nadaljnja prisotnost na trgu cestnih prevozov.

Glede na zgoraj navedene razloge je treba v zakonu ustrezno oblikovati posamezne kršitve, da bo možno njihovo sporočanje v zgoraj omenjeni register. Zaradi navedenega so potrebne spremembe na področju predpisovanja kazenskih določb v 31. členu Zakona o cestah, pri čemer predpisane globe ostajajo znotraj zdaj veljavnih okvirov. Pri tem je potrebno omeniti, da se je sedanji 31. člen Zakona o cestah zaradi večje preglednosti in lažje uporabnosti razdelil na dva dela (31. in 31.a člen). Tako se z 31. členom Zakona o cestah urejajo največje dovoljene skupne mase vozil, z 31.a členom pa največje dovoljene mase vozil po določenih proizvajalca vozil. Po sedanji ureditvi je na javnih cestah prepovedan promet vozil, katerih skupna masa presega največjo dovoljeno maso po določenih proizvajalca vozila. Za kršitev predmetne materialne določbe je za voznika predpisana enotna globa v višini 400 evrov. Iz prakse izhaja, da predpisana globa ne doseže želenega učinka, zlasti so v tem pogledu sporni vozniki, katerih stalno prebivališče je v tujih državah in za prevoz tovora uporabljajo t. i. kombinirana vozila (kombije). Ta vozila so v lasti fizičnih oseb in večinoma preobremenjena, kar pomeni, da pomenijo resno grožnjo preostalim udeležencem cestnega prometa. Da bi takšna odklonska ravnanja zmanjšali, je nujna diferenciacija globe glede na odstopanje od dovoljene obremenitve vozila.

Cestna infrastruktura s prekomernimi obremenitvami motornih vozil izgublja ne le na kakovosti in trajnosti, ampak pomeni tudi zelo povečano tveganje za varen cestni promet. Vozilo je namreč v primeru tovrstnih kršitev obremenjeno nad njegovimi zmogljivostmi, s čimer pa se možnost za varno upravljanje premosorazmerno niža. Zaradi zaskrbljujočega stanja na področju preobremenjevanja cestne infrastrukture in posledično poškodovanja ter pospešenega propadanja cest in objektov je odgovornost za kršitve na strani fizičnih oseb vezana na voznika, na osebo, ki je tovor naložila, ter naročnika prevoza, prav tako pa so za iste prekrške odgovorne tudi pravne osebe, ki so poslovno vezane s prej omenjenimi fizičnimi osebami. Globe so tako predpisane za vse subjekte, ki se pojavljajo v verigi izvedbe oziroma organizacije prevoza posameznega tovora. Seveda pa je kršitev storjena le pod pogojem, da je preobremenjeno vozilo udeleženo v cestnem prometu na javni cesti. Sankcije za prekrške so odvisne od relativne višine odstopanja od dovoljenih skupnih mas, največjih dovoljenih mas in osnih obremenitev.

Novi 31.b člen je posledica delnega prenosa Direktive Sveta 96/53/ES v slovenski pravni red v delu, ki se nanaša na obveznosti špediterja, ki prevozniku zaupa prevoz zabojnika ali zamenljivega tovarišča. Špediter mora vozniku prevoznika izročiti dokument o masi zabojnika oziroma zamenljivega tovarišča. Če so podatki v dokumentu napačni ali manjkajo oziroma če špediter dokumenta o masi ne izroči vozniku, je za špediterja predpisana globa 300 evrov. Poleg navedenega je predpisana obveznost voznika, da mora ob nadzoru v cestnem prometu policistu oziroma občinskemu redarju dokument o masi zabojnika ali zamenljivega tovarišča izročiti na vpogled. Če voznik ravna v nasprotju z omenjeno zahtevo, je zanj predpisana globa 160 evrov. Glede na posebnost naše prekrškovne zakonodaje, ki omogoča polovično plačilo globe, menimo, da sta predlagani globi povsem primerni in sorazmerni glede na kršitev in posledice, ki lahko zaradi predmetne kršitve nastanejo v cestnem prometu.

Z določbo 31.c člena Zakona o cestah se v slovenski pravni red prenaša Direktiva Sveta 96/53/ES z dne 25. julija 1996 o določitvi največjih dovoljenih mer določenih cestnih vozil v Skupnosti v notranjem in mednarodnem prometu ter največjih dovoljenih tež v mednarodnem prometu (UL L št. 235 z dne 17. 9. 1996, str. 59), zadnjič spremenjene z Direktivo (EU) 2015/719 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2015 o spremembi Direktive Sveta 96/53/ES o določitvi največjih dovoljenih mer določenih cestnih vozil v Skupnosti v notranjem in mednarodnem prometu in največjih dovoljenih tež v mednarodnem prometu (UL L št. 115 z dne 6. 5. 2015, str. 1), in sicer v delu, ki se nanaša na prepoznavo vozil, ki so v cestnem prometu preobremenjena. Predmetna direktiva določa, da se prepoznavo vozil ali skupine vozil, ki sama ali skupaj s tovorom presegajo dovoljene mase, predpisane za posamezne vrste vozil ali skupine vozil, izvaja z napravami za samodejno pridobivanje podatkov o masah vozil ali skupine vozil, vgrajenimi ali nameščenimi na, ob ali v vozišče državne ceste oziroma cestno telo, ali z napravami, nameščenimi na vozila oziroma skupino vozil, registriranih v Republiki Sloveniji. Predviden način prepoznave preobremenjenih vozil mora upravljavec ceste vzpostaviti najpozneje do 27. maja 2021. Če se pridobljeni podatki merilnih naprav uporabljajo kot dokaz v postopku o prekršku, morajo naprave izpolnjevati meroslovne zahteve, ki so za te naprave predpisane s predpisi o meroslovnih zahtevah. To pomeni, da morajo naprave pred uporabo v dokazne namene pridobiti vse potrebne certifikate oziroma dokazila, ki jih izdaja Urad za meroslovje. Poleg navedenega mora ministrstvo, pristojno za promet, vsaki dve leti, najpozneje do 30. septembra po koncu dveletnega obdobja, Evropski komisiji poročati o:

- številu vozil ali skupine vozil, ki so bila nadzirana zaradi suma preseganja dovoljenih mas vozil ali skupine vozil,
- številu kršitev v zvezi s preseganjem dovoljene mase vozil ali skupine vozil.

Zahtevane podatke morata policija in občinsko redarstvo (slednje le v primeru, da bi nadzor nad preseganjem dovoljenih mas vozil ali skupine vozil opravljalo na državnih cestah znotraj naselja v posamezni občini) posredovati ministrstvu, pristojnemu za promet, ki opravlja naloge nacionalne kontaktne točke za

izmenjavo podatkov o kršitvah in kaznih, povezanih s preseganjem dovoljenih mas vozil ali skupine vozil, z nacionalnimi kontaktnimi točkami drugih držav članic EU.

Ker je z izvajanjem nadzora z napravami za samodejno pridobivanje podatkov o masah vozil ali skupin vozil, torej tehničnim sredstvom, ki deluje po principu stacionarnih merilnikov hitrosti vozil, povezano pridobivanje, zbiranje, obdelava in upravljanje osebnih podatkov policije in občinskega redarstva o kršiteljih, sta nabor in namen zbiranja oziroma obdelave teh podatkov jasno in nedvoumno določena. Oba nadzorna organa morata pri ravnanju z osebnimi podatki upoštevati zakon, ki ureja varstvo osebnih podatkov, poleg tega jih lahko obdelujeta le v tolikšnem obsegu in trajanju, kolikor je nujno potrebno za izvedbo nadzora in postopka o prekršku, vendar največ tri leta od njihove pridobitve, kar je v skladu z zastaralnimi roki, ki jih za prekrške, kamor lahko uvrstimo tudi kršitve povezane s preobremenitvami vozil, določa Zakon o prekrških v 42. členu. Vsi slikovni posnetki, ki ne bodo uporabljeni kot dokaz v postopku o prekršku, se morajo izbrisati takoj, ko je to mogoče, najpozneje pa v 30 dneh od njihovega nastanka.

K 13. členu

Sprememba petnajstega, šestnajstega in sedemnajstega odstavka 32. člena Zakona o cestah je povezana z uresničevanjem Uredbe Komisije (EU) 2016/403. Uredba Komisije (EU) 2016/403 glede kategorizacije resnih kršitev s področja cestnih prevozov med drugim v 4. točki Priloge I ureja tudi kategorizacijo kršitev s področja kršitev dolžine in širine vozil. Po dosedanji ureditvi se v omenjeni register sporočajo le najresnejše kršitve, na podlagi prej omenjene Uredbe (ES) 1071/2009 pa se bosta sporočali še dodatni dve kategoriji kršitev (zelo resne, resne). Vse te kršitve bodo potem tako evidentirane v nacionalnem elektronskem registru. Na podlagi podatkov o vseh kršitvah prevoznikov bo omogočena izguba dobrega ugleda ter s tem prevozniške licence Skupnosti, s čimer bo cestnim prevoznikom, ki so resni kršitelji predpisov, onemogočena nadaljnja prisotnost na trgu cestnih prevozov. Glede na omenjene razloge je treba v zakonu ustrezno oblikovati posamezne kršitve, da bo možno njihovo sporočanje v zgoraj omenjeni register. Zaradi navedenega so potrebne spremembe na področju oblikovanja kazenskih določb, pri čemer predpisane globe ostajajo znotraj zdaj veljavnih okvirov. Višina glob je predpisana v odvisnosti od višine oziroma obsega odstopanja od z dovoljenjem za izredni prevoz dovoljenih prekoračitev največjih dopustnih mas in mer. Enako kot pri 31. in 31.a členu Zakonu o cestah so globe predpisane za vse subjekte, ki se pojavljajo v verigi izvedbe oziroma organizacije prevoza posameznega tovora (voznik, naročnik prevoza, oseba, ki tovor naloži), prav tako pa so za iste prekrške odgovorne tudi pravne osebe, ki so poslovno vezane s prej omenjenimi subjekti. Tako obširen zajem odgovornih subjektov za posamezen prekršek je nujen, saj je mogoče glede na dosedanje izkušnje le-tako učinkovito obvladovati obseg tovrstnih kršitev. Seveda pa je kršitev storjena le pod pogojem, da je kršitev storjena pri prevozu tovora po javni cesti.

Kazenske določbe petnajstega, šestnajstega in sedemnajstega odstavka 32. člena Zakona o cestah so oblikovane na način progresivne lestvice z namenom, da je globa za posamezno kršitev, povezano s prekoračitvijo dovoljenih skupnih mas, osnih obremenitev in mer (širina, dolžina, vozila) vozila ali skupine vozil, sorazmerna teži kršitve in posledic, ki iz nje izvirajo. Progresivna lestvica kaže kršitev oziroma iz njih izvirajoče posledice na cestno infrastrukturo oziroma prometno varnost, kar pomeni, da je kršitelj, čigar vozilo se precej razlikuje od s predpisi dovoljenega ali s prometnimi znaki omejenega, sankcioniran z višjo globo. Prevoz deljivega tovora kot izredni prevoz je z določbo 32. člena Zakona o cestah izrecno prepovedan in tudi sankcioniran. Do zdaj je bila predpisana enotna globa za primer, ko se je deljiv tovor prevažal kot izredni prevoz, a tudi pri prevozu deljivega tovora prihaja do prekoračitve dovoljenih mer vozila ali skupine vozil (širina, dolžina, višina), zato je nujno, da se kršitve tudi na tem področju predpišejo enako kot pri prevozu izrednih prevozov, in sicer tako, da je višina globe odvisna od odstopanja od s predpisi dovoljenega oziroma prometnimi znaki omejenega.

Druge spremembe, povezane z določbo 32. člena Zakona o cestah, so večinoma redakcijske narave v smislu večje jasnosti in določnosti pravne norme.

K 14. členu

S tem členom se prenaša določba 47. člena Zakona o voznikih glede usposabljanja spremljevalcev izrednih prevozov z namenom, da se na enem mestu, torej v Zakonu o cestah, celovito uredi področje izrednih prevozov, kar bo zagotovo prispevalo k večji preglednosti področja in lažji uporabi tako za izvajalce predpisa kot tudi za uporabnike. Strokovni nadzor nad delom pooblaščenice organizacije, izvajanjem programov usposabljanja spremljevalcev izrednih prevozov oziroma ugotavljanjem izpolnjevanja pogojev, na podlagi katerih je bilo izdano pooblastilo, bo po novem izvajalo ministrstvo, pristojno za promet, ki bo tudi podelilo pooblastila organizacijam, ki bodo izpolnjevale materialne in kadrovske pogoje, določene v prvem odstavku 34.a člena, in bodo zainteresirane za izvajanje programa usposabljanja spremljevalcev izrednih prevozov. Ministrstvo, pristojno za promet, bo tudi pristojno za odvzem pooblastila pooblaščenici organizaciji, ki bo lahko

začasno (trije meseci) ali trajno. Razlogi za začasni in trajni odvzem pooblastila so podrobneje določeni v četrtem in petem odstavku novega 34.a člena zakona.

V zvezi z usposabljanjem kandidatov za spremljevalce izrednih prevozov se v predlog zakona prenašajo določene vsebine oziroma posamezne določbe Pravilnika o usposabljanju za spremljevalce izrednih prevozov (Uradni list RS, št. 47/09, 109/10 – ZVoz in 85/16), za katere se predvideva, da jih je treba urejati na ravni zakona, saj se z njimi predpisujejo določene obveznosti oziroma pravice (na primer prijava na strokovno usposabljanje, komisija za preizkus znanja kandidatov za spremljevalce izrednih prevozov, pogoji, ki jih mora izpolnjevati kandidat, ki se prijavi na usposabljanje za spremljevalca izrednih prevozov, izdaja potrdila o usposobljenosti za spremljevalca izrednih prevozov, vsebina in namen evidence o izdanih potrdilih). Vsebine, ki so iz omenjenega pravilnika prenesene v zakon, ostajajo pretežno vsebinsko nespremenjene. Sprememba, ki se uvaja na področju usposabljanja spremljevalcev izrednih prevozov, je njihovo obnovitveno strokovno usposabljanje, ki se bo končalo s preizkusom znanja. Obnovitvenega strokovnega usposabljanja se bo moral spremljevalec izrednih prevozov udeležiti vsakih pet let. Na obnovitvenem usposabljanju bodo obdelane vsebine osnovnega strokovnega usposabljanja z namenom, da bo spremljevalec izrednih prevozov osvežil in razširil svoje znanje ter se seznanil z novostmi predpisov na področju izrednih prevozov. Po veljavni ureditvi je za spremljevalca izrednih prevozov predpisano zgolj osnovno strokovno usposabljanje, posledično tudi veljavnost potrdila o usposobljenosti ni časovno omejena. To pomeni, da je trenutno status spremljevalca izrednih prevozov časovno neomejen, ne glede na to, da oseba morebiti sploh ne opravlja spremstva izrednih prevozov. Praktično to pomeni, da lahko nekdo, ki je pred desetimi ali celo več leti opravil zadnje spremstvo izrednega prevoza, danes povsem legalno opravi spremstvo izrednega prevoza, čeprav se je v tem času način dela spremljevalca izrednih prevozov zaradi napredka tehnike in tehnologije ter povečanega obsega prometa spremenil, poleg tega pa so se v tem času tudi precej spremenili nacionalni predpisi s področja cestnega prometa, ki sledijo tudi zakonodaji EU na tem področju. Vse to zahteva od spremljevalca izrednih prevozov stalno seznanjanje z novostmi na področju izvajanja in spremljanja izrednih prevozov. Zavedati se je treba, da je prevoz izrednega tovora izreden dogodek v cestnem prometu, ki ga udeleženci cestnega prometa večinoma niso vajeni, zato se ob srečanju s tovrstnimi prevozi tudi različno odzovejo. Še zlasti v teh primerih je pomembno ravnanje spremljevalca izrednega prevoza, ki mora biti predvsem strokovno, hkrati pa v skladu z veljavnimi predpisi. Iz tega razloga je nujno, da se spremljevalci izrednih prevozov na določeno obdobje udeležujejo obnovitvenih strokovnih usposabljanj, kjer se izmenjujejo dobre prakse, izpostavijo primeri nepravilnih ravnanj ter predstavi veljavna pravna ureditev s poudarkom na novostih. Le ustrezno usposobljen spremljevalec izrednega prevoza bo lahko opravljal svoje delo v skladu z veljavno regulativo, zato je nujno, da se tudi obnovitveno usposabljanje konča s preizkusom znanja, saj se lahko tako pomembno delo, kot je spremljanje prevozov tovora izrednih dimenzij, zaupa le tistemu, ki na preizkusu pokaže predpisano raven znanja. Spremljevalci izrednih prevozov, ki redno opravljajo tovrstno delo, imajo sicer veliko praktičnih izkušenj, vendar to ni nujno zagotovilo, da je njihovo ravnanje v praksi (povsem) pravilno, saj se ljudje pogosto priučimo določenih tehnik, za katere menimo, da so pravilne, v resnici pa so v nasprotju s pravili stroke oziroma veljavno zakonodajo. Iz navedenega izhaja, da je nujna osvežitev znanja, ki se mora, če želimo doseči namen obnovitvenega strokovnega usposabljanja, končati s preizkusom znanja. Le tako zagotovimo ustrezno težo tega usposabljanja, hkrati pa udeležence motiviramo k aktivnemu sodelovanju, pri čemer je cilj predmetnega usposabljanja visoka strokovna usposobljenost spremljevalcev izrednih prevozov, ki se bodo v praksi znali pravilno odločati in odzivati zlasti v kritičnih situacijah. Če se obnovitvenega strokovnega usposabljanja spremljevalec izrednega prevoza ne bo udeležil ali če preizkusa znanja ne bo opravil uspešno, bo izgubil status spremljevalca izrednih prevozov, s tem pa pravico opravljanja spremstev izrednih prevozov. V takšnih primerih se bo moral spet udeležiti osnovnega strokovnega usposabljanja za pridobitev statusa spremljevalca izrednih prevozov. Ureditev področja izrednih prevozov oziroma usposabljanje spremljevalcev izrednih prevozov je v pristojnosti vsake države članice EU. Predlagano obnovitveno usposabljanje ni nobena novost, ampak imajo takšno usposabljanje predpisano tudi v nekaterih drugih evropskih državah (na primer Avstrija, Nemčija), torej državah, po katerih se navadno zgledujemo pri urejanju pomembnih pravnih področij. V Avstriji je obnovitveno usposabljanje predpisano na tri leta, v Nemčiji pa na dve leti. Tudi na Nizozemskem je spremstvo izrednih prevozov zaupano zasebnikom. Ti morajo opraviti 21-dnevno usposabljanje, medtem ko pri nas traja usposabljanje osem pedagoških ur (ena pedagoška ura = 45 minut). Poleg tega mora imeti spremljevalec izrednega prevoza pridobljeno t. i. diplomu CCV-B za poklicni ali zasebni prevoz blaga.

V skladu z veljavno zakonodajo evidenco o izdanih potrdilih o usposobljenosti za spremljevalce izrednih prevozov vodi direkcija, pristojna za infrastrukturo. Ker je ministrstvo, pristojno za promet, pristojno tako za zakonodajo s področja izrednih prevozov kot tudi za izvajanje preizkusov znanja kandidatov za spremljevalce izrednih prevozov, je smiselno, da vzpostavi in vodi evidenco o izdanih potrdilih o usposobljenosti spremljevalcev izrednih prevozov tako, da so podatki iz te evidence dostopni pristojnim nadzornim organom (policija, občinsko redarstvo) v realnem času, kar je ena izmed temeljnih pomanjkljivosti trenutne evidence. Omenjena nadzorna organa sta že po zdaj veljavnih določbah Zakona o cestah

pooblaščenca za nadzor nad opravljanjem izrednih prevozov, in sicer policija na vseh javnih cestah, občinsko redarstvo pa na občinskih cestah, nekategoriziranih cestah, ki se uporabljajo za javni cestni promet, in državnih cestah v naselju.

K 15. členu

Zakon o cestah v 37. členu predpisuje izjeme, ki se v primeru omejitve uporabe javne ceste za posamezno vrsto vozil štejejo za lokalni promet in za njih postavljen ukrep omejitve uporabe javne ceste ne velja. Za lokalni promet na območju omejene uporabe javne ceste se šteje promet motornih vozil:

- ki imajo na tem območju izhodišče ali cilj (kraj nakladanja ali razkladanja tovora),
- katerih vozniki, lastniki ali imetniki pravice uporabe imajo na tem območju stalno ali začasno prebivališče in urejeno parkirišče,
- ki so v lasti oziroma uporabi pravne ali fizične osebe, registrirane za opravljanje prevozov, ki ima na tem območju sedež ali podružnico in urejeno parkirišče,
- avtošole, ki ima na tem območju sedež ali podružnico in urejeno parkirišče.

V skladu z zdajšnjo ureditvijo se lahko v primeru omejitve uporabe javne ceste za posamezno vrsto vozil, dovoli njena uporaba za lokalni promet, pri čemer je v določbi 37. člena Zakona o cestah povsem jasno zapisano, kateri prevozi štejejo za lokalni promet. Kot izhaja iz navedenega, je zakonodajalec v prvem odstavku 37. člena Zakona o cestah predvidel, da se lahko v primeru omejitve uporabe javne ceste za posamezno vrsto vozil lokalni promet dovoli, ni pa to nujno. Z dopolnitvijo 37. člena Zakona o cestah pa se določa, da mora upravljavec ceste, ki na določenem cestnem odseku omeji promet vozil v tranzitu, vedno dovoliti lokalni promet. Tranzit je prevoz območja omejene uporabe javne ceste, označenega s predpisano prometno signalizacijo. To pomeni, da glede na predlagano besedilo v območje omejene uporabe javne ceste ne smejo zapeljati vozila, ki nameravajo to območje (območje med dvema prometnima znakoma za prepoved določene vrste vozil) zgolj prevoziti brez utemeljenega razloga za vstop v to območje (na primer naklad ali razklad tovora, sedež pravne osebe, dostopanje do servisne delavnice). V območje omejene uporabe javne ceste, kjer je prepovedan tranzit določene vrste vozil, lahko zapeljejo vozila, ki izpolnjujejo pogoje za vožnjo v lokalnem prometu (npr. imajo v tem območju izhodišče ali cilj, vozniki, lastniki ali imetniki pravice uporabe imajo na tem območju stalno ali začasno prebivališče, vozila so v lasti oziroma v uporabi pravne ali fizične osebe, registrirane za opravljanje prevozov, ki ima na tem območju sedež ali podružnico in urejeno parkirišče, ali avtošole, ki ima na tem območju sedež ali podružnico in urejeno parkirišče). Izraz tranzitni prevoz predpisuje sicer že Zakon o prevozih v cestnem prometu, vendar je predmetni izraz za potrebe omejevanja uporabe javne ceste za posamezno vrsto vozil nesprejemljiv, saj je tranzitni prevoz po Zakonu o prevozih v cestnem prometu prevoz potnikov ali blaga čez ozemlje Republike Slovenije brez vstopanja in izstopanja potnikov oziroma nakladanja ali razkladanja blaga v Republiki Sloveniji. Če bi za potrebe omejevanja uporabe javne ceste uporabili izraz tranzitni prevoz po Zakonu o prevozih v cestnem prometu, bi s tem razvrednotili pomen lokalnega prometa, saj bi vožnjo v lokalnem prometu prepovedali zgolj za tiste uporabnike, ki bi prevozili ozemlje Republike Slovenije (v pretežni meri so to tuji uporabniki), medtem ko bi lahko cestno omrežje brez omejitev, povezanih z vožnjo v lokalnem prometu, uporabljali vsi uporabniki, ki bi imeli izhodišče ali cilj znotraj ozemlja Republike Slovenije oziroma bi opravljali notranje prevoze (zlasti domači uporabniki). Iz navedenih razlogov je nujna posebna opredelitev izraza tranzit za potrebe omejevanja uporabe javne ceste.

Omejitev uporabe javne ceste za tranzit se v praksi že uporablja. Takšen je primer omejevanja tranzitnega prometa med Celjem in Drnovim, pa tudi na cestnem odseku Jeprca - Kranj. S Pravilnikom o prometni signalizaciji in prometni opremlitvi na cestah je že predpisana tudi prometna signalizacija (dopolnilna tabla), ki se uporablja za tovrstno označevanje cestnih odsekov, ki so omejeni za tranzit.

Določba tretjega odstavka določa vozila, za katera se šteje, da vozijo v lokalnem prometu. Med ta vozila je treba uvrstiti tudi mopede, katerih konstrukcijsko določena hitrost ne presega 25 km/h in ki jih kot samostojno vrsto vozila navaja Zakon o pravilih cestnega prometa (Uradni list RS, št. 82/13 – uradno prečiščeno besedilo in 68/16).

K 16. členu

40. člen Zakona o cestah predpisuje vodenje evidence o javnih cestah, torej banke cestnih podatkov, ki jo morajo voditi tako občine kot tudi upravljavci državnih cest. V omenjeni evidenci se poleg tehničnih in drugih podatkov o javnih cestah vodijo tudi podatki o izdatkih za javne ceste. V zvezi z izdatki za javne ceste se v četrtem odstavku definirajo zavezanci za posredovanje podatkov o izdatkih za javne ceste, pri čemer se njihov nabor v primerjavi s sedanjimi ne razširja, ampak se samo definira njihova obveznost na ravni zakona.

Sprememba v petem odstavku 40. člena je zgolj redakcijska, z njo pa se odpravljajo nejasnosti, ki se pri izvajanju predmetne določbe pojavljajo pri interpretaciji zdaj uporabljenega izraza topografski podatki. Na podlagi redakcijskega popravka bo zdaj jasno in nedvoumno, da morajo zavezanci za posredovanje podatkov o cestah posredovati lokacijske podatke o javni cesti oziroma objektih na njih.

V zvezi z izdatki za javne ceste je določeno, da morajo zavezanci za posredovanje predmetnih podatkov te posredovati direkciji najpozneje do 15. maja tekočega leta za preteklo leto. Če v tem roku podatkov o izdatkih za javne ceste ne posredujejo, se šteje, da direkcija teh podatkov nima, kar se zaznamuje tudi v evidenci o javnih cestah, torej banki cestnih podatkov.

K 17. členu

Popravek v 53. členu je redakcijski, ne vsebinski. Dovoljenje za začasno uporabo ceste, za katero je bilo sicer izdano gradbeno dovoljenje, se izda za novo ali rekonstruirano cesto še pred dokončanjem vseh del zunaj vozišča ceste, če bo cesta v upravljanju upravljavca državnih cest in je ugotovljeno, da vozišče izpolnjuje pogoje za varno odvijanje prometa. Dejstvo je, da ob izdaji dovoljenja za začasno uporabo ceste cesta še ni kategorizirana kot državna cesta, zato je tudi predlagan redakcijski popravek določbe prvega odstavka 53. člena Zakona o cestah ter tretjega in četrtega odstavka istega člena zakona.

K 18. členu

55. člen Zakona o cestah določa naloge in pristojnosti direkcije, pristojne za infrastrukturo, v zvezi s cestami v njenem upravljanju in vzdrževanju. Po veljavni ureditvi direkcija, pristojna za infrastrukturo, pripravlja strokovna izhodišča za smernice in mnenja, ki jih ministrstvo, pristojno za promet, kot nosilec urejanja prostora izdaja k državnim in občinskim prostorskim aktom.

Zakon o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor (Uradni list RS, št. 80/10, 106/10 – popr. in 57/12) v 13. členu določa, da so državni nosilci urejanja prostora v postopku priprave načrta ministrstva, ne glede na določbe področnih predpisov. Če je s področnimi predpisi določeno, da naloge ali pristojnosti nosilca urejanja prostora ne opravlja ministrstvo, temveč organ v njegovi sestavi, javni zavod ali kakšen drug organ ali organizacija, ali če ti predpisi predvidevajo njihove smernice, mnenja ali soglasja k dokumentom ali dokumentaciji v postopku priprave načrta, resorno ministrstvo v postopku priprave načrta z njimi sodeluje in koordinatorju posreduje te smernice, mnenja in soglasja. Iz navedenega izhaja, da ministrstva opravljajo funkcijo nosilca urejanja prostora v postopku priprave načrta, pri čemer je v skladu s prvim odstavkom 3. člena Zakona o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor načrt prostorski akt, s katerim se načrtujejo prostorske ureditve državnega pomena.

Zakon o prostorskem načrtovanju (Uradni list RS, št. 33/07, 70/08 – ZVO-1B, 108/09, 80/10 – ZUPUDPP, 43/11 – ZKZ-C, 57/12, 57/12 – ZUPUDPP-A, 109/12, 76/14 – odl. US in 14/15 – ZUUJFO) v 10. točki prvega odstavka 2. člena določa, da so nosilci urejanja prostora po tem zakonu ministrstva, organi lokalnih skupnosti, izvajalci javnih služb ter nosilci javnih pooblastil, ki sodelujejo v postopku priprave prostorskih aktov. Nosilci urejanja prostora so državni in lokalni. Državni nosilci urejanja prostora so ministrstva in drugi državni organi oziroma organizacije, določene z zakoni. V skladu z drugim odstavkom 11.a člena Zakona o prostorskem načrtovanju nosilci urejanja prostora sodelujejo pri pripravi prostorskih aktov tako, da izdajajo tudi smernice in mnenja k medobčinskim in občinskim prostorskim aktom, pri čemer ministrstvo, pristojno za prostor, vodi seznam državnih nosilcev urejanja prostora, ki ga objavlja na svojih spletnih straneh.

Iz navedenega izhaja, da je glede na veljavno pravno ureditev izključno ministrstvo nosilec urejanja prostora le takrat, kadar se načrtujejo prostorske ureditve državnega pomena, medtem ko v primeru priprave občinskih prostorskih aktov zakonodajca dopušča, da so nosilci urejanja prostora tudi državni organi. Glede na navedeno se predlaga, da direkcija, pristojna za infrastrukturo, v postopku priprave državnih prostorskih aktov še naprej (torej enako kot doslej) pripravlja strokovna izhodišča za smernice in mnenja, ki jih ministrstvo, pristojno za promet, izdaja k državnim prostorskim aktom. Poleg navedenega pa se v zvezi s postopkom priprave občinskih prostorskih aktov predlaga, da direkcija, pristojna za infrastrukturo, sama izdaja smernice in mnenja, s čimer se bo precej zmanjšala administrativna obremenitev ministrstva, pristojnega za promet, ki zdaj v teh postopkih izdaja smernice in mnenja, pri čemer so te smernice in mnenja pravzaprav preslikava strokovnih izhodišč, ki jih pripravlja direkcija, pristojna za infrastrukturo.

Predlagana rešitev je tudi v skladu s predlogom Zakona o urejanju prostora (EVA 2016-2550-0006), ki določa konkretne državne nosilce urejanja prostora po resorjih, Ministrstvo za okolje in prostor pa tudi obvezuje k vodenju njihovega seznama. Za potrebe postopkov priprave državnih prostorskih načrtov je v predlogu Zakona o urejanju prostora določeno, da so državni nosilci urejanja prostora vedno ministrstva, kar izhaja iz dejstva, da ta akt sprejme vlada, le to pa tvorijo ministri, ki morajo posledično biti aktivno vključeni in

seznanjeni s postopki njihove priprave, česar v primeru, da kot nosilec nastopa organ v sestavi ali pa javni zavod iz njihovega resornega področja, ni mogoče v celoti zagotoviti. Z naborom lokalnih nosilcev urejanja prostora se predlog Zakona o urejanju prostora ne ukvarja, saj gre za vprašanje lokalne samouprave. Ob upoštevanju navedenega se ugotavlja, da predlagana rešitev novele Zakona o cestah ni v nasprotju niti z veljavno zakonodajo niti s predlogom Zakona o urejanju prostora, ki je v postopku sprejemanja.

K 19. členu

Zakon o cestah v 59. členu predpisuje, da direkcija, pristojna za infrastrukturo, na območju državne ceste z drugo cesto vzdržuje vozišče in prometno signalizacijo državne ceste do roba cestnega sveta, razen prometne signalizacije, določene v 62. členu istega zakona. S predlagano spremembo 62. člena Zakona o cestah se jasneje definira razmejitev pristojnosti med občino in direkcijo, pristojno za infrastrukturo, predvsem glede vzdrževanja prometne signalizacije na območju priključka občinske ceste na državno cesto. Da bi se izognili različni interpretaciji oziroma različnemu razumevanju določb 59. in 62. člena Zakona o cestah v zvezi z vzdrževanjem prometne signalizacije na območju priključevanja občinske ceste na državno cesto, se v 59. členu Zakona o cestah predlaga črtanje besedila »do roba cestnega sveta«. Gre za redakcijski popravek, ki bo prispeval k večji jasnosti in določnosti omenjenih pravnih norm, saj je zdaj povsem jasno in nedvoumno, da na območju križišča državne ceste z občinsko cesto občina vzdržuje priključek občinske ceste z vso prometno signalizacijo, ki je pogojena s prometom na občinski cesti, medtem ko prometno signalizacijo, ki je namenjena prometu na državni cesti, vzdržuje direkcija, pristojna za infrastrukturo.

K 20. členu

62. člen Zakona o cestah določa prometne površine, ki jih ob državnih cestah v naselju vzdržuje občina. Predlagana sprememba oziroma dopolnitev ni vsebinska, ampak se z namenom večje jasnosti in nedvoumnosti pri izvajanju v okvir te določbe zapisuje tisto, kar se v praksi tudi dejansko izvaja. S predlagano spremembo oziroma dopolnitvijo 62. člena se v obseg nalog občin po Zakonu o cestah ne posega, ampak je razlog v večji jasnosti in nedvoumnosti pri izvajanju določil glede vzdrževanja priključkov na državno cesto in prometnih površin, objektov ter naprav na, ob ali nad voziščem državne ceste, ki so v funkciji javnih površin naselja. Nova prva alineja v prvem odstavku 62. člena Zakona o cestah je zapisana v navezavi na določilo 59. člena istega zakona, ki določa vzdrževanje križišč državne ceste z drugimi cestami. Po predmetni določbi vzdržuje direkcija v območju križišča državne z drugo cesto vozišče in prometno signalizacijo državne ceste, razen prometne signalizacije iz 62. člena. To pomeni, da priključke občinskih cest na državno cesto vzdržujejo občine, kar je sedaj tudi jasno zapisano v predlagani spremembi 62. člena. Sprememba prve alineje, ki je postala druga alineja, pa pojem podobne prometne površine podrobneje opredeljuje zgolj kot druge prometne površine izven vozišča, pri čemer spremenjena formulacija ne pomeni nobenega vsebinskega odmika od sedanje ureditve.

K 21. členu

69. člen Zakona o cestah določa, da direkcija, pristojna za infrastrukturo, namenske površine za opravljanje spremljajočih dejavnosti (na primer gostinska dejavnost, prodaja sadja in zelenjave ter brezalkoholnih pijač, prodaja spominkov, prodaja turističnih izdelkov, značilnih za posamezno geografsko območje) odda z javnim razpisom najugodnejšemu ponudniku. Pri tem se stvarne pravice in medsebojna razmerja uredijo s pogodbo, medtem ko se tehnični pogoji glede rabe teh površin ter pogoji za postavitev objektov in naprav za opravljanje spremljajočih dejavnosti določijo s soglasjem direkcije, pristojne za infrastrukturo.

V uvodu je treba poudariti, da je bila predmetna določba prevzeta v Zakon o cestah iz Zakona o javnih cestah, ki ga je Zakon o cestah z njegovo uveljavitvijo v pretežnem delu razveljavil. To pomeni, da ima predmetna določba že dolgo zgodovino, čeprav se v praksi ni nikoli dejansko izvajala. Namenske površine za opravljanje spremljajoče dejavnosti ob glavnih in regionalnih cestah bi bilo mogoče kvečjemu organizirati na počivališčih, ki so sestavni del teh cest, pri čemer ugotavljamo, da je takšnih počivališč zelo malo, poleg tega pa so počivališča v skladu z 2. členom Zakona o cestah namenjena kratkemu postanku uporabnikov zaradi zadovoljevanja njihovih osnovnih potreb (na primer oddih, počitek, odmor). Počivališče, ki je servisna prometna površina in kot taka sestavni del javne ceste, mora biti označena s predpisano prometno signalizacijo. To pomeni, da vsak prostor ob glavni ali regionalni cesti, ki omogoča ustavitve vozila ob vozišču ceste, še ni počivališče, kar pomeni, da se vozila na teh površinah v skladu s cestnoprometnimi pravili niti ne bi smela ustavljati. Večinoma se izkaže, da površine ob vozišču glavne ali regionalne ceste, ki sicer navzven dajejo videz počivališča (pri tem pa niso označena s predpisano prometno signalizacijo), niti niso v celoti v lasti Republike Slovenije, ampak so pogosto v pretežni lasti fizičnih oseb.

Direkcija, pristojna za infrastrukturo, je pregledala možna mesta, kjer bi bilo mogoče opravljati spremljajoče dejavnosti. Pri tem je bilo ugotovljeno, da bi se lahko namenske površine za opravljanje spremljajočih dejavnosti organizirale le v okviru počivališč, ki pa glede na njihovo pomanjkanje, namen in zlasti funkcijo, ki jo opravljajo, niso primerna. Poleg tega je bilo ugotovljeno, da bi bilo treba namenske površine za opravljanje morebitne spremljajoče dejavnosti predhodno prilagoditi, opremiti z ustrežno prometno signalizacijo in opremo, poskrbeti za njihovo komunalno opremljenost (voda, elektrika, sanitarije ipd.) ter izvesti druge ukrepe, ki bodo zagotavljali, da bo za vse udeležence v prometu kljub opravljanju spremljajoče dejavnosti zagotovljena zadostna prometna varnost. Počivališča se med seboj zelo razlikujejo tudi po površini, v glavnem pa tehnično niso prilagojena za opravljanje drugih dejavnosti, ker bi v nasprotnem primeru izgubila svoj prvotni namen, to je možnost zagotovitve postanka udeležencem v prometu, kadar ga ti iz različnih vzrokov potrebujejo.

Poleg navedenega se je treba zavedati, da državne ceste, ki jih upravlja direkcija, pristojna za infrastrukturo, potekajo po naseljenih območjih, zato tudi ni nobene potrebe, da bi se na zemljiščih ob njih oziroma počivališčih opravljale spremljajoče dejavnosti, saj dosedanja praksa izkazuje, da te dejavnosti v ničemer ne pripomorejo k zagotavljanju večje prometne varnosti udeležencev v prometu in varnemu odvijanju prometa. Celo nasprotno, opravljanje tovrstnih dejavnosti običajno posredno prispeva k povzročanju prometno nevarnih situacij. Še zlasti to velja za prodajo blaga na premičnih stojnicah, ki se iz leta v leto povečuje. Tovrstne aktivnosti pomenijo vedno večjo prometno-varnostno težavo ne samo za udeležence cestnega prometa, temveč tudi za prodajalce. Dejstvo je, da prodajalci blaga v predmetnih primerih izkoristijo že skoraj vsak kotiček ob javni cesti, ki omogoča prodajo blaga (na primer parkiranje vozila, postavitve senčnika oziroma prodajne mize) in ustavitve vsaj enega vozila potencialnega potrošnika. Pri tem je pomembno, da ta mesta v okviru prometne ureditve sploh niso predvidena za tovrstne aktivnosti, zato ima takšen način prodaje blaga posredno velik vpliv na varnost udeležencev cestnega prometa, saj prometna ureditev na odsekih cest, kjer se izvaja tovrstna dejavnost, ni prilagojena omenjenim aktivnostim, kar je razumljivo, saj prodajalci pogosto spreminjajo svoje lokacije, kjer izvajajo tržno dejavnost. Dejstvo je, da cesta oziroma površine neposredno ob cesti niso namenjene prodaji blaga, ampak cestnemu prometu pod vnaprej določenimi pravili in postavljeno prometno signalizacijo. S postavitvijo premične stojnice na mestih ob javni cesti, kjer sploh ni predvideno opravljanje dejavnosti prodaje blaga, pride v prometnem smislu do izredne situacije, na katero udeleženci cestnega prometa, zlasti vozniki vozil, niso pripravljeni. To pomeni, da prihaja na teh delih cest pogosto do izredno prometno nevarnih situacij, saj kupci blaga ustavljajo in parkirajo svoja vozila na vozišču ali neposredno ob njem, prehajajo vozišče (zlasti so problematična nepregledna mesta ter odseki cest z dovoljenimi velikimi hitrostmi), obračajo vozila na neprimernih, pogosto prepovedanih mestih (na primer obračanje prek neprekinjene črte) ipd. Skupek vseh teh nevarnih situacij pa postavlja v neugoden položaj upravljavca javne ceste, saj je ta odgovoren za varen in nemoten potek prometa, česar pa v primeru prodaje blaga na premičnih stojnicah v varovalnem pasu javne ceste ne more zagotoviti, saj nima mehanizma, ki bi mu omogočal, da bi ustrezno ravnal v smeri preprečitve tovrstnih aktivnosti.

Osnovna naloga upravljavca ceste je upravljanje in vzdrževanje cest v njegovem upravljanju ter skrb za varno in nemoteno odvijanje prometa, ne pa skrb in vzpostavljanje pogojev za opravljanje tržne dejavnosti ob cesti, ki večinoma upravljavca ceste in druge organe, pristojne za nadzor v cestnem prometu, vodi v nove prometnovarnostne težave.

Iz zgoraj navedenih razlogov je predlagano črtanje določbe 69. člena Zakona o cestah, ki upravljavca glavnih in regionalnih cest zavezuje, da pripravi javni razpis za oddajo površin za opravljanje spremljajočih dejavnosti. Črtanje predmetne določbe ne posega v pravice uporabnikov, saj direkcija, pristojna za infrastrukturo, že zdaj ni oddala nobene namenske površine na podlagi javnega razpisa, poleg tega pa tudi v prihodnje pravica uporabnikov ne bo okrnjena, saj bodo zainteresirani subjekti lahko še vedno podali pobudo direkciji, pristojni za infrastrukturo. Ta bo pobudo preučila in tudi oddala zemljišče ob glavni in regionalni cesti za opravljanje morebitne spremljajoče dejavnosti v skladu z Zakonom o stvarnem premoženju države in samoupravnih lokalnih skupnosti (Uradni list RS, št. 86/10, 75/12, 47/13 – ZDU-1G, 50/14, 90/14 – ZDU-11, 14/15 – ZUUJFO in 76/15).

K 22. členu

Sprememba v prvem odstavku 75. člena Zakona o cestah je redakcijska iz razloga večje jasnosti in določnosti pravne norme, posledično pa odprave morebitnih različnih interpretacij predmetne določbe. Dejstvo je, da mora biti pregledno polje zagotovljeno na območju nivojskega križišča državnih cest, državne ceste z občinsko cesto in tudi na območju cestnih priključkov na državno cesto. Sedanji zapis določbe povzroča težave v praksi zaradi napačnih interpretacij, saj iz dobrednega branja določbe izhaja, da mora biti pregledno polje zagotovljeno izključno na območju cestnih priključkov na državno cesto, kar pa seveda ne drži. Pregledno polje mora biti zagotovljeno tudi na območju nivojskega križišča državnih cest in državne ceste z občinsko cesto. Z redakcijskim popravkom se omenjena nejasnost odpravlja.

K 23. členu

Za označevanje prometne ureditve na javnih cestah se lahko uporabljata zgolj prometna oprema in prometna signalizacija, ki je predpisana s Pravilnikom o prometni signalizaciji in prometni opremi na cestah (Uradni list RS, št. 99/15). To pa onemogoča, da bi s ciljem izboljšanja varnosti udeležencev cestnega prometa v praksi preizkusili učinkovitost novih pristopov na tem področju oziroma praks, ki so se v tujini izkazale kot učinkovite in so imele pozitivne učinke. Da bi omogočili napredek na področju prometne ureditve, je nujno, da se omogoči možnost testiranja posameznih rešitev v realnem svetu, šele po preveritvi njihovih učinkov pa se pristopi k odločitvi, ali je predmetna rešitev splošno uporabljiva in kot taka primerna, da se predpiše kot obvezna.

Iz navedenega razloga se z novim 76.a členom Zakona o cestah, ki predpisuje poskusno prometno ureditev na državnih cestah, omogoča, da lahko Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo na posameznem odseku državne ceste za določeno obdobje, ki ne sme biti daljše od dveh let, prometno ureditev označi na način, ki ni v skladu s predpisi s področja cest (v nadaljnjem besedilu: poskusna prometna ureditev). Ker gre za posebno prometno ureditev, torej prometno ureditev, ki je udeleženci cestnega prometa ne poznajo, se mora cestni odsek državne ceste, na katerem je takšna prometna ureditev določena, označiti z obvestilno tablo, ki udeležence cestnega prometa obvešča o začetku in koncu cestnega odseka, na katerem se izvaja poskusna prometna ureditev. Poskusna prometna ureditev udeležencev cestnega prometa ne sme zavezovati k ravnanju, ki bi bilo v nasprotju s prometnimi pravili, določenimi z zakonom, ki ureja pravila cestnega prometa. Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo o podrobnostih poskusne prometne ureditve na določenem cestnem odseku državne ceste obvesti javnost, ministrstvo, pristojno za promet, policijo, pristojni inšpekcijski organ za ceste, prometno-informacijski center in v primeru poskusne prometne ureditve na odseku državne ceste skozi naselje tudi pristojno občinsko redarstvo najmanj deset dni pred njeno uvedbo. Učinke poskusne prometne ureditve na varnost udeležencev cestnega prometa Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo spremlja in jih mora tudi ovrednotiti najpozneje tri mesece pred potekom obdobja njenega trajanja ter z ugotovitvami seznaniti ministrstvo, pristojno za promet. Če iz dokumenta o ovrednotenju učinkov poskusne prometne ureditve izhaja, da ima poskusna prometna ureditev pozitiven vpliv na varnost udeležencev cestnega prometa oziroma bi se lahko takšna prometna ureditev uporabila tudi na drugih javnih cestah, se lahko ministrstvo, pristojno za promet, odloči za spremembo predpisov s področja javnih cest in na ta način omogoči, da postane poskusna prometna ureditev splošno uporabljiv instrument upravljavcev javnih cest pri urejanju prometa. V tem oziru je pomembno, da se z ugotovitvami učinkov poskusne prometne ureditve na varnost cestnega prometa ministrstvo, pristojno za promet, seznaniti najpozneje tri mesece pred potekom obdobja njenega trajanja, saj je le tako mogoče pravočasno izvesti morebitne spremembe zakonodaje (če se to izkaže kot potrebno) in poskusno prometno ureditev uveljaviti kot splošno uporabljiv instrument, brez da bi jo bilo treba Direkciji Republike Slovenije za infrastrukturo odstranjevati. S takšnim pristopom se izognemo nepotrebnim stroškom, povezanim z odstranjevanjem poskusne prometne ureditve, in ponovnim nameščanjem s spremenjenimi predpisi dovoljene prometne ureditve na določenem cestnem odseku.

Poskusna prometna ureditev ni unikatna rešitev, ki bi jo s sprejemom predloga zakona poznal izključno naš pravni red. Poskusno prometno ureditev poznajo tudi v Avstriji, pri čemer je le-ta opredeljena v področni prometni zakonodaji. Možna je implementacija testnih rešitev, ki lahko trajajo do 5 let. Določene so lahko z uredbo pristojnega ministrstva ali pa jih uvede upravljavec ceste (ko gre za enostavnejše ukrepe - npr. tehnične elemente pasivne varnosti). Presoja učinkov uvedenih ukrepov je odvisna od pričakovanih učinkov in mora biti opredeljena že v začetni fazi načrtovanja posameznega projekta. Ker je na obravnavanem področju možnih veliko število tehničnih rešitev, se vsak primer obravnava ločeno. Presoja učinkov glavnih projektov izvedejo zunanje, neodvisne organizacije.

Poskusna prometna ureditev na Finskem se ureja na dva načina, in sicer za večje in manjše projekte. Za večje projekte je potrebno pridobiti dovoljenje ministrstva, pristojnega za promet. Nato pred začetkom izvajanja eksperimenta sledi obveščanje uporabnikov cestnega omrežja. Po zaključku je treba objaviti rezultate učinkov poskusne prometne ureditve, nato pa se v primeru večjih sprememb izvede sprememba zakonodaje, v primeru manjših sprememb pa se sprejme samo splošen ukrep v zvezi z uporabo. Za manjše spremembe, ki neposredno ne vplivajo na prometno varnost, je potrebno pridobiti zgolj dovoljenje lokalnih oblasti.

Tudi Nizozemska pozna t. i. posebno prometno ureditev, ki je urejena v področni zakonodaji oziroma t. i. prometnem zakonu. Opredeljenih je več zahtev, med drugim uradna odločitev o predvidenem ukrepu, časovna omejitev ukrepa na šest let in presoja vplivov izvedenega ukrepa, ki mora biti posredovana v parlament. Ukrepi se nanašajo tudi na prilagoditev prometne signalizacije, je pa praviloma ustrezna označitev izvedenih ukrepov v pristojnosti posameznih upravljavcev cest, ki označitev izvedejo v skladu s

smernicami. Smernice se v tem primeru kot osnova uporabljajo tudi v primeru ugotavljanja odgovornosti (npr. v primeru prometnih nesreč). Način izvedbe presoje vplivov posameznega ukrepa je odvisen od vrste oziroma velikosti posameznega ukrepa.

Kljub navidezni podobnosti predlagane ureditve z eksperimentalno prometno ureditvijo po Zakonu o pravilih cestnega prometa, je potrebno poudariti, da poskusne prometne ureditve ne gre enačiti z eksperimentalno prometno ureditvijo. Eksperimentalna prometna ureditev je urejena v 27. členu Zakona o pravilih cestnega prometa, ki v tretjem odstavku določa, da se lahko na cesti za določeno obdobje, ki ne sme biti krajše od treh mesecev in daljše od enega leta, določi prometna ureditev, ki dovoli, omeji ali obveže udeležence cestnega prometa k ravnanju, ki je lahko v nasprotju s prometnimi pravili, določenimi z Zakonom o pravilih cestnega prometa (eksperiment). Eksperimentalna prometna ureditev mora biti označena s predpisano prometno signalizacijo na način, ki omogoča vsem udeležencem cestnega prometa nedvoumno in varno udeležbo v cestnem prometu. Kot izhaja iz navedenega je bistvo eksperimentalne prometne ureditve v določitvi prometne ureditve, ki dovoli ali obveže udeležence cestnega prometa k ravnanju, ki je v nasprotju s prometnimi pravili, določenimi z zakonom, ki ureja pravila cestnega prometa. Eksperimentalna prometna ureditev mora biti označena s predpisano prometno signalizacijo, torej s prometno signalizacijo, ki jo predpisuje Pravilnik o prometni signalizaciji in prometni opremi na cestah. Za razliko od eksperimentalne prometne ureditve pa poskusna prometna ureditev po predlogu tega zakona udeležencev cestnega prometa ne sme zavezovati k ravnanju, ki bi bilo v nasprotju s prometnimi pravili, prav tako poskusna prometna ureditev ni označena s predpisano prometno signalizacijo. Slednje iz razloga, ker je namen poskusne prometne ureditve prav v preveritvi učinkov prometne signalizacije, ki je naša zakonodaja še ne pozna (je ne predpisuje), z namenom ugotovitve ali je njena uvedba sprejemljiva v našem prostoru. Poenostavljeno povedano gre pri poskusni prometni ureditvi za preizkušanje prometne signalizacije v okviru prometne ureditve, pri čemer je lahko ta prometna signalizacija oziroma prometna ureditev plod lastnih inovativnih pristopov pri reševanju določenih prometno varnostnih vprašanj ali pa gre za primere dobrih praks iz tujine, ki jih treba pred sprejemom odločitve o njihovi obvezni uporabi najprej preizkusiti in oceniti ali so uporabljivi in učinkoviti tudi v našem prometnem sistemu.

K 24. členu

Prvi odstavek 77. člena se vsebinsko ne spreminja, ampak gre zgolj za redakcijski popravek iz razloga odprave različnih interpretacij. S prometno signalizacijo se določa prometna ureditev, ki jo odredi upravljavec ceste z delovnim nalogom. Delovni nalog je strokovno-tehnični dokument, ki ga upravljavec ceste posreduje izvajalcu rednega vzdrževanja ceste, ki je v skladu z Zakonom o cestah pristojen za postavljanje prometne signalizacije, z namenom, da dobi izvajalec rednega vzdrževanja ceste tehnična navodila o načinu, kraju in vrsti postavitve, odstranitve, zamenjave ali dopolnitve prometne signalizacije ali prometne opreme. To pomeni, da ob postavljanju, odstranjevanju, zamenjavi oziroma dopolnjevanju prometne signalizacije in prometne opreme na državnih cestah ne gre za odločanje direkcije, pristojne za infrastrukturo, v smislu odločanja o upravni zadevi, ampak za strokovno-tehnično utemeljeno odločitev upravljavca predmetne ceste, ki se kaže v izdaji delovnega naloga kot obliki navodila izvajalcu rednega vzdrževanja, kaj mora storiti. Z namenom, da se jasno in nedvoumno zapiše, da gre ob postavljanju, odstranjevanju, zamenjavi ali dopolnjevanju prometne signalizacije in prometne opreme za odrejanje nalog izvajalcu rednega vzdrževanja v obliki delovnega naloga, se predlaga redakcijsko preoblikovanje besedila na način, da se v predmetni določbi ne omenja beseda »odloča«, ki že sama po sebi napotuje na nepravilno interpretacijo določbe s strani naslovnikov predmetnega predpisa, posledično pa do težav pri izvajanju.

Iz enakega razloga se predlaga redakcijski popravek tudi v drugem odstavku 77. člena Zakona o cestah.

K 25. členu

Zakon o cestah v 78. členu predpisuje pogoje za postavitve objektov za obveščanje in oglaševanje na območju državne ceste. V skladu z veljavno ureditvijo je postavljanje objektov za obveščanje in oglaševanje, ki so opredeljeni kot enostavni objekti, na območju državnih cest zunaj naselja dovoljeno le izjemoma, in sicer kadar so taksativno navedeni v drugem odstavku 78. člena Zakona o cestah. V okviru teh primerov pa ni mogoče umestiti obvestil, ki vsebujejo pomembne informacije za voznike oziroma druge udeležence cestnega prometa (na primer informacije v zvezi z elektronskim cestninskim sistemom, lokacija in možnost pridobitve naprave OBU), pa za podajo teh informacij ni predpisana prometna signalizacija. Potreba po tovrstnih informacijah za uporabnike cestninskega omrežja se bo pojavila zlasti z uvedbo elektronskega cestninskega sistema v prostem prometnem toku, ki se bo predvidoma v letu 2018 uvedel za vozila, katerih največja dovoljena masa presega 3.500 kilogramov (tovorna vozila). Elektronski cestninski sistem bo v Republiki Sloveniji novost, zato bo treba posebno pozornost nameniti informiranju uporabnikov, še zlasti glede na to, da je več kot 70 odstotkov uporabnikov tujcev. Informiranje uporabnikov že zdaj poteka po različnih kanalih (spletna stran upravljavca ceste, domača in tuja avto-moto društva, prodajna mesta doma in

v tujini, domača in tuja veleposlaništva ipd.), kljub temu pa bo treba neposredno na avtocestah oziroma hitrih cestah uporabnikom novega cestninskega sistema podajati nujno potrebne informacije v zvezi s cestninskim sistemom, saj bomo s tem precej omejili prometno varnostna tveganja, ki bodo izhajala iz nepoznavanja sistema cestninjenja. Dejstvo je, da cestninske postaje ne bodo porušene z dnem uvedbe elektronskega cestninskega sistema, ampak se bodo glede na obseg za to potrebnega gradbenega posega, ki bo zagotovo povzročil motnjo v prometnem toku, rušile postopoma. Na cestninskih postajah se bodo z dnem uvedbe elektronskega cestninskega sistema zgolj dvignile zapornice, zato bo treba uporabnike, ki so danes vajeni ustavljanja na cestninskih postajah, s kratko in jasno informacijo obvestiti, da ustavljanje ni več potrebno. To je samo en primer, ko je uporabnika nujno treba neposredno informirati, sicer se bodo zaradi zmedenosti uporabnikov tovorna vozila nepotrebno ustavljala in povzročala zastoje, posledično pa se bo zmanjšala pretočnost prometa in ustvarile nevarne prometne situacije, čeprav je cilj uvedbe elektronskega cestninskega sistema tudi večja pretočnost prometa in odprava konfliktnih točk, ki so problematične predvsem iz prometno varnostnega vidika.

Zaradi navedenih in podobnih razlogov je nujno, da se upravljavcu ceste dopusti podajanje tudi tovrstnih informacij, ki so nujne in pomembne za udeležence cestnega prometa, pri čemer pa jih ni mogoče podajati s predpisano prometno signalizacijo. Ob tem naj poudarimo, da predlagana rešitev ni novost, ki je še ne bi poznali, saj je vsebinsko podobno rešitev predpisoval že Zakon o javnih cestah, ki ga je Zakon o cestah razveljavil.

Popravek v četrtem odstavku 78. člena Zakona o cestah je redakcijski, ne vsebinski. Postavljanje elektronskih prikazovalnikov je prepovedano v varovalnem pasu državne ceste, pri čemer je Zakon o cestah v predmetni določbi uporabil poimenovanje »ob državnih cestah«, zaradi česar je bilo treba s pravno interpretacijo pojasnjevati, kaj takšen način poimenovanja pomeni. S predlaganim redakcijskim popravkom se omenjena nejasnost odpravlja, saj se za poimenovanje območja, kjer je postavljanje elektronskih prikazovalnikov prepovedano, po novem uporablja izraz območje državne ceste, ki ga Zakon o cestah predpisuje v 2. členu. Poleg navedenega se četrty odstavek dopolnjuje na način, da v območju državnih cest ni prepovedano samo postavljanje, ampak tudi uporabljanje elektronskih prikazovalnikov. Predmetna dopolnitev je zelo pomembna z vidika možnosti uvedbe postopka o prekršku. Zakon o prekrških namreč določa zastaralne roke, po poteku katerih zoper kršitelja ni mogoče uvesti postopka o prekršku. Po sedanji ureditvi se pogosto zgodi, da pristojni inšpekcijski organ ne more uvesti postopka o prekršku, saj je od postavitve objekta za obveščanje in oglaševanje oziroma elektronskega prikazovalnika preteklo toliko časa, da v skladu z Zakonom o prekrških postopek o prekršku ni več dopusten. Anomalija sedanje ureditve se odpravlja na način, da se kot znak prekrška določa tudi uporaba elektronskega prikazovalnika, kar pomeni, da zastaralni rok za uvedbo postopka o prekršku v tem primeru teče od dneva prenehanja uporabe elektronskega prikazovalnika in ne več od dneva postavitve elektronskega prikazovalnika. To pa bo bistveno pripomoglo k učinkovitosti pristojnega inšpekcijskega organa na področju uvajanja postopkov o prekrških v tovrstnih primerih.

Popravek v petem odstavku je redakcijske narave zaradi napačno uporabljenega izraza gradnja. 78. člen Zakona o cestah namreč ureja postavitve objektov za obveščanje in oglaševanje in ne njihovo gradnjo, zato je treba tudi v petem odstavku slediti terminologiji celotnega 78. člena in izraz gradnja nadomestiti z izrazom postavitve.

Iz enakih razlogov kot v četrtem odstavku se tudi v sedmem odstavku predlaga dopolnitev kazenske določbe na način, da posameznik stori prekršek ne samo v primeru, ko posameznik postavi objekt za obveščanje in oglaševanje v območju državne ceste brez soglasja ali v nasprotju upravljavca ceste, ampak tudi v primeru, ko posameznik objekt za obveščanje in oglaševanje uporablja brez soglasja ali v nasprotju s soglasjem upravljavca ceste. S tem se bo učinkovitost pristojnega inšpekcijskega organa na področju uvajanja prekrškovnega postopka, saj zastaralni roki ne bodo več tekli od dneva postavitve objekta za obveščanje in oglaševanje, ampak od dneva prenehanja njegove uporabe.

Poleg navedenega se za posameznika, pravno osebo, samostojnega podjetnika posameznika in posameznika, ki samostojno opravlja dejavnost, zvišujejo globe prekrške, povezane s postavitvijo oziroma uporabo objektov za obveščanje in oglaševanje. Dejstvo je, da sedaj predpisane globe nimajo odvračilnega učinka, saj glede na stanje, s katerim se soočamo v praksi, kršiteljev ne odvračajo od storitve predmetnih prekrškov. Razlog v tem je, da je sedaj predpisana globa tako nizka, da se kljub zagroženim globi kršitelju »izplača« kršiti določbo 78. člena Zakona o cestah, saj je njegov zaslužek pri oglaševanju bistveno višji kot pa globa, ki jo mora plačati. V praksi se pogosto dogaja, da oglaševalska podjetja v želji po zaslužku povsem zavestno kršijo določbo 78. člena, saj najprej postavijo objekt za obveščanje in oglaševanje, šele nato pa zaprosijo upravljavca ceste za izdajo soglasja, čeprav se zavedajo, da bi moral biti vrstni red njihovih aktivnosti ravno obraten. Takšno obnašanje oziroma ravnanje oglaševalskih podjetij je nesprejemljivo tudi iz prometno varnostnega vidika. Pogosto smo priča, da so objekti za obveščanje in oglaševanje ob cestah

polomljeni kot posledica vremenskih dogodkov, zlasti burje oziroma močnega vetra. Ta nevarnost se poveča še zlasti v primeru postavitve objektov za obveščanje in oglaševanje brez potrebnega soglasja upravljavca ceste, saj upravljavec ceste, ki je odgovoren za zagotavljanje varnega in nemotenega poteka prometa, predhodno ni imel možnosti, da bi preveril lokacijo predvidene postavitve objekta in način njegove postavitve, zagotovljenost preglednih polj, preglednostnih prostorov in preglednih berm v območju lokacije objekta ter druge tehnične podatke (npr. statika objekta), ki se nanašajo na objekt in njegovo lokacijo. Vsi navedeni podatki morajo izhajati iz elaborata za postavitev objekta za obveščanje in oglaševanje kot strokovno tehničnega dokumenta, ki ga mora oglaševalsko podjetje priložiti k vlogi za postavitev objekta za obveščanje in oglaševanje. Šele na podlagi presoje podatkov iz tega dokumenta in vpliva, ki bi ga imela postavitev objekta za obveščanje in oglaševanje na varnost cestnega prometa, se upravljavec ceste odloči za odobritev oziroma zavrnitev vloge. Oglaševalska podjetja se že iz prej navedenih razlogov raje odločijo za nelegalno postavitev objekta za obveščanje in oglaševanje, nato pa z uveljavljanjem pravnih sredstev zavlačujejo inšpekcijske in prekrškovne postopke, v vsem tem času pa se upravljavec ceste sooča z objektom za obveščanje in oglaševanje, ki predstavlja potencialno nevarnost za udeležence cestnega prometa in lahko v primeru njegove zrušitve, zlasti v primeru močnega vetra, privede tudi do dogodkov z najhujšimi posledicami. Da bi oglaševalska podjetja odvrnili od slabe prakse, ki je na nek način prepogosto uveljavljena, je treba predpisati globe v višini, ki bodo potencialne kršitelje odvrčale od storitve prekrškov v zvezi s postavitvijo in uporabo objektov za obveščanje in oglaševanje. Zato se za posameznika predlaga globa v višini 2.000 eurov, za pravno osebo, samostojnega podjetnika posameznika in posameznika, ki samostojno opravlja dejavnost, globa v višini 8.000 eurov, za njihovo odgovorno osebo pa globa v višini 2.000 eurov. Predlagane globe so sorazmerne s težo in naravo kršitve, pa tudi s posledicami, ki izvirajo oziroma lahko izvirajo iz kršitve.

K 26. členu

Gre za redakcijski popravek, ki je povezan s spremembo v 9. členu Zakona o cestah.

K 27. členu

Zakon o cestah v 101. členu določa obveznost pridobitve dovoljenja za zapora občinske ceste zaradi del ali prireditev na občinski cesti ter obveznost obveščanja nadzornih organov in javnosti o spremenjeni prometni ureditvi zaradi postavljene zapore ceste. Zapore cest zaradi del in prireditev na državnih cestah ureja 73. člen Zakona o cestah, ki med drugim določa, da dovoljenje za delno ali popolno zaporo ceste ni potrebno za redno vzdrževanje državnih cest. Ker so pravila glede izvajanja rednih vzdrževalnih del enotna tako za opravljanje teh del na državnih kot tudi občinskih cestah ni nobenega utemeljenega razloga, da dovoljenje za delno ali popolno zaporo ceste ne bi bilo potrebno tudi kadar bi redna vzdrževalna dela opravljala na občinskih cestah. Iz navedenega razloga se predlaga, da v primeru izvajanja rednih vzdrževalnih del na občinskih cestah ni potrebno pridobivati dovoljenja za zaporo ceste. S tem pa se občinske ceste v tem delu izenačujejo z državnimi cestah, kar je tudi smiselno, saj se redna vzdrževalna dela opravljajo na občinskih in državnih cestah v skladu s Pravilnikom o rednem vzdrževanju javnih cest.

K 28. členu

Zakon o cestah v 106. členu določa pooblastila policije, cestninskih nadzornikov in občinskega redarstva. Ker se je določba 47. člena Zakona o voznikih prenesla delno v novi 34.b člen, je treba med določbe o nadzoru vključiti tudi novi 34.b člen. Pri tem je treba poudariti, da se s tem obseg nadzora za policijo in občinsko redarstvo ne spreminja, saj sta se nadzor nad usposobljenostjo spremljevalcev izrednih prevozov izvajala že zdaj. Cestninski nadzorniki so pristojni za izvajanje nadzora nad določbami, ki urejajo odvoz vozil na avtocestah in hitrih cestah. Pooblastilo za izvajanje nadzora nad določbo novega 5.a člena zakona se glede na izkušnje v praksi podeljuje tudi policiji, saj gre v tovrstnih primerih običajno za zahtevne postopke, ki zahtevajo posredovanje policije in njihovo ukrepanje tudi po drugi zakonodaji (na primer Zakon o pravilih cestnega prometa; Zakon o varstvu javnega reda in miru, v primeru fizičnega nasilja med udeleženci tudi Zakon o kazenskem postopku). Glede na navedeno je nujno, da poleg cestninskih nadzornikov, katerih pooblastila so zelo omejena in katerih osnovno poslanstvo je nadzor nad plačevanjem cestnine, izvajajo pooblastila na tem področju tudi policisti. Ti imajo tudi izkušnje, znanje in vzvode za ukrepanje, medtem ko cestninski nadzorniki vsega tega nimajo.

Prav tako se v okviru prvega odstavka 106. člena navaja nadzor nad določbo 31.a člena, ki je nastal kot posledica vsebinske ločitve sedanjega 31. člena. V skladu s predlogom zakona se v 31. členu urejajo največje dovoljene skupne mase vozil, v 31.a členu pa največje dovoljene mase vozil. Poleg navedenega se med določbe, nad katerimi izvajata nadzor policija in občinsko redarstvo, uvršča tudi novi 31.b člen, ki določa obveznosti špediterja, kadar prevozniku zaupa prevoz zabojnika ali zamenljivega tovarišča.

Drugi popravki v okviru določbe 106. člena so redakcijske narave.

K 29. členu

Zakon o cestah v 109. členu predpisuje tehtanje vozil. Če policist ali občinski redar sumi, da je vozilo s tovorom preobremenjeno, sme takšno vozilo napotiti na tehtanje, voznik vozila mora to omogočiti, sicer je za njegovo neupoštevanje odredbe predpisana globa. Globa je predpisana tudi za pravno osebo in odgovorno osebo pravne osebe.

V predmetni določbi gre zgolj za redakcijski popravek v prvem odstavku 109. člena Zakona o cestah, s katerim se odpravlja nedoslednost sedanjega zapisa besedila, ki povzroča težave pri izvajanju zaradi različnih interpretacij. Sedaj je jasno in nedvoumno navedeno, da mora voznik omogočiti tehtanje vozila tako na zahtevo policista kot tudi na zahtevo občinskega redarja.

K 30. členu

Zakon o cestah v 112. členu določa inšpekcijski nadzor. Gre zgolj za redakcijski popravek, in sicer se zaradi preimenovanja Prometnega inšpektorata Republike Slovenije uvaja poimenovanje pristojne inšpekcije na način, ki je neodvisen od uradnega imena inšpekcijskega organa.

K 31. členu

Gre za redakcijski popravek.

K 32. členu

Redakcijski popravek je potreben zato, ker sta se z ustanovitvijo Finančne uprave Republike Slovenije združili Carinska in Davčna uprava Republike Slovenije.

K 33. členu

118. člen Zakona o cestah določa splošne inšpekcijske ukrepe, torej ukrepe, ki jih pri svojem delu izvajajo tako državni kot tudi občinski inšpektorji, pristojni za ceste. V tem pogledu je smiselno oziroma povsem logično, da se v 6. točki prvega odstavka 118. člena Zakona o cestah črta beseda »državne«, ki je navedena povsem pomotoma. S črtanjem predmetne besede bodo lahko tudi občinski inšpektorji, pristojni za ceste, odrejali odstranitev objektov za obveščanje in oglaševanje, ki so v območju občinske ceste postavljeni brez soglasja, v nasprotju z izdanim soglasjem ali se uporabljajo v nasprotju z izdanim soglasjem.

Drugi popravki so redakcijske narave.

K 34. členu

121. člen Zakona o cestah določa prekrškovne organe v zvezi s kršitvami materialnopravnih določb Zakona o cestah. Popravki v tem členu zgolj sledijo spremembam materialnopravnih določb, zato niso vsebinski.

K 35. členu

S to določbo se določa rok šest mesecev, v katerem mora upravljavec avtocest in hitrih cest vzpostaviti odstranjevanje poškodovanih in pokvarjenih vozil nad 3.500 kilogramov največje dovoljene mase v skladu z določbo novega 5.a člena zakona.

K 36. členu

S to določbo se v slovenski pravni red prenaša Direktiva (EU) 2015/719 v delu, ki določa rok, v katerem je treba izvesti ukrepe za prepoznavo vozil ali skupine vozil, ki sama ali skupaj s tovorom presegajo dovoljene mase, predpisane za posamezne vrste vozil ali skupine vozil. Omenjene ukrepe mora upravljavec državnih cest izvesti najpozneje do 27. maja 2021.

K 37. členu

Gre za prehodno določbo, ki določa, da lahko pooblaščen organizacije, ki so izvajale program usposabljanja spremljevalcev izrednega prevoza pred uveljavitvijo tega zakona, ta program izvajajo do poteka veljavnosti izdanega pooblastila. Prav tako komisija za preizkus znanja spremljevalcev izrednih

prevozov, ki je bila imenovana pred uveljavitvijo tega zakona, opravlja delo komisije do poteka obdobja njenega imenovanja.

Ker se s predlogom zakona uvaja obnovitveno strokovno usposabljanje za spremljevalce izrednih prevozov, ki se bo izvajalo vsakih pet let, se s predmetno prehodno določbo ureja vprašanje spremljevalcev izrednih prevozov, ki so pridobili potrdilo o usposobljenosti po dosedanjih predpisih, torej pred uveljavitvijo tega zakona. Ti se morajo obnovitvenega strokovnega usposabljanja udeležiti najpozneje v petih letih po uveljavitvi tega zakona, sicer izgubijo status spremljevalca izrednih prevozov.

K 38. členu

Evidenco o spremljevalcih izrednih prevozov v skladu s sedanjimi predpisi vodi Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo. Ker se v skladu z določbo novega 34.b člena zakona podatki iz predmetne evidence prenašajo na ministrstvo, pristojno za promet, je treba v prehodni določbi urediti prenos podatkov in čas njihovega prenosa. Ministrstvo, pristojno za promet, mora predmetno evidenco vzpostaviti najpozneje v enem letu od uveljavitve tega zakona. Z vzpostavitvijo evidence pa mora Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo prenesti podatke iz njihove evidence.

K 39. členu

V skladu z veljavno ureditvijo izdaja potrdila o usposobljenosti za spremljevalca izrednih prevozov, katerih oblika in vsebina je določena v Pravilniku o usposabljanju za spremljevalce izrednih prevozov, ministrstvo, pristojno za promet. S predlogom zakona se pristojnost izdaje predmetnih potrdil zaradi ekonomičnosti postopka izdaje le-teh prenaša z ministrstva, pristojnega za promet, na pooblaščen organizacije iz novega prvega odstavka 34.a. člena zakona. Ker se bo vsebina in oblika novih potrdil predpisala s predpisom, ki bo izdan na podlagi novega štirinajstega odstavka 34.b člena zakona, bodo pooblaščen organizacije začela izdajati potrdila šele z uveljavitvijo predpisa iz novega 34.b člena zakona. Do takrat pa bo predmetna potrdila izdajalo ministrstvo, pristojno za promet.

K 40. členu

Ta člen določa rok za izdajo podzakonskih predpisov iz 10. in novega 34.b člena zakona.

K 41. členu

S to določbo se formalno razveljavljajo posamezne določbe Zakona o varnosti cestnega prometa, ki leta 2010 ob sprejetju štirih novih predpisov, ki so nadomestili navedeni zakon, pomotoma niso bile razveljavljene in tako formalno še vedno ostajajo v veljavi. Vse določbe, ki se s končno določbo razveljavljajo, so bile nadomeščene z drugimi predpisi, kar pomeni, da z njihovo razveljavitvijo ne bo nastala pravna praznina. Nasprotno pa ohranjanje že nadomeščenih določb potencialno pomeni manjšo pravno varnost za uporabnike.

Zaradi prenosa določb Zakona o voznikih, ki se nanašajo na spremstvo izrednih prevozov, v Zakon o cestah, se posledično razveljavljajo tudi predmetne določbe Zakona o voznikih.

S tretjim odstavkom se razveljavlja Pravilnik o usposabljanju za spremljevalce izrednih prevozov, ki je bil izdan na podlagi Zakona o voznikih (Uradni list RS, št. 109/10, 25/14 in 85/16 – ZVoz-1), katerega določbe, ki se nanašajo na spremljevalce izrednih prevozov, se prenašajo v Zakon o cestah. Kljub razveljavitvi se bo predmetni pravilnik uporabljal do izdaje predpisa iz novega štirinajstega odstavka 34.b člena zakona.

K 42. členu

V tem členu je določen vakacijski rok. Določa se splošni rok za uveljavitev predpisov, in sicer petnajsti dan po objavi zakona v Uradnem listu Republike Slovenije.

IV. BESEDILO ČLENOV, KI SE SPREMINJAJO

1. člen (vsebina zakona)

(1) Ta zakon določa in ureja:

- status in kategorizacijo javnih cest,
- enotna pravila za gradnjo, upravljanje in vzdrževanje vseh javnih cest ter pogoje za uporabo nekategoriziranih cest, ki se uporabljajo za javni cestni promet, zaradi zagotavljanja enakih pogojev za varno odvijanje cestnega prometa na celotnem cestnem omrežju,
- obvezno gospodarsko javno službo za zagotavljanje stanja javnih cest za varen in neoviran promet,
- upravljanje, gradnjo, vzdrževanje in varstvo javnih cest ter prometa na njih.

(2) S tem zakonom se prenašata naslednji direktivi Evropske unije:

- Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2004/54/ES z dne 29. aprila 2004 o minimalnih varnostnih zahtevah za predore v vseevropskem cestnem omrežju (UL L št. 167 z dne 30. 4. 2004, str. 39), zadnjič spremenjena z Uredbo (ES) št. 596/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. junija 2009 o prilagoditvi nekaterih aktov, za katere se uporablja postopek iz člena 251 Pogodbe, Sklepu Sveta 1999/468/ES glede regulativnega postopka s pregledom – Prilagoditev regulativnemu postopku s pregledom – Četrty del (UL L št. 188 z dne 18. 7. 2009, str. 14); v nadaljnjem besedilu: Direktiva 2004/54/ES);
- Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2008/96/ES z dne 19. novembra 2008 o izboljšanju varnosti cestne infrastrukture (UL L št. 319 z dne 29. 11. 2008, str. 59; v nadaljnjem besedilu: Direktiva 2008/96/ES);
- Direktiva 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2010 o okviru za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v cestnem prometu in za vmesnike do drugih vrst prevoza (UL L št. 207 z dne 6. 8. 2010, str. 1; v nadaljnjem besedilu: Direktiva 2010/40/EU).

2. člen (pomen izrazov)

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

1. avtocesta je državna cesta, ki je namenjena daljinskemu prometu motornih vozil in je označena s predpisano prometno signalizacijo, njen sestavni del so tudi priključki nanjo in servisne prometne površine;
2. avtobusna postajališča in obračališča so posebej zgrajene in označene prometne površine na ali ob vozišču ceste, namenjene prevozu potnikov;
3. bankina je utrjen ali neutrjen vzdolžni del cestišča ob zunanjem robu vozišča, ki zagotavlja bočno stabilnost vozišča in brežine ter omogoča namestitvev prometne signalizacije in prometne opreme;
4. brežina ceste je zgrajena nagnjena površina zemljišča ob cestišču do izteka v naravno površino;
5. cesta je površina, omejena z mejo cestnega sveta, ki jo lahko uporabljajo vsi ali pa le določeni udeleženci v prometu pod pogoji, določenimi z zakonom in drugimi predpisi;
6. cesta, določena za vse vrste prometa, je javna cesta, ki jo smejo uporabljati vsi udeleženci v prometu;
7. cesta, določena za posamezne vrste prometa, je javna cesta, ki jo smejo uporabljati samo tisti udeleženci v prometu, za katere prepoved uporabe ni označena s predpisano prometno signalizacijo in prometno opremo;
8. cestna razsvetljava so omrežje in naprave za zagotavljanje osvetljenosti posameznih delov ceste;
9. cestne naprave in druge ureditve, ki so namenjene varnosti, vodenju in nadzoru prometa, zaščiti ceste ter preprečevanju škodljivih emisij prometa, so telekomunikacijske in električne naprave, vgrajene v cestno telo, stacionarne naprave za nadzor in urejanje prometa, naprave za nadzor nad stanjem vozišča, naprave za daljinsko obveščanje in opozarjanje, naprave za štetje prometa, naprave za pridobivanje podatkov o osnih obremenitvah in skupnih masah v prostem prometnem toku, naprave za kontrolo prevoza nevarnih snovi, naprave za kontrolo hitrosti, naprave za umirjanje prometa, naprave in objekti za cestninjenje, prezračevalne in varnostne naprave v predorih in naprave in ureditve za zaščito pred snežnimi plazovi, padajočim kamenjem, zameti, hrupom, slepilnimi učinki in drugimi škodljivimi vplivi za promet na javni cesti;
10. cestni objekti so mostovi, viadukti, podvozi, nadvozi, prepusti, predori, galerije, podporne in oporne konstrukcije ter podhodi;
11. cestni priključek je del javne ceste, s katerim se javna cesta iste ali nižje kategorije ali nekategorizirana cesta ali druga površina navezuje na to cesto;
12. cestni svet je zemljišče, katerega mejo na podlagi predpisov o projektiranju javnih cest določajo linije med skrajnimi točkami prečnega in vzdolžnega profila cestnega telesa, vključno z napravami za odvodnjavanje. Meja cestnega sveta poteka največ 2 metra od linij skrajnih točk, vključno z napravami za odvodnjavanje, pri avtocestah največ 2 metra od varovalne ograje, pri predorih pa največ 5 metrov od stika predorske cevi z brežino, merjeno pravokotno na os ceste;

13. cestno telo je del javne ceste, ki ga sestavlja cestišče z nasipi in vkopi;
14. cestišče je del javne ceste, ki ga sestavljajo vozišče, odstavni in ločilni pasovi, kolesarske steze, pločniki, bankine, naprave za odvodnjavanje, če so tik ob vozišču, ter zračni prostor v višini 7 metrov, merjeno od točke na osi vozišča;
15. državna cesta je javna cesta, namenjena povezovanju regij in pomembnejših naselij v državi z enakimi regijami in naselji v sosednjih državah, povezovanju regij znotraj države in povezovanju pomembnejših naselij znotraj regije;
16. elaborat prometne ureditve je strokovno-tehnični elaborat, s katerim so določeni ukrepi in določena postavitve oziroma odstranitev prometne signalizacije in prometne opreme zaradi spremembe prometne ureditve na cesti ali njenem delu;
17. elaborat za postavitev objekta za obveščanje in oglaševanje je strokovno-tehnični elaborat, s katerim je določena lokacija, prikaz objekta za obveščanje in oglaševanje in način njegove postavitve, opredeljena pregledna polja, preglednostni prostori cestnih priključkov in križišč, pregledne berme v območju lokacije objekta ter drugi tehnični podatki, ki se nanašajo na objekt ali njegovo lokacijo;
18. enostavni, nezahtevni, manj zahtevni in zahtevni objekt je objekt po predpisih o graditvi objektov;
19. glavna cesta I. reda je državna cesta, namenjena prometnemu povezovanju med središči regionalnega pomena; navezuje se na ceste enake ali višje kategorije v državi in na cestni sistem sosednjih držav; njen sestavni del so tudi posebni priključki nanjo, če so zgrajeni;
20. glavna cesta II. reda je državna cesta, namenjena prometnemu povezovanju med večjimi središči lokalnih skupnosti in navezovanju prometa na državne ceste enake ali višje kategorije ter vzporednim povezavam avtocestam in hitrim cestam; navezuje se na ceste enake ali višje kategorije v državi in na cestni sistem sosednjih držav; njen sestavni del so tudi posebni priključki nanjo, če so zgrajeni;
21. gozdna cesta je grajena gozdna prometnica, namenjena predvsem gospodarjenju z gozdom in omogočanju racionalnega prevoza gozdnih lesnih sortimentov ter je vodena v evidenci gozdnih cest;
22. hitra cesta je državna cesta, rezervirana za promet motornih vozil, ki izpolnjuje predpisane pogoje za hitro cesto in je označena s predpisano prometno signalizacijo. Povezuje najpomembnejša središča regionalnega pomena in se navezuje na avtoceste; njen sestavni del so tudi priključki nanjo;
23. individualni priključek je cestni priključek na cesto, namenjen dostopu do posameznih stanovanjskih stavb z največ štirimi stanovanji ter kmetijskih in gozdnih površin;
- 23.a ITS ali inteligentni prometni sistemi so sistemi, ki uporabljajo informacijske in komunikacijske tehnologije na področju cestnega prometa, vključno s sistemi, namenjenimi infrastrukturi, vozilom in uporabnikom, ter na področju upravljanja omrežja in upravljanja mobilnosti kot tudi za potrebe vmesnikov z drugimi vrstami prevoza;
24. javna cesta je cesta, ki jo država ali občina, v skladu z merili za kategorizacijo javnih cest, razglasi za javno cesto določene kategorije in jo lahko vsak prosto uporablja na način in pod pogoji, določenimi z zakonom in drugimi predpisi. Javna cesta je tudi cesta, ki je kategorizirana v sosednji državi in deloma poteka po ozemlju Republike Slovenije, pri čemer v zvezi z zagotavljanjem odvijanja prometa po cesti obstaja mednarodnopravna obveznost Republike Slovenije (skupna javna cesta);
25. javna pot je občinska javna cesta, ki ne izpolnjuje meril za kategorizacijo kot lokalna cesta in je namenjena navezovanju prometa na javne ceste enake ali višje kategorije;
26. kolesarska pot je s predpisano prometno signalizacijo in prometno opremo označena cesta, ki je namenjena prometu koles in drugih uporabnikov, pod pogoji, določenimi s pravili cestnega prometa in predpisi, ki urejajo ceste;
27. kolesarski pas je vzdolžni del vozišča, ki je označen z ločilno črto in je namenjen prometu koles in koles s pomožnim motorjem;
28. kolesarska steza je del cestišča, ki ni v isti ravnini kot vozišče ali je od njega ločena kako drugače in je namenjena prometu koles in koles s pomožnim motorjem;
29. križanje je mesto, kjer se v istem ali različnem nivoju križa cesta z drugo cesto, drugim infrastrukturnim objektom ali vodotokom in podobno;
30. križišče je prometna površina, ki nastane s križanjem ali združitvijo dveh ali več cest v isti ravnini;
31. krožno križišče je križišče, kjer prednostna cesta poteka v zaključenem krogu v smeri, ki je nasprotna smeri gibanja urnih kazalcev;
32. lokalna cesta je občinska javna cesta, ki povezuje naselja v občini z naselji v sosednjih občinah ali naselja in dele naselij v občini med seboj in je pomembna za navezovanje prometa na javne ceste enake ali višje kategorije;
33. mednarodna cesta je državna cesta, ki je z mednarodnim aktom uvrščena v omrežje evropskih cest;
- 33.a medobratovalnost je zmogljivost sistemov in osnovnih poslovnih procesov za izmenjavo podatkov ter informacij in znanja;
34. naselje je pozidano območje ob cesti, ki ga sestavlja vsaj deset stanovanjskih stavb, ki tvorijo prostorsko celoto, v kateri se pešci in vozila lahko vključujejo v promet na tej cesti preko dovoznih poti, ulic, trgov, parkov ali drugih javnih površin, meje naselja pa so označene s predpisano prometno signalizacijo; v naselje so vključeni tudi deli cest znotraj pozidanega območja, ob katerih ni stanovanjskih stavb;

35. naprave za odvodnjavanje javne ceste so naprave za zbiranje, odvajanje oziroma preusmerjanje površinske in talne vode (odvodni jarki, koritnice, mulde, plitve in globoke drenaže, jaški, prepusti, kanalizacijski vodi in naprave, vodnjaki, ponikalnice in podobno);
36. nivo rednega vzdrževanja so predpisane enote mere za posamezna dela rednega vzdrževanja javne ceste in objektov na njej;
37. nedeljiv tovor je tovor, ki ga iz tehničnih razlogov ni mogoče deliti ali pa bi njegova delitev predstavljala nesorazmerno visoke stroške;
38. nekategorizirana cesta, ki se uporablja za javni cestni promet, je vsaka prometna površina, na kateri se opravlja promet na način in pod pogoji, kot jih v skladu s tem zakonom in predpisom, ki ureja pravila cestnega prometa, določi lastnik ali od njega pooblaščen upravljavec;
39. objekti za obveščanje in oglaševanje so reklamni stolpi, panoji, table, transparenti in drugi nepremični in premični nosilci, namenjeni za namestitev obvestilnih in oglasnih sporočil;
40. občinska cesta je javna cesta, namenjena povezovanju naselij v občini s povezovanjem naselij v sosednjih občinah, povezovanju naselij, delov naselij, naravnih in kulturnih znamenitosti in objektov v občini;
41. območje ceste je prostor, na katerem je cesta, z varovalnimi pasovi in zračni prostor v višini 7 metrov nad najvišjo točko vozišča;
42. območje umirjenega prometa je del ceste, cesta v naselju ali del naselja, ki je namenjen predvsem pešcem in je kot tako označeno s predpisano prometno signalizacijo;
43. območje za pešce je del ceste ali cesta v naselju ali del naselja, ki je namenjen pešcem in je kot tako označeno s predpisano prometno signalizacijo;
44. območje omejene hitrosti je s predpisano prometno signalizacijo označen del naselja, v katerem je zaradi gostote poselitve ali drugih urbanih značilnosti, varnosti prometa pešcev ali kolesarjev hitrost omejena na manj kot 50 km/h;
45. odstavni pas je vzdolžni del cestišča, ki je od vozišča ločen z ločilno vzdolžno robno črto in je namenjen ustavitvi udeležencev v prometu v sili, pod pogoji določenimi s tem zakonom in zakonom, ki ureja pravila v cestnem prometu, pa tudi vožnji motornih vozil;
46. odstavna niša je prometna površina, ki je od vozišča ločena z ločilno vzdolžno črto ter označena s predpisano prometno signalizacijo; namenjena je ustavitvi udeležencev v prometu v sili;
47. obvozna cesta ali obvoznica je cesta, s katero se nadomesti del javne ceste, ki poteka skozi naselje;
48. osna obremenitev je del skupne mase, s katero os vozila na vodoravni površini obremenjuje podlago, kadar vozilo miruje;
49. otok za pešce je dvignjena ali od cestišča kako drugače ločena površina na cestišču, namenjena postanku pešcev, ki prečkajo vozišče ceste;
50. parkirišče je prometna površina, ki je namenjena ustavljanju in parkiranju vozil;
51. pas za pešce je del vozišča, ki je označen z vzdolžno ločilno črto in je namenjen pešcem;
52. pas za parkiranje je označen vzdolžni del vozišča, ki je namenjen ustavitvi in parkiranju vozil v vzdolžni smeri z označenimi ali neoznačenimi parkirnimi mesti;
53. počivališče je s posebno prometno signalizacijo označena servisna prometna površina, namenjena kratkemu postanku udeležencev cestnega prometa;
54. pločnik je del cestišča, ki ni v isti ravnini kot vozišče ali je od njega ločen kako drugače in je namenjen pešcem, ali pešcem in prometu koles ter koles s pomožnim motorjem, če je na njem označen kolesarski pas ali pa z vertikalno prometno signalizacijo dovoljen promet kolesarjev;
55. pregledno polje je prostor ob križiščih in cestnih priključkih ter vzdolž ceste, v katerem je raba prostora omejena;
56. pregledna berma je prostor na notranji strani krivin za zagotovitev predpisane preglednosti, ki je potrebna zaradi poti ustavljanja, v katerem ja raba prostora omejena;
57. prehod za pešce je s predpisano prometno signalizacijo označena površina vozišča, ki je namenjena prehajanju pešcev čez vozišče;
58. prehod za kolesarje je s predpisano prometno signalizacijo označena površina vozišča, ki je namenjena prehajanju kolesarjev čez vozišče;
59. prometni pas je označen ali neoznačen vzdolžni del smernega vozišča, ki je dovolj širok za neovirano vožnjo dvoslednih vozil v eni vrsti;
60. prometni pas za počasna vozila je označen prometni pas, namenjen vožnji vozil, ki zaradi počasne vožnje zmanjšujejo pretočnost prometa;
61. pospeševalni in zaviralni pas sta označena prometna pasova, namenjena pospeševanju vozil pri vključevanju na javno cesto oziroma zaviranju pri izključevanju z javne ceste;
62. prometna signalizacija so sredstva in naprave, s katerimi se zagotavlja izvajanje prometnih pravil in varnosti prometa ter jo sestavljajo prometni znaki in druga sredstva in naprave za vodenje in zavarovanje prometa na cesti, ter turistična in druga obvestilna signalizacija;
63. prometna oprema so sredstva in naprave za označevanje roba vozišča in vodenje prometa (smerniki, snežni koli, ogledala, zapornice, markerji, stožci, varovalne in varnostne ograje in podobno) ter sredstva in naprave za prisilno ustavljanje vozil;

64. prometna ureditev je način potekanja in vodenja prometa, ki ga za cesto ali njen del oziroma za naselje ali njegov del določi upravljavec ceste in ga označi s predpisano prometno signalizacijo in prometno opremo;
- 64.a ranljivi udeleženci v prometu so nemotorizirani prometni udeleženci (npr. pešci in kolesarji), motoristi ter invalidi ali osebe z omejeno sposobnostjo mobilnosti ali orientacije;
65. regionalna cesta I. reda je državna cesta, namenjena prometnemu povezovanju pomembnejših središč lokalnih skupnosti in navezovanju prometa na državne ceste enake ali višje kategorije; njen sestavni del so tudi posebni priključki nanjo, če so zgrajeni;
66. regionalna cesta II. reda je državna cesta, namenjena prometnemu povezovanju središč lokalnih skupnosti in navezovanju prometa na državne ceste enake ali višje kategorije;
67. regionalna cesta III. reda je državna cesta, namenjena prometnemu povezovanju središč lokalnih skupnosti, za državo pomembnih turističnih (turistične ceste) in obmejnih območij ter mejnih prehodov z državnimi cestami enake ali višje kategorije, kadar po predpisanih merilih za kategorizacijo ne doseže višje kategorije;
68. skupina vozil je med seboj povezana skupina najmanj enega vlečnega in najmanj enega priklopnega vozila, ki so v cestnem prometu udeležena kot celota;
69. skupna masa je masa vozila oziroma skupine vozil skupaj z maso tovora in oseb, ki so na oziroma v njem;
70. srednji ločilni pas je vzdolžni del cestišča, s katerim sta fizično ločeni smerni vozišči;
71. steza za pešce je s predpisano prometno signalizacijo in prometno opremo označena javna pot, namenjena pešcem in drugim posebnim prevoznim sredstvom;
- 71.a storitev ITS je vsaka storitev, namenjena zagotavljanju aplikacije ITS v organizacijskem in delovnem okviru, ki je namenjena izboljšanju varnosti uporabnikov, učinkovitosti, udobju oziroma poenostavitvi ali podpori prevozov in potovanj;
72. stranski ločilni pas je vzdolžni del vozišča, s katerim so prometne površine za druge namene fizično ločene od vozišča;
73. svetlobna vitrina je objekt za obveščanje in oglaševanje, ki je osvetljen z notranje strani in katerega neto oglasna površina znaša največ 2,1 m²;
74. robna črta je vzdolžna črta, ki označuje rob vozišča;
- 74.a uporabnik ITS je vsak uporabnik aplikacij in storitev ITS, vključno s potniki, ranljivimi udeleženci v prometu, uporabniki in upravljavci cest, upravljavci voznih parkov ter upravljavci gasilskih oziroma drugih reševalnih ali intervencijskih služb za nujno pomoč;
75. varstvo javne ceste sestavljajo ukrepi, ki so potrebni zaradi zaščite ceste in varnosti njenih uporabnikov ter zaradi omejevanja dopustnih posegov v cesto in njen varovalni pas;
76. varovalni pas je prostor ob javni cesti, v katerem je raba prostora omejena;
77. vozišče je del cestišča, ki ima eno ali več smernih vozišč, namenjeno je prometu vozil, pod pogoji, določenimi s predpisi o pravilih cestnega prometa, pa tudi pešcem in drugim udeležencem cestnega prometa, če s prometno signalizacijo ni določeno drugače;
78. začasna cesta je cesta, po kateri se začasno vrši promet pod posebnimi pogoji, kadar zaradi izvajanja del ali odprave posledic naravnih nesreč in drugih izrednih dogodkov na javni cesti promet po tej cesti ni mogoč.

(2) Izrazi, uporabljeni v tem zakonu, katerih pomen ni določen v prejšnjem odstavku, imajo enak pomen, kot ga določajo predpisi, ki urejajo pravila cestnega prometa, motorna vozila in voznike.

5. člen

(prepovedi ogrožanja varne uporabe javne ceste)

(1) Prepovedano je izvajati ali opustiti kakršna koli dela na javni cesti, na zemljiščih ali na objektih ob javni cesti, ki bi lahko škodovala cesti ali ogrožala, ovirala ali zmanjšala varnost prometa na njej.

(2) Prepovedano je:

1. na in v cestno telo javne ceste odvajati meteorno vodo, odplake in druge tekočine;
2. po brežinah ceste spuščati kamenje, les in drug material ali predmete;
3. na cestnem svetu javne ceste:
 - puščati živali brez nadzorstva, napajati živali v obcestnih jarkih, pasti živino ali graditi napajališča za živali;
 - nameščati in uporabljati luči ali druge svetlobne naprave, ki bi lahko zmanjšale varnost prometa;
 - postavljati ograje, stebričke, zasaditi živo mejo, drevje, trto ali druge visoke nasade ali poljščine, nameščati ali odlagati les, opeko, zemljo, drug material ali predmete;
 - nasipati zemljišča ali nameščati kakršnekoli predmete, ki bi lahko ovirali ali onemogočali nemoteno in varno odvijanje cestnega prometa;
 - postavljati nagrobne plošče in druga spominska znamenja;
 - namerno zažigati travo, les ali druge odpadne snovi;

- odvajati odplake in druge tekočine;
- ovirati odtokanje vode;
- 4. orati na razdalji manj kot 4 metre od roba cestnega sveta v pravokotni smeri na cesto ali na razdalji manj kot 1 meter od roba cestnega sveta vzporedno s cesto;
- 5. na cestišču javne ceste:
 - razsipati sipek material, razen posipnih materialov v času izvajanja zimske službe, nanašati blato ali ga kako drugače onesnaževati;
 - puščati sneg ali led, ki pade ali zdrsne nanj;
 - onesnažiti cestišče z olji in mazili ali drugimi snovmi;
 - vlačiti hlode, veje, skale in podobne predmete kot tudi pluge, brane in drugo kmetijsko orodje ter druge dele tovora.

(3) Preden se vključi v promet na javni cesti s kolovozne poti, nekategorizirane ceste, individualnega priključka, območja izvajanja del ali druge zemljiške površine, mora voznik odstraniti z vozila zemljo ali blato, ki bi lahko onesnažilo vozišče.

(4) Prepovedano je poškodovati, odstraniti, prestaviti, zakriti ali kakorkoli spremeniti prometno signalizacijo, prometno opremo ter cestne naprave in druge ureditve, ki so namenjene varnosti, vodenju in nadzoru prometa, zaščititi ceste ter preprečevanju škodljivih emisij prometa na javnih cestah.

(5) Izvajalec rednega vzdrževanja ceste mora brez odlašanja s ceste odstraniti vse ovire ali druge posledice ravnanj, ki bi lahko škodovale cesti ali ogrozile, ovirale ali zmanjšale varnost prometa na njej. Če to ni mogoče, mora oviro ali nastalo nevarno mesto na cesti do njihove odprave zavarovati s predpisano prometno signalizacijo ter o oviri in drugih posledicah prepovedanih ravnanj brez odlašanja obvestiti pristojni inšpekcijski organ za ceste in upravljavca ceste. Vse stroške odstranitve ovir ali drugih posledic prepovedanih ravnanj ali zavarovanja ovir ali nevarnih mest na cesti mora poravnati povzročitelj ovire ali nevarnega mesta na cesti. Če povzročitelj ni znan, gredo stroški v breme rednega vzdrževanja ceste.

(6) Na prometnih površinah počivališč zunaj vozišča javne ceste, ki so namenjene kratkemu postanku udeležencev cestnega prometa, je dovoljeno parkirati tovorna vozila najdlje za dvojni čas predpisanega počitka voznika ali za čas prepovedi prometa. Voznik mora na notranji strani vetrobranskega stekla vidno označiti čas in datum začetka parkiranja.

(7) Z globo 1.000 eurov se kaznuje za prekršek posameznik, ki ravna v nasprotju s prvim, drugim, tretjim, četrtim ali šestim odstavkom tega člena.

(8) Z globo 4.000 eurov se kaznuje pravna oseba, samostojni podjetnik posameznik in posameznik, ki samostojno opravlja dejavnost, ki ravna v nasprotju s prvim, drugim, tretjim, četrtim ali šestim odstavkom tega člena, njihova odgovorna oseba pa z globo 1.000 eurov.

(9) Z globo 2.000 eurov se kaznuje pravna oseba, samostojni podjetnik posameznik in posameznik, ki samostojno opravlja dejavnost, ki opusti ukrepe, predpisane v petem odstavku tega člena, njihova odgovorna oseba pa z globo 1.000 eurov.

9. člen

(gradnja in vzdrževanje javnih cest)

(1) Gradnja in vzdrževanje javnih cest je v javnem interesu.

(2) Gradnja javne ceste obsega celovito izvedbo gradnje objekta, vključno z izvedbo povezanih prostorskih ureditev, potrebnih za njeno realizacijo.

(3) Javne ceste se načrtujejo, projektirajo, gradijo in vzdržujejo na način in pod pogoji, kot jih določajo predpisi, ki urejajo ceste, predpisi, ki urejajo varstvo okolja, prostorsko načrtovanje in gradnjo objektov, ter tiste tehnične smernice, katerih uporaba je obvezna.

(4) Javne ceste se morajo načrtovati, projektirati, graditi in vzdrževati tako, da je zagotovljeno neovirano gibanje funkcionalno oviranih oseb.

(5) Za učinkovito izvajanje zaščite in reševanja ob prometnih in drugih nesrečah morajo imeti javne ceste zagotovljene intervencijske dostope do vozišč. Intervencijske poti niso v uporabi za javni cestni promet. Pogoje za vzpostavitev in način vzpostavitve intervencijskih poti predpiše minister, pristojen za promet.

(6) Če javne ceste ali njenega dela zaradi prostorskih, okoljevarstvenih, tehničnih ali ekonomskih razlogov, varstva kulturne dediščine, posebno težkih terenskih razmer ali drugih posebej utemeljenih razlogov ni mogoče načrtovati, projektirati ali graditi z elementi, ki v celoti ustrezajo njenemu prometnemu pomenu in vrstam prometa, ki jim je namenjena, se lahko načrtuje, projektira ali gradi s slabšimi elementi. Za vsa odstopanja mora biti v postopku načrtovanja in projektiranja izvedena primerjava z rešitvami, skladnimi s predpisi s področja projektiranja cest. Predlagane rešitve, ki odstopajo od predpisanih s predpisi, ki urejajo projektiranje javnih cest, morajo biti posebej utemeljene in jih odobri za državne ceste minister, pristojen za promet, za občinske ceste pa župan.

(7) Minister, pristojen za promet, v soglasju z ministrom, pristojnim za prostorske in gradbene zadeve, predpiše pravila za:

- projektiranje cest,
- projektiranje in gradnjo cestnih priključkov na javne ceste.

(8) Minister, pristojen za promet, predpiše:

- pravila o prometni signalizaciji in prometni opreми na javnih cestah,
- način označevanja in zavarovanja del na javni cesti in ovir v cestnem prometu,
- pravila za projektiranje, gradnjo in vzdrževanje avtobusnih postajališč na javnih cestah,
- način izvedbe in postavljanja naprav in ukrepov za umirjanje cestnega prometa.

10. člen

(tehnične specifikacije in tehnične smernice za javne ceste)

(1) Pri projektiranju, gradnji in vzdrževanju javnih cest ter določanju prometne ureditve na javnih cestah se uporabljajo tehnične specifikacije in tehnične smernice v skladu s tem členom.

(2) Tehnične specifikacije in tehnične smernice iz prejšnjega odstavka pripravljajo tehnični odbori, ki jih minister, pristojen za promet, imenuje izmed strokovnjakov s področja, ki se ureja s tehnično specifikacijo oziroma tehnično smernico, za obdobje štirih let.

(3) Tehnične specifikacije ali tehnične smernice za projektiranje in vzdrževanje javnih cest ter določanje prometne ureditve na javnih cestah potrdi minister, pristojen za promet, v obliki priporočila.

(4) Tehnične specifikacije in tehnične smernice za gradnjo javnih cest potrdi minister, pristojen za promet, v soglasju z ministrom, pristojnim za prostorske in gradbene zadeve, v obliki priporočila.

(5) Seznam potrjenih tehničnih specifikacij in tehničnih smernic iz tretjega in četrtega odstavka tega člena se objavi v Uradnem listu Republike Slovenije, javnosti pa so celotna gradiva o tehničnih specifikacijah in tehničnih smernicah dosegljiva v obliki publikacij ter v elektronski obliki na spletni strani ministrstva, pristojnega za promet.

(6) Če minister, pristojen za promet, oceni, da je potrebna obvezna uporaba tehnične specifikacije ali tehnične smernice, jo izda kot predpis.

(7) Minister, pristojen za promet, predpiše postopke za izdajanje tehničnih specifikacij in tehničnih smernic.

18. člen

(investicijska vzdrževalna dela in vzdrževalna dela v javno korist)

(1) Investicijska vzdrževalna dela so tista dela na javnih cestah, s katerimi se ne spremeni zmogljivost ceste, velikost njenih posameznih delov, obseg napeljav, naprav in opreme ter druge infrastrukture v območju javne ceste, s katero se ne sme posegati izven območja cestnega sveta; vsebuje tudi izvedbo izboljšav v območju cestnega sveta, ki so povezane z varnostjo javne ceste.

(2) Po izvedbi investicijskih vzdrževalnih del iz prejšnjega odstavka mora izvajalec del najkasneje v roku 30 dni po končanju del podati upravljavcu ceste pisno izjavo o dokončanju del. Po prejemu pisne izjave o dokončanju del ali po poteku roka iz prejšnjega stavka upravljavec ceste z izvajalcem del in odgovornim nadzornikom del opravi pregled izvedenih del. Investicijska vzdrževalna dela se zaključijo s sklepom upravljavca.

(3) Vzdrževalna dela v javno korist so izvedba rekonstrukcije javne ceste, s katero se spremeni zmogljivost ceste, velikost njenih posameznih delov, obseg napeljav, naprav in opreme ter druge infrastrukture v

območju javne ceste, s katero se ne sme posegati izven območja ceste; vsebuje tudi izvedbo izboljšav, ki so povezane z varnostjo javne ceste.

(4) Ob delih iz prejšnjega odstavka se lahko zgradijo tudi nezahtevni pomožni infrastrukturni in drugi objekti, ki jih pogojuje načrtovana rekonstrukcija ceste (oporni in podporni zidovi, nadhodi, podhodi, prepusti, protihrupne ograje in podobno), ter objekti gospodarske javne infrastrukture, ki jih je v območju ceste treba zgraditi ali prestaviti zaradi rekonstrukcije javne ceste.

(5) Kot vzdrževalna dela v javno korist se lahko izven območja ceste izvajajo ukrepi, namenjeni varovanju ceste pred padajočim kamenjem in drevjem (lovilne mreže, zaščitne mreže in palisadne stene), če je predhodno pridobljena stvarna služnost.

(6) Za izvedbo investicijskih vzdrževalnih del in vzdrževalnih del v javno korist se investicijska dokumentacija ne izdeluje, razen dokumenta o identifikaciji investicijskega projekta in poročila o izvajanju investicije.

(7) Investicijska vzdrževalna dela in vzdrževalna dela v javno korist, ki se izvajajo zaradi odprave posledic prometnih in drugih nesreč ter izrednih dogodkov ali med njihovo odpravo, se izvajajo na podlagi projektne dokumentacije, izdelane po nastanku prometne in druge nesreče oziroma izrednega dogodka, če to ne ovira odpravljanja škodljivih posledic.

(8) Če se rekonstrukcijska dela, ki se štejejo kot vzdrževalna dela v javno korist, izvajajo pod prometom, mora načrt organizacije gradbišča obsegati tudi elaborat zapore ceste, ki vsebuje prikaz načina in poteka začasnih cest ter posebne pogoje njihove uporabe. Če se za začasno cesto uporabi dokončana posamezna faza rekonstruirane ceste, ter v primeru, ko je rekonstrukcija končana in še ni izdano dovoljenje iz devetega odstavka tega člena, lahko izvajalec rednega vzdrževanja ceste konča zaporo prometa in pod posebnimi pogoji dovoli začasno uporabo ceste, če je odgovorni nadzornik izvedenih del predhodno podal pisno izjavo, da so dela opravljena skladno s tehničnimi zahtevami in je zagotovljena varnost ceste.

(9) Po izvedbi vzdrževalnih del v javno korist mora izvajalec del najkasneje v roku 30 dni po končanju del podati upravljavcu ceste pisno izjavo o dokončanju del, na podlagi katere upravljavec ceste poda ministru, pristojnemu za promet, zahtevo za pregled izvedenih del. Če izvajalec del pisne izjave o dokončanju del ne poda v roku iz prejšnjega stavka, mora upravljavec ceste v roku petih dni podati ministru, pristojnemu za promet, zahtevo za pregled izvedenih del.

(10) Po opravljenem pregledu izda minister, pristojen za promet, za državne ceste oziroma župan za občinske ceste odločbo, s katero odredi odpravo ugotovljenih pomanjkljivosti ali izda dovoljenje za izročitev ceste, cestnega odseka ali cestnega objekta v neomejeno uporabo, če ni pomanjkljivosti, oziroma v začasno omejeno uporabo, do odprave pomanjkljivosti.

(11) Za izvedbo investicijskih vzdrževalnih del in vzdrževalnih del v javno korist minister, pristojen za promet, predpiše način in postopek odobritve projektne dokumentacije, vrsto in način izvedbe, način in postopek nadzora nad izvedbo, način in postopek pregleda, način in postopke prevzema.

19. člen

(obveznosti lastnikov nepremičnin ob javni cesti)

(1) Lastniki zemljišč ob javni cesti morajo dopustiti vse posege, ki so nujno potrebni za nemoteno uporabo javne ceste, zlasti:

- dostop do cestnih objektov zaradi njihovega vzdrževanja;
- gradnjo objektov in naprav za odvodnjavanje cestišča in cestnega telesa;
- postavitve prometne signalizacije in prometne opreme;
- izvedbo ukrepov in postavitve začasnih ali stalnih naprav za zaščito ceste in prometa na njej pred snežnimi plazovi, zameti, hrupom, slepilnimi učinki in drugimi škodljivimi vplivi;
- odlaganje snega na njihovo zemljišče, če se jim s tem ne povzroča škoda, če navedeni posegi, gradnja in postavitve objektov in naprav ni mogoča v okviru cestnega sveta.

(2) Za izvedbo ukrepov iz prejšnjega odstavka se lahko lastninska pravica na nepremičnini začasno ali trajno obremeni s služnostjo v javno korist.

(3) V primeru ustanovitve služnosti v javno korist lastniku služeče nepremičnine pripada odškodnina, ki obsega zmanjšano vrednost nepremičnine in dejansko škodo.

(4) Z globo 500 eurov se kaznuje lastnik zemljišča, ki ne dopusti posegov, določenih v prvem odstavku tega člena.

20. člen
(prometna signalizacija in prometna oprema)

(1) Javne ceste in nekategorizirane ceste, ki se uporabljajo za javni cestni promet, morajo biti opremljene s predpisano prometno signalizacijo in prometno opremo, ki udeležence cestnega prometa opozarja na nevarnost na cesti ali delu ceste, jim naznanja omejitve, prepovedi in obveznosti, jim daje potrebna obvestila za varen in neoviran promet ter jih vodi v promet.

(2) Prometna signalizacija in prometna oprema morata ustrezati odrejeni prometni ureditvi in prometno tehničnim ter prometno varnostnim razmeram na cesti oziroma delu ceste.

(3) Prometna signalizacija in prometna oprema morata biti postavljeni tako, da omogočata v primeru prometnih in drugih nesreč ter izrednih dogodkov pravočasno obveščanje in preusmerjanje udeležencev cestnega prometa na drugo državno, občinsko ali nekategorizirano cesto, ki se uporablja za javni cestni promet.

(4) Prehodi za pešce na cestah morajo biti ponoči ustrezno osvetljeni in, razen na križiščih, označeni s predpisanimi prometnimi znaki. Na prehodih za pešce na cestah z dvema ali več prometnimi pasovi za vožnjo v eno smer mora biti promet urejen s semaforji.

(5) S prometno signalizacijo in prometno opremo morajo biti označene tudi nevarnosti, zlasti tiste, ki nastanejo zaradi onesposobitve ceste ali okvare vozila, ter začasne obveznosti, omejitve ali prepovedi v prometu. Namestitev in uporaba prometne opreme na javni cesti je dopustna tudi za prisilno ustavljanje vozil, s katero se prepreči nadaljnja vožnja in voznika prisili k ustavitvi vozila, v primerih, ko je utemeljeno pričakovati, da bi z nadaljevanjem vožnje ogrožal druge udeležence cestnega prometa.

(6) Prometno signalizacijo in prometno opremo iz prejšnjega odstavka je treba odstraniti, ko preneha vzrok, zaradi katerega sta bili postavljeni, oziroma ju prekriti za čas, ko nista potrebni.

(7) Prometno signalizacijo in prometno opremo v okviru del rednega vzdrževanja postavlja in odstranjuje izvajalec rednega vzdrževanja ceste. Ne glede na prejšnji stavek lahko na odsekih cest, na katerih se izvajajo investicijska vzdrževalna dela in vzdrževalna dela v javno korist, prometno signalizacijo in prometno opremo postavlja in odstranjuje izvajalec teh del.

(8) Pri postavljanju prometne signalizacije velja med upravljavci javnih cest medsebojna vzajemnost, kjer lahko upravljavec ene ceste, v primeru zapore in omejitve uporabe te ceste ali označitve spremembe prometne ureditve na njej, postavlja prometno signalizacijo na cesti drugega upravljavca. O postavitvi te prometne signalizacije mora obvestiti upravljavca te ceste najmanj tri dni pred postavitvijo.

(9) Ne glede na določbo sedmega odstavka tega člena smejo prometno signalizacijo in prometno opremo za kratkotrajno ustavitev prometa pri opravljanju izrednega prevoza, pod pogoji dovoljenja za izredni prevoz, postaviti in odstraniti izvajalci izrednega prevoza.

(10) Ne glede na določbo sedmega odstavka tega člena smejo prometno signalizacijo in prometno opremo za začasno označitev kraja nadzora postaviti in odstraniti tudi delavci organov, pristojnih za nadzor predpisov, s katerimi so določeni prekrški in v skladu s svojimi pooblastili opravljajo nadzor v prometu.

(11) Izvajalci izrednega prevoza in delavci organov iz prejšnjega odstavka s postavitvijo oziroma odstranitvijo prometne signalizacije in prometne opreme prevzemajo odgovornost za pravilnost njihove postavitve oziroma odstranitve.

(12) Ne glede na določbo sedmega odstavka tega člena smejo prometno signalizacijo in prometno opremo za označitev kraja, na katerem se opravlja nadzor prometa, za označitev in zavarovanje kraja prometne in druge nesreče ter za prikazovanje drugih nujnih obvestil udeležencem prometa postaviti in odstraniti policisti, za označitev in zavarovanje kraja prometne in druge nesreče ter izrednega dogodka na oziroma ob javni cesti pa tudi gasilci.

(13) Z globo 1.000 eurov se kaznuje za prekršek izvajalec rednega vzdrževanja cest, izvajalec izrednega prevoza in izvajalec investicijskih vzdrževalnih del ter vzdrževalnih del v javno korist, če ravnajo v nasprotju

določbo šestega odstavka tega člena, odgovorna oseba izvajalca rednega vzdrževanja, izvajalca izrednega prevoza in izvajalca investicijskih vzdrževalnih del ter vzdrževalnih del v javno korist pa z globo 500 eurov.

21. člen (naprave in ukrepi za umirjanje prometa)

(1) Naprave za umirjanje prometa so fizične, svetlobne ali druge naprave in ovire, s katerimi se udeležencem v cestnem prometu fizično onemogoči vožnja s hitrostjo, višjo od predpisane s prometnim pravilom ali odrejene s prometnim znakom, ali se jih opozori na omejitev hitrosti na nevarnem odseku ceste.

(2) Ukrepi za umirjanje prometa so tehnične rešitve na cestnem omrežju in na vozišču ter oblikovanje prometnih površin.

(3) Naprave in ukrepe za umirjanje prometa je dovoljeno izvesti le na delih cest skozi naselja, kjer z rešitvami in ukrepi v skladu s predpisi o projektiranju cest ni mogoče zagotoviti želene hitrosti vozil.

(4) Ovire iz prvega in drugega odstavka tega člena morajo biti označene s predpisano prometno signalizacijo in prometno opremo.

(5) Ne glede na razloge iz tretjega odstavka tega člena je obvezna postavitve naprav oziroma izvedba ukrepov za umirjanje prometa pred vzgojno varstvenimi in izobraževalnimi ustanovami ter drugimi objekti, ob katerih je zaradi specifične populacijske strukture udeležencev zahtevano zmanjšanje dovoljene hitrosti v naselju.

31. člen (največje dovoljene skupne in največje dovoljene mase vozil na javnih cestah)

(1) Na javnih cestah vozila ali skupine vozil, sama ali skupaj s tovorom, ne smejo presegati največjih dovoljenih skupnih mas, predpisanih za posamezne vrste vozil ali skupine vozil.

(2) Ne glede na določbo prejšnjega odstavka na javnih cestah vozila ali skupine vozil, sama ali skupaj s tovorom, ne smejo presegati omejenih skupnih mas, odrejenih s prometnim znakom.

(3) Voznik, ki opravlja prevoz v nasprotju s prvim oziroma drugim odstavkom tega člena, oseba, ki naloži tovor, in naročnik prevoza, ki zahteva, da se prevoz opravlja v nasprotju s prvim oziroma drugim odstavkom tega člena, se kaznuje za prekršek z globo:

- 200 eurov, če skupna masa presega največjo dovoljeno oziroma s prometnim znakom omejeno skupno maso od 3 do vključno 10 odstotkov;
- 300 eurov, če skupna masa presega največjo dovoljeno oziroma s prometnim znakom omejeno skupno maso nad 10 do vključno 20 odstotkov;
- 600 eurov, če skupna masa presega največjo dovoljeno oziroma omejeno skupno maso nad 20 do vključno 30 odstotkov;
- 900 eurov, če skupna masa presega največjo dovoljeno oziroma s prometnim znakom omejeno skupno maso nad 30 odstotkov.

(4) Pravna oseba, samostojni podjetnik posameznik ali posameznik, ki samostojno opravlja dejavnost, ki opravlja prevoz v nasprotju s prvim oziroma drugim odstavkom tega člena, ki naloži tovor, oziroma kot naročnik prevoza zahteva, da se prevoz opravlja v nasprotju s prvim oziroma drugim odstavkom tega člena se kaznuje za prekršek z globo:

- 600 eurov, če skupna masa presega največjo dovoljeno oziroma s prometnim znakom omejeno skupno maso od 3 do vključno 10 odstotkov;
- 900 eurov, če skupna masa presega največjo dovoljeno oziroma s prometnim znakom omejeno skupno maso nad 10 do vključno 20 odstotkov;
- 1.800 eurov, če skupna masa presega največjo dovoljeno oziroma s prometnim znakom omejeno skupno maso nad 20 do vključno 30 odstotkov;
- 3.000 eurov, če skupna masa presega največjo dovoljeno oziroma s prometnim znakom omejeno skupno maso nad 30 odstotkov.

(5) Odgovorna oseba pravne osebe, samostojnega podjetnika posameznika ali posameznika, ki samostojno opravlja dejavnost, ki opravlja prevoz v nasprotju s prvim oziroma drugim odstavkom tega člena, ki naloži tovor, oziroma kot naročnik prevoza zahteva, da se prevoz opravlja v nasprotju s prvim oziroma drugim odstavkom tega člena se kaznuje za prekršek z globo 500 eurov.

(6) Na javnih cestah je prepovedan promet vozil, katerih skupna masa presega največjo dovoljeno maso po določenih proizvajalca vozila.

(7) Voznik, ki opravlja prevoz v nasprotju s prejšnjim odstavkom, se kaznuje za prekršek z globo 400 eurov.

(8) Pravna oseba, samostojni podjetnik posameznik ali posameznik, ki samostojno opravlja dejavnost, ki opravlja prevoz v nasprotju s šestim odstavkom tega člena, se kaznuje za prekršek z globo:

- 600 eurov, če največja dovoljena masa presega največjo dovoljeno maso po določenih proizvajalca vozila do vključno 10 odstotkov;
- 900 eurov, če največja dovoljena masa presega največjo dovoljeno maso po določenih proizvajalca vozila nad 10 do vključno 20 odstotkov;
- 1.800 eurov, če največja dovoljena masa presega največjo dovoljeno maso po določenih proizvajalca vozila nad 20 do vključno 30 odstotkov;
- 3.000 eurov, če največja dovoljena masa presega največjo dovoljeno maso po določenih proizvajalca vozila nad 30 odstotkov.

(9) Odgovorna oseba pravne osebe, samostojnega podjetnika posameznika ali posameznika, ki samostojno opravlja dejavnost, ki opravlja prevoz v nasprotju s šestim odstavkom tega člena, se kaznuje za prekršek z globo 500 eurov.

32. člen

(izredni prevoz po javni cesti)

(1) Izredni prevoz je prevoz z vozilom ali skupino vozil, ki samo ali skupaj z nedeljivim tovorom presega s predpisi dovoljeno skupno maso, osne obremenitve ali mere (širina, dolžina, višina). Izredni prevoz je tudi prevoz, pri katerem je vozilo samo ali skupaj s tovorom v mejah s predpisom dovoljene skupne mase, osnih obremenitev ali mer, vendar pa presega omejitve katerega koli od teh elementov, ki je odrejena na cesti ali njenem delu.

(2) Izredni prevoz se lahko opravi na podlagi dovoljenja za izredni prevoz, ki se izda, če izdajatelj dovoljenja za izredni prevoz ugotovi, da vozila ali tovora od izvora do cilja ni mogoče prepeljati po železnici ali z drugimi prometnimi sredstvi ali če predlagatelj izrednega prevoza dokaže, da bi prevoz s temi prometnimi sredstvi povzročil večje skupne stroške prevoza v primerjavi s stroški dodatnih ukrepov za usposobitev prevozne poti za prevoz po cesti.

(3) Vozilo s tovorom ali vozilo samo sme presegati s predpisom dovoljene ali s prometnim znakom omejene osne obremenitve, skupne mase ali mere le v obsegu in pod pogoji, navedenimi v dovoljenju za izredni prevoz po javni cesti.

(4) Ne glede na določbo prejšnjega odstavka je izredni prevoz po javni cesti dovoljen brez dovoljenja za izredni prevoz, ki se mora opraviti zaradi intervencije ob prometnih in drugih nesrečah ter izrednih dogodkih, zaradi obrambnih potreb, pri vleki pokvarjenega ali poškodovanega avtobusa ali tovornega vozila, ustavljenega na vozišču, vendar le do najbližjega kraja, kjer se lahko to vozilo izloči iz prometa, ter za vozila pri zimskem vzdrževanju cest.

(5) Dovoljenje za izredni prevoz, ki poteka samo po državnih oziroma po državnih in občinskih cestah izda Direkcija Republike Slovenije za ceste (v nadaljnjem besedilu: direkcija). V primeru poteka izrednega prevoza tudi po občinski cesti mora biti pridobljeno predhodno soglasje njenega upravljavca. Upravljavec občinske ceste mora soglasje izdati v roku treh dni od prejetja vloge in ga po elektronski poti posredovati direkciji, sicer se šteje, da je soglasje dano.

(6) Dovoljenje za izredni prevoz, ki poteka samo po občinskih cestah, izda upravljavec občinske ceste, če občina z odlokom ne določi drugače.

(7) V dovoljenju za izredni prevoz se lahko na predlog imetnika dovoljenja za izredni prevoz pred prenehanjem veljavnosti dovoljenja spremenijo podatki o vozilih za izredni prevoz, tovoru, prevoznih poti ali o roku veljavnosti, če je sprememba upravičena in je izredni prevoz pod spremenjenimi pogoji izvedljiv.

(8) O izdaji dovoljenja za izredni prevoz mora izdajatelj obvestiti pristojno policijsko upravo in upravljavce cest, po katerih bo izredni prevoz potekal, občinsko redarstvo, če bo izredni prevoz potekal tudi po občinskih cestah, in prometno-informacijski center.

- (9) Višina povračil za izredne prevoze je odvisna od škodnih vplivov izrednih prevozov na javno cestno infrastrukturo in jih predpiše vlada.
- (10) Za izredni prevoz, ki poteka tudi po občinskih cestah in cestah, ki jih upravlja koncesionar iz 11. ali 57. člena oziroma gospodarska družba iz 46. člena tega zakona, in za katerega dovoljenja za izredni prevoz izdaja direkcija, so upravljavci teh cest upravičeni do sorazmernega deleža povračila za izredni prevoz.
- (11) Izredni prevoz brez dovoljenja za izredni prevoz je prepovedan.
- (12) Evidenco izdanih dovoljenj za izredne prevoze vodijo izdajatelji dovoljenj.
- (13) Minister, pristojen za promet, podrobneje predpiše pogoje za izdajo dovoljenj za izredne prevoze po javnih cestah ter način in pogoje izvajanja izrednih prevozov po javnih cestah.
- (14) Usposobljenost tranzitnih smeri za prevzem izrednih prevozov zagotavljajo izvajalci rednega vzdrževanja cest v okviru izvajanja javne službe.
- (15) Voznik, ki opravlja izredni prevoz v nasprotju z dovoljenjem za izredni prevoz, oseba, ki naloži tovor v nasprotju z dovoljenjem za izredni prevoz, oziroma naročnik prevoza, ki zahteva, da se prevoz opravlja v nasprotju z dovoljenjem za izredni prevoz, se kaznuje za prekršek z globlo:
- 200 eurov, če skupna masa presega do vključno 10 odstotkov s predpisom dovoljene ali s prometnim znakom omejene skupne mase, ali širina presega od 2,6 metra do vključno 3 metre ali dolžina presega do vključno 25 odstotkov največje s predpisi dovoljene ali s prometnim znakom omejene dolžine, ali če osna obremenitev presega do vključno 10 odstotkov največje s predpisom dovoljene ali s prometnim znakom omejene osne obremenitve na javni cesti;
 - 300 eurov, če je skupna masa prekoračena nad 10 odstotkov s predpisom dovoljene ali s prometnim znakom omejene skupne mase in ne več kot 60 ton, ali širina nad 3 metre in ne več kot 3,5 metrov ali višina nad 4,2 metra in ne več kot 4,5 metrov ali dolžina nad 25 odstotkov in je ne več kot za 40 odstotkov večja od največje s predpisi dovoljene ali s prometnim znakom omejene dolžine, ali je osna obremenitev za več kot 10 odstotkov in ne več kot 20 odstotkov nad največjo s predpisom dovoljeno ali s prometnim znakom omejeno osno obremenitvijo na javni cesti;
 - 600 eurov, če skupna masa ali mere ali osna obremenitev presega najvišje vrednosti iz prejšnje alineje, ali če se prevažajo deljivi tovor kot izredni prevoz.
- (16) Pravna oseba, samostojni podjetnik posameznik ali posameznik, ki samostojno opravlja dejavnost, ki opravlja izredni prevoz v nasprotju z dovoljenjem za izredni prevoz, ki naloži tovor, oziroma kot naročnik prevoza zahteva, da se prevoz opravlja v nasprotju dovoljenjem za izredni prevoz se kaznuje za prekršek z globlo:
- 600 eurov, če skupna masa presega do vključno 10 odstotkov s predpisom dovoljene ali s prometnim znakom omejene skupne mase, ali širina presega od 2,6 metra do vključno 3 metre ali dolžina presega do vključno 25 odstotkov največje s predpisi dovoljene ali s prometnim znakom omejene dolžine, ali če osna obremenitev presega do vključno 10 odstotkov največje s predpisom dovoljene ali s prometnim znakom omejene osne obremenitve na javni cesti;
 - 900 eurov, če je skupna masa prekoračena nad 10 odstotkov s predpisom dovoljene ali s prometnim znakom omejene skupne mase in ne več kot 60 ton, ali širina nad 3 metre in ne več kot 3,5 metre ali višina nad 4,2 metra in ne več kot 4,5 metrov ali dolžina nad 25 odstotkov in je ne več kot za 40 odstotkov večja od največje s predpisi dovoljene ali s prometnim znakom omejene dolžine, ali je osna obremenitev za več kot 10 odstotkov in ne več kot 20 odstotkov na največjo s predpisom dovoljene ali s prometnim znakom omejeno osno obremenitvijo na javni cesti;
 - 1.800 eurov, če skupna masa ali mere ali osna obremenitev presega najvišje vrednosti iz prejšnje alineje, ali če se prevažajo deljivi tovor kot izredni prevoz.
- (17) Odgovorna oseba pravne osebe, samostojnega podjetnika posameznika ali posameznika, ki samostojno opravlja dejavnost, ki opravlja izredni prevoz v nasprotju z dovoljenjem za izredni prevoz, ki naloži tovor, oziroma kot naročnik prevoza zahteva, da se prevoz opravlja v nasprotju dovoljenjem za izredni prevoz se kaznuje za prekršek z globlo 500 eurov.
- (18) Voznik, ki opravlja izredni prevoz brez dovoljenja za izredni prevoz se kaznuje za prekršek z globlo 1.000 eurov.
- (19) Pravna oseba, samostojni podjetnik posameznik ali posameznik, ki samostojno opravlja dejavnost, ki opravlja izredni prevoz brez dovoljenja za izredni prevoz, se kaznuje za prekršek z globlo 3.000 eurov, njihova odgovorna oseba pa z globlo 1.000 eurov.

(20) Z globo 1.000 eurov se kaznuje za prekršek izvajalec rednega vzdrževanja cest, ki ne zagotovi usposobljenosti tranzitne smeri za izredne prevoze, odgovorna oseba izvajalca rednega vzdrževanja pa z globo 500 eurov.

37. člen

(izjeme pri omejitvi uporabe javne ceste – lokalni promet)

(1) V primeru omejitve uporabe javne ceste za posamezno vrsto vozil se lahko uporaba te ceste dovoli za lokalni promet.

(2) Lokalni promet iz prejšnjega odstavka na območju omejene uporabe javne ceste je promet motornih vozil, ki imajo na tem območju izhodišče ali cilj, promet motornih vozil, katerih vozniki, lastniki ali imetniki pravice uporabe imajo na tem območju stalno ali začasno prebivališče, promet motornih vozil, ki so v lasti oziroma v uporabi pravne ali fizične osebe, registrirane za opravljanje prevozov, ki ima na tem območju sedež ali podružnico in urejeno parkirišče, ali avtošole, ki ima na tem območju sedež ali podružnico in urejeno parkirišče.

(3) Za lokalni promet se šteje tudi promet vozil za izvajanje rednega vzdrževanja ceste, vozil komunalnih služb, vprežnih vozil, koles, koles s pomožnim motorjem, koles z motorjem, lahkih štirikoles, traktorjev in motokultivatorjev ter promet motornih vozil, s katerimi se kandidati usposabljujejo za vožnjo motornih vozil ali opravljajo izpite za voznike motornih vozil.

(4) Z globo 300 eurov se kaznuje voznik, ki vozi v območju lokalnega prometa v nasprotju z drugim in tretjim odstavkom tega člena.

(5) Z globo 1.000 eurov se kaznuje za prekršek pravna oseba, samostojni podjetnik posameznik ali posameznik, ki samostojno opravlja dejavnost, ki ravna v nasprotju s tem členom, njihova odgovorna oseba pa z globo 300 eurov.

40. člen

(podatki o javnih cestah)

(1) Za potrebe načrtovanja, spremljanja stanja, upravljanja, vzdrževanja in statistične namene se vodi evidenca o javnih cestah kot banka cestnih podatkov (v nadaljnjem besedilu: BCP), ki obsega opisne, numerične, grafične in druge podatke o javnih cestah in objektih na njih in predstavlja enotno zbirko podatkov.

(2) BCP vsebuje tehnične podatke o državnih oziroma občinskih cestah, podatke o objektih na državnih oziroma občinskih cestah ter podatke o državnih oziroma občinskih kolesarskih povezavah in poteh. Poleg tehničnih podatkov vsebuje BCP tudi podatke o prometnih obremenitvah in izdatkih za javne ceste. Podatki o javnih cestah in objektih na njih morajo biti izkazani tako, da je razvidna umestitev posameznih sestavnih delov ceste v prostoru.

(3) BCP vodi in vzdržuje za državne ceste direkcija, za občinske ceste pa občina. Za ceste, ki jih upravlja koncesionar iz 11. ali 57. člena oziroma gospodarska družba iz 46. člena tega zakona, zagotavlja podatke ta upravljavec. Direkcija, koncesionar iz 11. ali 57. člena oziroma gospodarska družba iz 46. člena tega zakona in občine pridobivajo podatke iz obstoječih uradnih zbirk, ki jih potrebujejo za BCP, brezplačno.

(4) Podatki iz drugega odstavka tega člena se zbirajo neposredno iz projektne dokumentacije izvedenih del, uradnih kartografskih gradiv, popisnih obrazcev, slikovnega gradiva, drugih zbirk ter posebnih meritev oziroma zajemom podatkov neposredno na terenu.

(5) Topografske podatke o javnih cestah in objektih na njih, kakor tudi vsako spremembo podatkov, mora posamezni zavezanec za vodenje in vzdrževanje podatkov posredovati organu, pristojnemu za geodetske zadeve, za potrebe vodenja zbirnega katastra gospodarske javne infrastrukture najpozneje v treh mesecih od nastanka sprememb.

(6) Minister, pristojen za promet, predpiše način označevanja javnih cest ter vodenja podatkov o javnih cestah in objektih na njih.

53. člen

(dovoljenje za začasno uporabo državne ceste)

(1) Za novo ali rekonstruirano državno cesto, za katero je bilo izdano gradbeno dovoljenje, lahko ministrstvo, pristojno za promet, izda dovoljenje za začasno uporabo že pred dokončanjem vseh del zunaj vozišča ceste, predvidenih z izdanim gradbenim dovoljenjem, če je ugotovljeno, da vozišče izpolnjuje pogoje za varno odvijanje prometa.

(2) Pregled državne ceste iz prejšnjega odstavka se opravi po postopku iz osmega odstavka 18. člena tega zakona. O pregledu se sestavi zapisnik, ki je priloga za izdajo dovoljenja iz prejšnjega odstavka.

(3) Dovoljenje za začasno uporabo velja do pridobitve uporabnega dovoljenja s strani pristojnega upravnega organa, vendar največ pet let.

(4) Pridobitev dovoljenja za začasno uporabo državne ceste je obvezna, ko je čas od končanja del na vozišču ceste do dokončanja preostalih del po gradbenem dovoljenju daljši od 60 dni.

(5) Če se za začasno cesto uporabi dokončana posamezna faza nove ali rekonstruirane ceste ter če je gradnja ali rekonstrukcija končana in še ni izdano dovoljenje iz prvega odstavka tega člena, upravljavec ceste lahko konča zaporo prometa in pod posebnimi pogoji dovoli začasno uporabo ceste, če je odgovorni nadzornik izvedenih del predhodno podal pisno izjavo, da so dela opravljena skladno s tehničnimi zahtevami in je zagotovljena varnost ceste.

55. člen (naloge in pristojnosti direkcije)

(1) Direkcija opravlja strokovno tehnične, razvojne, organizacijske in upravne naloge za gradnjo, vzdrževanje in varstvo državnih cest in kolesarskih povezav. Te naloge obsegajo:

- izdelavo strokovnih podlag za plane vzdrževanja in razvoja državnih cest in izdelavo osnutkov teh planov;
- naloge rednega vzdrževanja državnih cest;
- naloge nadzora nad stanjem državnih cest;
- naloge nadzora nad prometno ureditvijo vseh državnih cest;
- naloge upravljanja, vodenja in nadzora prometa;
- izvajanje postopkov podeljevanja koncesij in izbire koncesionarja za redno vzdrževanje državnih cest;
- izvajanje postopkov javnega naročanja za izvajanje del rednega vzdrževanja državnih cest, ki niso predmet koncesije, ter za izvajanje gradnje, investicijskih vzdrževalnih del in vzdrževalnih del v javno korist na državnih cestah;
- naloge v zvezi z investicijami v državne ceste;
- vodenje evidenc o državnih cestah in zbirne evidence o javnih cestah;
- pridobivanje podatkov o prometnih obremenitvah na državnih cestah;
- pridobivanje podatkov o prekoračitvah dimenzij (višina, širina in dolžina) in mas vozil;
- naloge v zvezi z organizacijo obveščanja javnosti o stanju državnih cest in prometa na njih;
- naloge v zvezi z razpisom koncesij za gradnjo, vodenje in izkoriščanje državnih cest in objektov na njih;
- izdajanje dovoljenj in soglasij in vodenje drugih upravnih postopkov, določenih z ukrepi za varstvo državnih cest in za varovanje prometa na njih;
- priprava strokovnih izhodišč za smernice in mnenja, ki jih ministrstvo, pristojno za promet, kot nosilec urejanja prostora, izdaja k državnim in občinskim prostorskim aktom;
- naloge v zvezi s pripravo strokovnih podlag za tehnične predpise o projektiranju, gradnji in vzdrževanju javnih cest;
- sklepanje pogodb po pooblastilu ministra, pristojnega za promet;
- druge naloge, določene z zakonom ali drugim predpisom.

(2) Za redno vzdrževanje državnih cest lahko direkcija v sodelovanju z drugim upravljavci cest organizira cestne baze kot režijske obrate.

59. člen (vzdrževanje križišč državne ceste)

V območju križišča državne z drugo cesto vzdržuje direkcija vozišče in prometno signalizacijo državne ceste do roba cestnega sveta, razen prometne signalizacije iz 62. člena tega zakona.

62. člen (vzdrževanje prometnih površin ter objektov in naprav v naseljih)

(1) V območju meje naselja občine vzdržujejo prometne površine, objekte in naprave na, ob ali nad voziščem državne ceste, ki so v funkciji javnih površin naselja:

- odstavne pasove, odstavne niše, parkirne površine, avtobusna postajališča in podobne prometne površine, namenjene odvijanju prometa v naselju;
- podhode in nadhode za pešce ali kolesarje;
- cestno razsvetljavo, semaforje ter drugo prometno signalizacijo z zunanjo ali notranjo osvetlitvijo s pripadajočim napajanjem, vključno z oskrbo z električno energijo;
- kolesarske steze in pločnike;
- zelene površine in urbano opremo v območju cestnega sveta.

(2) Občine krijejo sorazmeren del stroškov za vzdrževanje državne ceste skozi naselja, če je ta zaradi potreb odvijanja prometa v naselju zgrajena s širšim voziščem kot zunaj naselja.

69. člen

(spremljajoče dejavnosti ob državni cesti)

(1) Namenske površine za opravljanje spremljajočih dejavnosti ob državnih cestah direkcija z javnim razpisom odda najugodnejšemu ponudniku.

(2) Stvarne pravice in medsebojna razmerja v zvezi z opravljanjem spremljajočih dejavnosti se uredijo s pogodbo med direkcijo in ponudnikom.

(3) Tehnične pogoje glede rabe površin in pogoje za postavitve objektov in naprav določi direkcija s soglasjem.

(4) Z globo 200 eurov se kaznuje za prekršek posameznik, ki postavi na površinah ob javni cesti, določenih za te namene, objekte in naprave za opravljanje spremljajočih dejavnosti brez ali v nasprotju s soglasjem direkcije.

(5) Z globo 2.000 eurov se kaznuje za prekršek pravna oseba, samostojni podjetnik posameznik in posameznik, ki samostojno opravlja dejavnost, ki stori prekršek iz prejšnjega odstavka, njihova odgovorna oseba pa z globo 200 eurov.

75. člen

(preglednosti ob državni cesti)

(1) V območju nivojskega križišča državnih cest, državne ceste z občinsko cesto, z železniško progo (preglednostni prostor) ali v območju cestnih priključkov na državno cesto (pregledno polje) ter na notranjih straneh cestnih krivin (pregledna berma) ni dovoljeno vzpostaviti kakršnekoli vegetacije ali postaviti objekte, naprave in druge predmete ter storiti kar koli drugega, kar bi oviralo preglednost cest, križišča ali priključka.

(2) Zaradi zagotavljanja stanja iz prejšnjega odstavka, razen na priključkih nekategoriziranih cest na državno cesto, se lahko lastninska pravica začasno ali trajno obremeni s služnostjo v javno korist.

(3) Če gre za ustanovitev služnosti v javno korist, pripada lastniku služneče nepremičnine odškodnina, ki obsega zmanjšano vrednost nepremičnine in dejansko škodo.

(4) Ne glede na prejšnji odstavek lastnik služneče nepremičnine ni upravičen do odškodnine, če je bila taka omejitev uporabe zemljišča predhodno določena v soglasju direkcije iz 66. člena tega zakona.

(5) Z globo 500 eurov se kaznuje za prekršek lastnik oziroma uporabnik zemljišča, ki ravna v nasprotju s prvim odstavkom tega člena.

77. člen

(prometna signalizacija in prometna oprema na državnih cestah)

(1) O postavitvi, zamenjavi, dopolnitvi ali odstranitvi prometne signalizacije in prometne opreme na državnih cestah odloča direkcija, če s tem zakonom ni določeno drugače.

(2) Na državni cesti se sme postavljati turistična in druga obvestilna signalizacija samo v skladu s predpisi, ki urejajo prometno signalizacijo. O postavitvi turistične in druge obvestilne signalizacije odloča direkcija, ki ima pravico do povrnitve stroškov za postavitve, vzdrževanje in odstranitve.

(3) Pravna ali fizična oseba, ki ji je bila podeljena koncesija za redno vzdrževanje državnih cest, lahko spreminja prometno signalizacijo in opremo le s predhodnim delovnim nalogom direkcije, razen v primerih iz tretjega odstavka 65. člena tega zakona.

78. člen (obveščanje in oglaševanje ob državni cesti)

(1) Postavljanje objektov za obveščanje in oglaševanje je v območju državne ceste zunaj naselja prepovedano.

(2) Ne glede na določbo prejšnjega odstavka lahko direkcija izda soglasje za postavitve objektov za obveščanje in oglaševanje, ki so opredeljeni kot enostavni objekti:

- če so obvestila namenjena izboljšanju prometne varnosti,
- če se oglašuje gospodarski subjekt, ki dejavnost izvaja v stavbi zgrajeni v varovalnem pasu državne ceste,
- če se objekt za obveščanje in oglaševanje postavlja na servisne prometne površine državne ceste ali druge površine, ki so v lasti fizičnih ali pravnih oseb, pod pogojem da vsebina obvestila oziroma oglasa ni vidna z državne ceste.

(3) Objekti za obveščanje in oglaševanje se ob državnih cestah v naselju lahko postavljajo le izven preglednega polja, pregledne berme, preglednostnega prostora in območja vzdolž vozišča ceste, predpisanega za postavitve prometne signalizacije.

(4) Postavljanje elektronskih prikazovalnikov ob državnih cestah je prepovedano. Svetlobne vitrine se lahko ob državnih cestah v naselju postavljajo zunaj vozišča državne ceste.

(5) Soglasje za postavitve objektov iz drugega in tretjega odstavka tega člena, katerih gradnja je predvidena v območju državne ceste, izda direkcija na podlagi predloženega elaborata za postavitve objekta za obveščanje in oglaševanje, razen v primeru obvestila, namenjenega izboljšanju prometne varnosti, katerega postavitve se odredi z delovnim nalogom direkcije.

(6) Pravne ali fizične osebe, ki so lastniki ali imetniki pravice uporabe elektronskih prikazovalnikov, ki so postavljeni ob državnih cestah, morajo le te odstraniti najpozneje v šestih mesecih po uveljavitvi tega zakona.

(7) Z globo 200 eurov se kaznuje za prekršek posameznik, ki ravna v nasprotju s četrtem odstavkom tega člena ali brez soglasja postavi objekt za obveščanje in oglaševanje v območju državne ceste ali ga postavi v nasprotju s pogoji iz soglasja.

(8) Z globo 2.000 eurov se kaznuje za prekršek pravna oseba, samostojni podjetnik posameznik in posameznik, ki samostojno opravlja dejavnost, ki stori prekršek iz prejšnjega odstavka, njihova odgovorna oseba pa z globo 200 eurov.

88. člen (preverjanje varnosti v prometu)

(1) Preverjanje varnosti v prometu je neodvisno, podrobno in sistematično tehnično varnostno preverjanje glede konstrukcijskih lastnosti cestno infrastrukturnega projekta, ki obsega vse faze investicije od načrtovanja, začetka obratovanja do pridobitve ustreznega uporabnega ali obratovalnega dovoljenja.

(2) Preverjanje varnosti v prometu se obvezno izvaja za vse cestno infrastrukturne projekte, pri tem pa se upoštevajo merila, ki jih predpiše minister, pristojen za promet.

(3) Preverjanje projektne dokumentacije cestno infrastrukturnega projekta v vseh fazah investicije od načrtovanja do pričetka obratovanja izvaja imenovani presojevalec varnosti cest ali presojevalka varnosti cest (v nadaljnjem besedilu: presojevalec varnosti cest).

(4) Preverjanje varnosti posameznega cestno infrastrukturnega objekta lahko izvaja le imenovani presojevalec varnosti cest, ki ni sodeloval pri izdelavi ali izvedbi projekta.

(5) V poročilu presojevalec varnosti cest za vsako fazo načrtovanja natančno določi za prometno varnost kritične elemente cestno infrastrukturnega projekta. Če znotraj posamezne faze izdelave projektne

dokumentacije kritični elementi niso odpravljeni, presojevalec varnosti cest to navede v dopolnitvi poročila. Vsebina dopolnitve služi kot priporočilo v naslednji fazi postopka realizacije projekta.

101. člen

(zapora ceste zaradi del ali prireditev na občinski cesti)

(1) Dela na občinski cesti ali ob njej, ki vplivajo na promet na tej cesti in jo je zaradi tega treba delno ali popolno zapreti za promet, se lahko opravljajo le z dovoljenjem upravljavca občinskih cest.

(2) Dovoljenje upravljavca občinskih cest za zaporo občinske ceste je treba pridobiti tudi za športne in druge prireditve na njej.

(3) Z dovoljenjem za zaporo občinske ceste se določijo pogoji za izvedbo zapore ceste, preusmeritve prometa zaradi zapore ceste in čas njenega trajanja.

(4) Zaporo postavi izvajalec rednega vzdrževanja občinske ceste, ki mora o njeni izvedbi obvestiti policijo, občinsko redarstvo in pristojni inšpekcijski organ za ceste najmanj tri dni pred spremembo ter javnost na krajevno običajen način.

(5) Z globo 200 eurov se kaznuje za prekršek posameznik, ki izvede delno ali popolno zaporo občinske ceste, potrebno zaradi opravljanja del na cesti ali športne ali druge prireditve na cesti, brez dovoljenja, v nasprotju s pogoji dovoljenja ali preseže v dovoljenju določeni čas njenega trajanja.

(6) Z globo 2.000 eurov se kaznuje za prekršek pravna oseba, samostojni podjetnik posameznik in posameznik, ki samostojno opravlja dejavnost, ki stori prekršek iz prejšnjega odstavka, njihova odgovorna oseba pa z globo 200 eurov.

(7) Z globo 1.000 eurov se kaznuje za prekršek izvajalec rednega vzdrževanja cest, če delno ali popolno zaporo občinske ceste izvede brez dovoljenja ali v nasprotju z dovoljenjem, ali v predpisanem roku na predpisan način ne obvesti policije, občinskega redarstva in pristojnega inšpekcijskega organa za ceste o izvedbi zapore, odgovorna oseba izvajalca rednega vzdrževanja ceste pa z globo 200 eurov.

106. člen

(pooblastila policije, občinskega redarstva in cestninskih nadzornikov)

(1) Nadzor nad določbami 4., 5., 6., 30., 31., 32., 34., 36. in 37. člena tega zakona izvajajo na javnih cestah policisti, na občinskih cestah, nekategoriziranih cestah, ki se uporabljajo za javni cestni promet, in državnih cestah v naseljih pa tudi občinski redarji.

(2) Nadzor nad določbo šestega odstavka 5. člena tega zakona izvajajo cestninski nadzorniki.

(3) Policisti, občinski redarji in cestninski nadzorniki nadzirajo izvajanje tega zakona v okviru nadzora cestnega prometa.

109. člen

(tehtanje vozila)

(1) Policist ali občinski redar sme napotiti na tehtanje vozilo, za katerega sumi, da je tovor, ki se na njem prevaža, naložen v nasprotju z določbami 30., 31. in 32. člena tega zakona. Voznik mora na policistovo zahtevo omogočiti tehtanje vozila. Če na kraju postopka vozila ni mogoče stehtati, mora na policistovo zahtevo odpeljati vozilo na tehtanje.

(2) Z globo 2.000 eurov se kaznuje za prekršek voznik, ki ravna v nasprotju z zahtevo policista ali občinskega redarja iz prejšnjega odstavka.

(3) Z globo 6.000 eurov se kaznuje za prekršek pravna oseba, samostojni podjetnik posameznik ali posameznik, ki samostojno opravlja dejavnost, katerega voznik ravna v nasprotju z zahtevo policista ali občinskega redarja iz prvega odstavka tega člena, njihova odgovorna oseba pa z globo 2.000 eurov.

112. člen

(opravljanje inšpekcijskega nadzorstva)

Inšpekcijski nadzor nad izvajanjem tega zakona in na njegovi podlagi izdanih predpisov na državnih cestah izvaja Prometni inšpektorat Republike Slovenije, na občinskih in nekategoriziranih cestah, ki se uporabljajo za javni cestni promet, pa občinski inšpekcijski organ, pristojen za ceste.

113. člen
(pogoji za opravljanje inšpekcijskega nadzorstva)

(1) Za inšpektorja za ceste Prometnega inšpektorata Republike Slovenije je lahko imenovan posameznik, ki poleg splošnih pogojev za delo v državni upravi, izpolnjuje še naslednje pogoje:

- da ima najmanj izobrazbo, pridobljeno po univerzitetnih študijskih programih prve stopnje, s področja prometa ali gradbeništva;
- da ima poleg izobrazbe, pridobljene po univerzitetnem študijskem programu prve stopnje, še najmanj pet let delovnih izkušenj s področja prometa ali gradbeništva oziroma poleg izobrazbe, pridobljene po študijskih programih druge stopnje, še najmanj tri leta takšnih delovnih izkušenj;
- da ima opravljen strokovni izpit za inšpektorja.

(2) Ne glede določbo prejšnjega odstavka je lahko za inšpektorja za ceste občinskega inšpekcijskega organa imenovan posameznik, ki izpolnjuje pogoje po zakonu, ki ureja inšpekcijski nadzor, če tako določi občina.

117. člen
(izvajanje denarnih izvršb)

Vse denarne izvršbe inšpekcijskih ukrepov ter drugih odločb in sklepov, izdanih na podlagi tega zakona v zvezi s plačili kazni na podlagi tega zakona, izvršuje pristojna davčna oziroma carinska uprava, v okviru svojih pristojnosti.

118. člen
(splošni inšpekcijski ukrepi)

(1) Pristojni inšpektor za ceste z opozorilom, če oceni, da je to zadosten ukrep, ali z odločbo:

1. odredi, da se v roku, ki ga določi, odpravijo nepravilnosti, ki jih ugotovi v zvezi:
 - z vzdrževalnimi deli na cestah v nasprotju s zakonom ali predpisi, ki urejajo ceste;
 - s postavitvijo in vzdrževanjem prometne signalizacije in prometne opreme ter naprav in ukrepov za umirjanje cestnega prometa v nasprotju s prometno ureditvijo oziroma predpisi, ki urejajo ceste;
 - s postavitvijo in vzdrževanjem zapore ceste v nasprotju z dovoljenjem oziroma predpisi, ki urejajo ceste;
 - s priključki na javne ceste, ki se gradijo, rekonstruirajo, ali so zgrajeni v nasprotju s soglasjem, oziroma niso vzdrževani skladno s soglasjem oziroma s predpisi, ki urejajo ceste;
 - z gradnjo in rekonstrukcijo stavb in objektov, postavljanjem kakršnih koli drugih objektov in naprav ter izvajanjem kakršnihkoli del na pripadajočih zemljiščih v varovalnem pasu javne ceste v nasprotju s soglasjem;
 - z gradnjo gospodarske javne infrastrukture oziroma drugimi posegi v območju javne ceste brez soglasja ali če niso izpolnjeni pogoji izdanega soglasja;
 - z rekonstrukcijo ceste v nasprotju s predpisi, ki urejajo ceste;
 - s poljem preglednosti ceste v nasprotju z zakonom in predpisi, ki urejajo ceste;
2. odredi, da se do pridobitve soglasja ali do izpolnitve pogojev iz izdanega soglasja ustavi:
 - gradnja oziroma rekonstrukcija priključkov na javne ceste brez soglasja;
 - gradnja gospodarske javne infrastrukture oziroma drugi posegi v območju javne ceste brez soglasja;
 - gradnja ali rekonstrukcija stavb in objektov, postavljanje kakršnih koli drugih objektov in naprav ter izvajanje kakršnihkoli del na pripadajočih zemljiščih v varovalnem pasu ali zunaj varovalnega pasu javne ceste brez soglasja;
3. odredi, da se do odprave ugotovljenih nepravilnosti ustavi rekonstrukcija cest, če se ne odpravijo ugotovljene nepravilnosti v roku, ki ga je določil;
4. prepove uporabo priključka na javno cesto:
 - ki je zgrajen brez soglasja;
 - ki je zgrajen v nasprotju s pogoji izdanega soglasja in niso odpravljene ugotovljene nepravilnosti v roku, ki ga je določil;
 - ki ni vzdrževan v skladu s pogoji izdanega soglasja oziroma v skladu s predpisi, ki urejajo ceste, in niso odpravljene ugotovljene nepravilnosti v roku, ki ga je določil;
6. prepove uporabo ceste, ki je izročena v uporabo brez dovoljenja ministra, pristojnega za promet, oziroma brez dovoljenja župana na podlagi 18. člena tega zakona;
7. odredi odstranitev objekta za obveščanje in oglaševanje, ki je v območju državne ceste postavljen brez soglasja ali v nasprotju s pogoji iz izdanega soglasja ali se uporablja v nasprotju s pogoji iz izdanega soglasja;

8. odredi odstranitev ovir s cestnega sveta, ki ovirajo varno uporabo ceste;
9. odredi vzpostavitev prejšnjega stanja ali drugačno sanacijo ceste, če vzpostavitev v prejšnje stanje ni možna, po drugi osebi, na stroške povzročitelja.

(2) Pristojni inšpektor za ceste mora o svojih ugotovitvah iz 2. točke prejšnjega odstavka brez odlašanja obvestiti pristojnega gradbenega inšpektorja.

(3) Pristojni inšpektor za ceste mora obravnavati prijave, pritožbe, sporočila in druge vloge v zadevah iz svoje pristojnosti in vlagatelje na njihovo zahtevo obvestiti o svojih ukrepih.

121. člen

(prekrškovni organi in dolžnost upoštevanja znakov, ukazov in odredb)

(1) Prometni inšpektorat Republike Slovenije in občinski inšpekcijski organ za ceste sta prekrškovna organa za vse prekrške iz tega zakona, storjene na cestah, ki jih nadzorujeta v okviru svoje pristojnosti, razen za prekrške iz 30., 31., 32., 34., 36., 106. in 107. člena tega zakona.

(2) Policija in občinsko redarstvo sta prekrškovna organa za prekrške iz 4., 5., 6., 30., 31., 32., 34., 36., 37., 106. in 107. člena tega zakona, storjene na cestah, ki jih nadzorujejo v okviru svoje pristojnosti.

(3) Pri izvajanju nadzora nad določbami tega zakona imajo policisti, občinski redarji, inšpektorji za ceste Prometnega inšpektorata Republike Slovenije, inšpektorji za ceste občinskega inšpekcijskega organa in cestninski nadzorniki poleg svojih pooblastil, tudi pooblastila, ki jim jih daje ta zakon.

(4) Udeleženci cestnega prometa se morajo ravnati po znakih, ukazih oziroma odredbah pooblaščenih uradnih oseb, pri opravljanju nadzorstva nad določbami tega zakona.

(5) Z globo 250 eurov se kaznuje za prekršek udeleženec ali udeleženka cestnega prometa, ki ne ravna po znaku, ukazu oziroma odredbi pooblaščenih uradnih oseb.

(6) Z globo 2.000 eurov se kaznuje za prekršek pravna oseba, samostojni podjetnik posameznik ali posameznik, ki samostojno opravlja dejavnost, ki pooblaščenih uradni sebi ne omogoči izvedbo postopka ter ukrepov, določenih v tem zakonu.

Na podlagi štirinajstega odstavka 34b. člena Zakona o cestah (Uradni list RS, št. 109/10, 48/12, 36/14 - odl. US, 46/15 in .../17) izdaja minister za infrastrukturo

P R A V I L N I K
o usposabljanju za spremljevalce izrednih prevozov

I. SPLOŠNA DOLOČBA

1. člen

Ta pravilnik določa program usposabljanja, način in postopek opravljanja preizkusa strokovne usposobljenosti za spremljevalca izrednih prevozov po javnih cestah ter obliko in vsebino potrdila o usposobljenosti za spremljevalca izrednih prevozov.

II. PROGRAM STROKOVNEGA USPOSABLJANJA

2. člen

Program strokovnega usposabljanja za spremljevalce izrednih prevozov obsega:

1. predpise v delih, ki se nanašajo na izvajanje izrednih prevozov:

- a) zakon o cestah,
- b) zakon o pravilih cestnega prometa,
- c) pravilnik o delih in opremi vozil,
- d) pravilnik o pogojih in načinu opravljanja izrednih prevozov po javnih cestah ter o tranzitnih smereh za izredne prevoze v Republiki Sloveniji,
- e) predpise o prometni signalizaciji in prometni opremi na cestah ter o zaporah na cestah;

2. organizacijo in tehnično pripravo izrednih prevozov:

- a) pravice, odgovornost, pristojnosti in dolžnosti spremljevalnega osebja,
- b) pomembne geografske in druge podatke o cestah v Republiki Sloveniji,
- c) vozila za spremstvo, njihovo oprema in označitev,
- d) nevarnosti v prometu, povezane z izrednim prevozom,
- e) izvajanje izrednih prevozov ob posebnih razmerah na prevozni poti;

3. prometno varnost izrednih prevozov:

- a) metode spremljanja izrednega prevoza,
- b) vožnja skozi predore in prek premostitvenih objektov,
- c) delne ali popolne zapore ceste zaradi izvajanja izrednih prevozov,
- d) sodelovanje in komunikacija z voznikom izrednega prevoza, policijo in izvajalci rednega vzdrževanja cest pri izvajanju izrednih prevozov,
- e) prekinitve izvajanja izrednih prevozov,
- f) ukrepi v primeru okvar ali nesreč pri izvajanju izrednih prevozov;

4. praktično usposabljanje:

- a) načela defenzivne vožnje – prepoznavanje napačnega ravnanja drugih udeležencev v cestnem prometu in protiukrepi,
- b) izvajanje različnih metod spremstva,
- c) zavarovanje manevriranja vozila za prevoz izrednega tovora na javni cesti,
- d) oprema spremljevalcev in označitev pri izvajanju izrednega prevoza,
- e) usmerjanje prometa v primeru zapore ali delne zapore ceste:
 - znaki, ki se dajejo s položajem telesa,
 - znaki, ki se dajejo z rokami,
 - urejanje prometa na križišču,
 - uporaba svetlobne table na vozilu za spremstvo,
 - znaki, ki se dajejo z loparjem za urejanje prometa in svetilko.

3. člen

(1) Strokovno usposabljanje, ki ga izvaja pooblaščen organizacija, obsega osem pedagoških ur, od tega sta najmanj dve uri namenjeni praktičnemu usposabljanju iz 4.e) točke prejšnjega člena, ki se nanaša na usmerjanje prometa v primeru zapore ali delne zapore ceste, kadar mora vozilo za prevoz izrednega tovora manevrirati na javni cesti.

(2) Pedagoška ura traja 45 minut.

III. NAČIN IN POSTOPEK OPRAVLJANJA PREIZKUSA STROKOVNE USPOSOBLJENOSTI

4. člen

Za vsak termin preizkusa strokovne usposobljenosti predsednik komisije določi dvočlansko komisijo, ki jo vodi sam ali eden od njegovih namestnikov.

5. člen

(1) Delo komisije poteka po poslovniku o načinu dela, ki ga ta sprejme v 30 dneh po njenem imenovanju.

(2) Administrativna dela za komisijo opravlja pooblaščen organizacija.

6. člen

(1) Pooblaščen organizacija pripravi katalog vprašanj za preizkus strokovne usposobljenosti kandidatov za spremljevalca izrednega prevoza.

(2) Komisija za preizkus strokovne usposobljenosti določi vprašanja iz kataloga vprašanj za vsako preverjanje znanja posebej. Vsako preverjanje znanja obsega najmanj 20 in največ 30 vprašanj.

(3) Preverjanje znanja je pisno in praktično in traja največ 60 minut.

7. člen

(1) Komisija za preizkus strokovne usposobljenosti oceni kandidatov uspeh z »opravil« ali »ni opravil«.

(2) Kandidat je opravil preizkus strokovne usposobljenosti, če je v teoretičnem delu pravilno odgovoril na 70 odstotkov postavljenih vprašanj in uspešno opravil praktični del preizkusa iz 4.e) točke 2. člena tega pravilnika.

8. člen

Kandidat, ki želi opravljati preizkus strokovne usposobljenosti za spremljevalca izrednega prevoza, vloži pisno prijavo pri pooblaščen organizaciji. Prijava se lahko vloži tudi elektronsko, prek spleta, kar mora pooblaščen organizacija omogočiti.

9. člen

Pooblaščen organizacija pisno obvesti kandidata o kraju in času opravljanja preizkusa strokovne usposobljenosti. Obvestilo je lahko podano tudi po elektronski poti, če je tako podana prijava.

10. člen

(1) O preizkusu strokovne usposobljenosti se vodi zapisnik. Vodi ga član komisije za preizkus strokovne usposobljenosti.

(2) V zapisnik se vpišejo: sestava komisije za preizkus strokovne usposobljenosti, datum opravljanja preizkusa, seznam kandidatov, ki so opravili preizkus znanja, ter seznam kandidatov, ki ga niso opravili. Zapisnik podpišeta predsednik in član komisije za preizkus strokovne usposobljenosti.

(3) Priloga zapisnika so vprašanja za preizkus strokovne usposobljenosti in pisni odgovori nanje od vseh kandidatov ter opis uspešnosti praktičnega dela preizkusa.

11. člen

(1) Termini za preizkus strokovne usposobljenosti se določijo v dogovoru s predsednikom strokovne komisije in pooblaščen organizacijo, in sicer ko je prijavljenih najmanj pet kandidatov.

(2) Kandidat, ki preizkusa ni opravil, ga lahko spet opravlja v naslednjem roku.

IV. POTRDILO O USPOSOBLJENOSTI ZA SPREMLJEVALCA IZREDNIH PREVOZOV

12. člen

(1) Kandidat, ki uspešno opravi preizkus strokovne usposobljenosti, prejme potrdilo o usposobljenosti za spremljevalca izrednih prevozov, ki je v obliki kartice.

(2) Pooblaščen organizacija izda potrdilo o usposobljenosti za spremljevalca izrednih prevozov na obrazcu, določenem v Prilogi, ki je sestavni del tega pravilnika.

(3) Spremljevalec izrednih prevozov lahko v primeru izgube, kraje ali uničenja potrdila o usposobljenosti za spremljevalca izrednih prevozov, pridobi novo potrdilo o usposobljenosti za spremljevalca izrednih prevozov na podlagi vloge, ki jo poda pri pooblaščen organizaciji. Pooblaščen organizacija izda novo potrdilo o usposobljenosti za spremljevalca izrednih prevozov za enako časovno obdobje kot je veljalo izgubljeno, ukradeno ali uničeno potrdilo. Pooblaščen organizacija razlog izdaje novega potrdila o usposobljenosti za spremljevalca izrednih prevozov zaznamuje v evidenci o izdanih potrdilih.

(4) Stroške izdaje novega potrdila o usposobljenosti za spremljevalca izrednih prevozov v višini _____ eurov plača vlagatelj zahteve za njegovo izdajo.

VI. PREHODNA IN KONČNA DOLOČBA

13. člen

Z dnem uveljavitve tega pravilnika se preneha uporabljati Pravilnik o usposabljanju za spremljevalce izrednih prevozov (Uradni list RS, št. 47/09 in 109/10 – ZCes-1).

14. člen

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

Št.
Ljubljana, dne
EVA

dr. Peter Gašperšič
minister za
infrastrukturo

8,5 cm

Ime pooblaščenice organizacije

Na podlagi petega odstavka 34.b člena Zakona o cestah (Uradni list RS, št. 109/10, 48/12, 38/14 – odl. US in 48/15) izdajamo

POTRDILO
o usposobljenosti za spremljevalca izrednih prevozov evid. št. leto/zap.št.-
oznaka poobl.org.

IME IN PRIMEK
rojen _____ v _____, je opravil preizkus strokovne
usposobljenosti za spremljevalca izrednih prevozov.

V _____, dne _____ MP Pooblaščenica organizacije
(podpis odgovorne osebe)

5,5 cm

OBRAZLOŽITEV

I. UVOD

1. Pravna podlaga (besedilo, vsebina zakonske določbe, ki je podlaga za izdajo predpisa)

Pravno podlago za predmetni pravilnik daje novi 34.b člen Zakona o cestah.

2. Rok za izdajo predpisa, ki ga je določil zakon.

Rok za izdajo predmetnega pravilnika je eno leto od uveljavitve zakona.

3. Splošna obrazložitev v zvezi s predlogom predpisa, če je potrebna.

/

II. VSEBINSKA OBRAZLOŽITEV PREDLAGANIH REŠITEV

S predlogom pravilnika se določa program usposabljanja, način in postopek opravljanja preizkusa strokovne usposobljenosti za spremljevalce izrednih prevozov po javnih cestah, obrazec potrdila o usposobljenosti za spremljevalca izrednih prevozov ter način in stroški pridobitve novega potrdila o usposobljenosti za spremljevalca izrednih prevozov.

Strokovno usposabljanje, na katerem se obdelajo vsebine iz programa, določenega v 2. členu predloga pravilnika, je sestavljeno iz teoretičnega in praktičnega dela v skupnem trajanju osem pedagoških ur. Pri tem je šest pedagoških ur namenjenih teoretičnemu usposabljanju, dve pedagoški uri pa praktičnemu usposabljanju. Po zaključenem strokovnem usposabljanju se izvede preizkus strokovne usposobljenosti pred

dvočlansko komisijo, ki jo imenuje predsednik komisije. Na preizkusu strokovne usposobljenosti se preveri znanje kandidatov na podlagi kataloga vprašanj, ki ga pripravi pooblaščen organizacija. Kandidat mora na preizkusu strokovne usposobljenosti, ki traja največ 60 minut, odgovoriti na najmanj 20 in največ 30 vprašanj. Kandidat uspešno opravi preizkus osnovne strokovne usposobljenosti, če uspešno opravi praktični del preizkusa in če na teoretičnem delu preizkusa pravilno odgovori na najmanj 70 odstotkov vprašanj. Kandidat se na preizkus strokovne usposobljenosti prijavi pri pooblaščen organizaciji in se z njo dogovori o času in kraju opravljanja preizkusa znanja. Pooblaščen organizacija se o terminu preizkusa znanja dogovori s predsednikom komisije, in sicer ko je prijavljenih najmanj pet kandidatov. O preizkusu znanja vodi komisija za preizkus strokovne usposobljenosti zapisnik, ki vsebuje bistvene podatke o poteku preizkusa znanja in uspehu kandidatov.

Kandidati, ki uspešno opravijo preizkus strokovne usposobljenosti, prejmejo potrdilo v obliki kartice, ki ga izda pooblaščen organizacija na obrazcu, določenem v Prilogi, ki je sestavni del predlaganega pravilnika. Glede na to, da se v praksi dogaja, da spremljevalci izrednih prevozov potrdila o usposobljenosti za spremljevalca izrednih prevozov uničijo, izgubijo ali pa jim jih ukradejo, se s predlogom pravilnika ureja tudi način postopek pridobitve novega potrdila, ki se izda za isto časovno obdobje kot je veljalo izgubljeno, uničeno ali ukradeno potrdilo. V omenjenih primerih lahko spremljevalec izrednih prevozov pridobi novo potrdilo na podlagi vloge, ki jo poda pri pooblaščen organizaciji. Pooblaščen organizacija izda novo potrdilo po plačilu stroškov izdaje le-tega, ki jih plača spremljevalec izrednih prevozov. Razlog izdaje novega potrdila se zaznamuje v evidenci o izdanih potrdilih.

Na podlagi osmega odstavka 10. člena Zakona o cestah (Uradni list RS, št. 109/10, 48/12, 36/14 - odl. US, 46/15 in .../17) izdaja minister za infrastrukturo

NAVODILO
o pripravi in izdajanju tehničnih specifikacij za prometno infrastrukturo

I. SPLOŠNO

1. člen

(1) To navodilo ureja postopek pripravljavanja in izdajanja tehničnih specifikacij za prometno infrastrukturo (v nadaljnjem besedilu: TSPI), imenovanje in delo koordinacijskega in tehničnih odborov za pripravo TSPI (v nadaljnjem besedilu: koordinacijski odbor in tehnični odbori); pripravljavanje, izdajanje in objavljavanje TSPI; razvrstitev tehničnih specifikacij v tematska poglavja in način njihovega označevanja; način dela koordinacijskega odbora in tehničnih odborov, naloge, pristojnosti in odgovornosti ter nagrajevanje; poslovanje z dokumentacijo pri pripravi TSPI; strokovno usklajevanje osnutkov in določitev predlogov TSPI.

(2) To navodilo se smiselno uporablja tudi za delovanje stalnih in občasnih delovnih skupin, ki jih imenuje tehnični odbor.

2. člen

(1) Tehnične specifikacije pripravljajo tehnični odbori, ki jih imenuje Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo. Za direkcijo opravlja naloge organiziranja, koordiniranja in vodenja priprave tehničnih specifikacij DRI upravljanje investicij, d. o. o., ki opravlja inženirsko dejavnost in tehnično svetovanje na področju načrtovanja, gradnje in vzdrževanja prometne infrastrukture.

(2) Sredstva za pripravo, izdajanje in uveljavljanje TSPI zagotovijo organi in družbe, pristojne za upravljanje državne prometne infrastrukture.

II. IMENOVANJE KOORDINACIJSKEGA ODBORA

3. člen

(1) Koordinacijski odbor usmerja in spremlja pripravo tehničnih specifikacij za prometno infrastrukturo.

(2) Koordinacijski odbor deluje v okviru ministrstva, pristojnega za promet, ustanovi ga minister, pristojen za promet.

(3) Minister, pristojen za promet, imenuje predsednika koordinacijskega odbora, ki je praviloma vsakokratni državni sekretar ministrstva, pristojnega za promet.

(4) Člane koordinacijskega odbora imenuje minister, pristojen za promet, izmed predstavnikov ministrstva, pristojnega za promet, Direkcije Republike Slovenije za infrastrukturo, upravljavcev javne prometne infrastrukture in gospodarske družbe iz prejšnjega člena.

(5) Mandat predsednika in članov koordinacijskega odbora traja štiri leta z možnostjo ponovnega imenovanja.

(6) Tehničnega sekretarja koordinacijskega odbora imenuje predsednik koordinacijskega odbora, izmed strokovnih delavcev družbe iz prejšnjega člena, in sicer na predlog direktorja te družbe.

(7) Tehnični sekretar ni član koordinacijskega odbora in nima pravice glasovanja.

(8) Sklep o ustanovitvi koordinacijskega odbora in imenovanju članov, predsednika in tehničnega sekretarja se vroči vsem imenovanim in družbi iz prejšnjega člena.

4. člen

(1) Koordinacijski odbor v razširjeno sestavo koordinacijskega odbora (v nadaljevanju: širša sestava koordinacijskega odbora) imenuje najmanj šest in največ dvanajst članov širše sestave koordinacijskega odbora, izmed predstavnikov fakultet, inštitutov, gospodarstva, strokovnih zbornic, skupnosti občin in drugih

zainteresiranih deležnikov, ki delujejo na področju načrtovanja, gradnje in vzdrževanja prometne infrastrukture, na predlog posameznih zainteresiranih deležnikov.

(2) Širša sestava koordinacijskega odbora je posvetovalna. Njeni člani nimajo pravice glasovanja.

(3) Sklep o imenovanju članov širše sestave koordinacijskega odbora se vroči imenovanim članom in družbi iz 2. člena tega navodila.

5. člen

(1) Spremembe v sestavi koordinacijskega odbora in širši sestavi koordinacijskega odbora se opravijo po enakem postopku, kot je določen za imenovanje koordinacijskega odbora. Predlogi sprememb morajo biti obrazloženi.

(2) Zamenjavo člana koordinacijskega odbora ali člana širše sestave koordinacijskega odbora, lahko predlaga predsednik koordinacijskega odbora ali pravna oseba, iz katere posamezen član izhaja.

(3) Če se član koordinacijskega odbora zaporedoma ni udeležil treh sej koordinacijskega odbora ali da se jih iz utemeljenih razlogov ne bo mogel udeleževati v nekem daljšem časovnem obdobju, lahko predsednik koordinacijskega odbora predlaga njegovo zamenjavo z imenovanjem novega člana. Ta določba se smiselno uporablja tudi za člane širšega posvetovalnega dela koordinacijskega odbora.

(4) Zamenjavo tehničnega sekretarja lahko predlaga predsednik koordinacijskega odbora ali družba iz 2. člena tega navodila.

(5) Koordinacijski odbor preneha delati, ko prenehajo razlogi njegovega imenovanja, ali če tako odloči minister, pristojen za promet.

III. IMENOVANJE TEHNIČNIH ODBOROV

6. člen

(1) Tehnične specifikacije za prometno infrastrukturo pripravljajo tehnični odbori.

(2) Tehnične odbore imenuje Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo na podlagi predloga družbe iz 2. člena tega navodila.

(3) Tehnični odbor ima predsednika ter najmanj šest in največ dvanajst članov, tako da je število članov skupaj s predsednikom tehničnega odbora liho.

(4) Predsednik in člani tehničnega odbora so strokovnjaki s posameznega strokovnega področja.

(5) Tehnični odbor ima tehničnega sekretarja kot strokovnega delavca tehničnega odbora, ki ga praviloma zagotovi družba iz 2. člena tega navodila.

(6) Tehnični sekretar ni član tehničnega odbora in nima pravice glasovanja.

(7) Mandat predsednika in članov tehničnega odbora traja štiri leta z možnostjo ponovnega imenovanja.

(8) Sklep o ustanovitvi tehničnih odborov in imenovanju predsednikov, članov in tehničnih sekretarjev se vroči vsem imenovanim.

7. člen

(1) Tehnični odbor lahko ustanovi eno ali več stalnih ali občasnih delovnih skupin za delo na ožjem področju delovanja tehničnega odbora.

(2) Določi se njenega predsednika, ki mora biti član tehničnega odbora, ter najmanj dva in največ šest članov, tako da je skupno število članov delovne skupine liho.

(3) Člane delovnih skupin določijo tehnični odbori na podlagi neposrednega dogovora s strokovno usposobljenimi kandidati oziroma na podlagi prijav zainteresiranih posameznikov za članstvo v delovnih

skupinah po posameznih strokovnih področjih. Prijave zainteresiranih posameznikov zbirajo tehnični sekretarji tehničnih odborov.

8. člen

(1) Spremembe v sestavi tehničnega odbora in stalne ali občasne delovne skupine se opravijo po enakem postopku, kot je določen za imenovanje tehničnega odbora oziroma delovne skupine. Predlogi sprememb morajo biti obrazloženi.

(2) Zamenjavo predsednika tehničnega odbora lahko predlaga koordinacijski odbor, Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo ali družba iz 2. člena tega navodila.

(3) Zamenjavo predsednika delovne skupine lahko predlaga predsednik tehničnega odbora Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo ali družba iz 2. člena tega navodila.

(4) Zamenjavo člana tehničnega odbora ali delovne skupine lahko predlaga predsednik tehničnega odbora ali delovne skupine.

(5) Če se član tehničnega odbora zaporedoma ne udeleži treh sej tehničnega odbora ali če se jih iz utemeljenih razlogov ne more udeleževati v nekem daljšem časovnem obdobju, mora predsednik tehničnega odbora predlagati njegovo zamenjavo z imenovanjem novega člana. Ta določba se smiselno uporablja tudi za člane delovne skupine.

(6) Zamenjavo tehničnega sekretarja lahko predlaga tehnični odbor, Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo ali družba iz 2. člena tega navodila.

(7) Tehnični odbor preneha z delom, ko prenehajo razlogi njegovega imenovanja ali če tako odloči minister, pristojen za promet.

(8) Stalna ali občasna delovna skupina preneha z delom, ko prenehajo razlogi njenega imenovanja ali če tako na predlog njenega predsednika odloči tehnični odbor, ki jo je imenoval.

IV. PRIPRAVLJANJE TEHNIČNIH SPECIFIKACIJ ZA PROMETNO INFRASTRUKTURO

9. člen

(1) Predloge večletnih in letnih programov priprave TSPI izdela družba iz 2. člena tega navodila, na podlagi uskladitve predlogov večletnih in letnih programov posameznih tehničnih odborov.

(2) Vsak od tehničnih odborov za svoje strokovno področje izdela predloge večletnih in letnih programov priprave TSPI.

(3) Usklajene programe skupaj s strokovnimi obrazložitvami se predloži v potrditev koordinacijskemu odboru.

(4) Program za naslednje leto mora biti koordinacijskemu odboru predložen v potrditev najpozneje do 1. novembra v tekočem letu.

(5) Letni program priprave TSPI mora vsebovati najmanj naslove posameznih TSPI po njihovem prednostnem redu priprave, utemeljitev njihove priprave, kratko vsebino po predvidenih sklopih rešitev, nosilca priprave (tehnični odbor, stalna ali začasna delovna skupina), predlog načina oddaje izdelave delovnega osnutka TSPI, naravo uporabe posamezne TSPI (neobvezna ali obvezna s predlaganim načinom določitve obvezne uporabe), rok izdelave posamezne TSPI, ter predvidene stroške njihove izdelave.

(6) Letnemu programu priprave TSPI morajo biti priložene izjave predsednikov tehničnih odborov, da so bili predlogi za pripravo TSPI, ki se bodo nanašale na projektiranje, gradnjo in vzdrževanje cest, predhodno usklajeni z Direkcijo Republike Slovenije za infrastrukturo in obrazložitev z navedbo načina in virov zagotavljanja finančnih sredstev.

10. člen

(1) Pobudo za pripravo posamezne TSPI lahko poda katerakoli pravna ali fizična oseba, naslovi pa se na tehnični odbor, pristojen za strokovno področje, na katerega se pobuda nanaša ali na koordinacijski odbor za pripravo TSPI. Koordinacijski odbor pobudo posreduje tehničnemu odboru, pristojnemu za strokovno

področje, na katerega se pobuda nanaša.

(2) Koordinacijski odbor ali tehnični odbor, pristojen za delovno področje, na katerega se pobuda nanaša, lahko od njenega predlagatelja zahteva dopolnitev pobude, če ta ne obsega utemeljitve njene priprave, kratke vsebine po predvidenih sklopih, rešitev in njene uporabe. Pobudi se lahko priloži delovni osnutek TSPI.

(3) Ustrezno utemeljene pobude mora na predlog koordinacijskega odbora obravnavati tehnični odbor na svoji prvi seji po njenem prejemu in najpozneje v 30 dneh po seji obvestiti predlagatelja o sprejetih sklepih k pobudi.

(4) Sprejete pobude iz prejšnjega odstavka uvrsti tehnični odbor v predlog sprememb in dopolnitev večletnega programa priprave TSPI, h katerim mora pridobiti soglasje koordinacijskega odbora.

(5) Za vsako posamezno TSPI, ki je del potrjenega letnega programa priprave TSPI, tehnični odbor pripravi program priprave, v katerem se določijo cilji, vsebina in načrt priprave posamezne tehnične specifikacije.

(6) Zavrnitev pobude mora tehnični odbor obrazložiti in jo predlagati v presojo koordinacijskemu odboru.

(7) Kadar se pobuda nanaša na delovno področje več tehničnih odborov, skrbi za usklajeno izvedbo nalog iz tega člena koordinacijski odbor.

11. člen

Predsednik tehničnega odbora lahko predlaga, da se zaradi nujnosti priprave posameznih TSPI spremeni ali dopolni letni program njihove priprave. K predlogu sprememb in dopolnitev letnega programa je treba pridobiti soglasje koordinacijskega odbora, po postopku iz 9. člena tega navodila.

12. člen

Izdelavo TSPI, katerih priprava je določena z letnim programom iz 9. člena tega navodila, vodi Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo. Pri oddaji naročila za njihovo izdelavo se upoštevajo predpisi o javnem naročanju.

13. člen

(1) Besedilo delovnega osnutka TSPI obravnava tehnični odbor in ga, če je izdelan v skladu z zasnovo vsebine TSPI iz programa njene priprave, in če s tem soglašajo večina članov tehničnega odbora, določi kot osnutek TSPI. Hkrati tehnični odbor sprejme sklep o začetku in času trajanja postopka njegove strokovne obravnave. Rok za zbiranje pisnih pripomb ne sme biti krajši od 30 dni od dne sprejema sklepa.

(2) Sklep iz prejšnjega odstavka tehnični odbor posreduje koordinacijskemu odboru, ta pa najpozneje v 15 dneh po prejemu sklepa obvesti ministra, pristojnega za promet, ministra pristojnega za dajanje gradbenih proizvodov na trg, ministra, pristojnega za prostorske in gradbene zadeve, ter ministre, pristojne za druga področja, če je izdaja TSPI vezana na njihovo soglasje. Obvestilu priloži en izvod osnutka TSPI.

(3) Če tehnični odbor ugotovi, da besedilo delovnega osnutka TSPI ni izdelano v skladu z zasnovo vsebine iz programa njene priprave in da ga zato ne more določiti kot besedilo osnutka TSPI, osnutek TSPI zavrne. V sklepu tehničnega odbora morajo biti obrazloženi razlogi za zavrnitev delovnega osnutka TSPI in predlog zahtev izdelovalcu delovnega osnutka TSPI za njegovo dopolnitev.

14. člen

(1) V okviru strokovne obravnave tehnični odbor pošlje osnutek TSPI v strokovno mnenje pravnim ali fizičnim osebam, ki niso sodelovale pri izdelavi delovnega osnutka in niso člani tehničnega odbora.

(2) Strokovnjake, ki se jim delovni osnutek oziroma predlog TSPI pošlje v mnenje, določi tehnični odbor, za razpošiljanje gradiva pa poskrbi tehnični sekretar.

(3) V primeru zahtevnih tehničnih rešitev lahko tehnični odbor predlaga izdelavo strokovnega mnenja k osnutku TSPI.

(4) Enotno evidenco sklepov tehničnih odborov o določitvi osnutkov TSPI, rokih njihove strokovne obravnave in imenih ter naslovih tehničnih sekretarjev tehničnih odborov, ki zbirajo pisne pripombe k osnutkom TSPI, vodi Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo.

(5) Podatke iz te evidence tehnični odbor brezplačno posreduje pravnim in fizičnim osebam, ki želijo sodelovati v postopku njihove strokovne obravnave.

15. člen

(1) Prejete pripombe na osnutek TSPI obravnava tehnični odbor tako, da vsako od njih sprejme ali zavrne. Sklep o zavrnitvi pripombe mora biti obrazložen.

(2) Po sprejetju odločitev k pripombam na osnutek TSPI tehnični odbor oblikuje njen predlog in ga po opravljenem lektoriranju potrdi z večino glasov. Čistopis predloga TSPI podpiše predsednik tehničnega odbora.

(3) Tehnični sekretar tehničnega odbora predloži koordinacijskemu odboru tri izvode podpisanega predloga TSPI, ki jih skupaj s svojim priporočilom pošlje v potrditev ministru, pristojnemu za promet.

(4) Če se določila posameznih TSPI nanašajo na področje delovanje drugih ministrstev, jih koordinacijski odbor skupaj s svojim priporočilom pošlje v soglasje tudi ministrom, pristojnim za posamezna področja.

(5) Z izdano potrditvijo ministra, pristojnega za promet, in izdanimi potrditvami ministrov, pristojnih za druga področja, če se določila TSPI nanašajo tudi na njihova področja delovanja, k predlogu TSPI se šteje, da je ta izdana.

(6) Poleg treh izvodov TSPI v natisnjeni obliki je treba predati tudi tri izvode izdelanega predloga TSPI v digitalni obliki, ki ne sme biti kodirana ali drugače zaščitena pred razmnoževanjem, kopiranjem ter poznejšim spreminjanjem ali dopolnjevanjem.

(7) En izvod podpisane TSPI (v natisnjeni in digitalni obliki) in soglasja ministra, pristojnega za promet, se hrani v arhivu Direkcije Republike Slovenije za infrastrukturo, drugi v dokumentaciji tehničnega odbora, ki je TSPI pripravil, tretji izvod pa v arhivu družbe iz 2. člena tega navodila.

(8) Določba prejšnjega odstavka se smiselno uporablja tudi za predloge TSPI, h katerim je treba pridobiti tudi soglasje ministrov iz četrtega odstavka tega člena.

16. člen

Spremembe in dopolnitve TSPI se opravijo po enakem postopku, kot je določen za njihovo izdajo. Enak postopek velja tudi, kadar se s TSPI prevzema tehnične rešitve iz tujih predpisov za področja različne prometne infrastrukture ali da gre za obravnavo delovnega osnutka TSPI, ki je bil priložen k pobudi iz prvega odstavka 10. člena tega navodila.

V. IZDAJANJE IN OBJAVLJANJE TEHNIČNIH SPECIFIKACIJ ZA PROMETNO INFRASTRUKTURO

17. člen

(1) TSPI se objavi v uradnem glasilu Urada za standardizacijo in meroslovje.

(2) Objava TSPI obsega naziv tehničnega odbora, ki jo je pripravil, naslov TSPI in njeno oznako, datum podpisa soglasja ministra, pristojnega za promet, in drugih ministrov iz četrtega odstavka 15. člena tega navodila k TSPI, ter naslov, na katerem jo zainteresirani lahko pridobijo.

(3) Stroške objav TSPI krije Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo.

(4) Vse izdane TSPI se objavijo na spletni strani Direkcije Republike Slovenije za infrastrukturo.

18. člen

(1) Za tiskanje ali ponatis izdanih TSPI ter njihovo distribucijo skrbi Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo.

(2) Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo pošlje tri brezplačne izvode izdane TSPI Uradu Republike Slovenije za standardizacijo in meroslovje za potrebe njegove datoteke.

(3) TSPI se tiskajo po sistemu registra tako, da se ob spremembah in dopolnitvah TSPI njeno osnovno besedilo nadomesti ali dopolni s posameznimi stranmi.

(4) Na spletni strani Direkcije Republike Slovenije za infrastrukturo se omogoči brezplačen dostop do elektronskih verzij vseh izdanih TSPI.

19. člen

(5) Vsa dokumentacija v zvezi s pripravo in izdajo TSPI mora biti zbrana in arhivirana pri Direkciji Republike Slovenije za infrastrukturo.

VI. OZNAČEVANJE TEHNIČNIH SPECIFIKACIJ ZA PROMETNO INFRASTRUKTURO

20. člen

(1) Tehnične specifikacije za prometno infrastrukturo se označujejo s TSPI – X.YY.ZZZ, kjer pomeni:

TSPI: tehnična specifikacija za prometno infrastrukturo,
X: vrsta specifikacije: P – za smernice za projektiranje,
G – za specifikacije za gradnjo,
V – za navodila za vzdrževanje,
YY: številka tematskega poglavja TSPI,
ZZZ: številka tematskega podpoglavja TSPI.

(2) V primeru prevzema tehničnih rešitev iz tujih predpisov za področje javnih cest se za označevanje uporablja slovenska oznaka TSPI in izvorna oznaka tujega predpisa, ne glede na število mest, na primer
TSPI – P.YY.ZZZ – RVS 8.123

(3) Referenčna številka TSPI je sestavljena iz oznake in pripadajoče številke ter letnice njene izdaje. Oba pojma sta ločena z dvopičjem, na primer:

TSPI – P.03.210 : 1998

ali pri prevzemu

TSPI – P.03.210 : 1998 – RVS 8.123 : 1997.

21. člen

(1) Spremembe oziroma dopolnitve TSPI se označijo tako, da se pred referenčno številko TSPI dodajo besede »sprememba«, »dopolnitev« ali »sprememba in dopolnitev« ter za njo tekoča letnica izdaje spremembe oziroma dopolnitve in zaporedna številka strani TSPI, na katero se ta nanaša in zaradi katere se ta stran v TSPI zamenjuje ali pa se z njo dopolnjuje, na primer

Sprememba TSPI – P.03.210 : 1998 (nadomestitev strani 9)

ali

Dopolnitev TSPI – P.03.210 : 1998 (nova stran 9a)

ali pri prevzemu

Sprememba TSPI – P.03.210 : 1998 – RVS 8.123 : 1998 (nadomestitev strani 9)

ali

Dopolnitev TSPI – P.03.210 : 1998 – RVS 8.123 : 1998 (nova stran 9a).

(2) Če spremembe, dopolnitve ali izbris povzročijo prerazporeditev besedila po straneh ali spremenijo številčenje naslovov, slik, preglednic ali enačb, se oblikuje in izda popravljena verzija tehnične specifikacije.

(3) Ob večjih spremembah vsebinskih delov specifikacije se izda nova tehnična specifikacija.

22. člen

Pri objavljanju delovnih osnutkov, osnutkov ali predlogov TSPI, h katerim še ni pridobljeno soglasje ministra, pristojnega za promet, je treba pri oznaki dodati v oklepaju fazo nastajajočega dokumenta in datum njegove izdelave, na primer

TSPI – P.03.210 (delovni osnutek, julij 1998);
TSPI – P.03.210 (osnutek, oktober 1998);
TSPI – P.03.210 (predlog, december 1998).

23. člen

Naslov tehnične specifikacije mora vsebovati kratko in jasno opredelitev specifikacije in ne sme biti enak naslovu druge veljavne tehnične specifikacije.

24. člen

- (1) Vse tehnične specifikacije morajo biti izdane v slovenskem jeziku.
- (2) Vse tehnične specifikacije morajo biti grafično oblikovane v skladu z vzorcem in navodili za izdelavo TSPI.

25. člen

- (1) Katalog TSPI, razdeljen po tematskih poglavjih in podpoglavjih, vsebuje referenčno številko TSPI, naslov, povzetek in število listov ter ceno.
- (2) Katalog TSPI vodi Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo in ga objavlja na svoji spletni strani.

VII. RAZVRSTITEV TEHNIČNIH SPECIFIKACIJ ZA PROMETNO INFRASTRUKTURO

26. člen

- (1) TSPI obsegajo:
 - tehnične smernice za projektiranje,
 - tehnične specifikacije za gradnjo in
 - navodila za vzdrževanje prometne infrastrukture.
- (2) TSPI se tematsko razvrstijo na glavna področja ali sklope.
- (3) Delitev glavnih vsebin na posamezne TSPI se podrobneje določa z večletnim programom njihove priprave iz prvega odstavka 9. člena tega navodila. Pri spreminjanju in dopolnjevanju vsebin TSPI se lahko v skladu s potrebami in razvojem stroke dopolnjuje tudi razvrstitev glavnih področij.

VIII. NAČIN DELA KOORDINACIJSKEGA IN TEHNIČNIH ODBOROV

27. člen

- (1) Koordinacijski in tehnični odbori delajo in odločajo na sejah.
- (2) Seje koordinacijskega odbora se sklicujejo v okviru delovnega časa članov in potekajo na ministrstvu, pristojnem za promet.
- (3) Seje tehničnih odborov se praviloma sklicujejo zunaj rednega delovnega časa.

28. člen

- (1) Vabilo za sejo koordinacijskega ali tehničnega odbora pripravita predsednik in tehnični sekretar. Vsebovati mora najmanj predlog dnevnega reda seje ter gradivo, ki se bo obravnavalo na seji.
- (2) Sklic sej koordinacijskega ali tehničnega odbora lahko po pooblastilu predsednika prevzame posamezen član odbora. V tem primeru skupaj s tehničnim sekretarjem odbora poskrbi za pripravo vabila in gradiva za sejo.

(3) Tehnični sekretar koordinacijskega ali tehničnega odbora razpošlje vabilo s prilogami najmanj sedem delovnih dni pred sejo. V dogovoru s predsednikom odbora ali sklicateljem seje iz prejšnjega odstavka se ta rok lahko tudi skrajša, vendar ne na manj kot pet delovnih dni.

(4) V primeru sklica seje koordinacijskega odbora v razširjeni sestavi roka iz prejšnjega odstavka ni mogoče skrajšati.

(5) Vabilo za sejo koordinacijskega ali tehničnega odbora podpiše njegov predsednik ali sklicatelj seje iz drugega odstavka tega člena. Za podpis vabila lahko pooblastita tehničnega sekretarja odbora.

(6) Vabilo se lahko pošlje po pošti ali elektronski pošti.

29. člen

(1) Če se član koordinacijskega ali tehničnega odbora ne more udeležiti seje, o tem pravočasno obvesti predsednika ali tehničnega sekretarja odbora.

(2) Pred začetkom seje koordinacijskega ali tehničnega odbora tehnični sekretar ugotovi prisotnost njegovih članov, kar je sestavni del zapisnika o seji. Koordinacijski ali tehnični odbor lahko začne z delom, če je prisotnih več kot polovica članov, vključno s predsednikom, in tehnični sekretar.

(3) Ob opravičeni odsotnosti tehničnega sekretarja ga lahko v dogovoru s predsednikom koordinacijskega ali tehničnega odbora nadomesti drug strokovni delavec družbe iz 2. člena tega navodila. Če odsotnost tehničnega sekretarja ni bila znana vsaj tri dni pred rokom seje, ga lahko nadomesti član koordinacijskega ali tehničnega odbora, ki ga določi predsednik koordinacijskega ali tehničnega odbora.

30. člen

(1) Sejo koordinacijskega ali tehničnega odbora vodi njegov predsednik, v primeru njegove odsotnosti pa član odbora, ki ga je predhodno pooblastil predsednik.

(2) Predsedujoči seje koordinacijskega ali tehničnega odbora predlaga dnevni red seje. Vsak član odbora lahko predlaga spremembo ali dopolnitev dnevnega reda, o kateri se glasuje. Sprejet je dnevni red, ki ga je koordinacijski oziroma tehnični odbor izglasoval z večino glasov prisotnih članov.

(3) Predsedujoči seje koordinacijskega ali tehničnega odbora:

- ugotavlja sklepčnost odbora za veljavno odločanje,
- skrbi, da se seja odvija nemoteno in po sprejetem dnevnem redu,
- vodi razpravo z dajanjem besede posameznim udeležencem in v skladu s sprejetim dnevnim redom,
- skrbi za pravilno oblikovanje sklepov in drugih odločitev,
- ugotavlja in objavlja rezultate glasovanja.

31. člen

Pisne pripombe ali predlogi sprememb in dopolnitev k posameznim točkam dnevnega reda seje, ki jih je član koordinacijskega ali tehničnega odbora, ki se seje ni mogel udeležiti, predložil do začetka seje odbora, se morajo obravnavati na seji koordinacijskega ali tehničnega odbora.

32. člen

(1) Najmanj enkrat na leto se skliče seja koordinacijskega odbora v razširjeni sestavi, na kateri se članom razširjenega dela koordinacijskega odbora predstavi delo koordinacijskega odbora v minulem letu in predlog večletnega in letnega programa priprave TSPI.

(2) Tehnični odbor lahko odloči, da na svojo sejo povabi strokovnjake s področja delovanja tehničnega odbora, ki niso njegovi člani ali člani njegovih delovnih skupin. Vabljeni strokovnjaki nimajo pravice glasovanja.

33. člen

(1) Koordinacijski in tehnični odbori sprejemajo sklepe z večino glasov vseh članov. Vsak član ima en glas.

(2) Glasovanje je javno. Člani koordinacijskega in tehničnih odborov glasujejo z glasom za ali proti predlaganemu sklepu.

(3) V primerih iz prvega odstavka 29. člena tega navodila se lahko pri glasovanju k posamezni točki dnevnega reda upošteva tudi pisno sporočeno stališče člana koordinacijskega ali tehničnega odbora, vendar samo pod pogojem, da je njegov glas izrecno naveden in da se sklep oziroma gradivo, o katerem se sklepa, ni spremenilo ali dopolnilo.

(4) Vsak član koordinacijskega ali tehničnega odbora ima pravico, da pri glasovanju obrazloži svoje stališče in da zahteva, da se v zapisnik seje vnese njegovo ločeno mnenje.

(5) Rezultat glasovanja ugotovi predsednik in se vnese v zapisnik seje koordinacijskega oziroma tehničnega odbora.

(6) Koordinacijski in tehnični odbori lahko spreminjajo in dopolnjujejo sprejete sklepe samo na sejah in po postopku, po katerem so bili sprejeti. Obrazloženo pobudo za spremembo ali dopolnitev sprejetega sklepa lahko poda vsak član odbora, o njej pa odloči koordinacijski oziroma tehnični odbor.

34. člen

(1) Zapisnik o seji koordinacijskega ali tehničnega odbora vodi tehnični sekretar oziroma namestnik iz tretjega odstavka 29. člena tega navodila. Zapisnik mora vsebovati:

- naziv odbora,
- zaporedno številko seje, kraj in čas seje z njenim začetkom in zaključkom,
- sprejet dnevni red seje,
- seznam prisotnih in odsotnih članov, vključno s predsednikom in tehničnim sekretarjem,
- usklajene predloge, obrazložitve, utemeljitve in sklepe k posameznim točkam dnevnega reda seje,
- rezultate glasovanja s posebno navedbo pisno sporočenih glasov iz tretjega odstavka prejšnjega člena, če so bili pri glasovanju upoštevani,
- ločene pripombe in predloge posameznih članov, če ti člani to zahtevajo.

(2) Najpozneje v 10 dneh po seji koordinacijskega ali tehničnega odbora mora tehnični sekretar poslati osnutek zapisnika v pregled vsem članom odbora.

(3) Rok za pripombe na zapisnik je 10 dni. Na podlagi prejetih pripomb tehnični sekretar pripravi predlog zapisnika, ki ga odbor obravnava na svoji prvi naslednji seji. Če je prva naslednja seja odbora sklicana pred potekom roka za pripombe na zapisnik, se te obravnavajo na seji odbora. Po uskladitvi pripomb na zapisnik in potrditvi zapisnika o seji koordinacijskega ali tehničnega odbora, ga podpišeta tehnični sekretar in predsednik odbora.

(4) Sprejet in podpisan zapisnik o seji koordinacijskega ali tehničnega odbora pošlje tehnični sekretar vsem članom in predsedniku odbora.

35. člen

(1) Kadar iz utemeljenih razlogov ni mogoče sklicati seje koordinacijskega ali tehničnega odbora, lahko odbor na predlog njegovega predsednika odloči o posameznem gradivu, ne da bi se sestal (korespondenčna seja).

(2) Gradivo za korespondenčno sejo se pošlje vsem članom koordinacijskega ali tehničnega odbora. V vabilu na korespondenčno sejo, ki ga podpiše predsednik odbora ali po njegovem pooblastilu član odbora ali tehnični sekretar, mora biti navedeno, komu in do kdaj je treba sporočiti soglasje ali pripombe k predlaganim sklepom korespondenčne seje. Rok za odgovor ne sme biti krajši od štirih dni od izročitve gradiva.

(3) Posamezni sklepi korespondenčne seje so sprejeti, če večina vseh članov koordinacijskega ali tehničnega odbora v določenem roku poda nanje soglasje brez pripomb ali predlogov sprememb.

(4) Če posamezen sklep na korespondenčni seji ni bil sprejet, lahko predsednik odloči, da se gradivo obravnava na naslednji seji odbora.

IX. POSLOVANJE Z DOKUMENTACIJO KOORDINACIJSKEGA IN TEHNIČNIH ODBOROV

36. člen

- (1) Vrste dokumentacije so:
- poslovna dokumentacija,
 - strokovna dokumentacija,
 - dokumentacija v zvezi z izdajanjem TSPI,
 - katalog TSPI,
 - formularji za zagotavljanje informacijskih sistemov o TSPI,
 - druga dokumentacija.

(2) Dokumentacija je lahko v natisnjeni ali elektronski obliki.

(3) Dokumentacijo iz prvega odstavka tega člena evidentira in hrani tehnični sekretar odbora. Vsa dokumentacija se hrani tudi v elektronski obliki.

(4) Predsednik in člani koordinacijskega odbora in tehničnih odborov ter delovnih skupin ravnajo skrbno z vso dokumentacijo, ki jim je bila ob delovanju v odboru ali komisiji dana na razpolago.

(5) Ob prenehanju članstva v koordinacijskem odboru in tehničnih odborih ter delovnih komisijah predsednik ali član odbora vso dokumentacijo izroči tehničnemu sekretarju.

(6) Ob zamenjavi tehničnega sekretarja se opravi zapisniška primopredaja dokumentacije koordinacijskega ali tehničnega odbora. Zapisnik o primopredaji podpišeta stari in novi tehnični sekretar ter predsednik odbora.

X. NALOGE KOORDINACIJSKEGA ODBORA, NJEGOVIH ČLANOV IN PREDSEDNIKA TER TEHNIČNEGA SEKRETARJA KOORDINACIJSKEGA ODBORA

37. člen

(1) Naloge koordinacijskega odbora so:

- potrjevanje predlogov večletnih in letnih programov dela pri pripravi TSPI ter usklajevanje programov dela s tehničnimi odbori glede na zagotovljena finančna sredstva,
- potrjevanje seznama (vsebine) vseh predvidenih TSPI ter potrjevanje enotne zasnove in oblike TSPI,
- obravnavanje in sprejemanje stališč in sklepov k pobudam, pripombam in predlogom tehničnih odborov v zvezi s pripravo TSPI,
- predstavljanje in utemeljevanje rešitev pri organizaciji sistema priprave in uveljavljanja TSPI v strokovni in drugi zainteresirani javnosti,
- sodelovanje s tehničnimi odbori pri pripravi posameznih TSPI,
- predlaganje sprememb in dopolnitev zakonodaje za potrebe zagotavljanja učinkovitega sistema priprave in uveljavljanja TSPI,
- izvajanje drugih nalog po programu dela koordinacijskega odbora.

38. člen

Naloge širše sestave koordinacijskega odbora so naslednje:

- podajanje mnenj in pripomb k predlogu večletnega in letnega programa priprave TSPI,
- podajanje pobud za pripravo posameznih TSPI,
- podajanje mnenj in pripomb k osnutkom posameznih TSPI, ki so v pripravi,
- podajanje pobud, predlogov in mnenj, ki se nanašajo na druge aktivnosti koordinacijskega odbora.

39. člen

(1) Naloge predsednika koordinacijskega odbora so poleg nalog, ki so mu dodeljene po drugih določbah tega navodila, še naslednje:

- spremljanje uresničevanja programov priprave TSPI in po zaključku leta pisno poročanje ministru, pristojnemu za promet, o njegovi uresničitvi,
- podpisovanje dokumentacije v zvezi z delom koordinacijskega odbora,
- pooblaščenje tehničnega sekretarja ali člana koordinacijskega odbora za podpisovanje določene dokumentacije,
- zastopanje koordinacijskega odbora in pooblaščenje člana ali tehničnega sekretarja odbora za zastopanje koordinacijskega odbora v posameznih primerih.

(2) Predsednik koordinacijskega odbora je za svoje delo odgovoren ministru, pristojnemu za promet.

40. člen

(1) Naloge tehničnega sekretarja koordinacijskega odbora so:

- opravljanje organizacijsko tehničnih del, ki so potrebna za delovanje koordinacijskega odbora,
- evidentiranje, razporejanje, razpošiljanje in hramba vse dokumentacije v zvezi z delom koordinacijskega odbora,
- vodenje zapisnikov o sejah koordinacijskega odbora,
- vodenje korespondence v zvezi z delom koordinacijskega odbora,
- pripravljanje informacij za koordinacijski odbor o pripravljanju in sprejemanju domačih in tujih tehničnih predpisov, standardov in drugih predpisov,
- opravljanje drugih organizacijsko-tehničnih opravil po sklepih koordinacijskega odbora.

(2) Tehnični sekretar je za svoje delo odgovoren predsedniku koordinacijskega odbora.

XI. NALOGE TEHNIČNEGA ODBORA, NJегоVIH ČLANOV IN PREDSEDNIKA TER TEHNIČNEGA SEKRETARJA TEHNIČNEGA ODBORA

41. člen

Naloge tehničnega odbora so:

- pripravljanje predlogov večletnih in letnih programov dela s svojega delovnega področja priprave TSPI in programov dela za svoje stalne ali občasne delovne skupine,
- predlaganje imenovanja stalnih in občnih delovnih skupin za pripravo TSPI na svojem področju delovanja,
- obravnavanje in sprejemanje stališč in sklepov k pobudam, pripombam in predlogom v zvezi s pripravo TSPI, s področja delovanja posameznega tehničnega odbora,
- pripravljanje vsebinskih zasnov TSPI, oblikovanje osnutkov TSPI, ter določitev besedil predlogov in končnih besedil TSPI,
- predstavljane in utemeljevanje rešitev iz TSPI v strokovni in drugi zainteresirani javnosti,
- sodelovanje z drugimi tehničnimi odbori za pripravo TSPI,
- spremljanje domačih predpisov in predpisov, ki jih izdajajo mednarodni in evropski tehnični komiteji, podkomiteji in delovne skupine, katerih delo je vezano na sistem tehnične zakonodaje za prometno infrastrukturo,
- izvajanje drugih nalog po programu dela tehničnega odbora.

42. člen

(1) Naloge predsednika tehničnega odbora so poleg nalog, ki so mu dodeljene po drugih določbah tega navodila, še naslednje:

- spremljanje uresničevanja programov priprave TSPI in po zaključku leta pisno poročanje koordinacijskemu odboru o njegovi uresničitvi,
- podpisovanje dokumentacije v zvezi z delom tehničnega odbora,
- pooblašcanje tehničnega sekretarja ali člana tehničnega odbora za podpisovanje določene dokumentacije,
- pooblašcanje člana ali tehničnega sekretarja za zastopanje tehničnega odbora v posameznih primerih.

(2) Predsednik tehničnega odbora je za svoje delo odgovoren direktorju Direkcije Republike Slovenije za infrastrukturo in koordinacijskemu odboru.

43. člen

(1) Naloge tehničnega sekretarja tehničnega odbora so:

- opravljanje organizacijsko-tehničnih del, ki so potrebna za delovanje tehničnega odbora,
- evidentiranje, razporejanje, razpošiljanje in hramba vse dokumentacije v zvezi z delom tehničnega odbora,
- vodenje zapisnikov o sejah tehničnega odbora,
- vodenje korespondence v zvezi s pripravljanjem in izdajanjem TSPI,
- pripravljanje informacij za tehnični odbor o pripravljanju in sprejemanju domačih in tujih tehničnih predpisov, standardov in drugih predpisov, vezanih na področje delovanja tehničnega odbora,
- opravljanje drugih organizacijsko-tehničnih opravil po sklepih tehničnega odbora.

(2) Tehnični sekretar je za svoje delo odgovoren predsedniku tehničnega odbora.

XII. SEJNINA TER POVRAČILA MATERIALNIH IN DRUGIH STROŠKOV

44. člen

Predsedniku, članom in tehničnemu sekretarju koordinacijskega odbora za udeležbo na sejah koordinacijskega odbora ne pripadajo sejnina in povračilo potnih in drugih stroškov v zvezi z delom v koordinacijskem odboru.

45. člen

(1) Predsedniku in članom tehničnega odbora pripada za udeležbo na sejah tehničnega odbora kot nadomestilo za delo v zvezi s pripravo TSPI naslednja sejnina:

- predsedniku tehničnega odbora v višini eurov bruto na sejo;
- članu tehničnega odbora v višini eurov bruto na sejo.

(2) Sejnina iz prejšnjega odstavka velja za leto in se med letom ne spreminja. Za naslednje leto se določi tako, da se zneski sejnine revalorizirajo z indeksom rasti cen življenjskih potrebščin in ostanejo v naslednjem letu stalni vse leto.

(3) Potne in druge stroške za delo tehničnih odborov se krije v skladu s predpisi o povračilu potnih stroškov delavcem državne uprave.

(4) Morebitne avtorske pravice v zvezi s prispevki članov tehničnih odborov pri delovanju v teh odborih postanejo last Republike Slovenije.

46. člen

(1) Sejnina ter potni in drugi stroški iz prejšnjega člena se izplačajo sproti za vsako udeležbo na seji tehničnega odbora. Plačila s strani Direkcije Republike Slovenije za infrastrukturo se opravljajo na podlagi liste prisotnosti, na katero se izplačilo sejnine nanaša, ter s specifikacijo njihovih potnih in drugih stroškov. Listo prisotnosti podpiše predsednik tehničnega odbora.

(2) Sejnina se nakaže na transakcijski račun upravičenca.

(3) Za korespondenčne seje tehničnega odbora se sejnina ne izplačuje.

XIII. PREHODNE IN KONČNA DOLOČBA

47. člen

Delovni osnutki TSPI in TSC, ki so bili pripravljene do uveljavitve tega navodila in imenovanja tehničnih odborov, se ne glede na določbo prvega odstavka 9. člena tega navodila predložijo v obravnavo pristojnemu tehničnemu odboru v obliki predloga za njihovo izdajo, ki mora obsegati zgolj kratko utemeljitev njene izdaje in naravo njene uporabe.

48. člen

Z dnem začetka uporabe tega navodila se preneha uporabljati Navodilo o pripravljanju in izdajanju tehničnih specifikacij za javne ceste (Uradni list RS, št. 69/98 in 109/10 – ZCes-1).

49. člen

To navodilo začne veljati osmi dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

Št.
Ljubljana, dne
EVA

dr. Peter Gašperšič
minister
za infrastrukturo

OBRAZLOŽITEV

I. UVOD

1. Pravna podlaga (besedilo, vsebina zakonske določbe, ki je podlaga za izdajo predpisa)

Pravno podlago za predmetni pravilnik daje 10. člen Zakona o cestah.

2. Rok za izdajo predpisa, ki ga je določil zakon.

Rok za izdajo predmetnega pravilnika je eno leto od uveljavitve zakona.

3. Splošna obrazložitev v zvezi s predlogom predpisa, če je potrebna.

/

II. VSEBINSKA OBRAZLOŽITEV PREDLAGANIH REŠITEV

S predlogom navodila se ureja postopek pripravljavanja in izdajanja tehničnih specifikacij za prometno infrastrukturo (v nadaljnjem besedilu: TSPI), imenovanje in delo koordinacijskega in tehničnih odborov za pripravo TSPI (v nadaljnjem besedilu: koordinacijski odbor in tehnični odbori); pripravljavanje, izdajanje in objavljavanje TSPI; razvrstitev tehničnih specifikacij v tematska poglavja in način njihovega označevanja; način dela koordinacijskega odbora in tehničnih odborov, naloge, pristojnosti in odgovornosti ter nagrajevanje; poslovanje z dokumentacijo pri pripravi TSPI; strokovno usklajevanje osnutkov in določitev predlogov TSPI.

Koordinacijski odbor, ki deluje pod okriljem Ministrstva za infrastrukturo, usmerja in spremlja pripravo tehničnih specifikacij. Člane koordinacijskega odbora imenuje minister, pristojen za promet, izmed predstavnikov ministrstva, pristojnega za promet, Direkcije Republike Slovenije za infrastrukturo, upravljavcev javne prometne infrastrukture in DRI d. o. o. Naloge koordinacijskega odbora so zlasti:

- potrjevanje predlogov večletnih in letnih programov dela pri pripravi TSPI ter usklajevanje programov dela s tehničnimi odbori glede na zagotovljena finančna sredstva,
- potrjevanje seznama (vsebine) vseh predvidenih TSPI ter potrjevanje enotne zasnove in oblike TSPI,
- obravnavanje in sprejemanje stališč in sklepov k pobudam, pripombam in predlogom tehničnih odborov v zvezi s pripravo TSPI,
- predstavljanje in utemeljevanje rešitev pri organizaciji sistema priprave in uveljavljanja TSPI v strokovni in drugi zainteresirani javnosti,
- sodelovanje s tehničnimi odbori pri pripravi posameznih TSPI,
- predlaganje sprememb in dopolnitev zakonodaje za potrebe zagotavljanja učinkovitega sistema priprave in uveljavljanja TSPI,
- izvajanje drugih nalog po programu dela koordinacijskega odbora.

Da bi koordinacijski odbor čim bolj uspešno opravljal svoje poslanstvo oziroma naloge, se v ta odbor imenuje (najmanj šest in največ 12) tudi člane t. i. širše sestave koordinacijskega odbora, in sicer izmed predstavnikov fakultet, inštitutov, gospodarstva, občin, zbornic in drugih zainteresiranih deležnikov, ki delujejo na področju načrtovanja, gradnje in vzdrževanja prometne infrastrukture.

Tehnične specifikacije pripravljajo tehnični odbori, ki jih imenuje Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo, medtem ko naloge organiziranja, koordiniranja in vodenja priprave tehničnih specifikacij za direkcijo opravlja družba DRI, d. o. o. Tehnični odbor lahko ustanovi eno ali več stalnih ali občasnih delovnih skupin za delo na ožjem področju delovanja tehničnega odbora. Predlog navodila podrobneje ureja oblikovanje tehničnih odborov, pa tudi zamenjavo članov tehničnega odbora. Poleg navedenega navodilo določa pravila za izdajanje in objavljavanje tehničnih specifikacij, ki v pretežni meri ne odstopajo od sedaj veljavnih pravil. Izdane TSPI se objavijo v uradnem glasilu Urada za standardizacijo in meroslovje.

Tako koordinacijski odbor kot tudi tehnični odbori delajo in odločajo na sejah. Medtem ko se seje koordinacijskega odbora sklicujejo v okviru delovnega časa članov, pa se seje tehničnih odborov sklicujejo praviloma zunaj delovnega časa njihovih članov. Najmanj enkrat letno se skliče seja koordinacijskega odbora v razširjeni sestavi, na katerem se predstavi delo koordinacijskega odbora v preteklem letu in

predstavi predlog letnega in večletnega programa priprave TSPI. Tako koordinacijski odbor kot tudi tehnični odbor sprejemajo svoje odločitve z javnim glasovanjem. O seji koordinacijskega odbora ali tehničnega odbora se vodi zapisnik, ki vsebuje bistvene podatke o poteku seje.

V sklepnem delu pa predlog navodila ureja naloge koordinacijskega in tehničnih odborov, njunih članov in predsednika ter tehničnega sekretarja. Predsedniku in članom tehničnega odbora pripada za udeležbo na seji sejnina ter povračilo potnih in drugih stroškov za delo tehničnih odborov v skladu s predpisi o povračilu potnih stroškov delavcem državne uprave. Sejnina in povračilo potnih in drugih stroškov ne pripadajo predsedniku, članom in tehničnemu sekretarju koordinacijskega odbora. Sejnina ter potni stroški se izplačajo za vsako sejo posebej na podlagi liste prisotnosti, ki jo podpiše predsednik tehničnega odbora. Za korespondenčne seje tehničnega odbora se sejnina ne izplačuje.

Z dnem začetka uporabe predloga navodila se preneha uporabljati Navodilo o pripravljanju in izdajanju tehničnih specifikacij za javne ceste (Uradni list RS, št. 69/98 in 109/10 – ZCes-1). Predlog navodila pa začne veljati osmi dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.