



Langusova ulica 4, 1535 Ljubljana

T: 01 478 80 00
F: 01 478 81 39
E: gp.mzi@gov.si
www.mzi.gov.si

Številka: 007-107/2016/1-02111214
Ljubljana, 7. april 2017
EVA 2016-2430-0035
GENERALNI SEKRETARIAT VLADE REPUBLIKE SLOVENIJE Gp.gs@gov.si
ZADEVA: Predlog Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o cestah – skrajšani postopek – predlog za obravnavo
1. Predlog sklepov vlade:
Na podlagi drugega odstavka 2. člena Zakona o Vladi Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 24/05 – uradno prečiščeno besedilo, 109/08, 38/10 – ZUKN, 8/12, 21/13, 47/13 – ZDU-1G in 65/14) je Vlada Republike Slovenije na svoji seji dne sprejela naslednji
SKLEP:
Vlada Republike Slovenije je določila besedilo predloga Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o cestah (EVA 2016-2430-0035) in ga pošlje v obravnavo Državnemu zboru Republike Slovenije po skrajšanem postopku.
Mag. Lilijana Kozlovič GENERALNA SEKRETARKA
Priloga: <ul style="list-style-type: none">– Predlog Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o cestah
Sklep prejmejo: <ul style="list-style-type: none">– Ministrstvo za infrastrukturo– Ministrstvo za notranje zadeve– Ministrstvo za finance– Služba Vlade Republike Slovenije za zakonodajo– Urad Vlade Republike Slovenije za informiranje
2. Predlog za obravnavo predloga zakona po nujnem ali skrajšanem postopku v državnem zboru z obrazložitvijo razlogov:
Predlog zakona vsebuje v pretežni meri določene spremembe in dopolnitve, ki na obravnavano področje ne prinašajo bistvenih novosti in zato ne posegajo pomembno v pravice in obveznosti uporabnikov zakona. Pretežno gre za redakcijske, nomotehnične in druge manj pomembne prilagoditve oziroma spremembe in dopolnitve, ki bodo izboljšale razumevanje, interpretacijo in uporabo pravnih norm.
Poleg navedenega se predlog zakona usklajuje z zakonodajo EU, in sicer 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) v delu, ki se nanaša na vzpostavitev sistemov za prepoznavo vozil ali skupine vozil, ki sama ali skupaj

s tovorom presegajo največje dovoljene skupne mase, predpisane za posamezne vrste vozil ali omejene s prometnim znakom. Države članice EU morajo predmetno direktivo prenesti v slovenski pravni red najkasneje do 7. maja 2017.

Prav tako se zaradi izvajanja Uredbe (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 se uporablja neposredno, se kazenske določbe 31. in 32. člena Zakona o cestah v zvezi s kršitvami pravil o največjih dovoljenih merah in masah vozil v cestnem prometu prilagajajo na način, ki bo poenostavil izvajanje predmetne uredbe in omogočil obveščanje Evropske komisije v skladu z zahtevami predmetne uredbe ter vnašanje podatkov o kršitvah v nacionalni elektronski register, ki ga prav tako uvaja Uredba (ES) št. 1071/2009. 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 teža, dovoljena dolžina, dovoljena širina) glede na resnost kršitev (resne, zelo resne, najhujše kršitve), glede na to pa je treba razvrstiti kršitve tudi v nacionalni zakonodaji. Ustrezna razvrstitev bo omogočila pravilno in usklajeno sporočanje podatkov v nacionalni elektronski register.

S predlogom zakona se ureja tudi vprašanje odvoza poškodovanih in pokvarjenih tovornih vozil na avtocestah in hitrih cestah. Ureditev predmetnega vprašanja je nujna, saj se je v zadnjem času izkazalo kot eden najbolj kritičnih dejavnikov, ki vplivajo na prometno varnost na avtocestah. Poleg tega je bilo v zadnjem času zaznati več primerov resnih težav pri odstranjevanju pokvarjenih tovornih vozil s cest. Ne glede na to, da je upravljavec avtocest in hitrih cest organiziral odvoz vozil z avtocest in hitrih cest, je prihajalo do konkretnih težav v zvezi s posameznimi primeri, zlasti pri tujih voznikih tovornih vozil, ki so bili tudi žrtve izkoriščanja njihove stiske. V zvezi s tem problemom so bila na slovenske državne organe naslovljena tudi opozorila iz tujine, ugled Slovenije v drugih državah pa je bil okrnjen. Novo zastavljeni sistem odvoza na avtocesti in hitri cesti poškodovanih in pokvarjenih vozil ne posega v pravice uporabnikov, saj za uporabnike ne uvaja novosti, razen v delu, da bo lahko odvoz tovornega vozila opravil le upravljavec ceste ali od njega pooblaščen izvajalec, ki bo lahko svojo storitev zaračunal v skladu s cenikom, kjer bodo določene najvišje cene, ki jih bo mogoče zaračunati za posamezno storitev. Predmetna rešitev je usklajena tako z upravljavcem avtocestnega omrežja kot tudi s Slovenskim zavarovalnim združenjem.

Zaradi celovite ureditve področja izrednih prevozov, se iz Zakona o voznikih v predlog zakona prenašajo določbe, ki se nanašajo na spremstvo izrednih prevozov oziroma usposabljanje spremljevalcev izrednih prevozov. Področje glede izvajanja usposabljanja spremljevalcev izrednih prevozov ostaja v pretežni meri enako sedanjemu, s to razliko, da bo postopek podelitve pooblastila za izvajanje usposabljanja ter strokovni nadzor nad pooblaščenimi organizacijami izvajalo ministrstvo, pristojno za promet. Slednje je tudi logično, saj je ministrstvo, pristojno za promet, tudi pristojno za pripravo predpisov na tem področju. Poleg navedenega se s predlogom zakona uvaja obnovitveno usposabljanje za spremljevalce izrednih prevozov, pri čemer so razlogi za to podrobno pojasnjeni v nadaljevanju.

Glede na navedeno je predlog zakona predlagan v sprejetje po skrajšanem postopku v skladu s 142. členom Poslovnika državnega zbora (Uradni list RS, št. 92/07 – uradno prečiščeno besedilo, 105/10 in 80/13), ki v prvem odstavku določa, da lahko predlagatelj zakona predlaga, da državni zbor obravnava predlog zakona v skrajšanem postopku, če gre za manj zahtevne spremembe in dopolnitve zakona ali manj zahtevne uskladitve zakona s pravom Evropske unije ali če gre za spremembe in dopolnitve zakona v zvezi z odločbo ustavnega sodišča.

3.a Osebe, odgovorne za strokovno pripravo in usklajenost gradiva:

- dr. Peter Gašperšič, minister,
- Jure Leben, državni sekretar,
- mag. Darja Kocjan, generalna direktorica Direktorata za kopenski promet,
- mag. Zvonko Zavasnik, vodja Sektorja za ceste, Direktorat za kopenski promet,
- Damijan Leskovšek, sekretar, Direktorat za kopenski promet.

3.b Zunanji strokovnjaki, ki so sodelovali pri pripravi dela ali celotnega gradiva:
Pri pripravi gradiva niso sodelovali zunanji strokovnjaki.
4. Predstavniki vlade, ki bodo sodelovali pri delu državnega zbora:
<ul style="list-style-type: none"> – dr. Peter Gašperšič, minister, – Jure Leben, državni sekretar, – mag. Klemen Potisek, državni sekretar, – mag. Darja Kocjan, generalna direktorica Direktorata za kopenski promet, – mag. Zvonko Zavasnik, vodja Sektorja za ceste, Direktorat za kopenski promet, – Damijan Leskovšek, sekretar, Direktorat za kopenski promet
5. Kratek povzetek gradiva:
<p>S predlogom zakona 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 vzpostavitev sistemov za prepoznavo vozil ali skupine vozil, ki sama ali skupaj s tovorom presegajo največje dovoljene skupne mase, predpisane za posamezne vrste vozil ali omejene s prometnim znakom. Države članice EU morajo predmetno direktivo prenesti v slovenski pravni red najkasneje do 7. maja 2017.</p> <p>S predlogom zakona se ureja tudi vprašanje odvoza poškodovanih in pokvarjenih tovornih vozil na avtocestah in hitrih cestah. Ureditve predmetnega vprašanja je nujna, saj se je v zadnjem času izkazalo kot eden najbolj kritičnih dejavnikov, ki vplivajo na prometno varnost na avtocestah. Poleg tega je bilo v zadnjem času zaznati več primerov resnih težav pri odstranjevanju pokvarjenih tovornih vozil s cest. Ne glede na to, da je upravljavec avtocest in hitrih cest organiziral odvoz vozil z avtocest in hitrih cest, je prihajalo do konkretnih težav v zvezi s posameznimi primeri, zlasti pri tujih voznikih tovornih vozil, ki so bili tudi žrtve izkoriščanja njihove stiske. Novo zastavljeni sistem odvoza na avtocesti in hitri cesti poškodovanih in pokvarjenih vozil ne posega v pravice uporabnikov, saj za uporabnike ne uvaja novosti, razen v delu, da bo lahko odvoz tovornega vozila opravil le upravljavec ceste ali od njega pooblaščen izvajalec, ki bo lahko svojo storitev zaračunal v skladu s cenikom, kjer bodo določene najvišje cene, ki jih bo mogoče zaračunati za posamezno storitev.</p> <p>Iz Zakona o voznikih se v predlog zakona prenašajo določbe, ki se nanašajo na spremstvo izrednih prevozov oziroma usposabljanje spremljevalcev izrednih prevozov. Področje glede izvajanja usposabljanja spremljevalcev izrednih prevozov ostaja v pretežni meri enako sedanjemu, s to razliko, da bo postopek podelitve pooblastila za izvajanje usposabljanja ter strokovni nadzor nad pooblaščenimi organizacijami izvajalo ministrstvo, pristojno za promet. Slednje je tudi logično, saj je ministrstvo, pristojno za promet, tudi pristojno za pripravo predpisov na tem področju.</p> <p>Zaradi izvajanja Uredbe (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 se uporablja neposredno, se kazenske določbe 31. in 32. člena Zakona o cestah v zvezi s kršitvami pravil o največjih dovoljenih merah in masah vozil v cestnem prometu prilagajajo na način, ki bo poenostavil izvajanje predmetne uredbe in omogočil obveščanje Evropske komisije v skladu z zahtevami predmetne uredbe ter vnašanje podatkov o kršitvah v nacionalni elektronski register, ki ga prav tako uvaja Uredba (ES) št. 1071/2009. Ob tem je potrebno poudariti, da globe za prekrške v zvezi z 31. in 32. členom ostajajo v pretežni meri v okviru sedaj predpisanih.</p> <p>S predlogom zakona se uvaja definicija t.i. skupnega prometnega prostora in ureja možnost vzpostavitve poskusne prometne ureditve na državni cesti z namenom preveritve njenih učinkov in praksi. Ostale spremembe in dopolnitve na obravnavano področje ne prinašajo bistvenih novosti in zato ne posegajo pomembno v pravice in obveznosti uporabnikov zakona. Pretežno gre za redakcijske, nomotehnične in druge manj pomembne prilagoditve oziroma spremembe in dopolnitve, ki bodo izboljšale razumevanje, interpretacijo in uporabo pravnih norm.</p>

6. Presoja posledic za:		
a)	javnofinančna sredstva nad 40.000 EUR v tekočem in naslednjih treh letih	NE
b)	usklajenost slovenskega pravnega reda s pravnim redom Evropske unije	NE
c)	administrativne posledice	NE
č)	gospodarstvo, zlasti mala in srednja podjetja ter konkurenčnost podjetij	NE
d)	okolje, vključno s prostorskimi in varstvenimi vidiki	NE
e)	socialno področje	NE
f)	dokumente razvojnega načrtovanja: <ul style="list-style-type: none"> – nacionalne dokumente razvojnega načrtovanja – razvojne politike na ravni programov po strukturi razvojne klasifikacije programskega proračuna – razvojne dokumente Evropske unije in mednarodnih organizacij 	NE
7.a Predstavitev ocene finančnih posledic nad 40.000 EUR:		
/		

I. Ocena finančnih posledic, ki niso načrtovane v sprejetem proračunu				
	Tekoče leto (t)	t + 1	t + 2	t + 3
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (-) prihodkov državnega proračuna				
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (-) prihodkov občinskih proračunov				
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (-) odhodkov državnega proračuna				
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (-) odhodkov občinskih proračunov				
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (-) obveznosti za druga javnofinančna sredstva				
II. Finančne posledice za državni proračun				
II.a Pravice porabe za izvedbo predlaganih rešitev so zagotovljene:				
Ime proračunskega uporabnika	Šifra in naziv ukrepa, projekta	Šifra in naziv proračunske postavke	Znesek za tekoče leto (t)	Znesek za t + 1
SKUPAJ				
II.b Manjkajoče pravice porabe bodo zagotovljene s prerazporeditvijo:				
Ime proračunskega uporabnika	Šifra in naziv ukrepa, projekta	Šifra in naziv proračunske postavke	Znesek za tekoče leto (t)	Znesek za t + 1
SKUPAJ				
II.c Načrtovana nadomestitev zmanjšanih prihodkov in povečanih odhodkov proračuna:				
Novi prihodki	Znesek za tekoče leto (t)	Znesek za t + 1		
SKUPAJ				
7.b Predstavitev ocene finančnih posledic pod 40.000 EUR:				
Gradivo nima finančnih posledic za državni proračun oziroma druga javno finančna sredstva.				
8. Predstavitev sodelovanja z združenji občin:				
Vsebina predloženega gradiva (predpisa) vpliva na:			NE	
<ul style="list-style-type: none"> - pristojnosti občin, - delovanje občin, - financiranje občin. 				
Gradivo (predpis) je bilo poslano v mnenje:				
<ul style="list-style-type: none"> - Skupnosti občin Slovenije SOS: DA - Združenju občin Slovenije ZOS: DA - Združenju mestnih občin Slovenije ZMOS: DA 				

Predlogi in pripombe združenj so bili upoštevani: /	
Bistveni predlogi in pripombe, ki niso bili upoštevani.	
9. Predstavitev sodelovanja javnosti:	
Gradivo je bilo predhodno objavljeno na spletni strani predlagatelja:	DA
Datum objave: /	
V razpravo so bili vključeni:	
<ul style="list-style-type: none"> - nevladne organizacije, - predstavniki zainteresirane javnosti, - predstavniki strokovne javnosti, - občine in združenja občin ali pa navedite, da se gradivo ne nanaša nanje. 	
Mnenja, predlogi in pripombe z navedbo predlagateljev (imen in priimkov fizičnih oseb, ki niso poslovni subjekti, ne navajajte):	
Upoštevani so bili:	
<ul style="list-style-type: none"> - v celoti, - večinoma, - delno, - niso bili upoštevani. 	
Bistvena mnenja, predlogi in pripombe, ki niso bili upoštevani, ter razlogi za neupoštevanje:	
Poročilo je bilo dano	
Javnost je bila vključena v pripravo gradiva v skladu z Zakonom o ..., kar je navedeno v predlogu predpisa.)	
10. Pri pripravi gradiva so bile upoštevane zahteve iz Resolucije o normativni dejavnosti:	DA
11. Gradivo je uvrščeno v delovni program vlade:	DA
<p>Dr. Peter Gašperšič MINISTER</p>	

Priloga:

- predlog zakona

**PREDLOG ZAKONA O SPREMEMBAH IN DOPOLNITVAH ZAKONA O CESTAH
(SKRAJŠANI POSTOPEK)**

EVA 2016-2430-0035

ZAKON O SPREMEMBAH IN DOPOLNITVAH ZAKONA O CESTAH**I. UVOD****1. OCENA STANJA IN RAZLOGI ZA SPREJETJE ZAKONA**

Ureditev odvoza poškodovanih in pokvarjenih tovornih vozil z avtoceste se je v zadnjem času izkazalo kot 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 škodovala cesti ali ogrožale, ovirale ali zmanjšale varnost prometa na njej. Takšno ravnanje izvajalca rednega vzdrževanja je nujno, kajti vsaka ovira na cesti predstavlja pomembno tveganje za prometno varnost. Ni mogoče dvomiti, da tudi pokvarjeno vozilo na cesti za oviro. 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. Problem nastane, ko vozilo ni odstranjeno nemudoma ter posledično ogroža prometno varnost in pretočnost prometa na avtocestah, kjer je zaradi visokih 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 vpliva 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 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, je prihajalo do konkretnih težav v zvezi s posameznimi primeri, zlasti pri tujih voznikih tovornih vozil, ki so bili tudi žrtve izkoriščanja njihove stiske s strani naših izvajalcev odvoza vozil. V zvezi s tem problemom so bila na slovenske državne organe naslovljena tudi opozorila iz tujine, ugled Slovenije v drugih državah pa je bil okrnjen.

Področje odvoza nevoznih tovornih vozil z avtocest in hitrih cest je zato nujno treba ustrezno urediti. S tem bo zagotovljena večja prometna in pravna varnost voznikov tovornih vozil tovornih vozil ter večja varnost prometnih udeležencev v drugih vozilih, kajti na avtocesti stoječe vozilo (pa čeprav na odstavnem pasu) predstavlja 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 nudijo zavarovalnice, se s predlagano rešitvijo na to področje ne posega. To pomeni, da bo odvoz poškodovanih in pokvarjenih vozil še naprej potekal na enak način kot sedaj. V prvi vrsti 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 ali ne bo mogel poskrbeti ali bo želel, da ga odstrani upravljavec ceste, pa 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 pričele sporočati v nacionalni elektronski register cestnih prevoznikov (v nadaljnjem besedilu: NER) iz 16. člena Uredbe (ES) 1071/2009. Po dosedANJI ureditvi se v omenjeni register sporočajo le najresnejše kršitve, na podlagi Uredbe (ES) 1071/2009 pa se bosta sporočali še dodatni dve 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, onemogočeno nadaljnje nastopanje na trgu cestnih prevozov.

Glede na zgoraj navedene razloge, je potrebno 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. in 32. členu Zakona o cestah, pri čemer predpisane globe ostajajo znotraj sedaj veljavnih okvirov.

Poleg navedenega se določba 31. člena Zakona o cestah dopolnjuje z določbami, ki so predmet delnega prenosa 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. Predmetna direktiva določa, da se prepozna vozil ali skupine vozil, ki sama ali skupaj s tovorom presegajo največje dovoljene skupne mase, predpisane za posamezne vrste vozil ali skupine vozil, izvaja z napravami za samodejno pridobivanje podatkov o skupnih masah vozil ali skupine vozil, vgrajenimi 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. 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 največjih dovoljenih skupnih mas vozil ali skupine vozil,
- številu odkritih kršitev v zvezi s preseganjem največje dovoljene skupne mase vozil ali skupine vozil.

Na področju izrednih prevozov se zaradi celovite ureditve področja na enem mestu iz Zakona o voznikih 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 izvedlo 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 pooblaščen organizaciji, ki bo lahko začasne (3 meseci) ali trajne narave. 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) za katere se ocenjuje, da jih je potrebno 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 v pretežni meri vsebinsko nespremenjene. Sprememba, ki se uvaja na področju usposabljanja spremljevalcev izrednih prevozov, je obnovitveno strokovno usposabljanje le-teh, ki se bo zaključilo s preizkusom znanja. Obnovitvenega strokovnega usposabljanja se bo moral spremljevalec izrednih prevozov udeležiti vsakih pet.

Za označevanje prometne ureditve na javnih cestah se lahko uporablja 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). Slednje pa onemogoča, da 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 na varnost cestnega prometa. Da bi omogočili napredek na področju prometne ureditve je nujno, da se omogoči možnost testiranja posameznih rešitev v realnem svetu, šele po poteku testnega obdobja pa se pristopi k odločitvi, ali je predmetna rešitev splošno uporabljiva in kot taka primerna, da se jo predpiše kot obvezno.

2. CILJI, NAČELA IN POGLATITNE REŠITVE PREDLOGA ZAKONA

2.1 Cilji

Najpomembnejši cilji predlaganega zakona so:

- urediti področje odvoza poškodovanih in pokvarjenih tovornih vozil na avtocestah in hitrih cestah in posledično zmanjšati prometno varnostna tveganja na avtocestah in hitrih cestah;
- poenostaviti evidentiranje kršitev, povezanih s preseganjem ki se zbirajo v NER;
- 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 največje dovoljene skupne mase, predpisane za posamezne vrste vozil ali skupine vozil,
- ureditev odvoza poškodovanih in pokvarjenih tovornih vozil na avtocestah in hitrih cestah,
- preureditev obstoječih kazenskih določb, povezanih s preseganjem največjih dovoljenih mer in mas vozil znotraj pravne norme tako, da bo poenostavljen vnos kršitev v NER,
- prenos določb o spremljevalcih izrednih prevozov v Zakon o cestah z namenom celovite ureditve področja izrednih prevozov na enem mestu,
- možnost vzpostavitve posebne prometne ureditve na državnih cestah s ciljem proučitve njenih učinkov.

b) Normativna usklajenost predloga zakona:

Predlog zakona je usklajen z obstoječim 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 dne objavljen na spletnem portalu e-demokracija. Predlog zakona je bil predmet usklajevanja tako z DARS d. d., kot tudi Direkcijo Republike Slovenije za infrastrukturo.

Glede na to, da s predlogom zakona ureja tudi področje tovornih vozil na avtocestah in hitrih cestah, je bil predlog zakona v tem delu usklajevan in tudi usklajen s Slovenskim zavarovalnim združenjem. Ker se ne spreminjajo obstoječe pravne rešitve, predlagatelj ni posebej pozival širše javnosti za sodelovanje pri njegovi pripravi. Pri ureditvi odvoza tovornih vozil namreč ne gre za spremembe obstoječe ureditve, saj je upravljavec avtocest, družba DARS, d. d., že sedaj podeljeval pooblastila izvajalcem vleke vozil. S predlogom zakona se zgolj odpravljajo težave, ki so nastajale pri izvajanju odvoza 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 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 javna finančna 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 izven 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 (tip 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. Slednjih 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 predstavlja 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 sodijo tudi obvoznice). Ne glede na siceršnje lastništvo cest je

država pristojna za zagotavljanje učinkovitega delovanja infrastrukture kot celote. Zlasti je zadolžena 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 je 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. Običajno izvajalci izvajajo tudi storitev popravila vozil 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 (Krauffahrstrassen), ki jih smejo uporabljati le vozniki vozil, ki lahko razvijejo hitrost vsaj 60 km/h, ter na druge ceste zunaj naselij in ceste v naseljih. Upošteva se 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 ter 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 nad 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. Vozilo, 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 največje dovoljene skupne mase, predpisane za posamezne vrste vozil ali omejene s prometnim znakom.

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 preklasifikacije 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 teža, dolžina in širina) glede na resnost kršitev (resne, zelo resne, najhujše

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, alinea 4, celex 32015L0719	opredelitev izraza "špediter"
3. člen		
4. člen		
5. člen		
6. člen		
7. člen		
8. člen		
9. člen		
10. člen		
11. člen, 1. odstavek, 1. točka		
11. člen, 1. odstavek, 2. točka		
11. člen, 1. odstavek, 3. točka	Člen 1, odstavek 8, točka 10d, alinea 1, celex 32015L0719	
11. člen, 1. odstavek, 4. točka	Člen 1, odstavek 8, točka 10d, alinea 2, celex 32015L0719	
11. člen, 1. odstavek, 5. točka	Člen 1, odstavek 8, točka 10d, alinea 1, celex 32015L0719	
11. člen, 1. odstavek, 6. točka	Člen 1, odstavek 8, točka 10d, alinea 3, celex 32015L0719	
11. člen, 1. odstavek, 7. točka	Člen 1, odstavek 8, točka 10g, celex 32015L0719	
11. člen, 1. odstavek, 8. točka	Člen 1, odstavek 8, točka 10g, celex 32015L0719	
11. člen, 1. odstavek, 9. točka	Člen 1, odstavek 8, točka 10e, celex 32015L0719	
11. člen, 1. odstavek, 10. točka	Člen 1, odstavek 8, točka 10e, celex 32015L0719	
11. člen, 1. odstavek, 11. točka	Člen 1, odstavek 8, točka 10e, celex 32015L0719	
11. člen, 1. odstavek, 12. točka	Člen 1, odstavek 8, točka 10e, celex 32015L0719	
11. člen, 1. odstavek, 13. točka	Člen 1, odstavek 8, točka 10e, celex 32015L0719	
11. člen, 1. odstavek, 14. točka	Člen 1, odstavek 8, točka 10e, celex 32015L0719	
11. člen, 1. odstavek, 15. točka	Člen 1, odstavek 8, točka 10e, celex 32015L0719	
11. člen, 1. odstavek, 16. točka	Člen 1, odstavek 8, točka 10e, celex 32015L0719	
11. člen, 1. odstavek, 17. točka	Člen 1, odstavek 8, točka 10e, celex 32015L0719	
11. člen, 1. odstavek, 18. točka	Člen 1, odstavek 8, točka 10e, celex 32015L0719	
11. člen, 1. odstavek, 19. točka	Člen 1, odstavek 8, točka 10e, celex 32015L0719	

Delovna verzija korelacijske tabele

Nacionalni predpis	Evropski predpis	Opomba
11. člen, 1. odstavek, 20. točka	Člen 1, odstavek 8, točka 10e, celex 32015L0719	
11. člen, 1. odstavek, 21. točka	Člen 1, odstavek 8, točka 10e, celex 32015L0719	
12. člen	Člen 1, odstavek 8, točka 10f, celex 32015L0719	
13. člen		
14. člen		
15. člen		
16. člen		
17. člen		
18. člen		
19. člen		
20. člen		
21. člen		
22. člen		
23. člen		
24. člen		
25. člen		
26. člen		
27. člen		
28. člen		
29. člen		
30. člen		
31. člen		
32. člen		
33. člen		
34. člen	Člen 1, odstavek 8, točka 10d, alineja 1, celex 32015L0719	
35. člen		
36. člen		
37. člen		
38. člen		
39. 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 na okolje in prostor.

6.3 Presoja posledic za gospodarstvo

S predlogom zakona se povsem na novo ureja področje odvoza poškodovanih in pokvarjenih vozil nad 3.500 kg 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 odvoza poškodovanih in pokvarjenih tovornih vozil in hkrati preprečuje zaračunavanje nerazumno visokih cen za opravljene storitve odvoza vozil. To pomeni, da bodo lahko odvoz tovornih vozil na avtocestah in hitrih cestah poslej opravljali le izvajalci, ki jih bo upravljavec predmetnih cest za to pooblastil po izvedenem javnem pozivu, v katerem bodo določeni tehnični in drugi pogoji za opravljanje predmetne dejavnosti na avtocestah in hitrih cestah. S tem niso prizadeti interesi sedanjih izvajalcev tovrstne dejavnosti, saj se lahko odvoz tovornih vozil opravlja izključno s specialnimi tovornimi vozili, le teh pa je na trgu relativno malo, zato bodo lahko v primeru izpolnjevanja pogojev, navedenih v javnem pozivu, tovrstno dejavnost na avtocesti in hitri cesti opravljali tudi v bodoče.

S predlogom zakona se za spremljevalce izrednih prevozov uvaja obnovitveno strokovno usposabljanje vsakih pet let. Predvidena sprememba na tem področju ne pomeni dodatno obremenitev gospodarstva, saj se nova obveznost nanaša na fizične osebe, ne pa na gospodarske subjekte.

6.4 Presoja posledic za socialno področje

Z regulacijo višine cene storitev za odvoz 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 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.

7. Prikaz sodelovanja javnosti pri pripravi predloga zakona

Datum objave na spletni strani Ministrstva za infrastrukturo:

Datum objave na spletnem portalu e-demokracija:

Gradivo je bilo posredovano v strokovno usklajevanje:

- Ministrstvu za finance,
- Ministrstvu za pravosodje,
- Ministrstvu za notranje zadeve,
- Ministrstvu za gospodarski razvoj in tehnologijo,
- Službi Vlade Republike Slovenije za zakonodajo.

Gradivo je usklajeno z:

- Ministrstvom za finance,
- Ministrstvom za notranje zadeve,
- Ministrstvom za pravosodje,
- Službo Vlade Republike Slovenije za zakonodajo.

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, vodja Sektorja za ceste, Direktorat za kopenski promet,
- Damijan Leskovšek, 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 drugi in tretji alineji se za zaklepajem pika nadomesti s podpičjem.

Za tretjo alinejo se 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).«.

2. člen

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

»27. kolesarski pas je vzdolžni del vozišča, 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 mopedom, 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, fizično 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 pod pogoji, določenimi v zakonu, 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 listini navedena kot špediter oziroma pravni subjekt v imenu in za račun katerega se s prevoznim podjetjem sklene pogodba o prevozu;«.

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

»74.b tranzit je promet motornih vozil čez območje omejene uporabe javne ceste, označeno s predpisano prometno signalizacijo;«.

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 četrta in peta alineja postaneta peta in šesta 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 mora upoštevati navodila izvajalca rednega vzdrževanja 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, upravljavec ceste pa ima zaradi izvajanja te določbe pravico do brezplačnega pridobivanja podatkov, ki omogočajo identifikacijo lastnika oziroma uporabnika motornega vozila (ime in priimek, naslov), iz evidence registriranih vozil, ki se vodi v skladu z zakonom, ki ureja motorna vozila. Če povzročitelj ni znan, 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

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

(1) Ne glede na prejšnji člen 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 rednega vzdrževanja ceste ali od upravljavca ceste pooblaščen izvajalec odvoza vozil. Odstranitev vozila opravi pooblaščen izvajalec odvoza vozil, ki ga upravljavec ceste določi za njegovo odstranitev.

(2) Upravljavec avtoceste oziroma hitre ceste podeli pooblastilo za odvoz vseh poškodovanih ali pokvarjenih vozil z avtoceste in hitre ceste z javnim pozivom, v katerem poleg tehničnih zahtev in pogojev določi tudi najvišje cene, ki se smejo zaračunati za odvoz vozil. Najvišje cene odvoza vozil se objavijo na spletni strani upravljavca avtoceste oziroma hitre ceste.

(3) Z globo 2.000 eurov se kaznuje za prekršek posameznik, ki ravna v nasprotju s prvim odstavkom tega člena.

(4) Z globo 4.000 eurov se kaznuje za prekršek pravna oseba, samostojni podjetnik posameznik in posameznik, ki samostojno opravlja dejavnost, ki ravna v nasprotju s prvim odstavkom tega člena, 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 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, 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) Pripravo tehničnih specifikacij organizira in vodi gospodarska družba, ki opravlja inženirsko dejavnost in tehnično svetovanje in jo določi Vlada Republike Slovenije. Edini ustanovitelj in družbenik te družbe je Republika Slovenija. Poslovni delež družbe se ne more deliti ali prenesti na drugo osebo.

(3) Tehnične specifikacije iz prvega odstavka tega člena pripravljajo tehnični odbori, ki jih družba iz prejšnjega odstavka imenuje izmed strokovnjakov s področja, ki se ureja s tehnično specifikacijo.

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

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

(6) Seznam potrjenih tehničnih specifikacij iz prejšnjega odstavka tega člena 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.

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

(8) 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 prostorske in gradbene zadeve.

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

7. člen

Deseti odstavek 18. člena se spremeni tako, da se glasi:

»(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. Minister, pristojen za promet, lahko v času veljavnosti dovoljenja za izročitev ceste, cestnega odseka ali cestnega objekta v začasno omejeno uporabo podaljša njegovo veljavnost, vendar največ dvakrat in to skupaj 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) Z napravami za umirjanje prometa 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) Naprave za umirjanje prometa so fizične, svetlobne ali druge naprave in ovire.

(3) 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).

(4) Naprave in ukrepe za umirjanje prometa je dovoljeno izvesti le 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.

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

(6) Ne glede na razloge iz četrtega 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 potrebno zmanjšanje dovoljene hitrosti v naselju.«.

11. člen

31. člen se spremeni tako, da se glasi:

»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) Prepoznavna vozila ali skupine vozil, ki sama ali skupaj s tovorom presegajo dovoljene mase, predpisane za posamezne vrste vozil ali skupine vozil, se 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 vozila oziroma skupino vozil, registriranih v Republiki Sloveniji.

(4) Število nadzorov nad upoštevanjem 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.

(5) Če se pridobljeni podatki naprav iz tretjega odstavka tega člena uporabljajo kot dokaz v postopku o prekršku, morajo naprave izpolnjevati meroslovne zahteve, ki so za te naprave predpisane s predpisi o meroslovnih zahtevah.

(6) 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, stran 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.

(7) Policija 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.

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

(9) 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.

(10) 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.

(11) 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 globbo 500 eurov.

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

(13) Voznik, ki opravlja prevoz v nasprotju s prejšnjim odstavkom z vozilom, katerega največja dovoljena masa ne presega 3,5 ton, se kaznuje za prekršek z globbo:

- 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.

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

- 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.

(15) Voznik, ki opravlja prevoz v nasprotju z dvanajstim odstavkom tega člena z vozilom, katerega največja dovoljena masa presega 12 ton, se kaznuje za prekršek z globbo:

- 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.

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

- 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.

(17) Pravna oseba, samostojni podjetnik posameznik ali posameznik, ki samostojno opravlja dejavnost, ki v nasprotju z dvanajstim 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.

(18) Pravna oseba, samostojni podjetnik posameznik ali posameznik, ki samostojno opravlja dejavnost, ki v nasprotju z dvanajstim 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 določilih proizvajalca vozila do 5 odstotkov;
- 900 eurov, če skupna masa presega največjo dovoljeno maso po določilih proizvajalca vozila od vključno 5 do 10 odstotkov;
- 1.800 eurov, če skupna masa presega največjo dovoljeno maso po določilih proizvajalca vozila od vključno 10 do 20 odstotkov;
- 2.400 eurov, če skupna masa presega največjo dovoljeno maso po določilih proizvajalca vozila od vključno 20 do 30 odstotkov;
- 3.000 eurov, če skupna masa presega največjo dovoljeno maso po določilih proizvajalca vozila od vključno 30 odstotkov.

(19) Odgovorna oseba pravne osebe, samostojnega podjetnika posameznika ali posameznika, ki samostojno opravlja dejavnost, ki v nasprotju z dvanajstim 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 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.

(20) Odgovorna oseba pravne osebe, samostojnega podjetnika posameznika ali posameznika, ki samostojno opravlja dejavnost, ki v nasprotju z dvanajstim 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 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.

(21) Odgovorna oseba pravne osebe, samostojnega podjetnika posameznika ali posameznika, ki samostojno opravlja dejavnost, ki v nasprotju z dvanajstim 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 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.«.

12. člen

Za 31. členom se doda nov 31.a člen, ki se glasi:

»31.a člen (prevoz zabojnika ali zamenljivega tovarišča)

(1) Špediter izroči vozniku prevoznika, ki mu je zaupal prevoz zabojnika ali zamenljivega tovarišča, dokument o teži zabojnika ali zamenljivega tovarišča.

(2) Voznik mora policistu ali občinskemu redarju na njegovo zahtevo izročiti na vpogled dokument o teži zabojnika ali zamenljivega tovarišča.

(3) Z globo 1000 eurov se kaznuje špediter, ki ravna v nasprotju s prvim odstavkom tega člena, ali če vozilo ali skupina vozil, ki prevažata zabojnik ali zamenljivo tovarišče, presega največjo skupno maso, predpisano za posamezno vrsto vozila ali skupino vozil, ker podatki v dokumentu iz prvega odstavka tega člena manjkajo ali pa so napačni.

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

13. člen

V petem odstavku 32. člena se besedilo »Direkcija Republike Slovenije za ceste« nadomesti z besedilom »direkcija, pristojna za infrastrukturo«.

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

»(15) Voznik, 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 metrov, 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 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.

(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 metrov, 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 deljivi 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 metrov, 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;
- 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 poziva pooblasti ministrstvo, pristojno za promet, če organizacija izpolnjuje kadrovske in materialne pogoje.

(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) Če pooblaščen organizacija v roku enega leta po poteku začasnega odvzema pooblastila ponovno ne izvaja usposabljanja spremljevalcev izrednega prevoza v skladu s 34.b členom zakona in predpisom iz dvanajstega odstavka 34.b člena zakona, minister, pristojen za promet, trajno odvzame pooblastilo.

34.b člen

(strokovno usposabljanje spremljevalcev izrednih prevozov in vodenje evidenc)

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

(2) Na osnovno strokovno usposabljanje za spremljevalce 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) Osnovno strokovno usposabljanje je sestavljeno iz teoretičnega in praktičnega usposabljanja. Osnovno strokovno usposabljanje se zaključi s preizkusom znanja, ki obsega teoretični in praktični preizkus.

(4) 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 ministrstvo, pristojno za promet. 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. Veljavnost potrdila se obnovi, če se spremljevalec izrednih prevozov udeleži obnovitvenega strokovnega usposabljanja in uspešno opravi preizkus znanja iz šestega odstavka tega člena. Ministrstvo, pristojno za promet, izda novo potrdilo z veljavnostjo petih let, z začetkom veljavnosti od datuma poteka veljavnosti predhodnega potrdila, če se spremljevalec izrednih prevozov udeleži obnovitvenega strokovnega usposabljanja in uspešno opravi preizkus znanja v obdobju 12 mesecev pred potekom veljavnosti. Če se spremljevalec izrednih prevozov udeleži obnovitvenega strokovnega usposabljanja in uspešno opravi preizkus znanja v obdobju več kot 12 mesecev pred potekom veljavnosti predhodnega potrdila, mu ministrstvo, pristojno za promet, izda novo potrdilo z začetkom veljavnosti od datuma, ko je bil opravljen preizkus znanja iz obnovitvenega usposabljanja.

(5) 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.

(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 katerem osveži in širi znanje ter se seznanji z novostmi predpisov s področja izrednih prevozov. Po zaključenem obnovitvenem strokovnem usposabljanju se opravi teoretični in praktični preizkus znanja. Podatek o uspešno opravljenem preizkusu znanja po zaključenem obnovitvenem strokovnem usposabljanju se zaznamuje v evidenci o izdanih potrdilih iz enajstega odstavka tega člena.

(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, zato se ga izbriše iz evidence o izdanih potrdilih.

(8) Preizkus znanja iz tega člena opravlja komisija, 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 imajo zadnja tri leta delovne izkušnje na področju predpisov s področja cest oziroma cestnega prometa, in en predstavnik ministrstva, pristojnega za notranje zadeve. Stroške dela komisije določi minister, pristojen za promet.

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

(10) 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. Cena se določi kot neprofitna in obsega neposredne materialne in stroške administrativnih in strokovnih delavcev, povezanih z izvedbo osnovnega in obnovitvenega strokovnega usposabljanja ter preizkusom znanja.

(11) Evidenco o izdanih potrdilih iz četrtega odstavka tega člena 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.

(12) 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.

(13) Minister, pristojen za promet, predpiše program usposabljanja, način in postopek opravljanja preizkusa znanja, naloge in pogoje, ki jih mora izpolnjevati pooblaščen organizacija, obliko in vsebino potrdila o usposobljenosti za spremljevalca izrednih prevozov, način in stroške pridobitve novega potrdila o usposobljenosti za spremljevalca izrednih prevozov v primeru izgube, kraje ali uničenja ter uredi druga pomembna vprašanja v zvezi z usposabljanjem spremljevalcev izrednih prevozov.

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

(15) Z globo 40 eurov se kaznuje za prekršek spremljevalec izrednih prevozov, ki ravna v nasprotju s petim odstavkom tega člena.«.

15. člen

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

»(2) Ne glede na prejšnji odstavek je uporaba javne ceste dovoljena za lokalni promet, če se njena uporaba prepove za posamezno vrsto vozil v tranzitu.«

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 za besedilom »koles s pomožnim motorjem« in vejico doda besedilo »mopedov, katerih konstrukcijsko določena hitrost ne presega 25 km/h« in vejica.

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 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 dodata nova šesti in sedmi odstavek, ki se glasita:

»(6) Zavezanec za zagotavljanje podatkov o izdatkih za javne ceste posreduje podatke direkciji brezplačno najkasneje do 15. maja tekočega leta za preteklo leto.

(7) Če zavezanec za zagotavljanje podatkov o izdatkih za javne ceste v roku iz prejšnjega odstavka podatkov ne posreduje ali so posredovani podatki pomanjkljivi oziroma neustrezni, direkcija o tem obvesti zavezanca in mu določi dodaten rok 30 dni za posredovanje vseh ali manjkajočih oziroma ustreznih podatkov. Če zavezanec direkciji tudi v roku, določenem v prejšnjem stavku, ne posreduje zahtevanih podatkov, se šteje, da direkcija ne razpolaga s podatki o izdatkih za javne ceste, ki jih je imel posamezen zavezanec, kar se odrazi tudi v BCP, ki jo vodi direkcija.«.

Dosedanji šesti odstavek postane osmi 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:

»– priprava 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:

»– izdaja 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 62. členu se za besedo »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 četrtim odstavkom 76. člena se dodajo novi peti do deveti odstavek, ki se glasijo:

»(5) Ne glede na prejšnji odstavek lahko direkcija 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: posebna prometna ureditev). Cestni odsek državne ceste, na katerem je določena posebna prometna ureditev, se označi z obvestilno tablo, ki udeležence cestnega prometa obvešča o začetku in koncu cestnega odseka, na katerem se izvaja posebna prometna ureditev.

(6) Posebna 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.

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

(8) Direkcija o podrobnostih posebne 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 posebne prometne ureditve na odseku državne ceste skozi naselje tudi pristojno občinsko redarstvo najmanj pet dni pred njeno uvedbo.

(9) Če direkcija po ovrednotenju učinkov posebne prometne ureditve na določenem cestnem odseku, ki ga izvede pred iztekom obdobja trajanja posebne prometne ureditve, ugotovi, da ima posebna prometna ureditev na tem cestnem odseku pozitiven vpliv na varnost udeležencev cestnega prometa, jo lahko ohrani kot trajno rešitev in o tem obvesti subjekte iz prejšnjega odstavka. Če se izkaže, da bi se lahko posebna prometna ureditev uporabila tudi na drugih javnih cestah, direkcija predlaga ministru, pristojnemu za promet, spremembe na področju predpisov s področja cest.«.

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 postavitve, vzdrževanje in odstranitve.«.

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 besedilo »ob državnih cestah« nadomesti z besedilom »v območju državne ceste«.

26. člen

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

27. člen

103. člen se spremeni tako, da se glasi:

»103. člen
(obveznost vodenja podatkov o občinskih cestah)

(1) Upravljavec občinske ceste mora voditi evidence o občinskih cestah in objektih v skladu s predpisi o načinu označevanja javnih cest in o evidencah o javnih cestah in objektih na njih.

(2) Zbirne podatke iz evidenc o občinskih javnih cestah posreduje občina brezplačno direkciji najkasneje do 15. maja tekočega leta za stanje cest preteklega leta.

(3) Če občina v roku iz prejšnjega odstavka podatkov ne posreduje ali so posredovani podatki pomanjkljivi oziroma neustrezni, direkcija o tem obvesti občino in ji določi dodaten rok 30 dni za posredovanje vseh ali manjkajočih oziroma ustreznih podatkov. Če občina direkciji tudi v roku, določenem v prejšnjem stavku, ne posreduje zahtevanih podatkov, se šteje, da direkcija za občino ne razpolaga s podatki o občinskih javnih cestah, kar se odraza tudi v BCP, ki jo vodi direkcija.

(4) Če občina tudi šest mesecev po poteku roka iz tretjega odstavka tega člena, direkciji ne posreduje predpisanih podatkov ali podatki še vedno ostajajo neustrezni, jih pridobi direkcija na stroške občine.«.

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, 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.«.

Za tretjim odstavkom se doda nov četrti odstavek, ki se glasi:

»(4) Zaradi izvedbe postopka o prekršku policisti, občinski redarji in cestninski nadzorniki brezplačno pridobijo podatke iz registra prebivalstva in evidence registriranih vozil.«.

29. člen

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

30. 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.

31. člen

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

V 6. točki prvega odstavka se črta beseda »državne«.

32. 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, 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, 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

33. člen

Upravljavec avtoceste oziroma hitre ceste uredi odvoz poškodovanih in pokvarjenih vozil v skladu z določbo 5.a člena zakona najpozneje v šestih mesecih po uveljavitvi tega zakona.

34. člen

Upravljavec državnih cest vzpostavi sistem za prepoznavo vozil ali skupine vozil, ki sama ali skupaj s tovorom presegajo največje dovoljene skupne mase, predpisane za posamezne vrste vozil ali skupine vozil, najpozneje do 27. maja 2021.

35. člen

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

(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 morajo prvega obnovitvenega strokovnega usposabljanja po šestem odstavku 34.b člena zakona udeležiti najpozneje v petih letih po uveljavitvi tega zakona. Če se v tem roku obnovitvenega strokovnega usposabljanja ne udeležijo, izgubijo status spremljevalca izrednih prevozov.

36. člen

(1) Ministrstvo, pristojno za promet, vzpostavi evidenco iz enajstega odstavka 34.b člena zakona najpozneje v enem letu po uveljavitvi 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 enajstega odstavka 34.b člena zakona, prenese direkcija, pristojna za infrastrukturo, podatke iz evidence na ministrstvo, pristojno za promet.

37. člen

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

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

(3) Do izdaje predpisa iz prvega odstavka tega člena se uporablja Pravilnik o usposabljanju za spremljevalce izrednih prevozov (Uradni list RS, št. 47/09), kolikor ni v nasprotju z zakonom.

38. člen

(1) Z dnem uveljavitve tega zakona prenehajo veljati določbe 9. točke prvega odstavka 2. člena, 26. točke prvega odstavka 14. člena, prvega odstavka 22. člena, ki se nanaša na opravljanje inšpekcijskega nadzora nad delom subjektov, ki usposabljuje spremljevalce izrednih prevozov, 47. člena in petega odstavka 95. člena Zakon 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, 57/98 – 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,
- četrti odstavek 50. člena,
- peti odstavek 117. člena,
- drugi stavek prvega odstavka 239. člena.

39. 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 skupnih mas tovornih vozil. V tej zvezi morajo države članice EU sprejeti ustrezne ukrepe za prepoznavo vozil, ki v cestnem prometu presegajo največje dovoljene skupne mase. Prepoznavo vozil, ki presegajo največje dovoljene skupne mase, se lahko izvaja z napravami za samodejno pridobivanje podatkov o skupnih masah vozil, vgrajenimi na, ob ali v vozišče državne ceste, ali z napravami, nameščenimi na vozila, registrirana v Republiki Sloveniji. Omenjeno prepoznavo vozil morajo upravljalci državnih cest vzpostaviti najpozneje do 27. maja 2021.

K 2. členu

Zakonski pojmovnik se dopolnjuje z definicijo skupnega prometnega prostora. Skupni prometni prostor (ang.: shared space) je prostor (npr. ulica ali trg), kjer ni zapostavljanja ali dajanja prednosti motoriziranim ali ne motoriziranim udeležencem prometa in ni jasne vizualne delitve cestišča in pločnika. V želji po zblízevanju tistih, ki pešačijo na eni in tistih, ki so mobilni na kolesih, se na določenem področju odstrani talne označbe, robnike, prometne znake 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.

Iz razloga prenosa Direktive 2015/719 v delu, ki se nanaša na obveznosti špediterja v razmerju do voznika prevoznika, je potrebno opredeliti tudi izraz »špediter«, pri čemer definicijo tega izraza določa omenjena direktiva.

V pojmovniku se tudi spreminjata izraza prometna signalizacija in prometna oprema. Prometno signalizacijo ne sestavljajo zgolj prometni znaki ampak je nivo njene delitve bistveno širši. V osnovni delitvi jo sestavljata horizontalna in vertikalna signalizacija, ki pa se nadalje 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). Omenjenemu sledita spremembi opredelitve izrazov prometna signalizacija in prometna oprema.

Ker se zaradi celovite ureditve področja izrednih prevozov v Zakonu o cestah določba glede usposabljanja spremljevalcev izrednih prevozov prenaša iz Zakona o voznikih, je treba opredeliti tudi izraz »spremljevalec izrednega prevoza«.

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 z dodatnim upravičencem, ki sme te površine uporabljati (moped, katerega konstrukcijsko določena hitrost ne presega 25 km/h).

K 3. členu

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 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.

Tovorna vozila lahko v skladu s sedanjo ureditvijo parkirajo na počivališčih ob javnih cestah le za čas kratkotrajnih postankov, namenjene zadovoljevanju voznikovih osebnih potreb ali za čas prepovedi 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 »klasično« parkiranje zlasti domačih tovornih vozil. S takšnim parkiranjem se zasedajo razpoložljive parkirne površine, posledično pa jih zmanjkuje za kratkotrajne postanke, namenjene zadovoljevanju osebnih potreb voznik, ter postanke zaradi izpolnjevanja voznikovih obveznosti iz naslova socialne zakonodaje (npr. 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.«). Kljub temu, da 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 ne sme v tem času zapustiti počivališča, ni nujna za zagotavljanje varnosti cestnega prometa. Glede na to, da 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 ponovno predpisalo, da je parkiranje samo priklopnega vozila na počivališčih prepovedano. Omenjena prepoved v nobenem delu ne prepisuje obveznosti voznika, da je navzoč pri parkiranem tovornem ali priklopnem vozila, ampak samo prepoveduje parkiranje tovrstnih vozil. V zadnjem času se na počivališčih ponovno soočamo z vedno večjim številom parkiranih priklopnih vozil brez navzočnosti vlečnega vozila, zato je predvidena prepoved za priklopna vozila nujna iz vidika zagotavljanja prostih površin, ki se prvenstveno namenjajo voznikom na njihovi poti, pa tudi izločanju vozil v neugodnih vremenskih razmerah (npr. burja, zimske razmere).

Poleg navedenega se dopolnjuje drugi odstavek 5. člena Zakona o cestah, ki določa prepovedana ravnanja na posameznih sestavnih delih javne ceste. 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 odvija na površinah, ki sestavljajo cestišče, zato jih je potrebno 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 zaradi pluzenja snega v času izvajanja zimske službe z namenom vzpostavitve prevoznosti cest prihaja do odlaganja snega v prvi vrsti na površine ob vozišču ceste ali na bankino. Seveda se v okviru izvajanja zimske službe očistijo tudi te površine, vendar pa pride v prvi vrsti do neizogibne odložitve snega zaradi pluzenja 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, v okvir katere spada tudi izvajanje zimske službe, in je z veljavno zakonodajo zavezan k zagotavljanju prevoznosti cest, varnemu in nemotenemu prometu.

K 4. členu

Z novim 5.a členom se na avtocestah in hitrih cestah ureja poseben način odvoza vozil, katerih največja dovoljena masa presega 3.500 kg, ne glede na največjo dovoljeno maso priklopnega vozila. Ureditev odvoza poškodovanih in okvarjenih vozil z avtoceste se je v zadnjem času izkazalo kot eden najbolj kritičnih dejavnikov, ki vplivajo na prometno varnost na avtocestah. Stanje ceste je eden ključnih dejavnikov, ki vplivajo na varnost prometa in prometnih udeležencev. Na stanje cest pa pomembno vpliva tudi hitro in učinkovito odstranjevanje ovir ter dosledna praksa, ki vsakemu v sili ustavljenemu vozniku, ki je zato še posebej ranljiv prometni udeleženeec, 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 okvarjenih (zlasti tovornih) vozil s cest. Nekonsistentno urejeno področje je povzročilo pravno negotovost, s tem pa neučinkovitost pri nadzoru nad spoštovanjem prometnih pravil. Ne glede na to, da je upravljavec avtocest organiziral odvoz vozil z avtocest in hitrih cest, je prihajalo do konkretnih težav v zvezi s posameznimi primeri, zlasti pri tujih voznikih tovornih vozil, ki so bili tudi žrtve izkoriščanja njihove stiske. V zvezi s tem problemom 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 odvoza nevoznih vozil z avtocest in hitrih cest nujno ustrezno urediti. S tem bo zagotovljena večja prometna in pravna varnost voznikov vozil (predvsem tovornih vozil) ter večja varnost prometnih udeležencev v drugih vozilih, kajti na avtocesti stoječe vozilo (pa čeprav na odstavnem pasu) predstavlja 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 rednega vzdrževanja ali od njega pooblaščen izvajalec odvoza vozil. Izmed izbranih pooblaščenih izvajalcev odvoza vozil, bo lahko vozilo odstranil le tisti pooblaščen izvajalec, ki ga bo določil upravljavec ceste. Pooblaščen izvajalci odvoza vozil bodo izbrani na podlagi javnega poziva, v katerem bo upravljavec ceste določil tehnične zahteve in pogoje, hkrati pa tudi najvišje cene, ki se smejo zaračunavati za odvoz vozil. Z določitvijo najvišjih cen odvoza vozil želimo preprečiti primere, ko je prišlo do zaračunavanja nerazumno visokih cen 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.

Da se zagotovi spoštovanje predmetne določbe je za nepooblaščen odvoz tovornih vozil na avtocestah in hitrih cestah predpisana globa v višini, za katero ocenjujemo, da bo imela tako specialni kot generalni preventivni učinek. Globa je predpisana tako za posameznika, ki bi izvajal nepooblaščen odvoz tovornega vozila, kot tudi pravni subjekt oziroma odgovorno osebo pravnega subjekta.

Ob tem je potrebno poudariti, da se s predlagano ureditvijo odvoza tovornih vozil na avtocestah in hitrih cestah, ne posega v dosedanji način odvoza osebnih vozil, torej vozil do 3.500 kg največje dovoljene mase. Zakon o pravilih cestnega prometa v enajstem odstavku 30. člena, ki ureja avtocesto in hitro cesto, določa, da je na odstavnem pasu ali odstavni niši avtoceste in hitre ceste prepovedana vožnja, parkiranje in ustavitve, razen ustavitve v sili in ustavitve zaradi nudenja 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 Zakona o cestah.

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 odstopajo od predpisanih, posebej utemeljiti upravljavec ceste. To pomeni, da je za vložitev vloge za odstopanje od pogojev, ki jih določajo predpisi o projektiranju, aktivno legitimiran zgolj in samo upravljavec ceste, ne pa tudi drug subjekt (npr. 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 odstopanju od predpisanih pogojev izpolnjuje pogoje za varno uporabo. Iz navedenega razloga se predlaga, da mora biti k vlogi upravljavca ceste, v kateri 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 odstopanju od predpisanih pogojev še vedno izpolnjuje pogoje za varno uporabo. Smiselno enako ureditev imamo v osmem odstavku 18. členu 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, dejansko pa se zaključi, 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 ključnega pomena, 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 se bodo zgrajeni objekti v času uporabe obnašali 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 in najnovejša spoznanja na posameznem področju infrastrukture prenesti v projektiranje, izvedbo in vzdrževanje. Od države se pričakuje, da bo poskrbela za ustrezno tehnično regulativo. Dejstvo je, da s sedanjo pravno ureditvijo zastavljen sistem priprave tehničnih specifikacij na področju cestne infrastrukture ne izpolnjuje pričakovanj, saj v času od uveljavitve Zakona o cestah zaradi pomanjkanja razpoložljivih finančnih sredstev ni bila izdana nobena nova tehnična specifikacija. V skladu z veljavno ureditvijo so tehnični odbori, ki pripravljajo predloge besedil tehničnih specifikacij, organizirani v okviru Direkcije RS za infrastrukturo. Slednja je bila v času finančne krize zmožna opravljati zlasti svoje temeljne funkcije, povezane z upravljanjem in vzdrževanjem glavnih in regionalnih cest, medtem ko so se ostale aktivnosti izvajale v (zelo) omejenem obsegu. To je veljalo tudi za pripravo tehničnih specifikacij, saj le-te pripravljajo tehnični odbori, v katerem sodelujejo zunanji strokovnjaki, ki imajo znanje in izkušnje s področja, ki ga ureja posamezna tehnična specifikacija. Slednje je potrebno za njihovo delo plačati, kar pa je glede na omejena finančna sredstva povzročilo zastoj pri pripravljanju tehničnih specifikacij. Takšno stanje ni primerno, zato je potrebno področje priprave tehničnih specifikacij urediti bolj fleksibilno, in sicer na način, da priprava tehničnih specifikacij ni odvisna od finančnih sredstev organa državne uprave. Zato se predlaga, da se tehnični odbori organizirajo v okviru gospodarske družbe, ki že sedaj opravlja za državo inženirsko dejavnost in tehnično svetovanje. Omenjena družba tudi že s svojimi kadri v veliki meri zadovoljuje potrebe po strokovnjakih v posameznih tehničnih odborih. Da bi bilo delo na področju priprave tehničnih specifikacij karseda učinkovito, se predlaga imenovanje

posebnega koordinacijskega odbora, ki bi usmerjal in koordiniral delo ter pripravljajl plane dela na področju priprave tehničnih specifikacij. To sta bistveni spremembi 10. člena Zakona o cestah, medtem, ko v preostalem delu ostaja določba več ali manj enaka sedanji.

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 potrebno predvideti mehanizem, na podlagi katerega bo lahko minister, pristojen za promet, podaljšal 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 največ dvakrat in to skupaj za največ dve leti.

K 8. členu

Zakon o cestah v 19. členu določa obveznosti lastnikov zemljišč ob javni cesti. Že po sedaj veljavni ureditvi so taksativno navedene obveznosti oziroma posegi, ki jih mora dopustiti lastnik zemljišča zaradi zagotavljanja nemotene uporabe javne ceste. V praksi so znani primeri, ko je potrebno prevoznost v primeru plazu na določenem delu ceste (začasno) zagotoviti tako, da se cesta izvede 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 potrebno iz razloga zagotavljanja varnega in nemotenega odvijanja prometa izvesti določne ukrepe na tem zemljišču (npr. postavitve lovilnih mrež, razstrelitev skale). Sedaj se opisani posegi izvajajo na podlagi soglasja lastnika zemljišča, ker pa tovrstni primeri niso redki, ocenjujemo, da je potrebno 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 (npr. 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. 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 obstoječih 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 nivo prometne varnosti, so potrebni tudi takojšnji ukrepi, t.i. taktični urbanizem. Slednje 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 pogojev. 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 sodijo tudi urbana oprema in arhitekturno oblikovanje prometnih površin.

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

K 11. 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 pričele 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, onemogočeno nadaljnje nastopanje na trgu cestnih prevozov.

Glede na zgoraj navedene razloge, je potrebno 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, pri čemer predpisane globe ostajajo znotraj sedaj veljavnih okvirov.

Poleg navedenega se določba 31. člena Zakona o cestah dopolnjuje z določbami, ki so predmet delnega prenosa Direktive Sveta 96/53/ES z dne 25. julija 1996 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. 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) v slovenski pravni red. 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 skupnih masah vozil ali skupine vozil, vgrajenimi 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. 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 največjih dovoljenih skupnih mas vozil ali skupine vozil,
- številu kršitev v zvezi s preseganjem dovoljene mase vozil ali skupine vozil.

Zahtevane podatke mora policija 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.

Po sedanji ureditvi je na javnih cestah prepovedan promet vozil, katerih skupna masa presega največjo dovoljeno maso po določilih proizvajalca vozila. Za kršitev predmetne materialne določbe je za voznika predpisana enotna globa v višini 400 eurov. Iz prakse izhaja, da predpisana globa ne doseže želenega učinka, zlasti so v tem pogledu problematični vozniki, katerih domicil je v tujih državah in za prevoz tovora uporabljajo t. i. kombinirana vozila (kombije). Ta vozila so lasti fizičnih oseb in v večini primerov preobremenjena, kar pomeni, da predstavljajo resno grožnjo ostalim udeležencem cestnega prometa. Da bi tovrstna odklonska ravnanja zmanjšali, je nujna diferenciacija globe glede na odstopanje od dovoljene obremenitve vozila.

Ostali popravki v 31. členu Zakona o cestah so redakcijske narave.

K 12. členu

Novi 31.a 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 teži zabojnika oziroma zamenljivega tovarišča. Če so podatki v dokumentu napačni ali manjkajo oziroma, če špediter dokumenta o teži ne izroči vozniku, je za špediterja predpisana globa v višini 1000 eurov. Poleg navedenega je predpisana obveznost voznika, da mora ob nadzoru v cestnem prometu, policistu oziroma občinskemu redarju dokument o teži zabojnika ali zamenljivega tovarišča izročiti na vpogled. Če voznik ravna v nasprotju z omenjeno zahtevo, je zanj predpisana globa v višini 160 eurov. Glede na posebnost naše prekrškovne zakonodaje, ki omogoča polovično plačilo globe, ocenjujemo, da sta predlagani globi povsem primerni in sorazmerni glede na težo kršitve in posledice, ki lahko zaradi kršitve nastanejo v cestnem prometu.

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, onemogočeno nadaljnje nastopanje na trgu cestnih prevozov. Glede na omenjene razloge je potrebno 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, pri čemer predpisane globe ostajajo znotraj sedaj veljavnih okvirov.

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. Progresivna lestvica odraža težo kršitev oziroma iz njih izvirajoče posledice na cestno infrastrukturo oziroma prometno varnost, kar pomeni, da je kršitelj, katerega vozilo v večji meri odstopa 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 prepovedana in tudi sankcionirana. Do sedaj je bila predpisana enotna globa za primer, ko se je deljiv tovor prevažal kot izredni prevoz. Je pa dejstvo, da prihaja tudi pri prevozu deljivega tovora do prekoračitve dovoljenih mer vozila ali skupine vozil (širina, dolžina, višina), zato je nujno, da se kršitve tudi na tem področju predpišejo na enak način kot pri prevozu

izrednih prevozov, in sicer tako, da je višina globe odvisna od odstopanja od s predpisi dovoljenega oziroma prometnimi znaki omejenega.

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

K 14. členu

S tem členom se v Zakon o cestah 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, 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 izvedlo 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 začasne (3 meseci) ali trajne narave. Razlogi za odvzem pooblastila so podrobneje določeni v tretjem 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 ocenjuje, da jih je potrebno 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 v pretežni meri vsebinsko nespremenjene. Sprememba, ki se uvaja na področju usposabljanja spremljevalcev izrednih prevozov, je obnovitveno strokovno usposabljanje le-teh, ki se bo zaključilo s preizkusom znanja. Obnovitvenega strokovnega usposabljanja se bo moral spremljevalec izrednih prevozov udeležiti vsakih pet. 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 podeljen za neomejen čas, 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 bistveno 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 potrebno, da prevoz izrednega tovora predstavlja izreden dogodek v cestnem prometu, ki ga udeleženci cestnega prometa v večini primerov niso vajeni, zato ob srečanju s tovrstnimi prevozi tudi različno odreagirajo. Še zlasti v teh primerih je pomembno ravnanje spremljevalca izrednega prevoza, ki mora biti v prvi vrsti 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 ponovno predstavi veljavna pravna ureditev s poudarkom na morebitnih 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 zaključi s preizkusom znanja, saj je lahko tako pomembno delo kot je spremljanje prevozov tovora izrednih dimenzij zaupano le tistemu, ki na preizkusu izkaže predpisan nivo znanja. Drži, da imajo spremljevalci izrednih prevozov, ki redno opravljajo tovrstno delo, 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, dejansko 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, zaključiti s preizkusom znanja. Le na ta način 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 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 tovrstnih primerih se bo moral ponovno udeležiti osnovnega strokovnega usposabljanja za pridobitev statusa spremljevalca izrednih prevozov. Ureditev področja izrednih prevozov oziroma usposabljanje spremljevalcev izrednih prevozov je v nacionalni pristojnosti vsake države članice EU. Dejstvo je, da predlagano obnovitveno usposabljanje ni nobena novost, ampak imajo takšno usposabljanje predpisano tudi v nekaterih drugih evropskih državah (npr. Avstrija, Nemčija), torej državah po katerih se običajno zgledujemo pri urejanju pomembnih pravnih področij. V Avstriji je obnovitveno usposabljanje predpisano na tri leta, medtem ko v Nemčiji pa na dve leti. Tudi na Nizozemskem je spremstvo izrednih prevozov zaupano zasebnikom. Le ti morajo opraviti 21-dnevno usposabljanje, medtem ko pri nas traja usposabljanje 8 pedagoških ur (1 pedagoška ura = 45 minut). Poleg tega mora imeti spremljevalec izrednega prevoza pridobljeno t. i. CCV-B diplomu 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. Glede na to, da 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 tudi vzpostavi in vodi evidenco o izdanih potrdilih o usposobljenosti spremljevalcev izrednih prevozov na način, da so podatki iz te evidence dostopni nadzornim organom (policija, občinska redarstva) v realnem času, ker je ena izmed osnovnih pomanjkljivosti obstoječe evidence. Omenjena nadzorna organa sta že po sedaj veljavnih določbah Zakona o cestah pooblaščenata 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 primeru omejitve uporabe javne ceste za posamezno vrsto vozil, smatrajo kot lokalni promet in za njih postavljen ukrep omejitve uporabe javne ceste ne velja. Za lokalni promet v 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.

Poleg navedenega pa se iz povsem praktičnih potreb in razumljivosti za uporabnike predlaga, da se uporaba ceste za lokalni promet dovoli tudi v primeru, ko se njena uporaba prepove za posamezno vrsto vozil v tranzitu. V praksi je takšen primer npr. omejitev tranzitnega prometa med Celjem in Drnovim. Pri tem se za tranzit šteje promet motornih vozil čez območje omejene uporabe javne ceste, označeno s predpisano prometno signalizacijo. Označevanje cestnih odsekov, kjer je prepovedan tranzit, se v praksi že uporablja, s Pravilnikom o prometni signalizaciji in prometni opremi na cestah pa je predpisana tudi prometna signalizacija, ki se uporablja za tovrstno označevanje cestnih odsekov.

Določba tretjega odstavka določa vozila, za katere se šteje, da vozijo v lokalnem prometu. Med ta vozila je treba uvrstiti tudi mopede, katerih konstrukcijsko določena hitrost ne presega 25 km/h, 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 definirajo zavezanci za posredovanje podatkov o izdatkih za javne ceste, pri čemer se nabor le-teh v primerjavi s sedanjimi ne razširja, ampak se zgolj njihova obveznost definira na ravni zakona. V zvezi z izdatki za javne ceste je določeno, da morajo zavezanci za posredovanje predmetnih podatkov, le-te posredovati direkciji najkasneje do 15. maja tekočega leta za preteklo leto. Če v tem roku podatkov o izdatkih za javne ceste ne posredujejo ali pa so posredovani podatki napačni oziroma pomanjkljivi, jim direkcija določi dodaten rok 30 dni za posredovanje zahtevanih podatkov. V primeru, da se zavezanec za posredovanje podatkov tudi v tem roku ne odzove, se šteje, da direkcija s temi podatki ne razpolaga, kar se odrazi tudi v evidenci o javnih cestah, torej banki cestnih podatkov.

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

K 17. členu

Popravek v 53. členu je redakcijske in ne vsebinske narave. 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, ne glede na določbe področnih predpisov, ministrstva. 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 v primerih, ko se načrtujejo prostorske ureditve državnega pomena, medtem, ko v primeru priprave občinskih prostorskih aktov zakonodaja 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 bistveno zmanjšala administrativna obremenitev ministrstva, pristojnega za promet, ki sedaj v teh postopkih izdaja smernice in mnenja, pri čemer so te smernice in mnenja v bistvu preslikava strokovnih izhodišč, ki jih pripravlja direkcija, pristojna za infrastrukturo.

K 19. členu

Zakon o cestah v 59. členu predpisuje, da direkcija, pristojna za infrastrukturo, v 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 v območju priključka občinske ceste na državno cesto. V izogib različne interpretacije oziroma različnega razumevanja določb 59. in 62. člena Zakona o cestah v zvezi z vzdrževanjem prometne signalizacije v 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 sedaj povsem jasno in nedoumno, da v 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 odvijanju prometa 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 vsebinske narave, ampak se z namenom večje jasnosti in nedvoumnosti pri izvajanju v okvir te določbe zapisuje tisto, kar se v praksi tudi dejansko izvaja.

K 21. členu

69. člen Zakona o cestah določa, da direkcija, pristojna za infrastrukturo, namenske površine za opravljanje spremljajočih dejavnosti (npr. 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 in pogoji za postavitev objektov in naprav za opravljanje spremljajočih dejavnosti določijo s soglasjem direkcije, pristojne za infrastrukturo.

Uvodoma 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 (npr. 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 ustavitev vozila ob vozišču ceste, še ni počivališče, kar pomeni, da se vozila na teh površinah v skladu s cestno prometnimi pravili niti ne bi smela ustavljati. V veliki večini primerov 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 izvedla pregled možnih mest, 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 obstoječih počivališč, ki pa glede na njihovo pomanjkanje, namen in zlasti funkcijo, ki jo opravljajo, niso primerne. Poleg tega je bilo ugotovljeno, da bi bilo potrebno 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 potrebno zavedati, da državne ceste, ki so v upravljanju direkcije, pristojne 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 večji prometno varnostni problem ne samo za udeležence cestnega prometa, temveč tudi za same prodajalce. Dejstvo je, da prodajalci blaga v predmetnih primerih izkoristijo že skoraj vsak kotiček ob javni cesti, ki omogoča prodajo blaga (npr. parkiranje vozila, postavitve senčnika oziroma prodajne mize) in ustavitev vsaj enega vozila potencialnega potrošnika. Pri tem je pomembno, da ta mesta v okviru prometne ureditve sploh niso predvidena za izvajanje tovrstnih aktivnosti, zato ima tovrsten 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 aktivnosti, 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 odvijanju cestnega prometa 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 pripravljani. 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 visokimi hitrostmi), obračajo vozila na neprimernih, pogosto prepovedanih mestih (npr. obračanje preko neprekinjene črte), ipd. Skupek vseh teh nevarnih situacij pa postavlja v neugoden položaj upravljavca javne ceste, saj je upravljavec javne ceste 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 v večini primerov privede do soočanja upravljavca ceste in drugih organov, pristojnih za nadzor v cestnem prometu, z novimi prometno varnostnimi problemi.

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 sedaj ni na podlagi javnega razpisa oddala nobene namenske površine, poleg tega pa tudi v bodoče pravica uporabnikov ne bo okrnjena, saj bodo zainteresirani subjekti lahko še vedno podali pobudo direkciji, pristojni za infrastrukturo. Slednja bo pobudo proučila in če 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-1I, 14/15 – ZUUJFO in 76/15).

K 22. členu

Sprememba v prvem odstavku 75. člena Zakona o cestah je redakcijske narave iz razloga večje jasnosti in določnosti pravne norme, posledično pa odprave morebitnih različnih interpretacij predmetne določbe. Dejstvo je, da mora biti pregledno polje zagotovljeno v tako v območju nivojskega križišča državnih cest, državne ceste z občinsko cesto kot tudi v območju cestnih priključkov na državno cesto. Sedanji zapis določbe povzroča težave v praksi zaradi napačnih interpretacij, saj iz dobesednega branja določbe izhaja, da mora biti pregledno polje zagotovljeno izključno v območju cestnih priključkov na državno cesto, kar pa seveda ne drži. Pregledno polje mora biti zagotovljeno tudi v 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 uporablja 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). Slednje pa onemogoča, da 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 poteku testnega obdobja pa se pristopi k odločitvi, ali je predmetna rešitev splošno uporabljiva in kot taka primerna, da se jo predpiše kot obvezno.

Iz navedenega razloga se z dopolnitvijo 76. člena Zakona o cestah, ki predpisuje 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: posebna prometna ureditev). Ker gre za posebno prometno ureditev, torej prometno ureditev, ki jo 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 posebna prometna ureditev. Posebna 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 posebne 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 posebne prometne ureditve na odseku državne ceste skozi naselje tudi pristojno občinsko redarstvo najmanj pet dni pred njeno uvedbo. Če se po ovrednotenju učinkov posebne prometne ureditve na določenem cestnem odseku, ki se ga izvede pred iztekom obdobja trajanja posebne prometne ureditve, ugotovi, da ima posebna prometna ureditev na tem cestnem odseku pozitiven vpliv na varnost udeležencev cestnega prometa, se jo lahko ohrani kot trajno rešitev. Če se izkaže, da bi se

lahko posebna prometna ureditev uporabila tudi na drugih javnih cestah, se lahko ministru, pristojnemu za promet, predlagajo spremembe na področju predpisov s področja cest.

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 za o načinu, kraju in vrsti postavitve, odstranitve, zamenjave ali dopolnitve prometne signalizacije ali prometne opreme. To pomeni, da v primeru postavljanja, odstranjevanja, zamenjave oziroma dopolnjevanja 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 rezultira v izdaji delovnega naloga kot obliki navodila izvajalcu rednega vzdrževanja, kaj mora storiti. Z namenom, da se jasno in nedvoumno zapiše, da gre v primeru postavljanja, odstranjevanja, zamenjave ali dopolnjevanja prometne signalizacije in prometne opreme za odrejanje nalog izvajalcu rednega vzdrževanja v obliki delovnega naloga, se predlaga, da se besedilo redakcijsko preoblikuje 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 v območju državne ceste. V skladu z veljavno ureditvijo je postavljanje objektov za obveščanje in oglaševanje, ki so opredeljeni kot enostavni objekti, v območju državnih cest zunaj naselja dovoljeno le izjemoma, in sicer v primerih, ki so taksativno navedeni v drugem odstavku 78. člena Zakona o cestah. V okvir teh primerov pa ni mogoče umestiti obvestil, ki vsebujejo pomembne informacije za voznike oziroma ostale udeležence cestnega prometa (npr. informacije v zvezi elektronskim cestninskim sistemom, lokacija in možnost pridobitve OBU naprave), 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 s 1. 1. 2018 uvedel za vozila, katerih največja dovoljena masa presega 3.500 kg (tovorna vozila). Elektronski cestninski sistem bo novost v Republiki Sloveniji novost, zato bo potrebno posebno pozornost nameniti informiranju uporabnikov, še zlasti glede na to, da je več kot 70 odstotkov uporabnikov tujcev. Informiranje uporabnikov že sedaj 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 potrebno neposredno na avtocestah oziroma hitrih cestah uporabnikom novega cestninskega sistema podajati nujno potrebne informacije v zvezi s cestninskim sistemom, saj bomo s tem bistveno omejili prometno varnostna tveganja, ki bodo izhajala iz nepoznavanja sistema cestninjenja. Dejstvo je, da obstoječe cestninske postaje ne bodo porušene z dnem uvedbe elektronskega cestninskega sistema, ampak se bodo le-te 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 potrebno uporabnikom, 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 nujno uporabnika neposredno informirati, sicer bo zaradi zmedenosti uporabnikov prihajalo do nepotrebnih ustavljanj tovornih in povzročanja zastojev, posledično pa do zmanjšanja pretočnosti prometa in ustvarjanja nevarnih prometnih situacij, čeprav je cilj uvedbe elektronskega cestninskega sistema tudi večja pretočnost prometa in odprava konfliktnih točk, ki so problematične predvsem iz prometno varnostnega vidika.

Iz 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 tovrstnih informacij 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 redakcijske in ne vsebinske narave. Postavljanje elektronskih prikazovalnikov je prepovedano v varovalnem pasu državne ceste, pri čemer je zakon v predmetni določbi uporabil poimenovanje »ob državnih cestah«, zaradi česar je bilo potrebno 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 predpisuje v 2. členu.

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 103. členu ureja obveznost vodenja podatkov o občinskih cestah. Podatke o občinskih cestah mora že po sedANJI ureditvi voditi upravljavec občinskih cest in jih najpozneje do 15. maja tekočega leta za preteklo leto posredovati direkciji, pristojni za infrastrukturo. V tem pogledu se predlagana ureditev v ničemer ne spreminja v primerjavi s sedanjo, se pa dopolnjuje s postopkovno ureditvijo v primeru neodzivnosti občine glede posredovanja zahtevanih podatkov. V praksi niso redki primeri, ko občine zahtevanih podatkov do omenjenega roka ne posredujejo ali pa so posredovani podatki pomanjkljivi oziroma neustrezni. V tem primeru bo direkcija občini določila dodaten rok 30 dni za posredovanje zahtevanih podatkov. Če občina tudi v tem roku ne bo posredovala zahtevanih podatkov, se bo štelo, da direkcija za občino ne razpolaga s potrebnimi podatki, kar se bo odrazilo tudi v banki cestnih podatkov. Običajno se v praksi dogaja, da občine šele po večkratnih pozivih direkcije, pristojne za infrastrukturo, posredujejo zahtevane podatke. Ker v prihodnosti ni pričakovati izboljšanja sistema delovanja občin na tem področju, se predlaga, da lahko občina lahko zahtevane podatke posreduje še šest mesecev po poteku dodatnega 30 dnevne roka. Če pa občina tudi v tem obdobju ne posreduje zahtevanih podatkov, jih pridobi na stroške občine direkcija, pristojna za infrastrukturo.

K 28. členu

Zakon o cestah v 106. členu določa pooblastila policije, cestninskih nadzornikov in občinskega redarstva. Glede na to, da se je določba 47. člena Zakona o vozniških prenosila delno v nov 34.b člen Zakona o cestah, je potrebno v določbe o nadzoru vključiti tudi nov 34.b člen. Pri tem je treba poudariti, da se s tem obseg nadzora za policijo in občinsko redarstvo ne spreminja, saj sta nadzor nad usposobljenostjo spremljevalcev izrednih prevozov izvajala že sedaj. Cestninski nadzorniki so pristojni za izvajanje nadzora nad določbami, ki urejajo odvoz vozil na avtocestah in hitrih cestah. Pooblastilo za izvajanje nadzora nad določbo 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 (npr. 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. Slednji imajo tudi izkušnje, znanje in vzvode za ukrepanje, medtem ko cestninski nadzorniki tega nimajo.

Prav tako se v okviru prvega odstavka 106. člena navaja nadzor nad določbo 31.a člena, ki določa obveznosti špediterja v primerih, ko prevozniku zaupa prevoz zabojnika ali zamenljivega tovarišča.

Poleg omenjenega se za potrebe izvajanja postopkov o prekršku v zadevah, za katere so pristojni policija, občinska redarstva in cestninski nadzorniki, podeljuje pravica brezplačnega dostopa do podatkov iz registra prebivalstva in evidence registriranih vozil. V zvezi s tem je treba poudariti, da ne gre za podeljevanje pravice dostopa do novih zbirk podatkov, ampak imajo navedeni nadzorni organi dostop do teh zbirk že po drugi zakonodaji. S to določbo se zgolj sledi pravilom nomotehnične ureditve v okviru izvajanja pooblastil po posameznem pravnem aktu.

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

K 29. členu

Zakon o cestah v 112. člen 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 30. členu

Gre za redakcijski popravek.

K 31. 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.

Ostali popravki so redakcijske narave.

K 32. členu

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

K 33. členu

S to določbo se določa rok šestih mesecev, v katerem mora upravljavec avtocest in hitrih cest organizirati odvoz poškodovanih in pokvarjenih vozil nad 3.500 kg v skladu z določbo 5.a člena zakona.

K 34. členu

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

K 35. 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.

Glede na to, da je se s predlogom zakona uvaja obnovitveno strokovno usposabljanje za spremljevalce izrednih prevozov, ki se bo izvajalo vsakih 5 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. Slednji se morajo obnovitvenega strokovnega usposabljanja udeležiti najpozneje v petih letih po uveljavitvi tega zakona, sicer izgubijo status spremljevalca izrednih prevozov.

K 36. členu

Evidenco o spremljevalcih izrednih prevozov v skladu s sedanjimi predpisi vodi Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo. Glede na to, da se v skladu z določbo 34.b člena zakona, podatki iz predmetne evidence prenašajo na ministrstvo, pristojno za promet, je potrebno 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 37. členu

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

K 38. členu

S to določbo se formalno razveljavljajo posamezne določbe Zakona o varnosti cestnega prometa, ki v letu 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 predstavlja 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.

K 39. 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 – Četrti 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 namestitve 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 in nadhodi;

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, odstavní 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 odstranitve prometne signalizacije in prometne opreme zaradi spremembe prometne ureditve na cesti ali njenem delu;

17. elaborat za postavitve 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 tovara 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 odtekanje 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 tovara.

(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 škodovali 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. 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, grede 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, četrtem 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, četrtem 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 opremi 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 postavitvev 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 postavitvev 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 evrov 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 odredeni 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 promet. 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 zelene 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 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 prejema 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 globo:

- 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 tovari 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 z dovoljenjem za izredni prevoz se kaznuje za prekršek z globo:

- 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 tovari 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 z dovoljenjem za izredni prevoz se kaznuje za prekršek z globo 500 eurov.

(18) Voznik, ki opravlja izredni prevoz brez dovoljenja za izredni prevoz se kaznuje za prekršek z globo 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 globo 3.000 eurov, njihova odgovorna oseba pa z globo 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 usposablajo 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 razsvetljava, 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 postavitev 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 služeče nepremičnine odškodnina, ki obsega zmanjšano vrednost nepremičnine in dejansko škodo.

(4) Ne glede na prejšnji odstavek lastnik služne 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.

76. člen (prometna ureditev na državnih cestah)

(1) Prometno ureditev ali njeno spremembo na državni cesti oziroma njenem delu odredi z delovnim nalogo direkcija. Pri zahtevnejših prometnih ureditvah je sestavni del delovnega naloga elaborat prometne ureditve.

(2) Prometna ureditev iz prejšnjega odstavka obsega zlasti:

- določitev uporabe ceste za določene vrste vozil oziroma uporabnikov (cesta, rezervirana za motorna vozila, kolesarska pot) in meje naselij;
- določitev omejitev hitrosti vozil;
- določitev prepovedi prehitevanja;
- določitev prednostnih smeri in sistema ter način vodenja prometa;
- določitev prehodov za pešce in kolesarje;
- določitev ukrepov za umirjanje prometa na odsekih državne ceste skozi naselja;
- določitev drugih prepovedi, obveznosti ali omejitev, razen omejitev uporabe državne ceste iz 68. člena tega zakona.

(3) Omejitev največje dovoljene hitrosti vozil na cesti izven naselja ne sme biti manjša od 50 km/h, razen če to terjajo utemeljeni razlogi za varnost ceste in prometa na njej.

(4) Prometna ureditev iz tega člena mora biti označena s predpisano prometno signalizacijo.

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 odstranitev.

(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 nalogo 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.

103. člen (obveznost vodenja podatkov o občinskih cestah)

(1) Upravljavca občinske ceste mora voditi evidence o občinskih cestah in objektih, skladno s predpisi o načinu označevanja javnih cest in o evidencah o javnih cestah in objektih na njih.

(2) Zbirne podatke iz evidenc o občinskih javnih cestah mora občina brezplačno posredovati direkciji najkasneje do 15. maja tekočega leta za stanje cest preteklega leta.

(3) Če občina predpisanih podatkov ne posreduje direkciji do predpisanega roka, pridobi podatke direkcija na stroške občine.

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.

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.

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 z 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 pooblaščenim uradnim sebi ne omogoči izvedbo postopka ter ukrepov, določenih v tem zakonu.

V. PREDLOG, DA SE PREDLOG ZAKONA OBRAVNAVA PO NUJNEM OZIROMA SKRAJŠANEM POSTOPKU

Predlagatelj predlaga, da se predlog zakona obravnava po skrajšanem zakonodajnem postopku.

Predlog zakona vsebuje v pretežni meri določene spremembe in dopolnitve, ki na obravnavano področje ne prinašajo bistvenih novosti in zato ne posegajo pomembno v pravice in obveznosti uporabnikov zakona. Pretežno gre za redakcijske, nomotehnične in druge manj pomembne prilagoditve oziroma spremembe in dopolnitve, ki bodo izboljšale razumevanje, interpretacijo in uporabo pravnih norm. Vse spremembe in dopolnitve so manj zahtevne narave.

Poleg navedenega se predlog zakona usklajuje z zakonodajo EU, in sicer 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) v delu, ki se nanaša na vzpostavitev sistemov za prepoznavo vozil ali skupine vozil, ki sama ali skupaj s tovorom presegajo največje dovoljene skupne mase, predpisane za posamezne vrste vozil ali omejene s prometnim znakom. Države članice EU morajo predmetno direktivo prenesti v slovenski pravni red najkasneje do 7. maja 2017.

Prav tako se zaradi izvajanja Uredbe (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 se uporablja neposredno, kazenske določbe 31. in 32. člena Zakona o cestah v zvezi s kršitvami pravil o največjih dovoljenih merah in masah vozil v cestnem prometu prilagajajo na način, ki bo poenostavil izvajanje predmetne uredbe in omogočil obveščanje Evropske komisije v skladu z zahtevami predmetne uredbe ter vnašanje podatkov o kršitvah v nacionalni elektronski register, ki ga prav tako uvaja Uredba (ES) št. 1071/2009. 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 teža, dovoljena dolžina, dovoljena širina) glede na resnost kršitev (resne, zelo resne, najhujše kršitve), glede na to pa je treba razvrstiti kršitve tudi v nacionalni zakonodaji. Ustrezna razvrstitev bo omogočila pravilno in usklajeno sporočanje podatkov v nacionalni elektronski register.

S predlogom zakona se ureja tudi vprašanje odvoza poškodovanih in pokvarjenih tovornih vozil na avtocestah in hitrih cestah. Ureditev predmetnega vprašanja je nujna, saj se je v zadnjem času izkazalo kot eden najbolj kritičnih dejavnikov, ki vplivajo na prometno varnost na avtocestah. Poleg tega je bilo v zadnjem času zaznati več primerov resnih težav pri odstranjevanju pokvarjenih tovornih vozil s cest. Nekonsistentno urejeno področje je povzročilo pravno negotovost, s tem pa neučinkovitost pri nadzoru nad spoštovanjem prometnih pravil. Ne glede na to, da je upravljavec avtocest in hitrih cest organiziral odvoz vozil z avtocest in hitrih cest, je prihajalo do konkretnih težav v zvezi s posameznimi primeri, zlasti pri tujih voznikih tovornih vozil, ki so bili tudi žrtve izkoriščanja njihove stiske. V zvezi s tem problemom so bila na slovenske državne organe naslovljena tudi opozorila iz tujine, ugled Slovenije v drugih državah pa je bil okrnjen. Novo zastavljeni sistem odvoza na avtocesti in hitri cesti poškodovanih in pokvarjenih vozil ne posega v pravice uporabnikov, saj za uporabnike ne uvaja novosti, razen v delu, da bo lahko odvoz tovornega vozila opravil le upravljavec ceste ali od njega pooblaščen izvajalec, ki bo lahko svojo storitev zaračunal v skladu s cenikom, kjer bodo določene najvišje cene, ki jih bo mogoče zaračunati za posamezno storitev. Predmetna rešitev je usklajena tako z upravljavcem avtocestnega omrežja kot tudi Slovenskim zavarovalnim združenjem.

Zaradi celovite ureditve področja izrednih prevozov, se iz Zakona o voznikih v predlog zakona prenašajo določbe, ki se nanašajo na spremstvo izrednih prevozov oziroma usposabljanje spremljevalcev izrednih prevozov. Področje glede izvajanja usposabljanja spremljevalcev izrednih prevozov ostaja v pretežni meri enako sedanjemu, s to razliko, da bo pooblastilo za izvajanje usposabljanja ter strokovni nadzor nad pooblaščenim organizacijam izvajalo ministrstvo, pristojno za promet. Slednje je tudi logično, saj je ministrstvo, pristojno za promet, tudi pristojno za pripravo

predpisov na tem področju. Poleg navedenega se s predlogom zakona uvaja obnovitveno usposabljanje za spremljevalce izrednih prevozov, pri čemer so razlogi za to podrobno pojasnjeni v nadaljevanju.

Glede na navedeno je predlog zakona predlagan v sprejetje po skrajšanem postopku v skladu s 142. členom Poslovnika državnega zbora (Uradni list RS, št. 92/07 – uradno prečiščeno besedilo, 105/10 in 80/13), ki v prvem odstavku določa, da lahko predlagatelj zakona predlaga, da državni zbor obravnava predlog zakona v skrajšanem postopku, če gre za manj zahtevne spremembe in dopolnitve zakona ali manj zahtevne uskladitve zakona s pravom Evropske unije ali če gre za spremembe in dopolnitve zakona v zvezi z odločbo ustavnega sodišča.

Na podlagi trinajstega odstavka 34b. člena Zakona o cestah (Uradni list RS, št. 109/10, 48/12, 36/14 - odl. US, 46/15 in .../16) 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 ter način in postopek opravljanja preizkusa strokovne usposobljenosti za spremljevalce izrednih prevozov po javnih cestah ter pogoje, ki jih mora izpolnjevati pooblaščen organizacija za izvajanje tega programa.

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) predpisi 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) pomembni geografski in drugi podatki o cestah v Republiki Sloveniji,
- c) vozila za spremstvo, njihova 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 preko 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 roku 30 dni 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 oceno "opravil" ali "ni opravil".

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

8. člen

(1) Kandidat, ki želi opravljati preizkus strokovne usposobljenosti za spremljevalca izrednega prevoza, vloži pisno prijavo pri pooblaščen organizaciji na obrazcu iz Priloge, ki je sestavni del tega pravilnika. Obrazec je prosto dostopen na spletnih straneh ministrstva, pristojnega za promet, in pooblaščen organizacije. Prijava se lahko vloži tudi elektronsko, preko svetovnega spleta, kar mora pooblaščen organizacija omogočiti.

(2) Prijava mora vsebovati podatke o kandidatu (osebno ime, datum rojstva, naslov stalnega prebivališča, izobrazba, zaposlitev) ter izjavo, da poseduje ustrezno vozniško dovoljenje, da ni voznik začetnik in da ni bil kaznovan za kazniva dejanja s področja varnosti cestnega prometa.

9. člen

Kandidat za preizkus strokovne usposobljenosti mora izpolnjevati naslednje pogoje:

- da ima vozniško dovoljenje najmanj B kategorije,
- da ni voznik začetnik,
- da ni kaznovan za kazniva dejanja s področja varnosti cestnega prometa.

10. člen

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

11. 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.

12. člen

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

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

IV. POTRDILO O USPOSOBLJENOSTI ZA SPREMLJEVALCA IZREDNIH PREVOZOV IN VODENJE EVIDENC O IZDANIH POTRDILOH

13. člen

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

(2) Potrdilo o usposobljenosti za spremljevalca izrednih prevozov izda ministrstvo, pristojno za promet, podpiše pa ga predsednik komisije, ki je opravila preizkus strokovne usposobljenosti kandidata.

V. ORGANIZACIJA ZA IZVAJANJE PROGRAMA STROKOVNEGA USPOSABLJANJA, POGOJI, KI JIH MORA IZPOLNJEVATI, TER NAČIN IZBORA IN PODELITVE POOBLASTILA

14. člen

(1) Program strokovnega usposabljanja iz 2. člena tega pravilnika izvajajo pooblaščen organizacije.

(2) Pooblaščen organizacija za izvajanje programa strokovnega usposabljanja pripravi za posameznega udeleženca gradivo, ki se nanaša na program iz 2. člena tega pravilnika, in zagotovi materialne pogoje za praktično usposabljanje.

15. člen

Pooblaščen organizacija mora izpolnjevati najmanj naslednje pogoje:

- da je registrirana za opravljanje dejavnosti izobraževanja odraslih,
- da ima zaposlenega ustreznega strokovnega delavca za organiziranje izobraževanja odraslih, ki ima visokošolsko pedagoško ali andragoško izobrazbo ter strokovni izpit,
- da ima zagotovljene ustrezno usposobljene kadre z najmanj visoko strokovno izobrazbo; iz usposobljenosti oziroma referenc teh kadrov mora biti razvidno, da bodo pri usposabljanju pokrita vsa tematska področja iz 2. člena tega pravilnika,
- da ima učilnico, ki omogoča izvajanje usposabljanja in preizkusa strokovne usposobljenosti za vsaj 30 kandidatov, pri čemer mora imeti posamezen kandidat na razpolago najmanj 1,5 m² delovne površine in predavatelj oziroma člani izpitne komisije vsaj 3 m² delovne površine, in
- da ima ustrezno tehnično opremo in učne pripomočke.

VI. PREHODNA IN KONČNA DOLOČBA

16. 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).

20. člen

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

Št.
Ljubljana, dne
EVA

Dr. Peter Gašperšič
minister za
infrastrukturo

**Prijava za opravljanje preizkusa strokovne usposobljenosti
za spremljevalca izrednega prevoza**

Ime _____ Priimek _____

Datum rojstva _____

Naslov stalnega bivališča _____

Stopnja izobrazbe _____

Zaposlitev _____, se prijavljam za opravljanje preizkusa strokovne usposobljenosti za spremljevalca izrednega prevoza.

1. Izjavljam, da imam voziško dovoljenje _____ kategorije in pooblaščam pooblaščeno organizacijo, da ta podatek pridobi iz uradne evidence;
2. izjavljam, da nisem voznik začetnik in pooblaščam pooblaščeno organizacijo, da ta podatek pridobi iz uradne evidence;
3. izjavljam, da nisem bil kaznovan za kazniva dejanja s področja varnosti cestnega prometa in pooblaščam pooblaščeno organizacijo, da ta podatek pridobi iz uradne evidence;
4. izjavljam, da sem pri izvajalcu _____ opravil praktično usposabljanje iz točk 4.a), b), c) in d) 2. člena Pravilnika o usposabljanju za spremljevalce izrednih prevozov.

Plačnik storitve (ustrezno obkrožite oziroma dopolnite):

a) sam

b) delodajalec _____ sedež _____
_____ davčna številka _____

Naslov za obveščanje: _____

Tel: _____ fax: _____ e-pošta: _____

Kraj in datum: _____

Podpis: _____

OBRAZLOŽITEV

I. UVOD

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

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

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

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

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

/

Na podlagi devetega odstavka 10. člena Zakona o cestah (Uradni list RS, št. 109/10, 48/12, 36/14 - odl. US, 46/15 in .../16) 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) V skladu z 10. členom Zakona o cestah pripravo TSPI organizira in vodi gospodarska družba DRI upravljanje investicij d. o. o., ki opravlja inženirsko dejavnost in tehnično svetovanje na področju načrtovanja, gradnje in vzdrževanja prometne infrastrukture.

(2) V zagonski fazi se sredstva za pripravo, izdajanje in uveljavljanje TSPI zagotovi v okviru razvojnega projekta vzpostavitve organizacije, priprave podlag in izdelave posameznih TSPI, ki ga izvaja gospodarska družba iz prejšnjega odstavka.

(3) Po vzpostavitvi sistema pa sredstva za pripravo, izdajanje in uveljavljanje TSPI preko naročila teh storitev zagotovijo organi in družbe pristojni za upravljanje državne prometne infrastrukture.

II. IMENOVANJE KOORDINACIJSKEGA ODBORA

3. člen

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

(4) Člane koordinacijskega odbora imenuje minister, pristojen za promet, izmed predstavnikov ministrstva, pristojnega za promet, Direkcije Republike Slovenije za infrastrukturo, upravljavcev javne prometne infrastrukture, 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, 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 posvetovalne narave. 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 predsednika koordinacijskega odbora lahko predlaga večina članov koordinacijskega odbora.

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

(4) V primeru, da 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, mora predsednik koordinacijskega odbora predlagati njegovo zamenjavo z imenovanjem novega člana. Ta določba se smiselno uporablja tudi za člane širšega posvetovalnega dela koordinacijskega odbora.

(5) Zamenjavo tehničnega sekretarja lahko predlaga predsednik koordinacijskega odbora ali direktor družbe iz 2. člena tega navodila.

(6) Koordinacijski odbor preneha z delom, 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) Tehnični odbori za posamezna področja delujejo v okviru družbe iz 2. člena teh navodil in jih na podlagi predloga direktorja te družbe in ob soglasju Direkcije Republike Slovenije za infrastrukturo, imenuje minister, pristojen za promet.

(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. Imenuje ga direktor družbe iz 2. člena tega navodila izmed strokovnih delavcev gospodarske družbe 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 in družbi iz 2. člena tega navodila ter Direkciji Republike Slovenije za infrastrukturo.

7. člen

- (1) Tehnični odbor lahko v soglasju z družbo iz 2. člena tega navodila, 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 ali direktor družbe navedene v 2. členu tega navodila.
- (3) Zamenjavo predsednika delovne skupine lahko predlaga predsednik tehničnega odbora ali direktor družbe navedene v 2. členu 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 ali direktor družbe navedene v 2. členu 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 izdelata 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 izdelata 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 najkasneje 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, obrazložitev z navedbo načina in virov zagotavljanja 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, za strokovno področje na katerega se pobuda nanaša.
- (2) Koordinacijski odbor ali tehnični odbor, 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 narave 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 najkasneje v roku 30 dni 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 določi cilje, vsebino in plan priprave posamezne tehnične specifikacije.
- (6) Zavrnitev pobude mora tehnični odbor obrazložiti in jo predlagati v presojo koordinacijskemu odboru.
- (7) V primerih, ko se pobuda nanaša na delovno področje večih tehničnih odborov, skrbi za usklajeno izvedbo nalog iz prejšnjih odstavkov 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 potrebno pridobiti soglasje koordinacijskega odbora, po postopku iz 9. člena tega navodila.

12. člen

(1) Izdelavo TSPI, katerih priprava je določena z letnim programom iz 9. člena tega navodila, vodi družba iz 2. člena tega navodila. Naročila za izdelavo je potrebno oddati tako, da se upoštevajo predpisi o javnem naročanju.

(2) V primeru, da družba iz 2. člena tega navodila za izdelavo TSPI nima zagotovljenih potrebnih sredstev, naročila za izdelavo TSPI na enak način oddaja Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo.

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 soglaša 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 najkasneje v roku 15 dni 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, v kolikor je izdaja TSPI vezana na njegovo 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, katerim se 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. Izdelavo strokovnega mnenja se naroči skladno z določili 2. člena tega navodila.

(4) Enotno evidenco sklepov tehničnih odborov o določitvi osnutkov TSPI, rokov njihove strokovne obravnave in imenih ter naslovih tehničnih sekretarjev tehničnih odborov, ki zbirajo pismene pripombe k osnutkom TSPI, vodi družba iz 2. člena tega navodila.

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

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) V kolikor se določila posameznih TSPI nanašajo tudi na področje delovanje drugih ministrstev, jih koordinacijski odbor skupaj s svojim priporočilom pošlje v potrditev tudi ministrom, pristojnim za ta področja.
- (5) Z izdano potrditvijo ministra, pristojnega za promet, in izdanimi potrditvami ministrov, pristojnih za druga področja, v kolikor se določila TSPI nanašajo tudi njihova področja delovanja, k predlogu TSPI se šteje, da je ta izdana.
- (6) Poleg v prejšnjem odstavku navedenih treh izvodov v natisnjeni obliki, je potrebno predati tri izvode izdelanega predloga TSPI v digitalni obliki, ki ne sme biti kodirana ali drugače zaščitena pred razmnoževanjem, kopiranjem ter kasnejšim spreminjanjem ali dopolnjevanjem.
- (7) En izvod podpisane TSPI (v natisnjeni in digitalni obliki) in soglasja ministra, pristojnega za promet, se shrani v arhivu družbe iz 2. člena tega navodila, drugi v dokumentaciji tehničnega odbora, ki je TSPI pripravil, tretji izvod pa v arhivu Direkcije Republike Slovenije za infrastrukturo.
- (8) Določba prejšnjega odstavka tega člena se smiselno uporablja tudi za predloge TSPI, h katerim je potrebno 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 v primeru, da 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 k TSPI, ter naslov, na katerem jo zainteresirani lahko pridobijo.
- (3) Stroške objav krije družba iz 2. člena tega navodila.
- (4) Vse izdane TSPI se objavi na spletni strani ministrstva, pristojnega za promet.

18. člen

(1) Za tiskanje ali ponatis izdanih TSPI ter njihovo distribucijo skrbi družba iz 2. člena tega navodila.

(2) Družba iz 2. člena tega navodila je dolžna tri izvode izdane TSPI brezplačno poslati 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 ministrstva, pristojnega za promet, se omogoči brezplačen dostop do elektronskih verzij vseh izdanih TSPI.

19. člen

Vsa dokumentacija v zvezi s pripravo in izdajo TSPI, mora biti zbrana in arhivirana v družbi iz 2. člena tega navodila.

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 izvirna oznaka tujega predpisa, ne glede na število mest, npr.

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, npr.:

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 le-ta nanaša in zaradi katere se ta stran v TSPI zamenjuje ali pa se z njo dopolnjuje, npr.

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) V primeru, da spremembe, dopolnitve ali izbris povzročijo prerazporeditev besedila po straneh ali spremenijo obstoječe številčenje naslovov, slik, preglednic ali enačb, se oblikuje in izda popravljena verzija tehnične specifikacije.

(3) V primeru večjih sprememb 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, npr.

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 skladno z vzorcem in navodili za izdelavo TSPI.

25. člen

(1) Katalog TSPI, razdeljen po tematskih poglavjih in podpoglavjih, mora vsebovati referenčno številko TSPI, naslov, povzetek in število listov, ter ceno.

(2) Katalog TSPI vodi družba, navedena v 2. členu tega navodila, in ga objavlja enkrat letno ali po potrebi na spletni strani ministrstva, pristojnega za promet.

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 dopolnjuje tudi razvrstitev glavnih področij, skladno s potrebami in razvojem stroke.

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 se odvijajo na ministrstvu, pristojnemu za promet.
- (3) Seje tehničnih odborov se praviloma sklicujejo izven rednega delovnega časa in se odvijajo na sedežu družbe iz 2. člena tega navodila.

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 mora skupaj s tehničnim sekretarjem odbora poskrbeti 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 razširjen sestavi, roka iz prejšnjega odstavka ni možno 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 pošilja po pošti ali po elektronski pošti.

29. člen

- (1) V primeru, da se član koordinacijskega ali tehničnega odbora ne more udeležiti seje, mora o tem pravočasno obvestiti 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) V primeru opravičene 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 odbora, ki ga določi predsednik 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 pričetka seje odbora, se morajo obravnavati na seji koordinacijskega oziroma tehničnega odbora.

32. člen

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

(2) Tehnični odbor lahko odloči, da na svoje seje 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) Najkasneje 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 sami seji. 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) V primerih, ko 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 skupnega števila 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 kot sestavni del arhiva družbe iz 2. člena tega navodila. Vso dokumentacijo se hrani tudi v elektronski obliki.

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

(5) V primeru prenehanja članstva v koordinacijskem in tehničnih odborih ter delovnih komisijah, mora predsednik ali član vso dokumentacijo izročiti tehničnemu sekretarju.

(6) V primeru zamenjave 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 in 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 dela 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:

- da spremlja uresničevanje programov priprave TSPI in da po zaključku leta pisno poroča ministru, pristojnemu za promet, o njegovi uresničitvi;
- da podpisuje vso dokumentacijo v zvezi z delom koordinacijskega odbora;
- da za podpisovanje določene dokumentacije pooblasti tehničnega sekretarja ali člana koordinacijskega odbora;
- da zastopa koordinacijski odbor in da za zastopanje koordinacijskega odbora v posameznih primerih pooblasti člana ali tehničnega sekretarja.

(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 z 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, NJEGOVIH ČLANOV IN PREDSEDNIKA TER TEHNIČNEGA SEKRETARJA TEHNIČNEGA ODBORA

41. člen

Naloge tehničnega odbora so:

- pripravljane 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 občasnih 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;
- priprava vsebinskih zasnov TSPI, oblikovanje osnutkov TSPI, ter določitev besedil predlogov in končnih besedil TSPI;
- predstavljanje 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 regulative 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:

- da spremlja uresničevanje programov priprave TSPI in da po zaključku leta pisno poroča koordinacijskemu odboru o njegovi uresničitvi;
- da podpisuje vso dokumentacijo v zvezi z delom tehničnega odbora;
- da za podpisovanje določene dokumentacije pooblasti tehničnega sekretarja ali člana tehničnega odbora;
- da zastopa tehnični odbor in da za zastopanje tehničnega odbora v posameznih primerih pooblasti člana ali tehničnega sekretarja.

(2) Predsednik tehničnega odbora je za svoje delo odgovoren direktorju družbe iz 2. člena tega navodila 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 z zvezi z delom tehničnega odbora;
- vodenje zapisnikov o sejah tehničnega odbora;
- vodenje korespondence v zvezi s pripravljanjem in izdajanjem TSPI;
- pripravljane informacij za tehnični odbor o pripravljanju in sprejemanju domačih in tujih tehničnih predpisov, standardov in drugih predpisov, vezanih za 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 pripada 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 prvega odstavka tega člena velja za leto 2017 in se tekom leta 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 46. člena tega navodila se izplačajo sproti za vsako udeležbo na seji tehničnega odbora. Plačila se izvajajo skladno z določili 2. člena tega navodila, 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 KONČNE DOLOČBE

47. člen

(1) Prvo sejo koordinacijskega odbora skliče njegov predsednik.

(2) Na prvi seji koordinacijski odbor oblikuje osnutek večletnega in letnega programa priprave TSPI iz svojega delovnega področja in določi zadolžitve članov ter roke za izdelavo predlogov obeh programov.

48. člen

(1) Prvo sejo tehničnega odbora skliče njegov predsednik.

(2) Na prvi seji tehnični odbor oblikuje osnutka večletnega in letnega programa priprave TSPI iz svojega delovnega področja in določi zadolžitve članov ter roke za izdelavo predlogov obeh programov.

49. 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.

50. 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).

51. 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 znaša eno leto od uveljavitve zakona.

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

/