

UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE

NINA GARBUS

Mentor: IZR. PROF. DR. MARJAN BREZOVŠEK

AMD SLOVENJ GRADEC

DIPLOMSKO DELO

Ljubljana, 2004

ZAHVALA

Za dokončanje diplomskega dela se zahvaljujem mentorju dr. Marjanu Brezovšku za njegovo pomoč, očetu za obširni društveni material in informacije, mami za vso podporo, bratu Janu za uporabo računalnika, Slavici Kamnik za posredovanje podatkov, Mateji Zanoškar za kopiranje slikovnega materiala, moji ljubezni Marku za njegovo potrpežljivost ter vsem prijateljem, ki so razumeli, ko si nisem vzela časa zanje.

KAZALO

PREDGOVOR	5
METODOLOŠKO HIPOTETIČNI OKVIR	6
1 UVOD	8
2 IZHODIŠČA ZA ZDRUŽEVANJE V DRUŠTVA	10
2.1 Splošno o združevanju	10
2.2 Ustavna opredelitev svobode do združevanja	11
2.3 Združevanje po mednarodnih pravnih aktih	12
2.4 Pravica do nezdrževanja	13
3 RAZVOJ DRUŠTEV NA SLOVENSКИH TLEH	14
2.0 Vpliv posameznih dejavnikov pri nastajanju in delovanju društev	14
3.2 Ustavno pravni temelji delovanja društev do osamosvojitve Slovenije	15
3.2.1 Pravni okvirji društvenega združevanja v Avstriji	15
3.2.2 Pravna ureditev društev v Kraljevini SHS	16
3.2.3 Zakonski okvirji društvenega delovanja v Jugoslaviji	18
3.3 Prva društva s slovenskim obeležjem	19
3.3.1 Politična društva	19
3.3.2 Kulturna društva	21
3.3.3 Strokovna društva	22
3.3.4 Delavska društva	23
4 SEDANJA UREDITEV DRUŠTEV V SLOVENIJI	24
4.1 Opredelitev pojma društva	24
4.2 Zakon o društvih	26
4.2.1 Temeljna načela delovanja društev	26
4.2.2 Predlog novega zakona o društvih	27
4.2.2.1 Splošne določbe	27
4.2.2.2 Ustanovitev društva	28
4.2.2.3 Registracija društva	28
4.2.2.4 Premoženje društva in njegovo finančno poslovanje	30
4.2.2.5 Prenehanje društva	31
4.2.2.6 Zveza društev	32

5 RAZVOJ AVTOMOBILIZMA NA SLOVENSKEM	33
5.1 Začetki avtomobilizma in motociklizma na območju današnje Slovenije	33
5.2 Avtomobilizem na Slovenskem med svetovnima vojnama	35
5.3 Razvoj avtomobilizma po drugi svetovni vojni	37
6 ZGODOVINSKI RAZVOJ ZDRUŽEVANJA NA PODROČJU AVTOMOBILIZMA	39
6.1 Avtomobilski klubi v Avstro-Ogrski	39
6.2 Združevanje avtomobilistov v Kraljevini Srbov, Hrvatov in Slovencev	41
5.2 Avtomobilsko združevanje v novi Jugoslaviji	42
5.2 Avto moto zveza Slovenije	44
7 AVTO MOTO DRUŠTVO SLOVENJ GRADEC	46
7.1 Razvoj Motociklističnega društva Slovenj Gradec	46
7.2 Statut AMD Slovenj Gradec	47
7.3 Članstvo	48
7.3.1 Opredelitev članstva v statutu in dejansko stanje	48
7.3.2 Ugodnosti, povezane s članstvom v avto moto organizaciji	50
7.4 Šolska dejavnost	51
7.4.1 Tri faze razvoja šolanja voznikov	51
7.4.2 Razvoj avto šole pri AMD Slovenj Gradec	53
7.4.3 Današnje delovanje avto šole AMD Slovenj Gradec	54
7.4.4 Sekcija avto šol	58
7.5 Upravljanje AMD Slovenj Gradec	60
7.6 Materialno-finančno poslovanje društva	61
7.6.1 Financiranje AMD Slovenj Gradec v preteklosti	61
7.6.2 Pridobitna dejavnost AMD Slovenj Gradec danes	62
8 ZAKLJUČEK	64
9 LITERATURA	67
10 PRILOGE	72

PREDGOVOR

V diplomski nalogi želim predstaviti konstrukt današnje družbe, ki ga imenujemo društvo, še posebej pa delovanje avto moto društev v Sloveniji. Ker bom v nalogi poskušala čim bolj nazorno prikazati delovanje Avto moto društva Slovenj Gradec (v nadaljevanju AMD Slovenj Gradec) in v povezavi z njim pomen poučevanja vožnje motornih vozil za varnost v prometu, sem nalogo razdelila tako, da to problematiko kar najboljše zajema. Za to temo sem se odločila predvsem zaradi lastnih izkušenj, ki sem si jih pridobila s poletnim delom v tem društvu.

Po metodološko hipotetičnem okviru naloge in po uvodu je drugo poglavje namenjeno svobodi združevanja, kajti ravno pravica do združevanja predstavlja temelj organiziranja in delovanja društev oziroma njihov ustavnopravni in mednarodnopravni okvir. Brez zajamčene svobode do združevanja obstajajo namreč velike možnosti za monopolizacijo oblasti. Po predstavitvi zgodovinskega razvoja združevanja Slovencev v raznovrstna društva ter različnih pravnih podlag za društveno delovanje v preteklosti, je v četrtem poglavju govora o društvu kot o pojavu, ki zagotavlja uresničevanje pravice do svobodnega združevanja in je tako ena od pogostejših oblik uveljavljanja le-te. Po pregledu vrst in števila društev, sledi sedanja ureditev društvenega področja v Republiki Sloveniji (v nadaljevanju RS) v skladu z veljavnim Zakonom o društvih (v nadaljevanju ZD), predvsem pa v skladu s predlogom novega ZD, ki ga je Državni zbor prvič obravnaval januarja 2004.

Peto poglavje je namenjeno razvoju avtomobilizma na Slovenskem, od njegovih začetkov, ko je ozemlje današnje Slovenije pripadalo Avstro-Ogrski, do samostojne države. Po pregledu preteklega združevanja v motociklistične in predvsem v avtomobilske klube na slovenskih tleh, se šesto poglavje zaključi s predstavitvijo Avto moto zveze Slovenije (v nadaljevanju AMZS), član katere je tudi AMD Slovenj Gradec. Sedmo poglavje je posvečeno predstavitvi AMD Slovenj Gradec, opisu začetkov, razvoja in zdajšnjega delovanja tega društva, ki je temelj oziroma cilj mojega diplomskega dela.

Za raziskovanje razvoja in delovanja AMD Slovenj Gradec sem se odločila iz dveh razlogov:

- Iz zgodovinskega vidika sem želela spoznati, kako je to društvo nastalo, se razvijalo, delovalo, bilo organizirano ter katere dosežke so v društvu s trdom dosegli.
- Drugi razlog, ki me je osebno spodbudil k tej temi, pa je emocionalne narave. Moj oče je namreč inštruktor vožnje za motorno kolo, avto, tovornjak, priklopnik in avtobus ter hkrati sekretar, računovodja ter bivši vodja tega društva.

METODOLOŠKO HIPOTETIČNI OKVIR

1. OPREDELITEV PROBLEMA

V širši perspektivi zajema predmet mojega raziskovanja avto moto društva v Sloveniji, konkretno pa se osredotočim na eno izmed teh, to je AMD Slovenj Gradec. Slednje je prostovoljno, samostojno, nepridobitno združenje voznikov in lastnikov motornih vozil ter drugih občanov, ki se združujejo zaradi skupnih interesov (Statut AMD SG, 1997: 1. člen). Ker pa AMD Slovenj Gradec poleg nudenja ugodnosti oziroma pomoči svojim članom tudi izobražuje in usposablja ljudi za vključevanje v cestni promet, je zelo pomembno, da je poučevanje kvalitetno ter učinkovito, saj je posledično od tega odvisna varnost vseh udeleženi v cestnem prometu.

2. CILJI IN POMEN TEME

V diplomski nalogi so zastavljeni naslednji cilji:

- Opredeliti vlogo in pomen združevanja v avto moto društva skozi čas za varnost v prometu in v vsakdanjem življenju ljudi.
- Raziskati družbene funkcije, ki jih AMD Slovenj Gradec opravlja danes na različnih področjih in jih primerjati s preteklimi.
- Ugotoviti pomen in vlogo krovne organizacije - avtomobilske zveze - za delovanje avto moto društev, ki so vključena vanjo.
- Ugotoviti najpomembnejše motive, zaradi katerih se v nekaterih od teh društev ukvarjajo tudi z avtomobilskim športom.

3. HIPOTEZE

V nalogi želim preveriti naslednje hipoteze:

- Združevanje v avto moto društva je v razvoju postalo pomembno zaradi druženja ljudi s skupnimi interesi, kjer gre na eni strani za nudenje avtomobilske asistencе oziroma pomoči članom društva, na drugi strani pa za organiziranje raznih družabnih prireditev. Poleg tega so nekatera društva, med njimi tudi AMD Slovenj Gradec, pomembna zaradi izobraževalne vloge na področju usposabljanja voznikov in na področju varnosti v prometu.
- AMD Slovenj Gradec opravlja danes podobne funkcije kot v preteklosti, le z manj razvejano strukturo dejavnosti.
- Močna in učinkovita krovna organizacija je pomemben dejavnik pomoči članom avto moto društev, vključenih vanjo, pri reševanju težav in nezgod z vozilom ter uresničevanju ciljev za izboljšanje varnosti v prometu in prometne kulture, nenazadnje pa tudi pri razvoju učinkovitega izvajanja različnih oblik prometnega izobraževanja in vzgoje občanov.
- Najpomembnejši motivi, zaradi katerih se v nekaterih od teh društev ukvarjajo tudi z avtomobilskim športom, so zadovoljevanje članskih interesov na področju avtomobilskega športa, družabnost in sprostitve.

4. METODOLOGIJA DELA

Pri izdelavi diplomske naloge sem uporabila različne metode dela. Analizirala sem dosegljive sekundarne pisne vire z obravnavanega področja: literaturo in pravne akte države, ki zadevajo proučevano področje, ZD, ki kot splošni akt opredeljuje vlogo društev v državi oziroma družbi, statistike, predvsem pa dokumente oziroma zapisnike AMD Slovenj Gradec. Pri tem sem uporabila deskriptivno metodo, katere bistvo je v opisovanju in spoznavanju pojavov, ki jih obravnavamo. Kot metodo sem uporabila tudi analizo primera konkretnega društva in sicer AMD Slovenj Gradec. Na koncu sem opravila sintezo teoretičnih spoznanj.

1 UVOD

Že Aristotel je govoril, da človek ne more preživeti brez drugega človeka. Ne samo, da se drugače ne more biološko obnavljati, ne more niti izpolniti svoje človeškosti. Po njem je človek že po naravi družbeno bitje. Tisti, ki je sam sebi zadosten oziroma tisti, ki ne more živeti v človeški skupnosti, je bog ali žival (M. Zupančič in drugi, 1989: 296). Tako je potreba po druženju ena izmed temeljnih človekovih potreb in je tako rekoč vgrajena v vsakem posamezniku. V današnjem času jo ljudje zadovoljujejo na najrazličnejše načine in na vseh področjih družbenega življenja (Travner, 1997: 9). Psihološko lahko ta nagon razložimo s podedovanimi instinkti, izhajajočimi iz tisočletnih izkušenj (Andrejka, 1928: 3). Posamezniki združujejo svoje znanje in moči, da bi uresničili skupne interese in dosegli boljše rezultate. S tem se vzpostavlja možnost človeka, da na organiziran način uveljavlja svoje interese. Na področju različnih interesnih sfer je ena najpogostejših oblik druženje v različna društva. Le-ta tako predstavljajo najbolj raznoliko pravno obliko interesnega združevanja (Cerar, 1995: 35).

V preteklosti so društva na Slovenskem nastajala iz potrebe po krepitvi narodne zavesti, potrebe po ohranjanju slovenstva. Prvi predpisi, ki se nanašajo na društva, so bili sprejeti že v drugi polovici 19. stoletja. Med leti 1945 in 1974 so sledila različna obdobja, kjer je imela država pri ustanavljanju društev vse manjšo vlogo. Leta 1974 se je v Socialistični federativni republiki Jugoslaviji (v nadaljevanju SFRJ oziroma Jugoslavija) ureditev društev prenesla v izključno pristojnost republik in Slovenija je tega leta sprejela ZD, ki pa je z njeno osamosvojitvijo postal neprimeren, saj ni bil prilagojen novi ustavni in pravni ureditvi. Oktobra leta 1995 je bil sprejet nov ZD, ki bolj moderno ureja ta pravni institut. Slednji omogoča društvom, ob upoštevanju določb celotnega pravnega reda RS, enostavno in ustrezno uresničevanje osebnih interesov, saj ob temeljnih načelih postavlja samo še minimalne pogoje za ustanovitev, delovanje in registracijo oziroma za pridobitev statusa pravne osebe.

Razvoj demokratične družbe zahteva negovanje in bogatitev individualnih nagnjenj in zanimanj ljudi za razne družbene, humanitarne, socialne, kulturne, znanstvene, tehnične, športne in druge aktivnosti. Iz tega sledi, da stopnja razvoja demokracije pogojuje intenzivnost razvoja združevanja in organiziranja. S procesom

demokratizacije družbe so se mnogi interesi, ki so bili prej v latentnem stanju, pokazali kot manifestni in se izrazili v obliki določenega združenja ljudi. Raznovrstne oblike združevanja so tako izraz obstoja demokratičnega pluralizma interesov ljudi, brez pluralizma interesov pa si je težko zamisliti resnično demokratičen sistem. Danes lahko zaznamo izredno dinamiko in heterogenost društvenega življenja, ki v bistvu pomeni moralno in politično nujnost v demokratični družbi. Društva posegajo praktično na vsa področja družbenega življenja, so zelo različna, uresničujejo številne in med seboj raznovrstne cilje ter prispevajo k razvoju skupnih družbenih odnosov, seveda pa ne vsa enako. Pri nas razlikujemo med društvi z ozkimi članskimi interesi in društvi s t.i. javnimi interesi, ki poleg uresničevanja osebnih interesov posameznika opravljajo tudi dejavnosti, ki so javno koristne. Večina društev deluje na teritorialnem principu, na lokalni ravni, kjer so najbolj množična tista, v katerih ljudje na različne načine uporabljajo in aktivno izkoriščajo svoj prosti čas. Zelo pomembna so številna društva in organizacije, ki so prvenstveno v funkciji splošnega interesa, kot so na primer Rdeči križ, gasilska društva. In nenazadnje so pomembna tudi tista društva, ki svojim članom nudijo razne usluge, storitve in informacije, kot so na primer avto moto društva (Kranjc, 1986: 70, 71, 150-157).

Tradicija delovanja avto moto društev v Sloveniji sega v leta po koncu druge svetovne vojne, ko se je začelo bolj množično združevanje v avtomobilska in motociklistična združenja, ter z ustanovitvijo krovne organizacije na tem področju za Slovenijo – AMZS. Slednja je s podajanjem smernic in strokovne pomoči omogočala avto moto društvom ne samo obstoj, temveč tudi hitrejši razvoj, kakovostnejše delovanje ter na podlagi tega tudi kritičen odnos do dogajanj v širši družbi. AMD Slovenj Gradec se je v času svojega delovanja aktivno odzivalo na spremembe v družbi in na probleme, ki so se pojavljali na področju njegovega delovanja, ter skušalo razviti učinkovite mehanizme in strategije za njihovo reševanje. Pomemben cilj društva je nuditi kandidatom za voznike čim več možnosti za pridobitev vozniškega znanja, dvigniti vozniško etiko in kulturo ter razviti dobre medsebojne odnose med vsemi sodelujočimi v prometu. Razvitost strokovnega poučevanja kandidatov za voznike motornih vozil in preventivna vzgoja v cestnem prometu se namreč zrcalita na vseh področjih človekovega delovanja ter tako neposredno zadevata človekovo eksistenco.

2 IZHODIŠČA ZA ZDRUŽEVANJE V DRUŠTVA

2.1 SPLOŠNO O ZDRUŽEVANJU

Združevanje¹ je proces organiziranega povezovanja ljudi, ki je usmerjeno v zadovoljevanje določenih potreb oziroma interesov. Na tej podlagi se oblikujejo različna združenja, katerih osnovne značilnosti so v splošnem naslednje: trajnost obstoja, razvita organizacija oblasti, opredeljenost in delitev funkcij znotraj združenja, skupinske norme oziroma standardi, po katerih člani združenja delujejo, ideologija, ki pa ni nujno skladna z dejansko aktivnostjo združenja ter skupni in posamični interesi znotraj združenja (M.Zupančič in drugi, 1989: 90).

Ker se ljudje združujejo na tako rekoč vseh področjih družbenega življenja, obstaja širok spekter pojavnih oblik asociacij, ki jih v grobem lahko razmejimo, v prvi vrsti glede na to, kaj združujejo. Pri tem lahko gre za interesno združevanje ljudi ali za združevanje na osnovi kapitala ali pa za kombinacijo obeh navedenih. V Sloveniji so te oblike najpogostejše, in sicer so to: politične stranke, društva, sindikati in verske skupnosti (te so tipični predstavniki interesnih združevanj), ustanove in zadrage (tipična predstavnika združevanja na osnovi kapitala) ter vse oblike združenj po Zakonu o gospodarskih družbah² (predstavniki kombinacije prejšnjih dveh). Nadalje lahko združevanja razmejimo še glede na cilje (profitne, neprofitne), glede na pooblastila (zasebnopravne, javnopravne), glede na naravo lastnine (zasebne, državne oziroma družbene in mešane) ter glede na obliko (pravne osebe in združevanja, ki niso pravne osebe). Pri slednjih je potrebno omeniti, da ima večina asociacij v Sloveniji priznan status pravne osebe (Travner, 1997: 19). Združenja, ki te osebnosti nimajo, so dopustna, vendar v praksi težje uveljavljajo svoje pravice, saj npr. ne morejo odpreti svojega računa, ne morejo samostojno tožiti ipd. (Trstenjak, 1998: 59).

¹ Združenje je »skupnost oseb ali organizacij, združenih za določen namen na podlagi pravil ali statuta, sposobno oblikovati lastno voljo in samostojno stopati v pravna razmerja« (Leksikon Cankarjeve založbe, 2002: 1176).

² Uradni list RS, št. 30/93.

2.2 USTAVNA OPREDELITEV SVOBODE ZDRUŽEVANJA

Svoboda do združevanja³ kot ena od manifestacij svobode v širšem smislu (Travner, 1997: 12), je v bistvu naravno nadaljevanje svobode mišljenja in svobode govora. Je relativno nova človekova temeljna politična svoboščina (M. Zupančič in drugi, 1989: 90), s katero se zagotavlja svoboden in demokratičen komunikacijski proces. Zagotavljati jo mora država, ki pa je omejena v preprečevanju združevanja, saj ne more iz kakršnihkoli razlogov zavirati združevanja fizičnih in pravnih oseb, temveč le v okviru ustavnega reda (Šinkovec, 1997: 235).

Pravica do svobodnega združevanja je v prvi vrsti temeljna ustavna pravica posameznika in ne združenja ali skupine⁴. To pomeni, da ima posameznik v primeru kršitve ali omejevanja te pravice, na voljo vsa dana pravna sredstva, po drugi strani pa je v skladu s 16. členom ustave to pravico posameznika mogoče začasno omejiti ali razveljaviti, in sicer v vojnem ali izrednem stanju. Posledica tega je, da se v določenih situacijah lahko omeji ali razveljavi združevanje v nekatera društva (Cerar, 1995: 39). Zakonodajalec lahko izvrševanje te pravice omeji tudi v primeru, če bi ta posegala v druge temeljne ustavne pravice⁵ (Travner, 1997: 38).

Ustava RS, ki ureja najbolj elementarno združevanje v državi, uvršča pravico do združevanja v II. poglavje med človekove pravice in temeljne svoboščine. V drugem odstavku 42. člena tako zagotavlja vsakomur, ki želi nekaj izraziti oziroma hoče sodelovati pri uresničevanju skupnih ciljev in interesov, da se prostovoljno povezuje z drugimi v določeno združenje. Gre za pravico do svobodnega združevanja, ki varuje področje svobode združevanja in predstavlja izhodišče oziroma osnovo interesnega združevanja. Na društvenem področju ta pravica ne pomeni le pravice do ustanovitve društva, temveč tudi pravico, da člani svobodno in samostojno urejajo delovanje znotraj samega društva (Šturm, 2002: 461, 462).

³ »Pojem obsega pravno dojetje političnih in družbenih možnosti, ki se ljudem v nasprotju z združeno vladavino države vsiljujejo kot protiorožje zoper prevlado birokracije« (Boštjan M. Zupančič in drugi, 1989: 5).

⁴ Pravice različnih združenj določajo zakoni, ki urejajo področja, na katerih združenja delujejo (Cerar, 1995: 39).

⁵ 3. odstavek 15. člena ustave določa, da so človekove pravice in temeljne svoboščine omejene samo s pravicami drugih in v primerih, ki jih ustava izrecno določa.

Pri tem je potrebno omeniti, da ustava pripadnikom obrambnih sil in policije ne prepoveduje članstva in delovanja v društvih, omejuje pa jim članstvo v političnih strankah (Cerar, 1995: 37).

Konkretno uresničevanje te pravice je prepuščeno zakonskemu urejanju, kar določa 15. člen Ustave RS. Zakonski okviri so potrebni in koristni za vzpostavitev pomembnejših in trajnejših oblik svobodnega združevanja. Ti zagotavljajo združenjem na eni strani pravno varnost, na drugi strani pa jim dajejo pravno subjektiviteto z različnimi ugodnostmi in obveznostmi (Cerar, 1995: 38, 39). Skratka, ustava ureja pravico do svobodnega združevanja povsem načelno in splošno, kar pomeni, da ne našteva vrste možnih oblik svobodnega združevanja⁶. Na splošno pa velja, da pravice do svobodnega združevanja ni mogoče omejiti zgolj na nekatere oblike združenja.

2.3 ZDRUŽEVANJE PO MEDNARODNIH PRAVNIH AKTIH

Do druge svetovne vojne so bile človekove pravice v popolni domeni notranjega prava posamezne države. Šele ekscesi nacizma so pospešili mednarodno kodificiranje človekovih pravic, kar je prispevalo k razvoju mednarodnega prava na tem področju, dvignilo javno zavedanje ter povečalo zaščito posameznikov in posameznih skupin (Wallace, 1997: 9). Tudi pravica do svobodnega združevanja je opredeljena v vseh splošnih mednarodno pravnih aktih s področja človekovih pravic (M. Zupančič in drugi, 1989: 147).

S podpisom in ratifikacijo konvencij in drugih mednarodnih aktov se države podpisnice zavežejo, da bodo določila spoštovale, svoje notranje pravne vire formulirale v skladu s podpisanimi akti in celo sprejele mednarodno sojenje, če bodo kršile te pravice (Travner, 1997: 18). Po določbi 8. člena Ustave RS postanejo ratificirane pogodbe del notranjega prava, zato je med pravnimi akti z značajem zakona treba upoštevati tudi mednarodne pogodbe, ki obvezujejo Slovenijo.

⁶ Izjemo predstavlja določba 76. člena Ustave RS, ki izrecno določa možnost svobodnega ustanavljanja in delovanja sindikatov.

Med mednarodnimi akti, ki jih je ratificirala tudi RS je potrebno omeniti:

- Splošno deklaracijo Združenih narodov o človekovih pravicah⁷
- Mednarodni pakt o državljanskih in političnih pravicah⁸
- Konvencijo Sveta Evrope o varstvu človekovih pravic in temeljnih svoboščin⁹

Pravica do svobodnega združevanja je opredeljena še v:

- Mednarodnem paktu o ekonomskih in kulturnih pravicah
- Ameriški deklaraciji o pravicah in dolžnostih človeka
- Ameriški konvenciji o človekovih pravicah
- Afriški listini o pravicah človeka in ljudstev (M.Zupančič in drugi, 1989: 148).

3.4 PRAVICA DO NEZDRUŽEVANJA

Pojem svobode združevanja pomeni, da je združevanje svobodno, torej ne samo, da se vsakdo lahko združuje, temveč tudi, da se združuje po svoji volji. Če želimo zaščititi pravico do svobodnega združevanja, mora ta vsebovati tako pozitiven (biti član) kot negativen aspekt (ne biti član) določenega združenja. Pravica do združevanja je tako samo en vidik svobode združevanja, negacija slednje pa je prisiljevanje k združevanju. Gre za dva vidika iste pravice (Zalar, 1997: 379).

Obe pravici sta izrecno omenjeni v Splošni deklaraciji Združenih narodov o človekovih pravicah in v Afriški listini o pravicah človeka in ljudstev (M. Zupančič in drugi, 1989: 156). Pravica do nezdrževanja pomeni, da ima posameznik pravico, da se ne poveže z drugimi oziroma ne postane član združenja (Šturm, 2002: 461). Ker pa je pravica do združevanja praktično povsod omejena, je razumljivo, da tudi pravica do nezdrževanja ni absolutna in je omejena predvsem, ko gre za t.i. solidarnostno obveznost (npr. pri sindikatu).

⁷ »Vsakdo ima pravico do mirnega zbiranja in združevanja« in »nikogar se ne sme prisiliti k članstvu v katerokoli društvo« (Splošna deklaracija Združenih narodov o človekovih pravicah, 1948: 20. člen).

⁸ »Vsakdo ima pravico do svobodnega združevanja z drugimi, vključno s pravico ustanavljati sindikate in se jim pridružiti zaradi zaščite lastnih interesov (Mednarodni pakt o državljanskih in političnih pravicah, 1966: 22. člen).

⁹ »Vsakdo ima pravico, da mirno zboruje in se svobodno združuje« (Konvencija Sveta Evrope o varstvu človekovih pravic in temeljnih svoboščin, 1953: 11. člen).

3 RAZVOJ DRUŠTEV NA SLOVENSKIH TLEH

3.1 VPLIV POSAMEZNIH DEJAVNIKOV PRI NASTAJANJU IN DELOVANJU DRUŠTEV

Pomembno vlogo pri nastajanju in razvoju društev so imeli naslednji dejavniki:

- *Politične stranke*, zlasti socialdemokratske, so v drugi polovici 19. stoletja razvile številne nove organizacijske oblike, ki so bile vezane na stranko in preko katerih so lahko na različne načine vplivale na procese v družbi. Ena takšnih oblik so bila društva, ki so nastala na podlagi angažiranja strank ter ostala pod njihovim vplivom in političnim vodstvom. Na drugi strani pa so se tudi stranke, predvsem meščanske in delavske, razvile iz nekaterih društev.
- *Rimsko-katoliška cerkev*, ki je neposredno in posredno – na primer preko Slovenske ljudske stranke - vplivala na delovanje društev ter preko njih na celotno dogajanje v širši družbi. Poleg tega je mnogo različnih oblik združevanja ljudi nastalo na religioznih temeljih oziroma na pobudo cerkve.
- *Ustavne in pravne norme* so dejavniki, ki so neposredno vplivali na proces ustanavljanja in delovanja društev ter na njihovo strukturo in odnose do politične oblasti. Bile so pokazatelj splošnih političnih in gospodarskih razmer v določenem obdobju, sprva v Avstro-Ogrski in kasneje v Jugoslaviji. Na podlagi teh razmer so bile namreč opredeljene konkretne pravne rešitve v zakonodaji.
- *Mednarodne asociacije združenj oziroma društev*, ki so bila mnogokrat iniciator za ustanavljanje društev pri nas. V času Avstro-Ogrske so prihajale pobude predvsem iz Češke, in sicer zaradi močnih teženj po povezovanju slovanskih narodov znotraj te monarhije v boju za svoje nacionalne pravice in identiteto.
- *Mednarodne pravne norme* so bile sprejete v okviru Organizacije združenih narodov, v regionalnih okvirih ter tudi v okviru specializiranih mednarodnih organizacij. Še posebej pomembne pa so postale po koncu druge svetovne vojne (Kranjc, 1986: 8,9).

3.2 USTAVNO PRAVNI TEMELJI DELOVANJA DRUŠTEV DO OSAMOSVOJITVE SLOVENIJE

3.2.1 PRAVNI OKVIRJI DRUŠTVENEGA ZDRUŽEVANJA V AVSTRIJI

Najstarejša društva poznamo že v 18. stoletju, predvsem nabožne organizacije, Avstrija pa vse do štiridesetih let 19. stoletja ni poznala društvenega prava oziroma ni pravno urejala združevanja občanov v društva. Prvi predpisi glede ustanovitve privatnih društev in njihovega delovanja so bili izdani 1840. leta (Andrejka, 1928: 11). Vse do leta 1848 ni bilo nobenih društev z večinoma slovenskim obeležjem. Z marčno revolucijo omenjenega leta, ko je slovensko narodno gibanje ustvarilo program Zedinjene Slovenije, pa so v večjih mestih nastala društva, ki naj bi pomagala uresničevati ta program in skrbeti za enakopravnost slovenskega jezika in naroda. Nenazadnje je tudi program Zedinjene Slovenije nastal v okviru društva (Melik, 2002: 269).

Po zadušeni revoluciji je bila s posebnim cesarskim patentom - Patent o društvenih shodih - 17. marca 1849 - urejena pravica do svobodnega združevanja in zborovanja (Melik, 2002: 269). V obdobju Bachovega absolutizma je omenjeni patent izgubil veljavo s sprejetjem Cesarskega patenta, imenovanega tudi Društveni patent, ki je izšel 29. novembra 1852. Bil je izraz porevolucijskega absolutističnega obdobja in hkrati prva pravna določba, ki je veljala za celotno cesarstvo. Uzakonil je koncesijski sistem ter s tem določal, da smejo društva nastati samo tedaj, če jih dovoli vlada. S tem patentom pa so vsa, tudi čisto gospodarska združevanja, morala biti odobrena s strani državne oblasti, kar dokazuje, da državna oblast ni zaupala združevanju, hkrati pa so bila vsa društva podvržena njenemu stalnemu nadzoru (M. Zupančič in drugi, 1989: 76).

Društveno življenje in z njim tudi politično delovanje se je ponovno okrepilo z obnovitvijo ustavnega življenja v šestdesetih letih 19. stoletja. Pravica do zborovanj in združevanja se je počasi uveljavljala in čeprav je društveni patent ostal, se je spremenila njegova uporaba. Zaradi predhodnega absolutizma, se je pojavila potreba po oblikovanju narodnih društev. Njihov namen je bil pridobitev nemško mislečega meščanstva in vzpodbuditev širokih slojev ljudstva, ki dotlej sploh ni sodelovalo v kulturi in politiki.

Zdaj so šele zares začela nastajati slovenska društva. Prve so bile čitalnice, ki so bile ravno takšna oblika društva, ki je bila mogoča v prehodnem času med absolutizmom in pravo politično društveno in zborovalno svobodo (Melik, 2002: 271).

Leto 1867 je v avstrijskem življenju prineslo veliko spremembo. Uveljavljen je bil dualizem, saj je bilo cesarstvo razdeljeno na dve državni polovici – na avstrijski in ogrski del. Istega leta sta bila sprejeta Državni osnovni zakon, ki je v 12.členu določil, da imajo avstrijski državljani pravico do oblikovanja zborovanj in društev (M. Zupančič, 1989: 93) ter 15. novembra 1867 še Zakon o društvenem pravu, ki je odpravil koncesijski sistem in s tem omogočil lažje ustanavljanje in delovanje društev (Kranjc, 1986: 38). Zakon je podrobneje uredil materijo združevanja, hkrati pa je urejal tako gospodarske družbe kot društva. To so bili prvi predpisi na Slovenskem, ki se nanašajo na društva v današnjem pomenu. Določbe tega zakona so ostale v veljavi vse do konca Habsburške monarhije (Kranjc, 1986: 38).

Glede na obdobje pred in po marčni revoluciji, ko niso bile priznane temeljne pravice državljanov in ko je bilo hkrati onemogočeno politično uveljavljanje slovenskih zahtev, je bil storjen korak naprej, ki pa je v sebi skrival past. Normativna ureditev Zakona o društvenem pravu je namreč zaradi različnih zakonskih interpretacij dopuščala diskrecijsko presojo izvršilno-upravnim organom. Deželna vlada je tako imela možnost po lastni presoji prepovedati društvo, če je menila, da deluje protizakonito (M. Zupančič in drugi, 1989: 96, 114).

3.2.2 PRAVNA UREDITEV DRUŠTEV V KRALJEVINI SHS

Z nastankom Kraljevine Srbov, Hrvatov in Slovencev (v nadaljevanju Kraljevine SHS) se je društveno življenje okrepilo. V novi državi je mlajši rod začel z reformacijo oziroma oživljanjem starih društev, vendar je razvoj šel v drugo smer. Mnogo predvojnih društev je bilo opuščenih, druga so se začela preusmerjati in preoblikovati, hkrati pa so nastajala nova. Vsi sloji in stanovi so se vključevali v najrazličnejša društva, za razliko od prejšnjega obdobja, ko je bilo društveno življenje enostransko in omejeno le na določene plasti prebivalstva. Na področju društvenega delovanja so bile zelo aktivne in tudi tekmovalne politične stranke, preko katerih je država namenjala določenim društvom

materialno in drugo pomoč. Na drugi strani pa je nekatera društva prepovedovala oziroma onemogočala, predvsem delavska in napredno usmerjena. Ne glede na vpliv in pomen političnih strank, se je zelo pomnožilo število politično nevtralnih organizacij. Pluralizem društev je bil velik, kar je razvidno tudi iz društvenega katastra iz leta 1927, ki so ga vodili ločeno v Ljubljani in Mariboru. Na območju Slovenije je takrat delovalo 4372 društev, kar pomeni, da je prišlo eno društvo na vsakih 250 Slovencev (Erjavec, 1928b: 747, 758).

Kraljevina SHS je bila sestavljena iz različnih ozemeljskih delov, ki so pred tem spadali pod različne države oziroma različne pravne sisteme. Zaradi tega je bilo društveno pravo urejeno z različnimi pravnimi akti. Tako je zakonodaja glede društvenih stvari na ozemlju Slovenije in Dalmacije slonela na avstrijskem Zakonu o društvenem pravu iz leta 1867, na območju Hrvaške in Slavonije pa še vedno na Cesarskem patentu iz leta 1852, ki je določal koncesijski sistem ter s tem dovoljenje za ustanovitev društva in nadzor nad njim. Na področju bivše Kraljevine Srbije je veljal Zakon o javnim zborovima i udruženjima iz leta 1891, ki je priznaval absolutno državljansko pravico do združevanja in ustanovitve društva in je bil zato bolj svoboden, bolj liberalen kot avstrijski. Na območju Prekmurja in Medjimurja pa so bili v veljavi ogrski predpisi oziroma posamezne naredbe, ki so bile sprejete v letih od 1873 do 1898 (Andrejka, 1928: 27-30).

Leta 1921 je bila sprejeta Vidovdanska ustava, ki je v 14.členu določala pravico do združevanja, zborovanja in dogovarjanja, seveda z nameni, ki niso preganjani z zakonom. Sledilo je dobro desetletje, ko država ni imela enotnega zakona, ki bi urejal društveno materijo. Leta 1931 je bil sprejet Zakon o društvih, shodih in posvetih, ki se je uporabljal za društva, politična združenja in delniške družbe, in je veljal za celotno kraljevino Jugoslavijo. Bil je bolj podoben avstrijskemu zakonu iz leta 1867, kot pa mnogo bolj liberalnejšemu srbskemu iz leta 1891. Določal je jasne razloge, zaradi katerih je lahko oblast prepovedala ustanovitev društva: splošen razlog za prepoved društva je bil, če je le-to nasprotovalo državnemu ali družbenemu redu, javni morali; konkretno pa so bila prepovedana športna društva, ustanovljena na verski, plemenski ali pokrajinski osnovi, kar kaže na občutljivost za nacionalna in verska trenja (M. Zupančič. 1989: 85, 86).

3.2.3 PRAVNI OKVIRJI DRUŠTVENEGA DELOVANJA V JUGOSLAVIJI

Razvoj društev v bivši SFRJ od druge svetovne vojne do osamosvojitve Slovenije lahko v razdelimo na tri obdobja. V prvem obdobju od konca druge svetovne vojne do 1965. leta je društva urejal zvezni Zakon o društvih, zborovanjih in drugih javnih shodih, sprejet 25. avgusta 1945 na 3. zasedanju AVNOJ-a. To je bil prvi zakon, ki je v povojni Jugoslaviji celovito uredil svobodo združevanja, hkrati pa je urejal tudi materijo, ki po vsebini sploh ne spada pod društva in je bila kasneje urejena s posebnimi zakoni. Zakon se je namreč uporabljal tako za društva kot tudi za družbenopolitične organizacije. V tem obdobju je imela država posebno vlogo pri ustanavljanju društev, saj je bil uzakonjen sistem dovoljenja s pozitivno pravno vneto¹⁰.

Za drugo obdobje med leti 1965 in 1974 je značilno, da je bila društvena materija urejena na ravni federacije s Temeljnimi zakonom o društvih iz leta 1965. Kmalu za njim so bili izdani še republiški Zakoni o društvih, ki so zveznega le dopolnjevali. Temeljni zakon je predvideval ustanavljanje in delovanje društev, ki so delovale na področju dveh ali več republik, izpeljani republiški zakoni pa ustanavljanje in delovanje društev znotraj ene republike. Zvezni zakon ni več urejal združevanja v politična društva oziroma v družbenopolitične organizacije, ampak samo združevanje v društva v ožjem smislu. Dovoljeval pa je nadaljnji obstoj društev, tudi političnih, ustanovljenih po predpisih Zakona o društvih, zborovanjih in drugih javnih shodih. Edini pogoj je bila uskladitev pravil. V primerjavi s predhodnim obdobjem se je vloga države pri ustanavljanju in delovanju društev bistveno zmanjšala, saj je bil uzakonjen rahlo modificiran sistem prijave.

Tretje obdobje je potekalo od leta 1974 do osamosvojitve Slovenije, pričelo pa se je s sprejemom ustavnih dopolnil k Ustavi SFRJ in nato še s sprejetjem republiških ustav. Slednje so bile podlaga za posamezne republike, da so sprejele svoje zakone o društvih¹¹. Tako se je celotno urejanje področja društev preneslo v izključno pristojnost republik,

¹⁰ To pomeni, če organ konstitutivne odločbe ni izdal v zakonitem roku tridesetih dni od prejema vloge, se je štelo, da je bila dana odločba o dovolitvi ustanovitve (Šturm, 1975: 14).

¹¹ Novi zakon o društvih je v Sloveniji sprejela republiška skupščina 4. decembra 1974, veljati pa je začel 20. decembra 1974 (Šturm, 1975: 15).

federacija pa je obdržala le pristojnost nad ureditvijo ustanavljanja in delovanja društev tujcev, živečih v Jugoslaviji. Tudi vloga državnih organov do društev je bila relativno omejena, saj so se društva v družbeni sistem povezovala na nov način, preko oblastnih teritorialnih in funkcionalnih sistemov. Ustanavljanje političnih strank je bilo v načelu možno, pod pogojem, da ne bi delovale proti veljavnemu ustavnemu redu (Šturm, 1975: 14, 15).

V tem času so v sistem uvedli tudi posebno vrsto društev, ki so jih poimenovali družbene organizacije. Le-tem je bil dan poseben status, ker je bila njihova dejavnost za družbo tako pomembna, da ni mogla biti zgolj prostovoljna, ampak je bilo potrebno zagotoviti kontinuiranost njihovega delovanja. To pomeni, da so družbene organizacije na podlagi javnega pooblastila opravljale določene naloge, ki bi jih sicer opravljali državni organi (M. Zupančič in drugi, 1989: 260). Glede na njihov pomen in javni interes, bi te organizacije po novem ZD izpolnjevale pogoje za pridobitev status društva, ki deluje v javnem interesu.

3.3 PRVA DRUŠTVA S SLOVENSKIM OBELEŽJEM

3.3.1 POLITIČNA DRUŠTVA

Prva društva na Slovenskem so imela pomembno politično in družbeno vlogo, saj je bil to čas, ko Slovenci nismo imeli državnih in političnih institucij. Najbolj pomembno je bilo *Slovensko društvo* s sedežem v Ljubljani, ki se je po oktobrski vstaji leta 1848 iz kulturnega kmalu prelevilo v politično ter hkrati postalo nekakšen centralni element za vsa druga društva. Kljub njegovi politični usmerjenosti pa ni zmoglo radikalnejših nacionalnih zahtev. Močno se je zavzemalo za samostojno Avstrijo, zato je takratna oblast z odobravanjem gledala nanj. Njegovo nasprotje je bilo celovško *Ljudsko društvo*, ki se je zavzemalo za duhovni in politični razvoj ljudstva ter poudarjalo republikanska načela. Zaradi tega mu oblast ni bila naklonjena (Kranjc, 1986: 16). Tudi v drugih krajih so bila ustanovljena tovrstna društva, in sicer na Dunaju, v Gradcu, Trstu, Gorici in Celovcu. To so bili prvi centri zbiranja in hkrati arene za mlade slovenske politike.

Po sprejetju oktroirane ustave 1849. leta so se skoraj vsa politična društva spremenila v kulturna in počasi izginila iz družbenega življenja. Nekaj let sta delovali še dve društvi - graško in ljubljansko – kasneje pa sta tudi ti dve postopoma zamrli (Priatelj. 1938: 113, 116, 117). . V tistem času so bila med društva vključena tudi gospodarska združenja, hkrati pa je bilo uvedeno ostro razlikovanje med političnimi in nepolitičnimi društvi. Nepolitična¹² društva z znanstvenimi, humanitarnimi ali dobrodelnimi nameni za delovanje niso potrebovala nobenega posebnega dovoljenja, medtem ko političnih društev oblast ni dovolila oziroma jih je lahko prepovedala, če so nasprotovala določilom kazenskega zakonika (Melik, 2002: 269, 270). Tako je večji del političnih društev prenehalo¹³ z delovanjem že leta 1849, tri leta kasneje pa so bila prepovedana tudi z zakonom. Sledilo je namreč obdobje Bachovega absolutizma (1851 – 1860), ko je bilo društveno in politično življenje praktično onemogočeno. Prevladoval je birokratsko-centralističen sistem (M.Zupančič in drugi, 1989: 92).

Narodno-politična društva so se začela ponovno oblikovati konec šestdesetih let 19. stoletja, začenši z društvom *Slovenija*, ustanovljenega leta 1868 z namenom obrambe narodnih pravic. Vodilo je vse volitve in druge politične akcije v slovenskem prostoru. Kasneje so nastajala še druga domoljubna društva v različnih deželah in sicer *Trdnjava* v Celovcu, *Soča* v Gorici, *Edinost* v Mariboru in Trstu (Lončar, 1921: 35, 36). Politični katoliki pa so ustanavljali nepolitične katoliške družbe po posameznih deželah, katoliška društva, katoliška tiskovna društva, katoliške čitalnice in podobno. Leta 1869 je bila v Ljubljani ustanovljena *Katoliška družba*, ki je imela versko-domoljuben dobrodelni namen.

V predstrankarskem obdobju je velik del političnega življenja formalno in neformalno potekal v društvih in klubih ter se nato prenašal v deželne zборе in državni zbor. V Avstro-Ogrski monarhiji je bil vpliv takšnih društev na politiko velik. Kazal in uveljavljal se je preko politikov, ki so pogosto delovali v društvih oziroma bili na čelu le-

¹² Kot nepolitično društvo je bilo po določbah Cesarskega patenta leta 1851 v Celovcu ustanovljeno, ne da bi mu bilo potrebno prositi za dovoljenje, *Društvo sv. Mohorja* (Melik, 2002: 270).

¹³ Tudi ljubljansko *Slovensko društvo* je že le ta 1849 prenehalo s političnim delovanjem ter se zaradi zahtev Cesarskega patenta, da je potrebno prijaviti vsa društva, na predlog Bleiweisa kot predsednika društva samo razpustilo (Kranjc, 1986: 17).

teh in so se v politiko vključevali kot poslanci ali na kakšen drug način. Skratka, politično življenje se je prvotno dogajalo v političnih društvih, ki pa so z nastankom strank postala drugotnega pomena (Kranjc, 1986: 50, 51).

3.3.2 KULTURNA DRUŠTVA

Prve so bile čitalnice, ki imele pomembno vlogo in velik pomen za slovenski narod. Eden od njihovih namenov je bil, da se vanje vključijo čim širše plasti družbe, a ta ni bil dosežen v željeni meri. V njih se je zbirala narodno zavedna inteligenca, slovenska mestna in trška gospoda, podeželjski veljaki, pa tudi nižje plasti družbe. Kmetje kot najštevilčnejši sloj prebivalstva pa so se le v nekaterih manjših krajih - v največji meri na Primorskem - vključevali v čitalniško dogajanje. Kljub temu so čitalnice pripeljale slovensko meščanstvo iz nemškega v slovenski tabor ter izoblikovale zavest, da se je slovenski narod sposoben organizirati in izdajati časopisje. Njihov največji pomen je bil v tem, da so preoblikovale Slovence iz ljudstva v narod (Erjavec, 1928a: 15, 16).

Čitalnice so bile tista oblika društva, ki je bila mogoča v prehodnem času med absolutizmom in pravo politično društveno in zborovalno svobodo. Bile so skupne organizacije konservativcev in liberalcev oziroma družbe, ki se je opredelila za slovenski politični tabor ter se izobraževala v slovenskem jeziku, utrjevala slovensko zavest, premlevala in komentirala svetovne in domače politične dogodke in se zabavala. Čitalnice so namreč bile združene z gostilniškimi in kavarniškimi prostori, kjer so se odvijale družabne prireditve s predavanji, petjem, koncerti, recitacijami, igralskimi točkami ali celovečernimi nastopi. S politiko se formalno niso ukvarjale, posredno pa je bila kljub temu prisotna (Melik, 2002: 271).

Prva je bila ustanovljena *Slovanska čitalnica*, in sicer v Trstu leta 1862. Še istega leta sta bili ustanovljeni čitalnici v Ljubljani in Mariboru, leta 1869 jih je bilo že 57. Največji razcvet so čitalnice dosegle v šestdesetih in sedemdesetih letih 19. stoletja, kasneje so se pojavljale v manjši meri, veliko pa jih je tudi propadlo, predvsem tiste, ki so bile v manjših krajih (M. Zupančič in drugi, 1989: 103). Po letu 1867 so nehale biti vodilne slovenske organizacije, vendar pa svojega pomena kot lokalna društva niso

izgubile. Mnogo jih je še naprej delovalo in razvijalo najrazličnejše dejavnosti (Melik, 2002: 271).

Obseg delovanja čitalnic je kmalu postal preozek, zato so se začela pojavljati tudi druga kulturna društva širšega slovenskega pomena. Takšno je bilo leta 1863 ustanovljeno društvo *Južni Sokol*, ki se je ukvarjalo s telesno vzgojo ter z razvijanjem narodne zavesti. Taka je bila *Slovenska matica*, ustanovljena 1865, katere naloga je bila izdajanje knjig in s tem izobraževanje slovenskega naroda. Poleg njiju je bilo v letu 1867 ustanovljeno *Dramatično društvo*, kateremu je bil glavni namen ustanoviti samostojno slovensko gledališče (Melik, 2002: 271).

3.3.3 STROKOVNA DRUŠTVA

Spremenjene gospodarske, socialne in politične razmere v drugi polovici 19. stoletja so v največji meri vplivale na razvoj strokovnih, znanstvenih in profesionalnih društev. Posledica je bila večje število laičnih izobražencev na Slovenskem, ki so pospešili razvoj zavesti o potrebi in možnosti ustanavljanja društev ter drugih strokovnih in profesionalnih organizacij. Pri tovrstnih društvih je velikokrat obstajalo sodelovanje med Slovenci in Nemci, kot npr. v *Muzejskem društvu*, *Zdravniškem bralnem društvu* v Ljubljani, ki se je kasneje preimenovalo v *Društvo zdravnikov na Kranjskem* itd (Kranjc, 1986: 32).

Vsa ta društva so bila izjemna podlaga za nadaljni razvoj tistega področja, ki so ga pokrivala. Leta 1868 je bilo ustanovljeno *Učiteljsko društvo za Kranjsko* (1871 se je preimenovalo v *Slovensko učiteljsko društvo*), ki je veliko prispevalo k napredku pouka v slovenščini ter imelo hkrati vlogo povezovanja slovenskih učiteljev. Na razvoj slovenske pravne terminologije je močno vplivalo 1889 leta ustanovljeno društvo *Pravnik*. Veliko je bilo strokovnih društev s kmetijskega področja, kot npr. *Slovensko čebelarско društvo*, ustanovljeno leta 1898, ki je najstarejša organizacija na gospodarskem področju. Leta 1906 je bilo ustanovljeno *Društvo slovenskih profesorjev*, leto kasneje *Društvo slovenskih časnikarjev* itd.

Strokovna, znanstvena in profesionalna društva so imela prav tako kot politična in kulturna pomemben vpliv na družbeno, politično in kulturno življenje na Slovenskem.

Njihov razvoj je bil v obdobju Avstro-Ogrske manj intenziven, v Kraljevini SHS pa se je njihovo število povečalo (Kranjc, 1986: 33, 34, 76, 77).

3.3.4 DELAVSKA DRUŠTVA

Na Slovenskem se je delavstvo organiziralo počasneje kot drugod po Evropi, kljub temu pa so nastajale delavske organizacije in delavska društva. Slednja so bila tesno povezana s političnimi strankami, ki so močno vplivale na delavsko delovanje. Do leta 1896 je bilo povsod po habsburški monarhiji delavstvo organizirano v izobraževalnih, pravovarstvenih in podpornih društvih. To je omogočil Zakon o društvih iz leta 1867, ki je dovoljeval vsakovrstni društveni pluralizem. Pred sprejetjem tega zakona je bilo ustanavljanje delavskih društev močno ovirano, tako s strani države kot tudi delodajalcev.

Prvo delavsko društvo na Slovenskem, ustanovljeno leta 1868 v Ljubljani, je bilo *Izobraževalno društvo za tiskarje*. V svojem delovanju je kazalo strokovno in izobraževalno plat. Po eni strani je skrbelo za izobraževanje svojih članov z raznimi predavanji, knjižnico, lastno bolniško, invalidsko, potovalno in vdovsko blagajno ter imelo stike s podobnimi društvi po celi Evropi. Po drugi strani pa je poudarjalo načela, ki so se nanašala na socialni in politični boj delavstva. Še isto leto so tiskarski delavci ustanovili društva v Celovcu in Trstu, v Mariboru pa je prišlo do ustanovitve *prvega delavskega izobraževalnega društva*, ki je združeval vse delavce, ne glede na stroko. Ravno ustanavljanje delavskih društev je pomenilo tisto mejno točko v razvoju delavskega gibanja na slovenskem ozemlju in uveljavljanju njegove socialistične usmeritve. Kasneje so bila tovrstna društva ustanovljena še v Ljubljani, Celovcu, Ptuj, Celju, Trstu, Prevaljah in Slovenski Bistrici, izmed teh pa je imelo leta 1870 ustanovljeno *Ljubljansko delavsko društvo* za kasnejši razvoj še posebej pomembno vlogo. Skratka, glede na delovanje delavskih društev na Slovenskem lahko le-ta razdelimo v dve kategoriji, in sicer na strokovna in izobraževalna (Kranjc, 1986: 22-25).

Delavska društva so svoj vzpon dosegla leta 1873, potem pa je začela njihova aktivnost upadati, zaradi česar so dve leti kasneje prenehala delovati. To pa je bil le začasni zastoj zaradi gospodarske krize, ki je zajela celotno monarhijo - pri nas je dosegla višek v letu 1874 (M. Zupančič in drugi, 1989: 104).

4 SEDANJA UREDITEV DRUŠTEV V SLOVENIJI

4.1 OPREDELITEV POJMA DRUŠTVA

Društvo¹⁴ je ena izmed pogostejših pojavnih oblik uveljavljanja pravice do svobodnega združevanja v slovenskem pravnem sistemu (Travnar, 1997: 37). Povezovanje osebnih interesov posameznikov s splošnimi družbenimi interesi hkrati veliko prispeva k uresničevanju vrednot, ki so pomembne za razvoj družbe in za vsakega posameznika. Delovanje v okviru društev je tudi učinkovit način za premagovanje različnih oblik odtujenosti, ki bremenijo človeka v sodobnem svetu (Šturm, 1986: 61).

Društvo lahko funkcionira tudi kot interesna skupina¹⁵, vendar v tem primeru interesi niso formalno sestavni del programa društva (Cerar, 1995: 49). Pluralizem interesov v konkretni družbi je vsekakor temeljni razlog za ustanavljanje, obstoj in delovanje raznovrstnih oblik interesnega združevanja ljudi. Intenzivnost, vsebina in oblike združevanja so v veliki meri pogojene z materialnim, družbenim, političnim, kulturnim in splošno socialnim razvojem družbe in konkretnega družbenega okolja (Zečević, 1976: 9).

Društva so oblika nevladnih organizacij, ki so pomemben institut civilne družbe. Za nevladne oziroma nedržavne organizacije je značilno, da postavljajo ravnovesje v oblastni sferi in jih uvrščamo med državo in trg, torej med oblastno sfero in med tisto, kar je primarno pridobitno. Te organizacije omogočajo državljansko iniciativo in opravljanje nalog, ki jih je včasih opravljala država. Nevladne organizacije so praviloma pravne osebe, dopustne pa so tudi takšne, ki te osebnosti nimajo, vendar slednje v praksi težje uveljavljajo svoje pravice. Vse nedržavne organizacije so pravne osebe zasebnega prava, čeprav se kljub temu tudi zanje uporabljajo predpisi javnega prava, kot je npr. davčno pravo ipd. (Trstenjak, 1998: 5).

¹⁴ Društvo je »oblika nepolitičnega združevanja ljudi zaradi doseganja poklicnih in drugih skupnih interesov« (Leksikon Cankarjeve založbe, 2002: 222).

¹⁵ Interesna skupina je formalna organizacija, katere namen je, da si v demokratični državi prizadeva vplivati na javne politike (Zeigler, 1992: 377).

TABELA 4.1.1: Številčni pregled društev v letu 2003

Šifra	VRSTA DRUŠTEV	Registrirana društva na dan 31.12.2003	Novo registrirana društva v letu 2003	Črtana društva iz registra v letu 2003	Uskladitev delovanja z zakonom v letu 2003	Sprememba ostalih podatkov v letu 2003	Društva, ki niso uskladila svojega delovanja	Podeljen status društva, ki deluje v javnem interesu
1	KULTURNO PROSVETNA	2659	232	29	6	198	74	10
2	STROKOVNA IN POKLICNA	1319	21	17		117	117	29
3	GASILSKA	1532	5	5	1	292	22	972
4	AVTO-MOTO	354	16	4		24	7	2
5	ŠPORTNA	5518	356	88	10	443	229	719
6	PLANINSKA	255	6	1	1	33	10	82
7	TABORNIŠKA	151	5	6		16	19	
8	TURISTIČNA IN HORTIKULTURNA	865	145	6	1	66	19	67
9	POČITNIŠKA IN POPOTNIŠKA	98	45			2	3	
10	ŠAHOVSKA	118	10			7	6	17
11	STRELSKA	431	59	9		17	55	37
12	LOVSKA	447	1			79	0	1
13	RIBIŠKA	113	7			16		65
14	ČEBELARSKA	221	3			11	5	7
15	DRUŠTVA RDEČEGA KRIŽA	101	1	20		9	43	
16	INVALIDSKA	206	8	3		161	0	33
18	JAMARSKA	47	2	0		6	2	2
19	DRUŠTVA PRIJATELJEV MLADINE	266	3	19		28	11	
20	DRUŠTVA LJUBITELJEV ŽIVALI	335	11	2	1	35	11	10
21	DRUŠTVA ZBIRATELJEV	62	8				5	
22	DRUŠTVA UPOKOJENCEV	532	15	2		64	4	1
23	DRUŠTVA ZA VARSTVO OKOLJA	156	35	1	3	4	3	1
24	DRUŠTVA RADIOAMATERJEV	152		2		6	10	2
25	DRUŠTVA ZA TEHNIČNO KULTURO	279	81	4	1	19	4	6
26	DRUŠTVA LJUBITELJEV IGER S KARTAMI	22	1	0		1	1	
27	DRUŠTVA OBOLELIH	133	9	2		30	3	18
28	DRUŠTVA ZA POMOČ IN SAMOPOMOČ	380	56	5		55	3	22
29	DRUŠTVA MEJNIH ZNANOSTI	34	6	2		1	0	
30	DRUŠTVA VETERANOV	128	3	0	1	13	1	3
31	DRUŠTVA ČASTNIKOV	84	1	20	1	5	35	1
99	DRUGA DRUŠTVA	1579	127	25	4	151	56	22
	SKUPAJ	18577	1278	272	30	1909	758	2129

Vir: (2004) Številčni pregled društev. MNZ - Urad za upravne notranje zadeve, Ljubljana.

4.2 ZAKON O DRUŠTVIH

ZD je začel veljati 4. novembra 1995. Leta 1998 je Ustavno sodišče RS na podlagi odločbe ugotovilo neskladje 5., 8. in 10. člena zakona z ustavo. Predlagatelj je upošteval odločbo Ustavnega sodišča in odpravil ugotovljena neskladja. Leto dni kasneje je bil zakon zopet spremenjen in dopolnjen. Decembra 2003 pa je Vlada RS poslala v obravnavo v Državni zbor RS Predlog Zakona o društvih, ki je bil objavljen januarja 2004 v Poročevalcu št. 6. V nadaljevanju bom predstavila predlog zakona, ki ohranja marsikatero določbo sedaj veljavnega ZD, hkrati pa razrešuje nejasnosti in nedorečenosti 1995. leta sprejetega ZD.

4.2.1 TEMELJNA NAČELA DELOVANJA DRUŠTEV

Ureditev delovanja društev temelji na štirih osnovnih načelih, ki se prepletajo skozi celoten ZD in s katerimi se urejajo temeljna izhodišča za ureditev interesnega združevanja (Debelak, 1996: 13). Le-ta so:

- Načelo prostovoljnosti: v skladu z njim ni mogoče nikogar prisiljevati v združevanje z drugimi, niti ni dopusten kakršenkoli avtomatizem združevanja v društva na podlagi določenih lastnosti posameznikov. Gre za negativni vidik ustavne določbe, ki jamči svobodno združevanje in odraža dejstvo, da ni mogoče predvideti obveznega združevanja v društva. To načelo pripada tako posameznikom kot tudi kolektivom oziroma pravnim osebam.
- Načelo samostojnosti: pomeni, da si društva s temeljnim aktom samostojno določijo področje svojega delovanja oziroma namen, cilje in način delovanja društva ter hkrati delujejo le v tem okviru. Te določitve morajo biti skladne s pravnimi normami, ki urejajo posamezna področja oziroma s celotnim pravnim redom. Pri tem so omejena z Ustavo RS zaradi razlogov varnosti države ali javne varnosti in zaradi varstva pred širjenjem nalezljivih bolezni.
- Načelo nepridobitnosti: s tem načelom je združevanje v društva možno samo, če namen ni ustvarjanje dobička. Če društvo v skladu s pravnim redom RS opravlja določeno dejavnost, s katero ustvarja dobiček, ga mora uporabiti za namen oziroma

za osnovno dejavnost, zaradi katerega je bilo društvo ustanovljeno. V tem smislu je pridobitna dejavnost le pomožno sredstvo za uresničevanje društvenih nalog in posledično ciljev. Društva naj bi tako načeloma delovala nepridobitno, saj so za uresničevanje takšnih interesov predvidene na podlagi 74. člena Ustave RS druge oblike udejstvovanja.

- Načelo javnosti: omogoča nadzor nad notranjimi razmerji, med člani društva, kot tudi zunanjimi razmerji glede delovanja društva kot celote v družbi. Brez javnosti delovanja društev si ne moremo predstavljati uresničevanja ustavne pravice do svobodnega združevanja. To načelo na eni strani omogoča društvom, da se v javnosti pojavljajo in delujejo, na drugi strani pa se javnost delovanja zagotavlja z registrom društev, za katerega je zaradi zavarovanja pravic tretjih oseb nujno, da je javna knjiga. Registrski organ mora dovoliti vpogled vanj in izdati izpiske iz registra vsakomur, ki ima za to upravičen interes (Horvat, 1994: 137).

4.2.2 PREDLOG NOVEGA ZAKONA O DRUŠTVIH

4.2.2.1 SPLOŠNE DOLOČBE

V splošnih določbah predlog zakona najprej v 1. členu definira pojem društva kot prostovoljno, samostojno in nepridobitno združenje, ki ga ustanovijo ustanovitelji zaradi uresničevanja skupnih interesov, opredeljenih v temeljnem aktu in seveda v skladu z ZD. V nadaljevanju v 5. členu določa, da je društvo pravna oseba zasebnega prava, to pravno osebnost¹⁶ pa si pridobi z vpisom v register društev oziroma z registracijo. Kot novost vsebuje predlog zakona v 7. členu tudi določbe o neregistriranih društvih, ki nimajo pravne osebnosti, za obveznosti takšnega društva pa odgovarjajo tisti, ki v pravnem prometu nastopajo v njihovem imenu. Če pa neregistrirano društvo sprejeme temeljni akt in določi svojega zastopnika, potem mu je priznan položaj stranke v postopku in s tem omejena pravna sposobnost, da lahko zavaruje svoje pravice in izpolnjuje obveznosti. Sicer pa se vsa pravna razmerja, v katera vstopajo neregistrirana društva, presoja po

¹⁶ S pravno osebo (persona moralis) razumemo organizacijo, ki v pravnem redu nastopa kot enota in je, tako kot človek, nosilec civilnih pravic in dolžnosti (Pavčnik, 1997: 107). Pravna oseba ne umre, ampak preneha delovati, s tem se likvidirajo tudi pravna razmerja, v katerih je nastopala (Travner, 1997: 28, 29).

predpisih, ki urejajo civilnopravno družbeno pogodbo. V splošnih določbah je v 8. členu opredeljena tudi smiselna uporaba določb ZD za zveze društev in tuja društva ter dopustnost urejanja posameznih vprašanj s posebnimi zakoni, če se s tem društva ne postavlja neupravičeno v neenakopraven položaj in je to nujno za ureditev določenega področja.

4.2.2.2 USTANOVITEV DRUŠTVA

Društvo lahko po predlogu ZD ustanovijo najmanj tri poslovno sposobne fizične osebe ali nepridobitne pravne osebe, ki na ustanovnem zboru sprejmejo sklep o ustanovitvi in temeljni akt društva ter izvolijo njihovega zastopnika (Zdru-1, 2003: 9. člen). S tem je predlagatelj zakona želel v celoti vzpostaviti enake pogoje uveljavljanja pravice do združevanja tudi za tiste pravne osebe, ki niso ustanovljene z namenom ustvarjanja dobička.

Temeljni akt oziroma statut društva je najvišji akt v hierarhiji splošnih aktov društva, ki ga društvo mora imeti (Zdru-1, 2003: 4. člen) ter v njem urediti temeljna vprašanja, pomembna za upravljanje in delovanje društva. V zvezi s tem so v 10. členu predloga ZD določene obvezne sestavine temeljnega akta, ki predstavljajo minimum pravnega varstva tako članstva kot tretjih oseb, ki vstopajo v razmerja z društvom. Pri tem je zelo pomembna določitev imena društva (Zdru-1, 2003: 11. člen). Statut in njegove spremembe sprejema zbor članov, ki ga sestavljajo vsi člani društva, z njim pa sami določijo pravice in obveznosti ter način sodelovanja pri upravljanju društva.

4.2.2.3 REGISTRACIJA DRUŠTVA

Načelo registracije, na katero se veže nastanek pravne osebe civilnega prava, je bilo sprejeto zaradi varnosti pravnega prometa. Društvo torej šele z registracijo pridobi pravno osebnost oziroma postane pravna oseba zasebnega prava in kot takšno deluje v mejah, ki jih je sprejelo v temeljnem aktu (Travner, 1997: 41).

Društvo se registrira na tisti upravni enoti, na območju katere je sedež društva - gre za načelo pristojnosti glede na sedež. Novost je registracija podružnice tujega društva

v RS, za katero bo prav tako pristojna upravna enota, glede na sedež te podružnice. Predlog zakona v 18. členu določa, da so upravne enote pristojne za reševanje vseh zadev za registracijo društva, o pritožbah glede zavrnitve registracije¹⁷ pa odloča Ministrstvo za notranje zadeve (v nadaljevanju MNZ). Slednje je pristojno le za instančni nadzor nad delom upravnih enot, s čimer je zagotovljeno dvostopenjsko odločanje v upravnem postopku.

Zahtevi za registracijo mora vlagatelj priložiti zapisnik ustanovnega zbora, odločitev zbora članov o registraciji društva, kar je novost, dva izvoda temeljnega akta, seznam z osebnimi podatki ustanoviteljev in njihovimi lastnoročnimi podpisi, dokazilo o pridobitvi pravne osebnosti in o sprejetju odločitve o ustanovitvi društva za nepridobitne pravne osebe – ustanoviteljice društva, naslov sedeža društva ter osebne podatke zastopnika društva (Zdru-1, 2003: 19. člen). Pristojni organ ima na voljo trideset dni od prejema vloge, da ugotovi, ali so v konkretnem primeru izpolnjeni zakonski pogoji. V primeru popolne vloge oziroma temeljnega akta izda organ odločbo, s katero odredi vpis društva v register. Če pa vloga formalno ni popolna ali ni v skladu z zakonom, mora upravni organ o tem obvestiti vlagatelja in mu določiti primeren rok za odpravo napak oziroma za dopolnitev vloge. Rok ne sme biti krajši od petnajstih dni in ne daljši od treh mesecev. Če vlagatelj opozorila ne upošteva, se to razume kot, da je svojo zahtevo umaknil¹⁸ molče z opustitvijo (Zdru-1, 2003: 20. člen). Tudi v primeru, da društvo spremeni temeljni akt ali zastopnika, mora v tridesetih dneh od nastanka spremembe vložiti zahtevo za spremembo registracije. Predložiti mora zapisnik seje organa, na kateri so bile sprejete spremembe. Če pa je društvo bistveno spremenilo temeljni akt, pa mora priložiti še dva izvoda sprememb temeljnega akta ali pa, kot do sedaj, njegovo prečiščeno besedilo (Zdru-1, 2003: 21. člen). Tudi društvo, ki je nastalo s spojitvijo oziroma pripojitvijo mora po določbi 22. člena predloga ZD zahtevo za registracijo podati v tridesetih dneh po sprejetih statusnih spremembah.

¹⁷ Registracija društva je čisto upravna zadeva, zato se mora odločanje o upravni pravici in pritožbi obravnavati po načelih Zakona o splošnem upravnem postopku (Uradni list RS, št. 80/99).

¹⁸ Institut umika zahteve je glede na pravne posledice mogoče obravnavati le kot umik v formalno-pravnem smislu, zato je lahko društvo ponovno vloži zahtevo za registracijo (Debelak, 1996: 24).

4.2.2.4 PREMOŽENJE DRUŠTVA IN NJEGOVO FINANČNO POSLOVANJE

Tako sedaj veljaven zakon kot tudi predlog zakona opredeljujeta premoženje društva, ki ga sestavljajo nepremične in premične stvari, materialne pravice ter denarna in druga sredstva, ki jih društvo pridobi s članarino, darili in volili, prispevki donatorjev, iz javnih sredstev, z opravljanjem dejavnosti društva in iz drugih virov. Zakon društvom ne postavlja nobenih omejitev glede obsega premoženja, kot tudi ne glede možnih virov, iz katerih pridobivajo sredstva. Pač pa zakon omejuje razpolaganje s premoženjem, s čemer se preprečuje zlorabljanje društev v pridobitne namene. Tako je vsaka delitev premoženja društva med člane, od ustanovitve društva do njegovega prenehanja, po zakonu nična, torej nesprejemljiva. Poleg tega mora društvo presežke prihodkov nad odhodki porabiti za uresničevanje namena in ciljev oziroma za opravljanje nepridobitne dejavnosti, določene v temeljnem aktu (Zdru-1, 2003: 25. člen). Pridobitna dejavnost je opredeljena kot dopolnilna dejavnost nepridobitne dejavnosti (Zdru-1, 2003: 26. člen). Skratka, (ne)pridobitnost je dokončno determinirana šele z namenom porabe, saj šele takrat dobi pravo vsebino (Jagodic, 2002: 12).

Predlog ZD v 27. členu določa, da mora društvo zagotavljati podatke o svojem finančnem in materialnem poslovanju na način in v obliki, ki ju določi s temeljnim aktom in posebnim aktom – s t.i. pravilnikom o finančno-materialnem poslovanju. Materialno-finančno poslovanje mora potekati preko žiro računa, ki ga društvo odpre pri Agenciji za plačilni promet, nadziranje in informiranje oziroma banki (Debelak, 1996: 19). Novost predloga zakona je, da določa način vodenja poslovnih knjig, in sicer praviloma po načelu dvostavnega knjigovodstva, prirejenega za društvene potrebe. Na podlagi poslovnih knjig in popisa ob koncu koledarskega leta mora društvo sestaviti letno poročilo, ki zajema bilanco stanja in bilanco uspeha s pojasnili k izkazu ter poročilo o poslovanju društva. Poročilo, ki mora prikazovati resnično stanje o premoženju in poslovanju društva, nato obravnava in sprejme najvišji organ društva, in sicer zbor članov (Zdru-1, 2003: 27).

V zvezi s svojim (ne)pridobitnim značajem, je društvo dolžno plačevati davek od dobička, ki ga ustvari z opravljanjem pridobitne dejavnosti, seveda v skladu z določbami

Zakona o davku od dobička pravnih oseb¹⁹. Težnja, da bi tudi društva plačevala davek od pridobitne dejavnosti, ima korenine v zagotavljanju enakopravnosti med različnimi subjekti, ki opravljajo to dejavnost. Predvsem gre za to, da društva ne bi smela nelojalno konkurirati gospodarskim družbam, vendar pa zaradi različnih statusnih oblik, namena delovanja in predvsem prepovedi delitve premoženja, do nelojalne konkurence ne bi smelo priti (Jagodic, 2002: 12).

4.2.2.5 PRENEHANJE DRUŠTVA

Društvo lahko skladno s 37. členom predloga zakona preneha delovati na podlagi volje članov, s spojitvijo k drugemu društvu, na podlagi sodne odločbe ali po samem zakonu. Sklep o prenehanju društva na podlagi volje članov lahko sprejme le najvišji organ društva, društveni zastopnik pa mora o tem v tridesetih dneh obvestiti organ, pristojen za registracijo društev. K temu mora priložiti tudi poročilo o razpolaganju s sredstvi društva, iz katerega je razviden obseg sredstev, način poravnave obveznosti društva, višina neporabljenih javnih sredstev in vrnitev le-teh v proračun ter ime po dejavnosti sorodnega društva, na katerega se po poravnavi vseh obveznosti prenese premoženje društva. V primeru, da društvo samo ne določi njegovega naslednika in ga tudi na podlagi določb temeljnega akta ni mogoče določiti, premoženje društva pripade lokalni skupnosti, na območju katere je imelo društvo svoje sedež. Predlog zakona izrecno določa, da premoženja društva ni mogoče prenesti na politično stranko (Zdru-1, 2003: 37. člen). S tem je zakonodajalec želel zagotoviti, da se premoženje tudi po prenehanju društva uporablja v iste ali podobne namene (Kokalj, 2000: 16).

Po samem zakonu pa društvo preneha, če dejansko preneha delovati ali če deluje v nasprotju s temeljnim aktom oziroma ZD. To je naloga upravnega organa, ki mora na svojo pobudo ali na predlog druge osebe ter v skladu z načeli splošnega upravnega postopka ugotoviti, ali pravna oseba še vedno izpolnjuje pogoje za obstoj in če dejansko opravlja naloge, za katere je bila ustanovljena (Zdru-1, 2003: 42. člen). Še pred črtanjem društva iz registra, mora pristojni organ javno objaviti sklep o prenehanju društva. Upniki imajo nato trideset dni časa od dneva objave, da obvestijo pristojni organ, če imajo

¹⁹ Uradni list RS, št. 82/97.

terjatve do zadevnega društva. Če upnikov ni, pristojni organ izda pravnomočno odločbo o izbrisu društva iz registra. Če pa upniki so, pristojni organ prekine postopek izbrisa in izda sklep, da le-ti pred pristojnim sodiščem v tridesetih dneh predlagajo uvedbo postopka o prenosu premoženja (Zdru-1, 2003: 39. člen). Novost, ki jo prinaša predlog v 40. členu, je možnost, da društvo upnikom predlaga sklenitev prisilne poravnave in dopustnost stečaja društva, kar sedaj ni možno. Predlagatelj namreč meni, da je upnikom treba dati možnost, da se vsaj delno poplačajo iz premoženja društva, to pa bo na drugi strani povečalo zaupanje v poslovanje društev.

4.2.2.6 ZVEZA DRUŠTEV

Zveza društev je združenje dveh ali več društev, ki imajo status pravne osebe. Zveza društev je samostojna pravna oseba, ki v pravnem prometu nastopa samostojno v svojem imenu in za svoj račun. Za ustanovitev zveze predlog zakona v 17. členu določa, da jo lahko ustanovita najmanj dve društvi, odločitev o ustanovitvi le-te pa morajo sprejeti člani na zborih članov, ki zvezo ustanavljajo. Glede na smiselno uporabo določb ZD tudi za zveze (Zdru-1, 2003: 8. člen), morajo ustanovitelji na ustanovnem zboru, v skladu s 5. členom predloga zakona, sprejeti temeljni akt in izvoliti zastopnika zveze. Ustanovitelji in kasnejši člani zveze društev so izključno lahko le društva kot pravne osebe. Včlanjevanje mora biti odprto za nedoločen krog zainteresiranih društev, ki izpolnjujejo v temeljnem aktu zveze opredeljene pogoje (Debelak, 1996: 20). V skladu s tem lahko zveza zbira članarino le od društev in ne od posameznikov, možno pa je višino članarine določati po ključu števila članov v društvih (Travner, 1997: 74).

Namen združevanja društev v zvezo je, da društva, ki se ukvarjajo s podobno problematiko na teritorialni ali funkcionalni ali pa interesni ravni (lahko tudi na več ravneh hkrati), prenesejo del svojih izvirnih pravic na zvezo, da bi preko te organizacije lažje in kvalitetnejše uresničevala svoj skupni interes. Tudi pri združevanju društev v zvezo velja načelo prostovoljnosti, da nobeno društvo ni dopustno prisiliti v združevanje, niti avtomatsko združiti z drugimi društvi na podlagi določenih lastnosti. Društva se torej lahko pod enakimi pogoji včlanijo v zvezo, kadarkoli iz nje izstopijo ali pa se odločijo, da vanjo sploh ne vstopijo. Posamezno društvo pa je lahko hkrati član večih zvez.

5 RAZVOJ AVTOMOBILIZMA NA SLOVENSKEM

5.1 ZAČETKI AVTOMOBILIZMA IN MOTOCIKLIZMA NA OBMOČJU DANAŠNJE SLOVENIJE

Na območju današnje Slovenije, ki je v tistem času pripadala Avstro-Ogrski, smo v obdobje avtomobilizma stopili v zadnjih letih 19. stoletja. V Avstro-Ogrski je prvi avtomobil dobil lastnika leta 1893 (Brovinsky, 1998: 348), pet let kasneje pa se je v Ljubljano prvi pripeljal z benzovim avtomobilom baron Anton Codelli. Začel se je počasen, a vztrajen razvoj avtomobilizma pri nas, pri čemer si je moral avtomobil kot nov revolucionarni prometni subjekt šele priboriti vlogo in mesto med drugimi udeleženci v tedanjem prometu. Novo prometno sredstvo je med ljudmi vzbudilo veliko zanimanje in si je pri nas takoj pridobilo mnogo navdušenih privržencev, pa tudi precej zagrizenih nasprotnikov, ki se z njegovim pojavom še dolgo niso sprijaznili (Zadnik, 1979: 24-26). Četudi so bili domači avtomobili maloštevilni, so se po slovenskih cestah vozili tuji, poleg njih pa tudi motorna kolesa, katerih je bilo v letih pred prvo svetovno vojno približno dvakrat več. Zaradi slabih podeželskih makadamskih cest, ozkih mestnih ulic, vozov z živinsko vprego in odpora nekaterih ljudi do »ropotajočih vozil«, je nastajalo vse več problemov (Sitar, 1998: 105).

Fotografija 5.1.1: Anton Codelli na svojem prvem avtomobilu - benzu comfortable.

(Sitar, 1998: 92).



Število motornih vozil na cestah današnje Slovenije se je začelo znatneje povečevati šele po letu 1900 in pojavile so se zahteve po ureditvi prometa. V avstrijskem uradnem listu je že 28. septembra 1899 izšel začasni pravilnik, ki je v enaintridesetih paragrafi urejal vožnjo avtomobilov in motornih koles v državi. Obsegal je splošna določila, predpise o tehničnem stanju motornih vozil v prometu in varnostne predpise. Ker je motorni promet vse bolj naraščal, se je pojavila potreba po

izpopolnjenih predpisih. Deželna vlada za Kranjsko je tako 19. junija 1904 izdala prva »začasna določila o vožnji z avtomobili in motorskimi kolesi po javnih cestah v Vojvodini Kranjski²⁰«. To so bili prvi od mnogih poznejših prometnih predpisov. Leto kasneje, natančneje 27. septembra 1905, je izšla odredba takratnega »ministrstva za notranje stvari«, ki je zahtevala registracijo²¹ vozil s predloženo tehnično dokumentacijo in opravljenim tehničnim pregledom ter hkrati vpeljala prometna dovoljenja in vozišče izpite²². Po tej odredbi je bila na registrskih tablicah poleg številke še črkovna oznaka po pokrajinah, in sicer za Kranjsko J, Koroško F, Štajersko H in Primorsko K (Sitar, 1998: 106).

Na celotnem slovenskem ozemlju je bilo do prve svetovne vojne registriranih okoli sto avtomobilov in dvesto motornih koles, v celotni Avstro-Ogrski pa okoli šest tisoč avtomobilov. Avtomobili so bili pred prvo svetovno vojno še vedno predragi in njihovo število pri nas je bilo v primerjavi z drugimi državami razmeroma majhno. Avtomobile so naročali v Gradcu, Trstu ali na Dunaju, saj je bilo kupcev premalo, da bi se razvile avtomobilske tovarne – razen redkih izjem (Brovinsky, 1998: 351). Ena izmed njih je bila Puhova tovarna, ki je leta 1903 pričela serijsko izdelovati motorna kolesa, čez tri leta pa tudi avtomobile. Poleg tega smo imeli nekaj izdelovalcev karoserij, ki so pri tujih proizvajalcih kupili motor in šasijo, potem pa nanjo naredili leseno karoserijo, utrjeno s kovinami – v takšnih primerih so govorili kar o »slovenskih« avtomobilih (Sitar, 1998: 111, 115).

Fotografija 5.1.2: Puhov poskusni dvosedežni avtomobil. Nastal je leta 1900 in je edino štirikolesno motorno vozilo, ki ga je skonstruiral in v celoti – skupaj z motorjem – izdelal tehnik slovenskega rodu. Puh se je ukvarjal z izumljanjem izboljšal in svoje izume tudi patentiral. Že leta 1890 je v Gradcu odprl tovarno koles (Sitar, 1998: 117).



²⁰ Izšla so v dveh jezikih, v levem stolpcu v slovenščini, v desnem v nemščini.

Vsebovala so splošne določbe o konstrukciji motornih vozil, prometne predpise in določbe o pravilni vožnji. Pri slednjih je zanimivo pravilo, da se mora voziti po desni in prehitevati po levi, saj je v nekaterih drugih deželah monarhije veljalo prav nasprotno (Sitar, 1998: 105).

²¹ Dvokolesa je bilo potrebno registrirati že leta 1903 – takrat je bilo v Ljubljani izdanih 3.017 registrskih tablic za ta vozila (Sitar, 1998: 105).

²² Največkrat je zadoščalo že, da je kandidat pripeljal vozilo pred komisijo. Za voznike tovornih vozil in predvsem avtobusov pa je preverjanje bilo veliko bolj strogo (Sitar, 1998: 106).

1.1 AVTOMOBILIZEM NA SLOVENSKEM MED SVETOVNIMA VOJNAMA

Po koncu prve svetovne vojne so se v Sloveniji vozili večinoma s predvojni avtomobili, vojna pa je zapustila tudi nekaj avstrijskih motornih vozil in čeprav so bila stara, so bila še dolgo v uporabi, še posebej tovorna vozila. O tem priča tudi prepoved koles z železnimi platišči brez gum leta 1924 in prepoved trdih, nenapihljivih gum leta 1935. Še v začetku tridesetih let so bili v veljavi predpisi, sprejeti pred prvo svetovno vojno, nekateri pa celo iz konca 19. stoletja. Počasno, a vztrajno naraščanje števila motornih vozil, posledica česar je bila intenzivnejša izraba cest, je pripeljalo do spoznanja, da je potrebno na novo obravnavati probleme, ki jih prinaša avtomobilizem, ter sprejeti ustrezne usmeritve in rešitve (Sitar, 1998: 136, 149).

V novoustanovljeni Kraljevini SHS so med obema vojnoma sicer ves čas govorili o potrebi po lastni avtomobilski industriji, vendar dosti dlje od razmišljanj niso prišli. S strani države ni bilo zadostnega razumevanja za razvoj avtomobilizma oziroma avtomobilске industrije. Slovencem so tako še naprej ostale le karoserijske delavnice, ki so bile v bistvu preusmerjene kolarske delavnice. V glavnem so se ukvarjale z izdelovanjem karoserij za tovorna vozila, kar pa se tiče osebnih avtomobilov, se je le-te v Sloveniji dalo kupiti pri zastopnikih izdelovalcev. Izbira je bila res pestra, saj si pri nas lahko kupil prav vse, kar so takrat v svetu izdelovali, le denar si moral imeti. Sodobne tehnologije obdelovanja in oblikovanja pločevine oziroma varjenja jeklenih karoserij se je prvi pri nas lotil inženir Stanko Bloudek. Njegova delavnica je zaradi tega kmalu prerasla v tovarno, s katero se je leta 1933 pridružil delniški družbi Automontaža in postal njen glavni konstruktor. Z njegovim prihodom so začeli izdelovati avtobusne karoserije za mestni in medmestni promet, trolejbusy in razna posebna vozila. Leta 1936 so v njej izdelali »prvi slovenski osebni avtomobil«, imenovan Triglav, ki pa je žal ostal le pri nekaj prototipih. Bloudek se je veliko ukvarjal s tedaj zelo iskanim »ljudskim vozilom«, osebnim avtomobilom, ki bi si ga lahko privoščili ljudje srednje družbene plasti. Razvil je vozilo, podobno današnjemu volkswagnu, vendar konstrukcijsko mnogo bolj preprosto, namreč le z enim kolesom na zadnji osi (Sitar, 1998: 143-146).

Fotografija 5.2.3: Triglav, »prvi slovenski avtomobil«, 1926. Med pionirji domače avtomobilske industrije zavzema Bloudek nesporno prvo mesto, Slovencem pa je bolj znan kot konstruktor letal in športnih objektov, predvsem velikih smučarskih skakalnic (Sitar, 1998: 145).



Trgovina z avtomobili je kmalu po prvi svetovni vojni začela razvijati propagandne in tržne prijeme, kakršne poznamo tudi danes. Posebno velik odmev so imele sejemske in razstavne akcije – na primer Ljubljanski velesejem, poleg teh pa seveda športne prireditve in tisk. Prodajalci avtomobilov so stranke o svojih izdelkih ponavadi obveščali preko oglasov v dnevnem časopisju, leta 1925 pa so dobili priložnost za oglaševanje v reviji, ki je pisala o avtomobilizmu. Ciril Pavlin je tega leta namreč začel izdajati Vestnik Avtomobilskega kluba Kraljevine SHS, sekcij Ljubljana in Maribor, ki je naslednje leto pod imenom »Auto« prerasla v pravo avtomobilsko revijo. Izhajala je vse do začetka druge svetovne vojne, tik pred njo pa je doživela le rahlo spremembo – preimenovali so jo v »Avto in sport« (Pavlin, 1930: 14).

V drugi svetovni vojni je imela Slovenija strateško pomembno lego, na to kaže tudi delitev narodnostnega ozemlja med troje napadalcev. Nemška okupacijska oblast in policija sta bili precej motorizirani, hkrati pa sta vpeljali oster prometni režim s strogim nadzorom voženj in zahtevo po doslednem upoštevanju prometnih predpisov²³. Civilnih avtomobilov je bilo izredno malo, saj jih večino zaplenili za vojaško uporabo. Italijanska okupacijska vojska pa je imela v primerjavi z nemško veliko skromnejši motorni park, saj je imela številna vprežna vozila in kolesa. Leta 1944 so vpeljali vojno-prometni pravilnik, ki so ga tik pred koncem vojne zamenjali cestno-prometni predpisi, neposredno po njej pa je pri Narodni vladi Slovenije začelo delovati Ministrstvo za lokalni promet (Sitar, 1998: 158).

²³ Vozniki so v dokaz, da so pred znakom stop popolnoma ustavili avto, odprli vrata in stopali na cestišče (Sitar, 1998: 157).

4.1 RAZVOJ AVTOMOBILIZMA PO DRUGI SVETOVNI VOJNI

Prva povojna leta so bila v svetu v znamenju gmotnega pomanjkanja, le za Združene države Amerike je bila druga svetovna vojna velik posel. Ta razlika se je pokazala v bahavosti ameriških limuzin, medtem ko je evropska avtomobilska industrija ponujala malo posodobljene predvojne modele in razvijala poceni avtomobile za množice. Razvoj avtomobilizma v Sloveniji je potekal v drugi polovici 20. stoletja najprej izolirano, nato pa skladno s svetovnimi razmerami. Sprva je namreč politični režim, zgledujoč se po sovjetskem kolektivizmu, preprečeval razmah posamičnega avtomobilizma in se bolj zavzemal za razvoj avtobusnega prometa. Slovenska avtomobilska proizvodnja se je tako usmerila na vozila za javni in tovorni promet (Sitar, 1998: 161-163).

Edino večje podjetje, ki je na tem področju nadaljevalo predvojno tradicijo, je bila Avtomontaža, ki je bila leta 1948 podržavljena. Kasneje se je kooperacijsko povezala s Tovarno avtomobilov Maribor (kratica TAM) in montirala večino svojih nadgradenj na njegove šasije (Sitar, 1998: 165). Vendar pa proizvodnja avtobusov, tovornjakov in delovnih vozil ni mogla zadovoljiti želja in potreb ljudi po osebnih avtomobilih. Te želje so lahko začeli realizirati konec petdesetih let, ko je Crvena zastava iz srbskega Kragujevca začela prodajati fičke. V začetku proizvodnje si je izbojevala znatne privilegije, predvsem carinsko zaščito za domačo industrijo in veliko omejitev uvoza tujih avtomobilov. S tem je v Sloveniji posredno pripomogla k razvoju obratov, ki so sestavljali avtomobile, saj so bili davki na uvožene avtomobilske dele veliko nižji od davkov na uvožene avtomobile (Janežič, 1999: 29). Ker uvoza ni bilo, avtomobili Zastava pa sčasoma niso več ustrezali slovenskemu trgu ne količinsko ne kakovostno, se je pojavila potreba Slovencev po svoji avtomobilski industriji.

Prva tovarna na tem področju je bil koprski Tomos, ki je začel sredi petdesetih let izdelovati motorna kolesa, leta 1960 pa je vpeljal še montažo avtomobilov, ki pa se je leta 1972 osamosvojila in dobila ime Cimos. V naslednjih dvanajstih letih je izdelal več kot 90.000 osebnih avtomobilov, imenovanih spaček ter Ami in Visa, poleg tega pa še več kot 5.000 posebnih, predvsem reševalnih vozil (Sitar, 1998: 166, 171). Prav tako je leta

1959 iz združenja Agroservisa in Motomontaže nastala Industrija motornih vozil – IMV iz Novega mesta. Naslednje leto je v proizvodnjo uvedla kombije lastne konstrukcije, 1965. leta pa še počitniške avtomobilske prikolice. V letih 1969 in 1973 je izdelovala austine 1300 in maxije, leta 1972 pa se je povezala s francoskim Renault-om in iz te zveze je 1988. leta nastalo podjetje Revoz, ki ima tako med slovenskimi izdelovalci osebnih avtomobilov najdaljšo in najuspešnejšo razvojno pot. Na leto namreč izdela okoli 100.000 avtomobilov in je na tem področju največji slovenski izvoznik (Sitar, 1998: 165-168).



Fotografija 5.3.1: Proizvodnja avtomobilov IMV, 1960.
(Sitar, 1998: 168).

Večja ponudba avtomobilov je spodbudila nakupe in tako smo med letoma 1956 in 1976 v Sloveniji doživeli pravi »avtomobilski boom«. V 21 letih je število osebnih avtomobilov od začetnih 14.387 naraslo na 359.351, to je za 24-krat oziroma kar 111% letno (Zadnik, 1979: 123). Lahko bi rekli, da ljudje v letu 1956 tudi po cel dan niso videli avtomobila na cesti, 21 let kasneje pa so že bili na vsakem koraku v nevarnosti, da jih povozi. Vzporedno s povečanjem lastnikov avtomobilov je nastala tudi potreba po časopisu, ki bi voznike obveščal o stanju v prometu, saj revija Avto in sport po vojni ni več izhajala. Po vojni ustanovljena AMZS je 25. januarja 1957 začela izdajati stanovski časopis AM – Avto moto oziroma Avtomobilizem in motociklizem, ki ga je leta 1972 preimenovala v Motorevijo (Janežič, 1999: 51).



Fotografija 5.3.2: Avto moto, članski časopis AMZS
(Janežič, 1999: 51).

6. ZGODOVINSKI RAZVOJ ZDRUŽEVANJA NA PODROČJU AVTOMOBILIZMA

6.1 AVTOMOBILSKI KLUBI V AVSTRO-OGRSKI

V habsburški Avstriji je konec 19. stoletja začela nastajati mreža avtomobilskih klubskih organizacij, katerih namen je bil aktivno sodelovanje pri reševanju problemov na področju avtomobilizma ter seznanjati ljudi z avtomobilsko tehniko in njeno uporabnostjo. Kot prvi je leta 1898 nastal osrednji k. k. Österreichisches Automobil-Klub. Pozneje so po posameznih deželah in večjih mestih nastajali mnogi drugi klubi, ustanovljale pa so jih tudi nekatere stanovske skupnosti – na primer vojaški in zdravniški avtomobilski klub (Sitar, 1998: 122).

Fotografija 6.1.1: Grb centralnega avstrijskega avtomobilskega kluba
(Sitar, 1998: 121).



Zaradi razmaha domačega in tranzitnega motornega cestnega prometa ter po zgledu društev iz bolj razvitih dežel je tudi na Kranjskem, edini deželi takratne Avstro-Ogrske, katere prebivalstvo je bilo skoraj v celoti slovensko, leta 1909 prišlo do združevanja v avtomobilski klub. 17. julija omenjenega leta so na ustanovnem občnem zboru v posvetovalnici deželne vlade v Ljubljani ustanovili Kranjski avtomobilski klub (v nadaljevanju KAK), v katerega se je že na ustanovnem zboru vključilo šestnajst članov - avtomobilistov, predvsem bogatih meščanov in pomeščanjenih aristokratov. Ta dogodek hkrati zaznamuje idejni začetek AMZS. Ustanovitelj in prvi predsednik je bil baron Friderik Born, ki si je že leta 1904 priskrbel dovoljenje za avtobusno prevoznništvo. Najbolj neposredni povod za njegova klubska prizadevanja je bil prelaz Ljubelj, vzroki pa ležijo v njegovem odnosu do avtomobilskega pionirstva. Born je namreč imel dvorec ob cesti na Ljubelj, ki je bila pokrajinsko izredno privlačna cesta in idealno prizorišče za gorske dirke (Sitar, 1998: 121, 122).

Klub si je prizadeval povezovati lastnike avtomobilov, prosperirati avto-šport, razvijati tuj promet skozi naše kraje, sodelovati z upravnimi oblastmi, urediti zakonsko zaščito avtomobilov in njihovih lastnikov pred različnimi napadi, ena njihovih glavnih nalog pa je bila pojasniti ljudstvu pomen avtomobilizma, še posebej poučevati voznike o varni vožnji oziroma kako se najlažje obvarujejo nesreč. V začetku so se člani morali spoprijeti s problematiko gradnje in vzdrževanja cest, postavljanja prometnih znakov, pomanjkljive oskrbe z gorivom, sestavljanja in izdajanja avtomobilskih kart ter z (ne)usposobljenostjo policistov pri urejanju prometa, trenji med avtomobilisti in motoristi ter vozniki vprežnih vozil, sodelovali pa so tudi v razpravah o taksah, zavarovanju in davkih na avtomobile. Predvsem pa so že ob ustanovitvi poudarili, da je avtomobilizem svetovni pojav in se zato klub ne bo vtikal v politiko oziroma strankarske delitve, kar je bilo v času močnih nacionalnih nasprotij v Habsburški monarhiji zelo spodbudno. Raje so se ukvarjali s prijetnejšimi zadevami, kot so bili klubski izleti in tekmovanja (Janežič, 1999: 15-18).

Fotografija 6.1.2: Grb KAK-a. V tistem času so pisali »avtomobilni klub«, uradni nemški naziv pa je bil Krainer Automobil Klub (Sitar, 1998: 121).



Sčasoma so organizirali prve klubske izlete, dve leti po ustanovitvi pa tudi prvo športno prireditev oziroma »non-stop vožnjo« (vožnjo brez ustavljanja), kateri so sledile še druge demonstracijske, ocenjevalne, preskusne in vzdržnostne vožnje. V letih 1911 in 1914 je bila klubu zaupana organizacija dela poti, ki je potekal po slovenskem ozemlju, največje Mednarodne avstrijske alpske tekme, bolj znana pod imenom Alpenfahrt²⁴ oziroma Alpske vožnje, ki je vzbujala veliko zanimanja tudi med avstrijskim plemstvom (Sitar, 1998: 124, 126).

Poleg KAK-a so na slovenskem ozemlju delovali še koroški, štajerski in tržaški avtomobilistični klub (kratica ACT), medtem ko je bil v Zagrebu že 1. junija 1906 ustanovljen prvi hrvaški avtomobilski klub, prvi srbski avtomobilski klub pa šele po prvi svetovni vojni - 25. avgusta 1922. leta v Beogradu (Zadnik, 1979: 25).

²⁴ Na njej je sodelovalo več avstrijskih kronskih princev, med njimi tudi nadvojvoda Ferdinand, princ Elia Parmski in nadvojvoda Karel Franc Jožef, pozneje zadnji avstrijski cesar, ki pa se tekmovanja osebno ni udeležil, temveč je nanj poslal le svoj avto s šoferjem (Janežič, 1999: 18).

6.2 ZDRUŽEVANJE AVTOMOBILISTOV V KRALJEVINI SRBOV, HRVATOV IN SLOvencev

Ne glede na to, da v novoustanovljeni Kraljevini SHS ni bilo avtomobilske industrije, v prvih povojnih letih ni prišlo do obnove organiziranega delovanja avtomobilskih klubov. V vladajočih krogih namreč ni bilo zadostnega razumevanja za razvoj avtomobilizma in tudi ne za delovanje avtomobilskih združenj. 6. junija 1920 so se v Ljubljani zbrali stari in novi člani KAK-a ter glede na to, da je skupaj s staro državo razpadla tudi stara ureditev na dežele, sklenili, da delovanje kluba razširijo na vso slovensko ozemlje in ustanovijo Avtomobilski klub za Slovenijo (Zadnik, 1979: 28). Že čez nekaj mesecev se je zaradi upravnih razlogov preimenoval v Jugoslovanski avtomobilski klub ter si tako zagotovil pravico izdajanja listin za prestop vozil v druge države, triptikov in karnetov. Po statutu mednarodne zveze nacionalnih avtomobilskih klubov - AIACR²⁵ - je namreč to pravico lahko dobil samo po en avtomobilski klub iz vsake države. Pri tem je potrebno omeniti, da so bili avtomobilski in motociklistični klubi državnopravno priznani in včlanjeni poleg že omenjenega mednarodna združenja še v FICM²⁶, da so lahko dobili mandate za organizacijo mednarodnih tekmovanj (Janežič, 1999: 18, 19).

Leta 1924 je prišlo do združitve vseh treh avtomobilskih klubov v državi, in sicer Jugoslovanskega avtomobilskega kluba, Prvega hrvatskega avtomobilskega kluba in Srbskega avtomobilskega kluba, v enotni Avtomobilski klub Kraljevine SHS. Sedež tega centralnega kluba je bil v Beogradu, sekciji pa v Ljubljani in Zagrebu. Njegov predsednik je postal princ Pavle.

Ko je bila država 1925. leta razdeljena na oblasti in je na slovenskem ozemlju poleg Ljubljanske oblasti nastala še Mariborska, so se po tej razdelitvi ravnale tudi sekcije Avtomobilskega kluba Kraljevine SHS ter za Slovenijo ustanovile poleg

²⁵ AIACR – Association International des Automobile Clubs Reconnus; mednarodno združenje avtomobilskih klubov, ki se je po drugi svetovni vojni reorganiziralo v FIA – Federation Internationale del Automobilizme (Zadnik, 1979: 21).

²⁶ FICM – Federation Internationale des Clubs Motocyclistes; mednarodno združenje proizvajalcev in uporabnikov motornih koles in športnikov, ki se je leta 1949 preimenovalo v FIM – Federation Internationale Motocycliste (Zadnik, 1979: 23).

Ljubljanske še Mariborsko sekcijo. Taka ureditev je ostala vse do konca tridesetih let, ko so v skladu z novo državno reditvijo – banovine – postali zopet aktualni narodni klubi. Skupni avtomobilski klub se je leta 1940 preoblikoval v Zvezo avtomobilskih narodnih klubov Kraljevine Jugoslavije, katero so sestavljali Srbski klub s šestimi sekcijami, Hrvaški z dvema in Slovenski tudi z dvema sekcijama (Ljubljana, Maribor).



Fotografija 6.2.1: Zastavica Ljubljanske sekcije Avtomobilskega kluba Kraljevine SHS (Janežič, 1999: 51).

6.3 AVTOMOBILSKO ZDRUŽEVANJE V NOVI JUGOSLAVIJI

Kmalu po koncu druge svetovne vojne se je začelo obnavljanje delovanja avtomobilskih in motociklističnih klubov, sekcij, društev in krožkov v večjih mestih, ki so imele tradicijo že v predvojnem organiziranem delovanju. Po vojni se je najvišji slovenski republiški organ, pristojen za telesno kulturo imenoval Fizkulturni odbor Slovenije. Novembra 1945. leta je bil pri njem ustanovljen Osrednji odbor motociklističnih društev Slovenije, ki je predstavljal prvo povojno obliko vseslovenskega združenja motociklističnih, ne pa tudi avtomobilskih društev. Vztrajno si je prizadeval pospešiti ustanavljanje novih slovenskih motociklističnih društev in poenotiti delovanje že obstoječih. Že leta 1946 je prenehal z delovanjem, saj je bilo od takrat naprej dovoljeno delovanje avto moto organizacij edino v obliki sekcije pri splošnih krajevnih fizkulturnih društvih (Zadnik, 1979: 42-47).

Drugi vseslovenski združevalni dejavnik, ki je povezal širom po Sloveniji raztresena avtomobilsko-motociklistična društva, sekcije, krožke ter postal neposredni zarodek pozneje ustanovljene AMZS je bil Odbor za avtomobilizem in motociklizem. Organiziral je precej športnih tekmovanj, ocenjevalnih in preizkusnih voženj, društvenih in meddruštvenih dirk in voznških tečajev. Deloval je pri 1946. leta ustanovljeni slovenski republiški komisiji Tehnika in šport, delujoči v okviru Fizkulturne zveze Slovenije, ki je nastala iz reorganiziranega Fizkulturnega odbora Slovenije. Njene naloge

so bile sodelovati pri razvoju društev, jim nuditi vso potrebno pomoč, skrbeti za propagando in jih seveda kontrolirati. Komisijo je sestavljalo šest strokovnih odborov za posamezne dejavnosti, in sicer za avtomobilizem in motociklizem, športno letalstvo, ljubitelje tehnike, radio in fotoamaterstvo ter športno brodarstvo. Vsak odbor je za svoje področje oziroma stroko po okrajnih središčih ustanovil okrajne komisije za tehniko in šport ter predpisal načrt, pravilnik in navodila za delo društev, grup²⁷ in krožkov³¹, ki so sodila v področje njegove dejavnosti.

Predsednik in sekretar vsakega društva sta bila obenem tudi člana okrajne komisije Tehnika in šport. Tako so bila vsa društva zelo tesno povezana preko te komisije, strokovno pa je vsako izmed njih odgovarjalo republiškem Odboru za avtomobilizem in motociklizem. Slednji je moral odobriti ustanovitev društva, šele potem je društvo lahko sklicalo občni zbor in se registriralo pri odseku za notranje zadeve pristojnega okrajnega ljudskega odbora. Posamezni republiški odbori so o svojem delu redno obveščali republiško komisijo, ki je poročala in tesno sodelovala z zvezno komisijo Tehnika in šport (Zadnik, 1979: 48-57).

Komisija za tehniko in šport je tako sprva spadala pod okrilje Fizkulture zveze Slovenije in posredno Fizkulture zveze Jugoslavije, leta 1948 pa je izstopila iz te zveze ter se reorganizirala v Ljudsko tehniko Slovenije s petimi strokovnimi zvezami (ukinjen je bil odbor ljubiteljev tehnike), med katerimi se je še istega leta avtomobilska-motociklistična organizacija osamosvojila in ustanovila AMZS. Končno je bila izoblikovana ustrežnejša organizacija, katere namen je reševanje vseh razvojnih problemov slovenskega avtomobilizma in motociklizma.

Konec petdesetih let 20. stoletja je hiter gospodarski razvoj v Sloveniji in Jugoslaviji razširil materialne možnosti družbenega samoupravljanja in s tem omogočil širše delovanje in večjo vlogo avto moto organizacij v družbi (Zadnik, 1979: 123). Slednje niso samo širile svojih tradicionalnih dejavnosti (šolske, športne), temveč tudi naglo uvajale nove (turistične, tehnične, informativne, vzgojno-varstvene).

²⁷ Grupe so ustanovili v večjih krajih kot prehodne organizacijske oblike, kjer je obstajala možnost, da prerastejo v društva (Zadnik, 1979: 57).

²⁸ Krožke so ustanavljali po šolah, enotah JLA, naseljih itd., kjer ni bilo dovolj članov za ustanovitev grupe ali društva (Zadnik, 1979: 57).

6.4 AVTO MOTO ZVEZA SLOVENIJE

Po statutu je AMZS zveza avto moto društev in avto moto touring klubov, zasnovana na tradiciji KAK-a Slovenije, ustanovljenega leta 1909 (Statut AMZS, 2002: 1. člen). Ob ustanovitvi 1948. leta je združevala devetnajst avto moto društev (Janežič, 1999: 7), ob koncu leta 2003 je bilo vanjo vključenih 90 takšnih društev oziroma 86 avto moto društev in štiri avto moto touring klubi. Njen namen je zadovoljevat interese članov na področju avtomobilizma, motociklizma, prometno-tehnične kulture in preventive, avto moto športa ter turizma. Z osamosvojitvijo Slovenije je postala nacionalni klub in od leta 1992 polnopravna članica mednarodnih organizacij, in sicer Mednarodne zveze za turizem - AIT, Mednarodne avtomobilske zveze - FIA ter Mednarodne motociklistične zveze – FIM, od leta 1996 pa tudi Evropske motociklistične zveze UEM. Kot članica sorodnih mednarodnih organizacij in zvez AMZS svojim članom ponuja pomoč in zaščito na potovanju v tujini, mednarodno sodelovanje pa ji omogoča pridobivati prometne in touring informacije za vso Evropo.

Fotografija 6.4.1: Logotipi mednarodnih organizacij
(Janežič, 1999: 13).



AMZS je v skladu z ZD vpisana v register društev in je pravna oseba zasebnega prava (Statut AMZS, 2002: 3. člen). Po novem ZD je morala zaradi gospodarske dejavnosti najprej ustanoviti (gospodarsko) družbo z omejeno odgovornostjo – AMZS d.o.o., nato pa se je ob dokapitalizaciji leta 1996 preoblikovala v delniško družbo – AMZS d.d., ki opravlja vse pridobitne dejavnosti ter ima za to potrebna sredstva in lastnino (Janežič, 1999: 13). Preoblikovanje AMZS d.o.o. v AMZS d.d. pomeni spremembo statusne družbe, pri čemer ta družba kot pravna oblika ni prenehala delovati, temveč se je s preoblikovanjem vzpostavila nova kapitalska in upravljska struktura²⁹. Poleg tega se je družbi z dokapitalizacijo povečal osnovni kapital za že privarčevana sredstva zaposlenih in za vložke avto moto društev. Šlo je za dotlej najpomembnejši

²⁹ kot jo določa Zakon o gospodarskih družbah za delniško družbo (Uradni list RS, št. 30/93).

gospodarski projekt te organizacije. Razlogov za izbrano kombinacijo (preoblikovanje in dokapitalizacijo) je bilo več: kapitalski, razvojno-motivacijski in interesni, da se v družbo vključijo in postanejo lastniki tisti, ki razumejo poslanstvo organizacije, strateško-razvojna in tržna prizadevanja in poslovno politiko družbe. Družba ima po Zakonu o gospodarskih družbah status velike družbe s 300 zaposlenimi delavci. Njen največji lastnik je AMZS, ki je neprofitna organizacija ter avto moto društva in zaposleni (AMZS, 1999: 21).

Obseg delovanja AMZS in njene hčerinske organizacije AMZS d.d., ustanovljene za izvajanje storitev članom AMZS, se neprestano širi. Poudarek je na kakovosti storitev, informacijah, večji prisotnosti v medijih, spodbujanju avto moto društev k novim dejavnostim, širjenju članstva in utrjevanju ugleda AMZS. Za kakovost svojih storitev in ponudbe je leta 2000 pridobila certifikat kakovosti ISO 9002. Tako je AMZS uvrščena med le devet avtomobilskih klubov v Evropi, ki so že pridobili ta certifikat. Strokovne službe so še naprej zadolžene za širjenje članskih ugodnosti ter dvig kvalitete storitev. Cilj AMZS je čim večja množičnost organizacije, saj le veliko članov zagotavlja tudi materialne možnosti za učinkovito delovanje. Skratka, čim več je članov, tem več ugodnosti lahko zagotovi AMZS in večje kot so članske ugodnosti, bolj bo članstvo v AMZS privlačno in zanimivo. Seveda pa velja, da je vsak član, najprej član avto moto društva, preko njega pa tudi član AMZS. Na področju zagotavljanja cestno tehnične pomoči je AMZS prav gotovo najbolje organizirana v Sloveniji in zaradi tega lahko ponudi najkvalitetnejše storitve v najkrajšem možnem času. Nenazadnje je potrebno omeniti vlogo in pomen AMZS kot zaščitnice interesov slovenskih voznikov.



Fotografija 6.4.2: Stari in novi logotip AMZS (Janežič, 1999: 7).

7 AVTO MOTO DRUŠTVO SLOVENJ GRADEC

6.0 RAZVOJ MOTOCIKLISTIČNEGA DRUŠTVA SLOVENJ GRADEC

Po drugi svetovni vojni so se koroški motoristi vključili v Fizkulturno društvo Slovenj Gradec kot njegova moto-sekcija, saj je bilo namreč dovoljeno delovanje avto moto organizacij le v obliki sekcij pri splošnih športno-kulturnih društvih. 10. aprila 1946 so sklicali ustanovni občni zbor in ustanovili Motociklistično društvo Slovenj Gradec, katerega glavna naloga je bila zbrati motoriste na področju severne meje Slovenije. Ko je 1948. leta prišlo do reorganizacije komisije Tehnika in šport v Ljudsko tehniko Slovenije, posledica česar je bila reorganizacija krajevnih telesno-vzgojnih društev, so se ločili od krajevnega Fizkulturnega društva in ustanovili svoje društvo. Prav tako so razširili področje svojega delovanja od motoristike na avtomobilizem, modelacijo, šolstvo, propagando in vzgojo pionirjev ter društvo preimenovali v AMD Slovenj Gradec, ki je delovalo v okviru občinske Ljudske tehnike.

Leto po ustanovitvi je društvo priredilo prve ulične motorne dirke v Slovenj Gradcu, na katerih je sodelovalo trideset motoristov v šestih kategorijah, ogledalo pa si jih je nad dva tisoč ljudi. Dirka je bila meddruštvena z udeležbo društev iz Ljubljane, Celja, Šoštanja in Slovenj Gradca. To je bila, za tiste čase za Mislinjsko dolino kakor tudi za celotno Koroško, nadvse pomembna manifestacija tehnike obvladovanja človeka nad strojem. Ker društvo pri svojem delu ni moglo računati z dotacijami, brez osnovnega kapitala pa ni bilo mogoče poslovati, je skromen priliv finančnih sredstev za razvoj društva prispevala ravno društvena športna dejavnost, k kateri pa se je kmalu priključila še vzgojno-izobraževalna. Tako je tekom let organiziralo še več cestno-hitrostnih krajevnih in okrajnih motornih dirk. Največjo moto-dirko šestih kategorij v Slovenj Gradcu pa je društvo priredilo leta 1956, na kateri so nastopili najboljši dirkači Slovenije, saj je obenem veljala za prvenstvo Ljudske Republike Slovenije.

Kljub skromnim in za tedanje čase značilnim pogojem za delo, je društvo zaradi aktivnosti in entuziazma posameznikov dokaj uspešno delovalo in širilo svoje članstvo, tako da so že leta 1949 bili podani pogoji za ustanovitev sekcij in krožkov v posameznih krajih Mislinjske doline. Krožki društva so bili ustanovljeni v Mislinji, Turiški vasi in Pamečah, sekcije pa v Dravogradu, Ravnah na Koroškem, Marenbergu, Mežici, Žerjavu in Črni na Koroškem. Zaradi vse večjih potreb po združevanju in usposabljanju voznikov motornih vozil in drugih občanov, so se 1950. leta nekatere sekcije osamosvojile in ustanovile lastna društva, in sicer v Dravogradu, Ravnah in Črni, ki so kmalu postala zelo aktivna ter tako opravičila odcep.

Fotografija 7.1.1: Ustanovitelji AMD Slovenj Gradec (iz leve proti desni: Arnold Armin, Franc Rutnik, Vinko Cajnko) ob 50. obletnici delovanja društva (Arhiv AMD SG, 1997).



6.0 STATUT AMD SLOVENJ GRADEC

V splošnih določbah statuta je zapisano, da je AMD Slovenj Gradec prostovoljno, samostojno, nepridobitno združenje voznikov in lastnikov motornih vozil ter drugih občanov, ki se združujejo zaradi skupnih interesov (Statut AMD SG, 1997: 1. člen). Ime in sedež društva ostajata nespremenjena, nova pa sta zastava in pečat (Statut AMD SG, 1997: 2. in 3. člen). Društvo je pravna oseba civilnega prava, ki je vpisano v register društev na Upravni enoti Slovenj Gradec (Statut AMD SG, 1997: 4. člen) na oddelku za upravne notranje zadeve pod šifro 026-24/97-2/9. Združeno je v AMZS, lahko pa se združuje ali povezuje z drugimi društvi, sorodnimi organizacijami v Sloveniji in tujini (Statut AMD SG, 1997: 5. in 6. člen), trenutno pa takšnih povezav ni.

Cilji in naloge društva so bili dokaj jasno opredeljeni že ob samih začetkih delovanja, kasneje so jih le še dopolnjevali in posodabljali. Temeljni namen je še naprej isti v smislu povezovanja voznikov in lastnikov motornih vozil, ki želijo v društvu in AMZS uresničevati skupne interese. Slednji se izražajo predvsem v izboljševanju prometnega izobraževanja in posledično varnosti cestnega prometa ter prometne kulture,

vzdrževanju sredstev, reševanju različnih problemov članov društva, turističnih prireditvah in skladno s posameznimi pobudami članov tudi v športnih prireditvah, za katere je društvo še vedno odprto, čeprav jih že dalj časa ne prireja več (Statut AMD SG, 1997: 7. člen). V določilih o prenehanju društva in razpolaganju s premoženjem je predvideno, da lahko društvo preneha po sklepu občnega zbora ali po samem zakonu, pri čemer je za izvedbo sklepov odgovoren zastopnik - to je predsednik - društva. Društveno premoženje preide k AMZS, proračunska sredstva pa se vrnejo proračunu (Statut AMD SG, 1997: 45. člen). Slednjih društvo v vseh teh letih ni dobilo in jih tudi v letu 2004 ne dobiva.

7.3 ČLANSTVO

7.3.1 OPREDELITEV ČLANSTVA V STATUTU IN DEJANSKO STANJE

Vsakdo lahko postane član društva in deluje v njem pod enakimi pogoji. Posameznik postane član društva z vpisom in plačilom letne članarine, ki pa hkrati pomeni tudi članstvo v AMZS (Statut AMD SG, 1997: 10. člen). Pod enakimi pogoji lahko postane član društva tudi tujec, ki ima v Sloveniji stalno ali začasno prebivališče (Statut AMD SG, 1997: 12. člen). Sprejeti član mora dopolniti najmanj petnajst let, v nasprotnem primeru pa podpiše pristopno izjavo njegov zakoniti zastopnik, ki ga tudi zastopa v organih društva (Statut 1997: 11. člen).

Ne glede na statutarno določilo možnosti včlanjevanja mladoletnih oseb v AMD Slovenj Gradec že v predhodnih statutih in poskusov včlanjevanja podmladka v osnovnih šolah, društvo nikoli ni imelo podmladka. Tudi danes, kljub simboličnemu plačilu članarine, mladi niso zainteresirani za članstvo v avto moto organizaciji, saj očitno ne ponuja njim zanimive storitve oziroma ugodnosti. Pri tem imam v mislih predvsem športne aktivnosti, ki mlade najbolj vzpodbujajo k udeležbi in sodelovanju, katerim pa AMD Slovenj Gradec v tem obdobju ne posveča pozornosti.

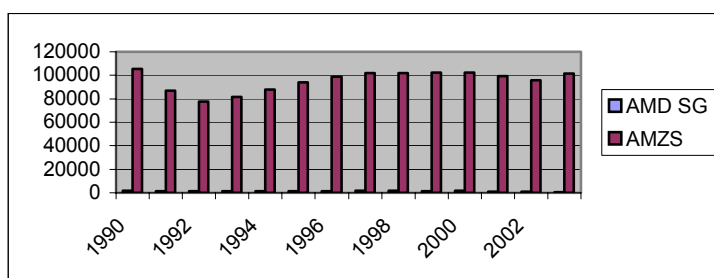
Statut v 13. členu določa, da lahko ima AMD Slovenj Gradec poleg rednih tudi častne člane, ki imajo posebne zasluge za razvoj in za uspešno delo društva. Ta naziv

lahko dobi član ali nečlan društva, vendar nečlan s tem nazivom nima pravice odločanja. Častni člani društva ne plačujejo članarine, naziv pa podeljuje občni zbor na predlog upravnega odbora. Društvo v vsem svojem skoraj šestdesetletnem delovanju ni nikomur podelilo naziva »častni član«. Vse osebe, ki so kakorkoli zaslužne za uspešnost društva, so namreč delovale in še vedno delujejo v njegovih organih ter tako niso upravičene do tega naziva.

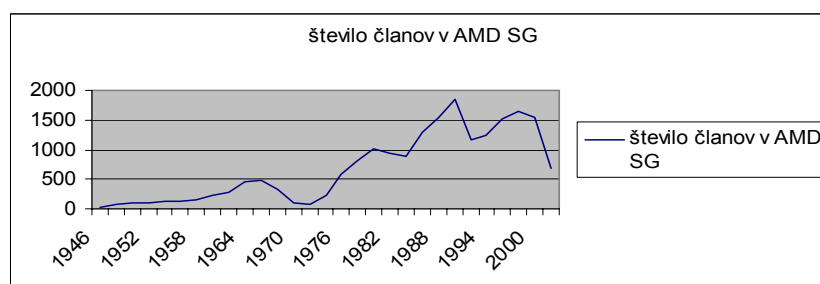
Članstvo je skratka temeljna baza društvene aktivnosti. Osnovni podatek, ki služi za oceno uspešnosti na področju članstva, je doseženo število članov. To področje je osnovna naloga in cilj organizacije AMZS, ki je v preteklosti bila - glede na obseg zajetja avtomobilistov - najboljša v bivši Avto moto zvezi Jugoslavije (v nadaljevanja AMZJ). Takratni odbor za organizacijo in članstvo AMZS je tekoče analiziral člansko problematiko in redno mesečno obveščal vsa AMD o stanju članstva ter jih opozarjal, jim predlagal ukrepe in izdelal plan članstva. Slednji je bil leta 1983 prvič izdelan po enotnih kriterijih in je zajemal 25% lastnikov osebnih avtomobilov v privatni lasti ter ustrezno število članov ostalih kategorij članstva.

V spodnjem grafikonu so navedeni podatki, ki so dovolj zgovorni in dajejo jasno sliko o fluktuaciji članstva v AMD Slovenj Gradec ter hkrati omogočajo primerjavo z gibanjem članstva v AMZS v zadnjih štirinajstih letih.

Graf 7.3.1.1: Gibanje članstva med letoma 1990 in 2003 v AMZS in AMD SG



Graf 7.3.1.2: Gibanje članstva v AMD Slovenj Gradec od ustanovitve do danes



7.3.2 UGODNOSTI, POVEZANE S ČLANSTVOM V AVTO MOTO ORGANIZACIJI

Kar zadeva včlanjevanje, društva niso imela enotnih kriterijev vse do leta 1967, ko je AMZS določila enotno članarino. Članstvo je bilo takrat razdeljeno v tri kategorije, posledica česar so bile tri različne ponudbe pomoči in seveda cene članarine. Prva in najštevilnejša je bila kategorija lastnikov osebnih avtomobilov, druga in veliko manj številna, so bili motociklisti, tretja pa so bili člani brez lastnih vozil. Le prva skupina članov je stalno naraščala, medtem ko sta zadnji dve kategoriji upadali (Janežič, 1999: 30). Danes lahko člani izbirajo med štirimi vrstami članstva, in sicer med osnovnim z ali brez VISA kartice, članstvom PLUS z dodatnimi ugodnostmi na potovanju v tujini, družinskim ter članstvom za invalide.

Fotografija 7.3.2.1: Članska kartica AMZS (Janežič, 1999: 34).



Po 18. členu statuta AMD Slovenj Gradec se članarina deli v osnovno in dopolnilno ter se plačuje vsako leto vnaprej. Osnovno članarino in ugodnosti iz tega naslova določa AMZS, dopolnilno pa lahko določi upravni odbor društva skladno z obsegom ter vrednostjo tehničnih in servisnih uslug in ugodnosti, ki jih društvo nudi članstvu. Možnost dopolnilnega članstva AMD Slovenj Gradec ni nikoli realiziralo, saj društvo ne ponuja nikakršnih dodatnih članskih ugodnosti oziroma storitev.

Ugodnosti, ki jih ponuja AMZS, so hkrati tudi ugodnosti, ki jih lahko koristi vsak član kateregakoli avto moto društva v Sloveniji, včlanjenega v zvezo. Pomoč članom, ki jo v svojih tehničnih bazah oziroma poslovnih enotah ponuja AMZS, je odločilna pri odločanju o včlanitvi ali nadaljevanju članstva. Zveza v letu 2004 zagotavlja ugodnosti za svoje člane, navedene v prilogi št. 7.3.3.2 (Brošura AMZS, 2004). Pri tem je potrebno omeniti, da je AMZS leta 2001 prekinila sodelovanje z zavarovalnicami, saj so le-te začele ponujati svojo avtomobilsko asistenco vsem zavarovancem, ki imajo pri njih sklenjeno kasko zavarovanje. S tem bila ukinjena ugodnost članov AMZS glede 10% popusta pri kasko zavarovanju, posledica česar je bil tudi upad članstva – v AMD Slovenj Gradec kar za 36%.

7.4 ŠOLSKA DEJAVNOST

7.4.1 TRI FAZE RAZVOJA ŠOLANJA VOZNIKOV



Fotografija 7.4.1.1: Logotip avto šole AMD Slovenj Gradec (Arhiv AMD SG, 1997).

Šolanje voznikov je bila in je še vedno najpomembnejša dejavnost društva. Po drugi svetovni vojni, ko je bilo društvo ustanovljeno, je bila takšna tudi državna politika, ki je določala, da avto moto društva, ki se ne morejo ali nočejo vključiti v program narodno-obrambnega in gospodarskega prizadevanja v zvezi s šolanjem kadrov – voznikov motornih vozil, nimajo pravice obstajati. Sicer pa sodi šolanje voznikov motornih vozil pravzaprav med prve dejavnosti avto moto društev po vojni, saj so le-ta v Ljubljani organizirala prve tečaje za voznike že jeseni 1945. Motosekcija Slovenj Gradec je pa prvi tečaj za voznike pripravila leta 1947, katerega se je udeležilo 30 tečajnikov. Istega leta je bilo v Sloveniji izšolanih 821 voznikov motornih vozil (Janežič, 1999: 38).

Fotografija 7.4.1.2: Udeleženci prvega tečaja AMD Slovenj Gradec leta 1947 (Arhiv AMD SG, 1947).



Do sredine petdesetih let je bilo v Sloveniji zelo malo motornih vozil, primanjkovalo jih je celo v avto šolah in ljudje so imeli zelo malo možnosti, da bi po opravljenih izpitih tudi kmalu sedli za krmilo avtomobila. Kljub temu pa so se ljudje v kar velikem številu odločali za opravljanje voznškega izpita. Težave so nastopile, ko bi se morali tečajniki po opravljenem teoretičnem delu tudi praktično usposobiti. Prva težava je bila ta, da ne glede na majhno število vozil, le-ta niso bila v dobrem stanju, drugo težavo pa je prinesla odprava bencinskih bonov v letu 1952, saj je ukrepu sledila visoka podražitev goriva, zaradi česar je število izšolanih voznikov upadlo.

Po letu 1958 je razvoj šolanja voznikov tekel v več fazah. Prva je trajala do 1965, ko je bil v veljavi temeljni zakon o varnosti cestnega prometa. Za to obdobje je bila

značilna hitra rast in kakovostna krepitev šolanja kandidatov za voznike motornih vozil, ki je bila delno izraz boljšega poučevanja inštruktorjev. Z letom 1963 so namreč vsi kandidati za inštruktorje morali opraviti teoretični del izpita brez napake ter vložiti prošnjo s pismenim priporočilom avto moto društva na odsek za notranje zadeve občinskega ljudskega odbora. Šele nato so dobili dovoljenja za poučevanje. V tistem času so se s šolanjem ukvarjala skoraj vsa slovenska avto moto društva.

Druga faza se je začela s sprejemom novega temeljnega zakona o varnosti cestnega prometa leta 1965, ki je razveljavil obvezno pripravo kandidatov za voznike motornih vozil v avto šolah. Dopusčeno je bilo, da jih lahko usposablja poleg avto moto šol tudi vsak posameznik, ki ima vsaj tri leta vozniški izpit tiste kategorije, za katero usposablja. To je pomenilo padec kakovosti, saj zasebniki niso bili strokovno usposobljeni, opuščali so teoretična predavanja in se zadovoljevali le z najpotrebnejšimi učnimi pripomočki³⁰. Avto moto društva so v boju proti takšni konkurenci izboljšala kakovost pouka, tipizirala vozila, jih opremila z dvojnimi komandami in opremila učilnice.

Naslednja faza je nastopila 1969, ko so po novem zakonu lahko kandidate za voznike motornih vozil poučevale le avto šole in njihovi vozniki inštruktorji, ki so si dovoljenja za poučevanje pridobili pod zelo strogimi pogoji. Velika pozornost se je pričela polagati na kvaliteto poučevanja in inštruktorski kader. Odbor za dopolnilno izobraževanje od takrat vsako leto sprejme program dopolnilnega izobraževanja za inštruktorje, ki se ga slednji morajo udeležiti, sicer ne morejo podaljšati inštruktorskih dovoljenj. Za šolanje voznikov so sicer poleg avto moto društev skrbele tudi druge ustanove, in sicer Združenje šoferjev in avtomehanikov (v nadaljevanju ZŠAM), delavske univerze ter Ministrstvo za notranje zadeve, pa tudi nekaj podjetij, vendar pa je večji del avto šol delovalo v okviru avto moto društev (od okoli 110 kar 80).

V začetku devetdesetih let so bile z t.i. Markovičevimi reformami uvedene zasebne avto šole, s katerimi so si obetali povečanje kakovosti, padec cen učnih ur in skrajšanje čakalnih rokov za opravljanje izpitov. Te šole so se večinoma oprijele politike prostega trga, znižale cene, vendar na račun slabšanja kakovosti. Tečaji teorije so bili

³⁰ V letih 1964 do 1969 je odstotek kandidatov za voznike motornih vozil, ki niso opravili voznškega izpita v prvem poskusu, narasel z 41 na 64 odstotkov (Janežič, 1999: 39).

skrajšani ali pa so jo poučevali samo med vožnjo, kar je podaljšalo učno dobo. V kratkem času se je število avto šol več kot podvojilo, njihovo število v društvih pa se je zaradi nelojalne konkurence zmanjšalo (Janežič, 1999: 38, 39).

7.4.2 RAZVOJ AVTO ŠOLE PRI AMD SLOVENJ GRADEC

Državni sekretariat za notranje zadeve Ljudske Republike Slovenije je na podlagi 15. člena Pravilnika o voznikih motornih vozil³¹ leta 1961 izdal odločbo o obveznem šolanju tudi za voznike amaterje. Nagel porast motorizacije in z njo vedno večje število voznikov je namreč terjalo varno in zanesljivo upravljanje z motornimi vozili in posledično strožje izbore kandidatov za voznike pred oblastnim organom. Omenjeni državni sekretariat je 1962. leta izdal AMD Slovenj Gradec odločbo o določitvi šole za voznike – amaterje ter jo s tem tudi pravno formalno priznal. Avto šola je morala poučevati kandidate za voznike amaterje v skladu s priloženim učnim programom in navodilom, ki je obsegal vodenje evidenc, kratek seznam učnih pripomočkov, praktično vožnjo, polaganje voznškega izpita³². Izvajati ga je morala dosledno in izčrpno ter o tem voditi dnevnik. V nasprotnem primeru je imel državni sekretariat možnost prekinitve delovanja avto šole.

Vse do leta 1980 je avto šola v AMD Slovenj Gradec bolj ali manj kakovostno uspevala izpolnjevati svoje poslanstvo. Nato pa je prišlo do težav, ki so postavljala v ospredje vprašanje njenega obstoja. Stabilizacijski časi so povzročili, da se je povpraševanje za avto moto dejavnostjo močno zmanjšalo, vzrok temu pa so bili povišani življenjski stroški občanov, manjša kupna moč in izredno visoki stroški društvene dejavnosti. Novi zakonski predpisi oziroma določila Pravilnika o avto šolah³³ so leta 1983 kot pogoj za izvajanje dejavnosti avto šole oziroma registracijo določili obvezno opremo, učila in dva redno zaposlena inštruktorja. Kljub temu, da je avto šola pri AMD Slovenj Gradec izpolnjevala vse pogoje, se je odločila za združitev z avto šolo pri ZŠAM.

³¹ Uradni list FLRJ, št. 46-682/61.

³² Zanimivo je, da so kandidati lahko polagali voznški izpit samo v tistem kraju, v katerem so imeli prijavljeno stalno prebivališče.

³³ Uradni list RS, št. 3/83.

Odbor za vzgojo voznikov AMZS si je namreč prizadeval za združevanje avto šol v Socialistični republiki Sloveniji. To je bilo v interesu ekonomičnosti poslovanja avto šol, njihove opremljenosti, racionalne izkoriščenosti vozil, kvalitetnejše priprave kandidatov za voznike in seveda boljših rezultatov na preventivnem področju, saj so avto šole pomemben dejavnik prometne varnosti in širjenja tehnične kulture. Avto šoli sta februarja 1984. leta podpisali Samoupravni sporazum o združitvi avto šol s sedežem v Slovenj Gradcu, v katerem sta opredelili pravice in obveznosti podpisnic ter določili področje poučevanja. Avto šola pri AMD Slovenj Gradec je poučevala kandidate A (motorno kolo), B (avtomobil) in F (traktor) kategorije, avto šola pri ZŠAM Slovenj Gradec pa kandidate C (tovornjak), E (priklopnik) in D (avtobus) kategorije. Leta 1991 sta zaradi nesporazumov prekinili sodelovanje.

7.4.3 DANAŠNJE DELOVANJE AVTO ŠOLE AMD SLOVENJ GRADEC

Avto šole so z novim Zakon o varnosti cestnega prometa³⁴ (v nadaljevanju ZVCP), sprejetim v letu 1998, prišle pod okrilje Ministrstva za šolstvo, znanost in šport (v nadaljevanju MŠZŠ). Omenjeni zakon je v četrtem odstavku 142. člena naložil MŠZŠ izdelavo novih pravilnikov, ki naj bi v delovanje avto šol vnesli več reda in zaradi zahtevane višine višje izobrazbe inštruktorjev tudi več strokovnosti. Prvega maja leta 2000 je tako po osemnajstih letih začel veljati novi Pravilnik o avto šolah³⁵ (v nadaljevanju Pravilnik o AŠ), s katerim je natančneje predpisana opremljenost in delo avto šol, usposabljanje, preverjanje in ocenjevanje kandidatov za voznike motornih vozil ter vodenje in hranjenje predpisane dokumentacije (Pravilnik o AŠ, 1999: 1. člen). Za njim sta bila izdana še Pravilnik o vodenju evidenc v avto šolah ter Pravilnik o izdaji inštruktorskega dovoljenja, dovoljenja za učitelje predpisov in dovoljenja za vodjo avto šole. AMD Slovenj Gradec je po sprejetju ZVCP in Pravilnika o AŠ med prvimi, in sicer 20. septembra 2000, pridobilo s strani MŠZŠ odločbo o registraciji avto šole za kategorije A, B, C, D in E, le poučevanje F – kategorije je zaradi premajhnega interesa kandidatov

³⁴ Uradni list RS, št. 30/98 in št. 61/2000.

³⁵ Uradni list RS, št. 106/99. Pravilnik je pravni akt, ki mora odsevati in natančneje opredeliti tiste določbe, ki so predpisane z ZVCP. Zatorej v pravilniku ni predpisana nobena določba, ki ne bi imela pravne podlage v ZVCP.

pustilo ob strani. Navedeno je dokaz, da je društvo pravočasno in pravilno izpolnilo vse pogoje, zahtevane za ustanovitev avto šole. To je hkrati tudi dokaz, da je delo društvenih delavcev predano zahtevam in normam zakonodaje ter ciljem društva. Pri tem je potrebno omeniti, da s sprejetjem Zakona o spremembah in dopolnitvah zakona o gospodarskih družbah³⁶ leta 2001 upravne enote nimajo več pristojnosti za izdajo odločb o izpolnjevanju pogojev za opravljanje dejavnosti avto šol gospodarskim družbam in samostojnim podjetnikom. Izpolnjevanje pogojev preveri MŠZŠ, izpolnjevanje posebnih pogojev – tudi sanitarno tehničnih in požarno varnostnih - za avto šole pa nadzira Inšpektorat RS za šolstvo, znanost in šport (SAŠ novice, 2001).

Določba 137. člena ZVCP pravi, da se sme avtošolska dejavnost izvajati izključno le v avto šoli. V Sloveniji so obstajale še nekatere druge organizacije, ki so se ukvarjale s to dejavnostjo (šole, javni zavodi,...). V prvem odstavku 138. člena so predpisani osnovni kadrovske in materialni pogoji za delovanje avto šole, ki so natančneje razdelani v Pravilniku o AŠ. Pri tem je treba besedo »imeti« razumeti tako, da mora avto šola imeti vsaj pravico do uporabe - če nima pravice razpolaganja - z materialnimi sredstvi za delovanje. Skratka, če šola ni lastnik objekta ali vozil, potem mora biti z lastnikom v določenem pravnem razmerju, s katerim je pridobila pravico do uporabe teh sredstev. Običajno je to najem, lahko pa je tudi leasing ali zakup. Sklenjena mora biti pogodba, ki mora vsebovati vse osnovne podatke o uporabodajalcu in uporabojemalcu. Takšno pogodbo ima AMD Slovenj Gradec sklenjeno s Koratur-om d.d. iz Prevalj za poučevanje praktične vožnje D – kategorije.

V skladu z drugim odstavkom 138. člena ZVCP morajo imeti vsi vozniki inštruktorji najmanj srednjo strokovno izobrazbo ali gimnazijo, od najmanj dveh predpisanih, pa ima avto šola pri AMD Slovenj Gradec kar osem voznikov inštruktorjev. Taisti člen v petem odstavku zaradi večje strokovnosti dela predavatelja predpisuje, da lahko predpise o varnosti cestnega prometa v avto šoli poučujejo učitelji predpisov in vozniki inštruktorji, ki imajo najmanj višjo izobrazbo. Precejšnje število učiteljev, ki je pred izidom ZVCP opravljalo taka predavanja, se je pritožilo na Ustavno sodišče RS. Slednje je septembra 2000 izdalo odločbo, da smejo tudi nadalje opravljati delo

³⁶ Uradni list RS, št. 45/01.

učitelja predpisov vsi tisti, ki so bili 1. maja 2000 zaposleni kot učitelji predpisov o varnosti cestnega prometa³⁷. V zvezi s tem je potrebno omeniti, da je v skladu z zakonom in opozorili glede sankcij AMD Slovenj Gradec odpustilo dolgoletnega učitelja predpisov, kar se je čez dve leti izkazalo kot neracionalno pravočasno izpolnjevanje zakonsko predpisanega pogoja.

Za učenje vožnje kandidatov z motornim vozilom B - kategorije so predpisani najmanj trije osebni avtomobili z močjo najmanj 40 kilovatov in štirimi vrati, na vsake tri avtomobile pa mora biti vsaj eno opremljeno s klimatsko napravo. Spremenili so se tudi pogoji za učenje vožnje na vozilih C- in E-kategorije. Ta morajo imeti tovorni zaboj s ponjavo ali stalno nadgradnjo določenih mer, avtobusi pa morajo biti dolgi najmanj enajst metrov. Pri vozilih, ki jih uporablja avto šola, je omenjena tudi starost - za kategorije A, B in H (kolo z motorjem) največ pet let, za kategorije C, D in F pa deset let (Pravilnik o AŠ, 1999: 6. člen).

Novi Pravilnik zahteva sodobno opremljeno učilnico z elektronskim medijem in multimedijem programom za prikaz učne vsebine (Pravilnik o AŠ, 1999: 5. člen). AMD Slovenj Gradec podaja učne vsebine preko projektorja datotek in multimedijskega računalniškega programa Promet 2000 (proizvajalec je KELT d.o.o. iz Celja), ki je zasnovan z najnovejšimi programskimi pristopi in ga njegovi razvijalci neprestano izpopolnjujejo in izdajajo v novejših različicah ter tako sledijo svetovnim trendom razvoja tehnologije in znanj. Vsak kandidat mora biti na teoretičnem delu usposabljanja prisoten najmanj petnajst šolskih ur. Preizkusa znanja za pridobitev voznškega izpita se sme udeležiti le z dokazilom o prisotnosti na predavanjih (Pravilnik o AŠ, 1999: 11. člen). Na novo sta opredeljena tudi četrto poglavje o preverjanju in ocenjevanju, kjer so natančneje določeni načini ocenjevanja kandidatov na preizkusih znanja iz teorije in vožnje ter peto poglavje o dokumentih in evidencah.

Določila novega cestnega zakona in avto šolskega pravilnika so tako predpisala stroge pogoje in zahteve, katere je bilo potrebno izpolniti v dveh letih. Posledica nove zakonodaje je bila ukinitve nekaterih avto šol tako na nivoju države kot tudi na Koroškem. Med vsemi pogoji, kot so pisarna, učilnica, učila, vozni park in kadri, je za

³⁷ »Peti odstavek 138. člena in prvi odstavek 235. člena ZVCP se razveljavita, kolikor se nanašata na osebe, ki so bile zaposlene kot učitelji predpisov o varnosti cestnega prometa na dan uveljavitve zakona« (Uradni list RS, št. 100/2000).

vse avto šole predstavljalo najtežje breme določilo drugega odstavka 140. člena ZVCP, ki zahteva, da mora imeti avto šola poligon v izmeri najmanj 1.000 m². Gre za neprometno površino, kjer mladim voznikom brez izkušenj ne grozijo nevarnosti in pasti sodobnega prometa in kjer izvajajo začetne vaje iz programa učenja vožnje kot so speljevanje, vožnja osmice, slalom, obračanje, ustavljanje v sili in parkiranje. S tem pridobijo izkušnje za varno vključitev v promet.

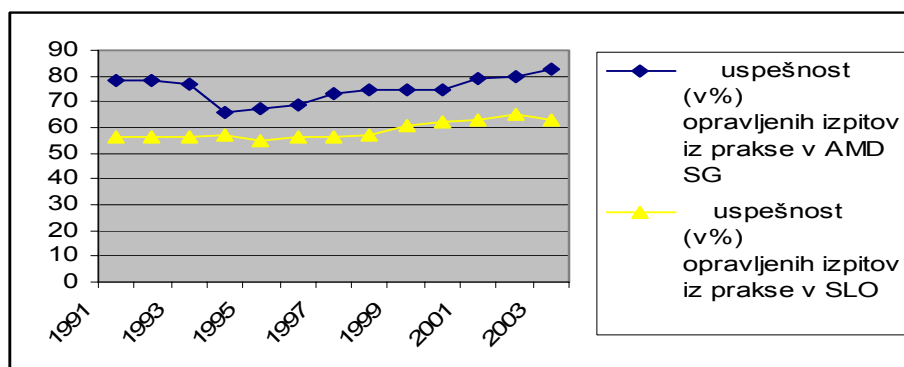
Z namenom, da se zgradi sodoben, današnjemu času primeren poligon, ki naj bi bil tudi racionalno izkoriščen, so bili člani AMD Slovenj Gradec v začetku leta 2000 pobudniki za sklic skupnega sestanka vodstev vseh avto šol Koroške regije. Vabilu so se odzvali predstavniki vseh koroških avto šol, vendar interesa za skupno izgradnjo poligona ni bilo. Društvo je samo nadaljevalo načrtano pot ter tako s pomočjo Mestne občine Slovenj Gradec in nekaterih donatorjev uspelo septembra leta 2000 zgraditi sodobne neprometne površine. Skupna vrednost celotne investicije je stala šestnajst milijonov tolarjev in je v zgodovini društva doslej največja investicija.



Fotografija 7.4.3.1: Poligon AMD Slovenj Gradec (Arhiv AMD SG, 2000).

Graf 7.4.3.2 prikazuje nadpovprečno uspešnost avto šole AMD Slovenj Gradec v letih od osamosvojitve Slovenije, ki je predvsem izraz dobrega inštruktorskega kadra, iz grafa 7.4.3.3 pa je razvidno, da največji delež - 78,7% - poučevanja vožnje z motornim vozilom odpade na B-kategorijo oziroma avtomobil.

Graf 7.4.3.2: Uspešnost opravljenih izpitov iz prakse v AMD SG in v Sloveniji



Graf 7.4.3.3: Delež poučevanja posameznih kategorij praktične vožnje v letu 2003

A – motorna kolesa

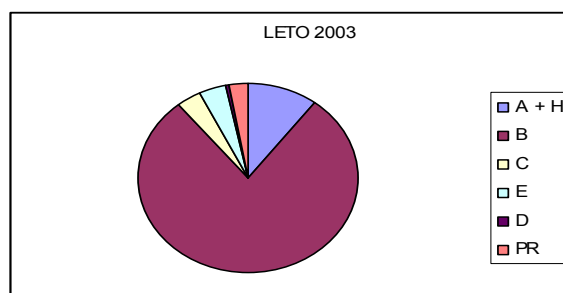
B – avtomobil

C – tovornjak

E – priklopno vozilo

D – avtobus

PR – preizkus znanja



7.4.4 SEKCIJA AVTO ŠOL SLOVENIJE

MŠZŠ je skladno z določbami ZVCP na novo organiziralo službo, ki se ukvarja z upravnimi nalogami, povezanimi z dejavnostjo avto šol. Služba je bila ustanovljena leta 1999 v okviru Združenja drobnega gospodarstva³⁸ pri Gospodarski zbornici Slovenije (v nadaljevanju GZS), in sicer v sektorju za izobraževanje odraslih kot oddelek za avto šole. K Sekciji avto šol (v nadaljevanju SAŠ) je takrat pristopilo več kot dve tretjini od nekdanj nekaj manj kot tristo avto šol v Sloveniji, danes - po zaostitvi pogojev za opravljanje avto šol s spremembo ZVCP iz leta 1998 - pa Sekcija združuje 120 avto šol od skupaj 164.

SAŠ je samostojna in prostovoljna zveza gospodarskih organizacij in samostojnih podjetnikov (v nadaljevanju članic), ki delujejo na področju avto šol v Sloveniji, katerih cilj je enotno strokovno programsko in sistemsko delovanje (Pravila delovanja SAŠ, 1999: 1. člen). Članice lahko s svojim znanjem, izkušnjami in sposobnostmi tvorno sodelujejo pri delu Sekcije in njenem razvoju ter hkrati uveljavljajo svoje interese (Pravila delovanja SAŠ, 1999: 2. člen). SAŠ nima statusa pravne osebe, v pravnem prometu uporablja znak in pečat GZS, ima pa tudi svoj znak »dobre avto šole«, ki ga smejo uporabljati le članice sekcije, ki izpolnjujejo kriterije za njegovo pridobitev (Pravila delovanja SAŠ, 1999: 3. in 4. člen).

³⁸ Združenje drobnega gospodarstva je eno izmed 23 panožnih združenj, v katera se v okviru GZS razvrščajo podjetja (Zapisnik seje ustanovnega zbora SAŠ, 1999: 1).



Fotografija 7.4.4.1: Logotip SAŠ
(Internet stran SAŠ, 2004).

Sekcija ima lahko tudi častne člane - fizične in pravne osebe, ki imajo pomembne in dolgoletne zasluge na področju avto šol. Le-ti sodelujejo in razpravljajo na sejah zbora sekcije, nimajo pa volilne pravice (Pravila delovanja SAŠ, 1999: 17. člen). Prav tako lahko ima donatorje in sponzorje, ki niso člani sekcije, ji pa pomagajo s finančnimi in materialnimi prispevki (Pravila delovanja SAŠ, 1999: 18. člen).

Ob ustanovitvi SAŠ so bile njene prednostne naloge ugotavljanje predpisanih pogojev za izvajanje dejavnosti avto šol, priprava pravilnika o delu avto šol in izobraževalnih programov za posamezne kategorije. V nadaljevanju pa skrbi za višji nivo dela, dvig ugleda avtošolske dejavnosti, večja transparentnost delovanja avto šol ter boljši pretok relevantnih informacij med avto šolami in pristojnimi institucijami. Sekcija si prizadeva za uvajanje pozitivne zakonodaje na področju avto šol ter za ureditev poslovanja avto šol skladno s sodobnimi standardi. V ta namen tesno sodeluje z GZS, MŠZŠ, MNZ, AMZS, Zvezo združenj šoferjev in avtomehanikov, Zvezo potrošnikov Slovenije ter drugimi institucijami in organizacijami, ki s svojim delom posegajo na področje avto šol (Pravila delovanja SAŠ, 1999: 5. člen).

Da bi bilo delo SAŠ nemoteno, zaradi regionalne razdrobljenosti, je zbor sekcije kot njen najvišji organ formiral regijske organe. Le-ti se udeležujejo delovnih sestankov v svoji matični regiji, svoje sklepe, predloge in mnenja pa nato posredujejo Upravnemu odboru SAŠ. Do sedaj so se oblikovale že štiri regijske sekcije, in sicer ljubljanska, celjska in savinjsko šaleška, mariborska ter pomurska. Poleg zbora sekcije in regijskih sekcij ima SAŠ še tri organe, in sicer predsednika, upravni odbor in nadzorni svet.

Povezovanje avto šol v Sekcijo se je izkazalo za zelo koristno na več področjih, predvsem pa na področju enotnega nastopanja nasproti državnim organom, nelojalni konkurenci in centralizaciji razpršenih informacij, ki so sedaj dostopne na sedežu SAŠ na GZS (Poročilo o delu SAŠ, april 2003: 2).

7.5 UPRAVLJANJE AMD SLOVENJ GRADEC

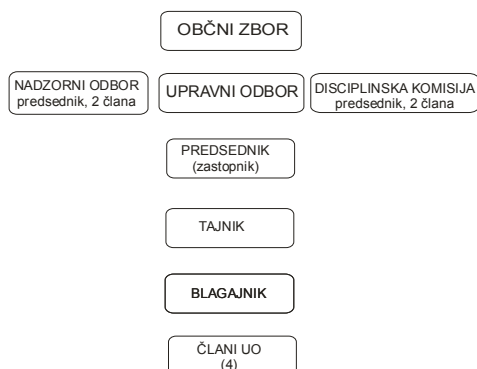
Od začetkov delovanja se organizacijska sestava društva ni dosti spreminjala. Osrednji organi društva so nekdanj bili skupščina, izvršni odbor, odbor družbenega nadzora in disciplinsko sodišče. Za obravnavanje specifičnih vsebinskih in strokovnih vprašanj na področju društvenega delovanja, je AMD Slovenj Gradec ustanovilo posebne komisije, ki so bile opredeljene kot delovni organi izvršnega odbora društva in so štejele od tri do osem članov. Obravnavale so probleme, gradiva, dogodke in o njih oblikovale svoja stališča, mnenja, predloge ter nato na sejah dajale pobude za ukrepe, akcije. Iz starejših zapisnikov društva so zabeležene naslednje komisije izvršnega odbora: za organizacijo in članstvo, za gospodarstvo in finance, za vzgojo in varnost v cestnem prometu in za šport in turistično dejavnost. Zaradi vsakoletnega naraščanja članstva, pa se je društvo leta 1985 reorganiziralo z vpeljavo delegatskega sistema in temeljnih enot. Slednje so na svojih zborih izvolile delegate, da bi bili člani po posameznih krajih čim bolj demokratično zastopani v društvu.

AMD Slovenj Gradec je ohranilo in rahlo modificiralo tradicionalno strukturo organov, in sicer: občni zbor kot najvišji organ društva, sedemčlanski upravni odbor kot izvršilni organ občnega zbora, tričlanski nadzorni odbor, ki nadzira delo društva, in tričlansko disciplinsko komisijo. Vsi naštetni organi so za svoje delo odgovorni občnemu zboru, ki ga sklicuje upravni odbor enkrat letno in na katerega so vabljeni vsi člani društva, saj ga le-ti sestavljajo. Bistvena razlika glede na preteklo organizacijsko strukturo pa je, da v sestavi današnjega upravnega odbora društva ne deluje nobena komisija oziroma delovni organ. V skladu z zahtevami ZD je AMD Slovenj Gradec v statutu določilo tudi zastopnika društva, ki mora biti voljen in registriran. To je predsednik društva, ki je hkrati tudi predsednik upravnega odbora (Statut AMD SG, 1997: 22. člen), ki je izvoljen za štiri leta.

Delo društva je javno. O delu na splošno, finančno-materialnem poslovanju, notranji organizaciji društva se obvešča člane in širšo javnost preko poročil in informacij, ki jih dajejo organi društva na sejah, jih občasno objavljajo v sredstvih javnega obveščanja in v Motoreviji AMZS ter so članom na razpolago na oglasni deski v turistični pisarni AMD na Vorančevem trgu v Slovenj Gradcu. Za uresničevanje načel

javnosti dela in za obveščanje javnosti o delu društva je zavezan tajnik (Statut AMD SG, 1997: 44. člen).

Skica 7.5.1: Organizacijska shema AMD Slovenj Gradec



7.6 MATERIALNO-FINANČNO POSLOVANJE DRUŠTVA

7.6.1 FINANCIRANJE AMD SLOVENJ GRADEC V PRETEKLOSTI

Po začetnih težavah in desetletju boljšega poslovanja se je v začetku osemdesetih let, zaradi nenehnih podražitev pogonskih goriv, rezervnih delov in vozil, ki bistveno vplivajo na ekonomičnost avto šol in njihovo poslovanje, avto šola, delujoča pri AMD Slovenj Gradec, znašla pred problemom nadaljnjega obstoja. Gre za dejstvo, da kljub racionalizaciji dela v organizaciji ni bilo možno poslovati brez vsakodnevnih izgub, pri tem pa zagotoviti varno izvajanje te pomembne naloge. Tudi inštruktorji so vse pogosteje opuščali to delo in se zaposlili drugje. Da bi društvo v tistih neugodnih inflacijskih časih ohranilo vsaj dobršen del realnega premoženja, so bila vsa prosta denarna sredstva plasirana v kreditni sklad AMZS, ki je združeval 63 avto moto društev in avto moto touring klubov, ki so imela dejavnost avto šole. Najvišji organ sklada je bil zbor podpisnikov, sestavljen iz predstavnikov društev in klubov, ki je upravljal z združenimi sredstvi. Slednja so ostala sredstva podpisnikov, ki so jih vodili kot začasno izločena sredstva, hkrati pa so jih lahko koristili kot posojila. Ob pomoči sredstev iz sklada je AMD Slovenj Gradec adaptiralo avto šolo z nakupom določenih osnovnih sredstev,

inventarja in predvsem novega tipiziranega šolskega voznega parka. Na drugi strani pa je bilo dolžno natančno in pravočasno vplačevati obvezna finančna sredstva oziroma anuitete v ta sklad, ki so se odvajala na osnovi števila izšolanih kandidatov. V letu 1985 je AMZS formirala tudi finančni sklad, iz katerega so bili člani AMD oziroma njihovi svojci upravičeni do finančne pomoči v primeru invalidnosti ali smrti, ki sta posledica uporabe motornega vozila.

7.6.2 PRIDOBITNA DEJAVNOST AMD SLOVENJ GRADEC DANES

Društvu je omogočena neposredna pridobitna dejavnost, ki mora biti povezana z nameni in nalogami društva. Novi statut AMD Slovenj Gradec v 8. členu taksativno našteva pridobitne dejavnosti, in sicer avto šolo, posredovanje nakupa literature na področju cestnega prometa, dokumentov in vrednostnih papirjev, ki jih izdaja AMZS, strokovno izobraževanje voznikov motornih vozil ter občasne prevoze s tovornim vozilom. S svojimi prihodki samostojno razpolaga v okviru poslovnega načrta, ki ga sprejme ob koncu leta. Računovodja, ki je hkrati tudi tajnik društva, vodi finančno in materialno poslovanje v skladu z računovodskimi standardi za društva. Finančne in materialne listine podpisujejo predsednik, tajnik in blagajnik društva (Statut AMD SG, 1997: 40. člen). Nadzor nad zakonitostjo opravlja računsko sodišče.

V 13. členu statuta je govora tudi o sponzorjih in donatorjih, ki so opredeljeni kot fizične ali pravne osebe, ki pomagajo društvu materialno, moralno ali na kakšen drug način. Te osebe lahko sodelujejo na sejah občnega zbora ali upravnega odbora, nimajo pa pravice odločanja. Kot donatorje, ki so v zadnjem desetletju pomagali društvu, in sicer pri izgradnji poligona je potrebno omeniti poleg mestne občine Slovenj Gradec še Zavarovalnico Maribor in Elektro Slovenj Gradec, pri nakupu novega tovornjaka pa Eurocity d.o.o. Slovenj Gradec.

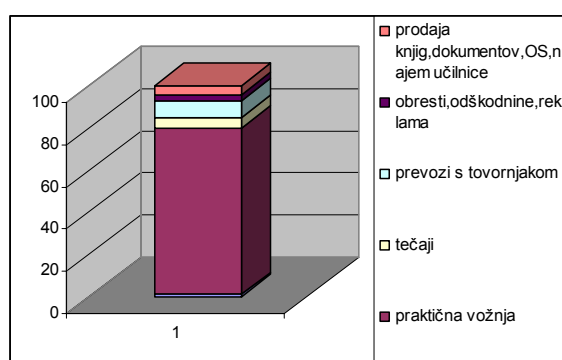
V skladu s slovenskim računovodskim standardom³⁹ (v nadaljevanju SRS) št. 33 mora vsako društvo, ne glede na način vodenja poslovnih knjig, na koncu obračunskega obdobja, in sicer najkasneje do konca februarja naslednjega obračunskega obdobja,

³⁹ SRS 33 ureja računovodstvo v društvih in določa način vodenja poslovnih knjig, sestavljanja letnih poročil za društva, opredeljuje društveni sklad ter obdeluje ugotavljanje presežka prihodkov in odhodkov (SRS 33, 2003).

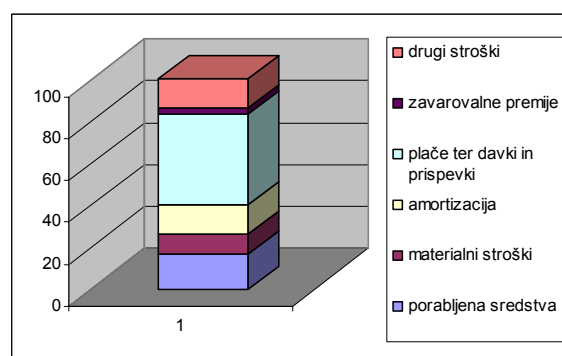
popisati stalna in gibliva sredstva ter dolgove in terjatve. Torej je treba popisati vsa sredstva in obveznosti do virov sredstev v preteklem obračunskem obdobju, pri katerem je mišljeno koledarsko leto. Popisni list podpišejo osebe, ki so opravile popis, in zastopnik društva, pri pojmovanju sredstev pa morajo upoštevati pravila iz temeljnih SRS ter dodatne opredelitve za društva (SRS, 2003: 33.21).

V grafu 7.8.2.1 in 7.8.2.2 so prikazani glavni prihodki in odhodki AMD Slovenj Gradec, pri čemer je jasno razvidno, da omogoča društvu preživetje ravno dejavnost avto šole, saj predstavlja kar 79% vseh društvenih prihodkov, medtem ko prihodek članarine sploh ni prikazan, ker prinaša le en procent v blagajno društva. Pri odhodkih je razmerje bistveno drugačno, 43% le-teh odpade namreč na izplačilo osebnih dohodkov, pri katerih so vključeni še davki in prispevki iz rednega delovnega razmerja, skoraj enak odstotek - 40% odhodkov društva – pa tvorijo porabljena sredstva, najemnina, materialni in drugi stroški skupaj, amortizacija in zavarovalne premije pa še dodatnih 17%.

Graf 7.6.2.1: Prihodki AMD Slovenj Gradec v letu 2003



Graf 7.6.2.2: Odhodki AMD Slovenj Gradec v letu 2003



8 ZAKLJUČEK

Pomen društev in njihovih zvez je v času razvoja sodobne družbe mnogostranski. So vsebina in posledica svobodne samoopredelitve ljudi in hkrati oblika njihove samoorganiziranosti in samoaktivnosti. Pomembno vlogo imajo kot zastopnice svojih članov pri razvoju njihove dejavnosti in uveljavljanju njihovih interesov. Ljudje se namreč vse manj uveljavljajo kot abstraktni občani z določenimi političnimi pravicami in svoboščinami, vse bolj pa kot člani različnih prostovoljnih društev oziroma združenj. Slednja postajajo nosilci mnogih družbenih funkcij in organizatorji akcij. S tem se konstituira njihova dejanska vloga v družbi. Poleg navedenega so tudi dejavnik socializacije, saj posameznik z aktivnostjo v njih bogati svojo osebnost, hkrati pa preko njih sodeluje v širših družbenih procesih in aktivnostih, ki dajejo družbi nove razsežnosti in vsebino in so lahko tudi oblika preseganja zasebnosti in izoliranosti. Ker dejavnost društev bogati individualno in družbeno življenje, je družba zainteresirana za razvoj različnih oblik društvenega združevanja in aktivnosti ljudi v njih, še posebej tistih, ki bistveno prispevajo k uresničevanju splošnih interesov (Kranjc, 1986: 148-175). Med društva, ki svojim članom nudijo razne usluge, storitve in informacije ter so s svojo aktivnostjo v družbeni sferi pomembna za posameznika in posledično za celotno družbo, spadajo tudi avto moto društva. Slednja s svojo dejavnostjo spodbujajo razvoj avtomobilske in motociklistične dejavnosti kot dejavnika socialnega, kulturnega in ekonomskega napredka in hkrati ozaveščajo in usposablajo ljudi za varno vključitev v čedalje obsežnejši promet. Nizka raven prometne kulture v Sloveniji, ki nas v primerjavi z drugimi evropskimi državami uvršča na dno lestvice, zahteva, da posvetimo tej društveni aktivnosti še večja pozornost in skrb, saj ne gre le za ozke društvene interese, pač pa v veliki meri za širši družbeni značaj in potrebo, ki ju je prav zaradi njune družbene specifičnosti potrebno obravnavati bolj resno in odgovorno (Polič, 1985: 5).

AMD Slovenj Gradec je leta 1997 praznovalo 50. obletnico svojega obstoja, ko je bilo leta 1946 ustanovljeno kot prvo tovrstno društvo na Koroškem. Več kot pet desetletij nepretrganega, požrtvovalnega in angažiranega dela pomeni nesebično predanost društvenih delavcev ciljem društva. Ob tej polstoletni zgodovini obstoja društva pa je v pričujočem diplomskem delu v grobih obrisih prikazano delo, opravljeno v zadnjem

obdobju, uspehi in tudi problemi, s katerimi se društvo srečuje. Vsekakor je potrebno začeti s članstvom kot temeljni bazi društvene aktivnosti. Osnovni namen in pomembna družbena funkcija, ki jo opravlja AMD Slovenj Gradec je, da skupaj z AMZS nudi kakovostne storitve, ki izhajajo iz naslova članarine, ter s tem preprečuje padanje članstva. AMZS ima kot krovna organizacija velik pomen in vlogo pri delovanju društva, saj nudi vrsto ugodnosti in pomoči, katere društvo svojim članom kljub velikim trudom ne bi moglo nuditi. Skratka, učinkovita in močna krovna organizacija je zelo pomemben spodbujevalec delovanja in razvoja društvene dejavnosti.

Nadvse pomembno družbeno funkcijo oziroma poslanstvo pa AMD Slovenj Gradec opravlja tudi na področju izobraževanja, usposabljanja novih voznikov motornih vozil. Društvo in njegova avto šola se že vsa ta leta zavedata svoje vloge učitelja – vzgojitelja mlajših generacij v cestnem prometu. Ocenjujemo, da od štirih avto šol, kolikor jih deluje na področju mestne občine Slovenj Gradec, odpade na avto šolo AMD Slovenj Gradec skoraj dobri dve tretjini vseh opravljenih ur praktične vožnje. To hkrati dokazuje, da kandidati zaupajo v avto-šolsko dejavnost društva oziroma v njegove inštruktorje. Ne le število tečajev in kandidatov, količina opravljenih ur praktične vožnje, pač pa zlasti podatek, da je v obdobju zadnjih petnajstih let opravilo vozniški izpit 72% kandidatov za voznike motornih vozil, na področju celotne Slovenije pa le 52%, kvaliteto inštruktorjev AMD Slovenj Gradec le še potrjuje. Glede na sloves, ki si ga je avto šola pridobila v vseh teh letih, lahko ugotovimo, da je bila uspešna. Uspehom so veliko prispevali dobri medsebojni odnosi znotraj društva kot tudi izven ter seveda sposobnost in pripravljenost inštruktorjev sprejeti kakršenkoli konkurenčni izziv, saj jim prednosti, ki jih imajo pred konkurenco, in možnosti, ki jih še niso izkoristili, to tudi zagotavljajo.

Kljub vsem težavam, s katerimi so se v minulem obdobju srečevali, predvsem nerazumne in nelojalne konkurence, je AMD Slovenj Gradec tudi v finančnem pogledu v vseh teh letih uspešno poslovalo. To je tudi omogočilo, da se je društvo opremilo z vsem, kar je za svoje dejavnosti potrebovalo. Materialna baza, s katero se društvo lahko upravičeno ponaša in je hkrati tudi solidno jamstvo za njegovo uspešno delovanje v bodoče, so društveni avtomobili in motorji. Danes AMD Slovenj Gradec razpolagala s petimi avtomobili znamke Golf 4 s klimo, enim Golf polo s klimo, tovornjakom znamke

MAN z eko-motorjem in s prikolico, tremi motorji YAMAHA (125 ccm, 250 ccm in 600 ccm) ter dvema kolesoma z motorjem Tomos APN in Tomos avtomatik.

Za številne uspehe je AMD Slovenj Gradec prejelo že 1950. leta priznanje – diplomu, poleg tega pa tudi nagrado, ki ju je podelila AMZS. AMD Slovenj Gradec je bilo takrat drugo najboljšo avto moto društvo v Sloveniji. Za deset let obstoja in aktivnega razvijanja društvene dejavnosti je bilo leta 1956 obdarjeno s plaketo tako s strani AMZJ kot tudi s strani AMZS (Cajnko, 1957: 105-107). Slednja mu je leta 1989 podelila posebno priznanje, ker je bilo na področju včlanjevanja med najboljšimi avto moto društvi v Sloveniji. Leto prej je namreč kar za 124% realiziralo plan, podan s strani zveze. Tudi v času samostojne Slovenije je bilo društvo odlikovano. Leta 1997 je predsedstvo AMZS podelilo posameznim članom, ki so imeli večje zasluge za razvoj dejavnosti AMD Slovenj Gradec, posebna priznanja in plakete ter častni znak AMZS.

S pogledom v leta nazaj ugotovimo, da je društvo doseglo že precej lepe rezultate tudi pri športni dejavnosti in izvedlo kar nekaj dobrih motorističnih prireditiv. Sredi devetdesetih let pa je to dejavnost, zaradi izgrediv posameznikov in ogorčenja občanov na prireditvah, popolnoma opustilo ter tako že vrsto let ni storilo ničesar na tem področju. Dejstvo je, da dobi društvo z rekreacijo in razvedrilom celotnega članstva širši pomen, to pa je razlog, zaradi katerega bi si AMD Slovenj Gradec moralo prizadevati, da bi športno – rekreativna dejavnost ponovno oživela. Aktivnosti se lahko izražajo v organizaciji izletov, avto-karavan, karting-a, motokros-a, speedway-a ipd. ter tudi v podpori tekmovalcev, ki želijo sodelovati na državnih prvenstvih v cestno hitrostnih dirkah. Vsekakor je težišče finančne obremenitve za izpolnjevanje programa tekmovalcev na strani posameznikov in njihove iznajdljivosti, pri čemer pa mu društvo lahko pomaga s potrebno organizacijsko podporo in z iskanjem sponzorjev. Pritegniti mlade k organizirani vadbi spretnostne vožnje pomeni dragocen prispevek k prometni varnosti: mladi se ne bodo več dokazovali na cestah, temveč na poligonih in na tekmah. Hkrati bi to bila društvu tudi odskočna deska za povečanje članstva, ki v zadnjih letih drastično upada.

9 LITERATURA

9.1 SAMOSTOJNE PUBLIKACIJE

- ANDREJKA, Rudolf (1928): Društveno pravo v Sloveniji. Samozaložba, Ljubljana;
- CAJNKO, Vinko (1957): Telesna vzgoja treh dolin. TVD Partizan, Slovenj Gradec;
- DEBELAK Slavko (1996): Predpisi o društvih in ustanovah z uvodnimi pojasnili Slavka Debelaka in Verice Trstenjak. ČZ Uradni list RS, Ljubljana;
- ERJAVEC, Fran (1928a): Zgodovina katoliškega gibanja na Slovenskem. Prosvetna zveza, Ljubljana;
- ERJAVEC, Fran (1928b): »Naše društveno življenje«. V: Mal, Josip: Slovenci v desetletju 1918-1928. Zbornik razprav iz kulturne, gospodarske in politične zgodovine, Leonova družba, Ljubljana, str. 744-758;
- JANEŽIČ, Matija (1999): 90 let Avto-moto zveze Slovenije. Avto-moto zveza Slovenije, Ljubljana;
- KRANJC Stane (1986): Interesna združenja občanov in politični sistem. Fakulteta za sociologijo, politične vede in novinarstvo, Ljubljana;
- LONČAR, Dragotin (1921): Politično življenje Slovencev (od 4. januarja 1797. do 6. januarja 1919. leta). Slovenska matica, Ljubljana;
- MELIK, Vasilij (2002): Slovenci 1848 – 1918: razprave in članki. Litera, Maribor;
- PAVČNIK, Marijan (1997): Teorija prava: prispevek k razumevanju prava. Cankarjeva založba, Ljubljana, str. 86 – 115;
- POLIČ, Marko (1985): Družbeni vidiki odnosov v prometu. Zavod SRS za varnost pri delu, Ljubljana;
- SITAR, Sandi (1998): 100 let avtomobilizma na Slovenskem. DZS, Ljubljana;
- ŠINKOVEC, Janez (1997): Pravice in svoboščine. Uradni list RS, Ljubljana;
- ŠTURM, Lovro (1975): Zakon o društvih s komentarjem in primerom pravil društva. ČGP Delo TOZD časopisi, Ljubljana;
- ŠTURM, Lovro (1986): Upravnopravne institucije. Izbrana poglavja (študijsko gradivo), Pravna fakulteta, Ljubljana;

- ŠTURM, Lovro (2002): »Pravica do zbiranja in združevanja«. V: Šturm Lovro: Komentar ustave RS, Fakulteta za podiplomske državne in evropske študije, Ljubljana, str. 460 - 472;
- TRAVNER, Anton (1997): Društva: nova zakonodaja. Pozoj, Velenje;
- WALLACE, Rebecca (1997): International human rights: text and materials. Sweet & Maxwell, London.
- ZADNIK, Maks (1979): Trideset let slovenske avto-moto organizacije. Avto-moto zveza Slovenije, Ljubljana;
- ZEČEVIĆ, Miodrag (1976): Društvene organizacije i udruženja. Institut za političke studije FPN, Beograd;
- ZEIGLER, Harmon (1992): »Interest groups«. V: Hawkesworth Mary, Kogan Maurice: Encyclopedia of Government and Politics – volume 1, London and New York, str. 377 – 392.
- ZUPANČIČ M. Boštjan, Mrva Blaž, Simič Vladimir, Cerar Miro, Bugarič Boštjan, Grm Irena, Jelenič-Novak Mitja, Lenarčič Janez, Pirnat Rajko, Galič Aleš, Končina Mateja, Vidmar Mitja, Orehar Metoda, Pličanič Senko (1989): Svoboda združevanja. Magellan d.o.o., prva izdaja, Ljubljana.

9.2 ČLANKI

- BROVINSKY, Boris – FAJDIGA, Matija (1998): »Kako je nastal avtomobil in začetki avtomobilizma na Slovenskem«. Strojniški vestnik, let.44, št. 11 – 12, str. 340 – 356;
- CERAR, Miro (1995): »Nekateri vidiki bodoče pravne ureditve v Sloveniji«. Interesna združenja in lobiranje, Politološki dnevi, Portorož, 26. in 27. maj 1995, str. 3 - 50;
- HORVAT Mitja (1994): »Ob novem zakonu o društvih«. Časopis za kritiko znanosti, XXII, 168 - 169, str. 135 - 142;
- JAGODIC, Tone (2002): »Davek od dobička v društvih«. Pravna praksa, leto 21, št. 44 (12.12.2002), str. 11 - 14;

- KOKALJ, Vida (2000): »K mnenjem ob noveli zakona o društvih«. Pravna praksa, leto 19/461, št.9 (30.3.2000), str. 14 - 17;
- PAVLIN, Ciril (1930): »K dvajsetletnici obstoja Automobilskega kluba v Ljubljani«. Auto, januar, str. 2 – 6;
- POLIČNIK, Vinko (1995): »Pravica do združevanja v luči novega zakona o društvih«. Zbornik strokovno znanstvenih razprav (8.6.1995), str. 213 - 221;
- TRSTENJAK, Verica (1998): »Pravne podlage nevladnih organizacij v Sloveniji«. Neprofitni management, let.1, št. 2/3, str. 59 - 61;
- TRSTENJAK, Verica (1998): »Nevladne organizacije v Sloveniji: pravna ureditev«. Pravna praksa, leto 17, št. 7, str.15 - 20 – pril. str. I - VI;
- ZALAR, Boštjan (1997): »Svoboda (ne)združevanja v procesih deregulacije države«. Podjetje in delo, let. 23, št.3/4, str. 372 – 381.

9.3 PRAVNI AKTI

- (1953) Konvencija Sveta Evrope o varstvu človekovih pravic in temeljnih svoboščin. Odbor ministrov Sveta Evrope, Strassbourg;
- (1966) Mednarodni pakt o državljanskih in političnih pravicah. Generalna skupščina združenih narodov, New York;
- (2000) Odločba Ustavnega sodišča RS. Uradni list RS, št. 100/2000;
- (2003) Predlog zakona o društvih. Poročevalec Državnega zbora, št. 6/02, Ljubljana;
- (1999) Pravilnik o avto šolah. Uradni list RS, št. 106/99, Ljubljana;
- (1948) Splošna deklaracija Združenih narodov o človekovih pravicah. Generalna skupščina združenih narodov, New York;
- (1921) Ustava kraljevine Srbov, Hrvatov in Slovencev. Uradni list deželne vlade za Slovenijo, št. 233;
- (1963) Ustava socialistične federativne republike Jugoslavije. Časopisni zavod – Uradni list SRS, Ljubljana;
- (1974) Ustava SFRJ z obrazložitvijo. Dopisna delavska univerza, Ljubljana;
- (1991) Ustava Republike Slovenije. ČZ - Uradni list RS, Ljubljana;

- (2001) Zakon o davku od dobička pravnih oseb. Uradni list RS, št. 82/97, Ljubljana;
- (1995) Zakon o društvih. Uradni list RS, št. 60/95, Ljubljana;
- (1993) Zakon o gospodarskih družbah. Uradni list RS, št. 30/93;
- (1999) Zakon o splošnem upravnem postopku. Uradni list RS, št. 80/99;
- (1999) Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o društvih. Uradni list RS, št. 89/99, Ljubljana;
- (2001) Zakon o spremembah in dopolnitvah zakona o gospodarskih družbah. Uradni list RS, št. 45/01;
- (1998) Zakon o varnosti cestnega prometa. Uradni list RS, št. 30/98 in št. 61/00, Ljubljana.

9.4 DRUGI VIRI

- (2004) Brošura AMZS: »Brezskrbno na pot!«
- Internet 1: <http://www.gzs.si/avtosole>
- Internet 2: http://www.gzs.si/drobno_gospodarstvo
- Internet 3: <http://www.zakonodaja.gov.si>
- (2002) Leksikon Cankarjeve založbe. Cankarjeva založba, Ljubljana;
- (1999) Pravila delovanja Sekcije avto šol;
- (2001) SAŠ novice;
- (1995) Slovenski računovodski standardi. Slovenski inštitut za revizijo – ponatis s popravki, Zveza računovodij, finančnikov in revizorjev Slovenije, Ljubljana;
- (2004) Številčni pregled društev v letu 2003. Ministrstvo za notranje zadeve – Urad za upravne notranje zadeve, Ljubljana;
- (1999) Zapisnik seje ustanovnega zbora Sekcije avto šol.

9.5 SEZNAM SLIKOVNEGA MATERIALA

8.0 FOTOGRAFIJE

- na naslovnici (stran 1): Zastava AMD Slovenj Gradec. Vir: Arhiv AMD SG, 1992;
- 5.1.1 (stran 36): Anton Codelli na svojem prvem avtomobilu – benzu comfortable. Vir: Sitar, 1998: 92;
- 5.1.2 (stran 37): Puhov poskusni dvosedežni avtomobil. Vir: Sitar, 1998: 117;
- 5.2.3 (stran 39): Triglav, »prvi slovenski avtomobil«, 1926. Vir: Sitar, 1998: 145;
- 5.3.1 (stran 41): Proizvodnja avtomobilov IMV, 1960. Vir: Sitar, 1998: 168;
- 5.3.2 (stran 41): Avto moto, članski časopis AMZS. Vir: Janežič, 1999: 51;
- 6.1.1 (stran 43): Grb centralnega avstrijskega avtomobilskega kluba. Vir: Sitar, 1998: 121;
- 6.1.2 (stran 43): Grb KAK-a. Vir: Sitar, 1998: 121;
- 6.2.1 (stran 45): Zastavica Ljubljanske sekcije Avtomobilskega kluba Kraljevine SHS. Vir: Janežič, 1999: 51;
- 6.4.1 (stran 47): Logotipi madnarodnih organizacij. Vir: Janežič, 1999: 13;
- 6.4.2 (stran 48): Stari in novi logotip AMZS. Vir: Janežič, 1999: 7;
- 7.1.1 (stran 50): Ustanovitelji AMD Slovenj Gradec ob 50. obletnici delovanja društva. Vir: Arhiv AMD SG, 1997;
- 7.3.2.1 (stran 54): Članska izkaznica AMZS. Vir: Janežič, 1999: 34;
- 7.4.1.1 (stran 55): Logotip avto šole AMD Slovenj Gradec. Vir: Arhiv AMD SG, 1997;
- 7.4.1.2 (stran 55): Udeleženci prvega tečaja AMD Slovenj Gradec leta 1947. Vir: Arhiv AMD SG, 1947;
- 7.4.3.1 (stran 61): Poligon AMD Slovenj Gradec. Vir: Arhiv AMD SG, 2000;
- 7.4.4.1 (stran 63): Logotip SAŠ. Vir: <http://www.gzs.si/avtosole>.

SKICA

- 7.5.1 (stran 65): Organizacijska shema AMD Slovenj Gradec. Vir: AMD SG, 2004.

TABELA

- 4.2.1 (stran 26): Številčni pregled društev v letu 2003. Vir: MNZ – Urad za upravne notranje zadeve, Ljubljana, 2004.

GRAFI

- 7.3.1.1 (stran 53): Gibanje članstva med letoma 1990 in 2003 v AMZS in AMD SG. Vir: Statistični podatki o številčnosti članstva, posredovani od AMZS in zapisniki AMD SG;
- 7.3.1.2 (stran 53): Gibanje članstva v AMD Slovenj Gradec od ustanovitve do danes. Vir: Zapisniki AMD SG;
- 7.4.3.2 (stran 61): Uspešnost opravljenih izpitov iz prakse v AMD SG in v Sloveniji. Vir: Zapisniki AMD SG;
- 7.4.3.3 (stran 62): Delež poučevanja posameznih kategorij praktične vožnje v letu 2003. Vir: Zapisnik občnega zbora AMD SG, 2003;
- 7.6.2.1 (stran 67): Prihodki AMD Slovenj Gradec v letu 2003. Vir: Zapisnik nadzornega odbora AMD SG, 2003;
- 7.6.2.2 (stran 67): Odhodki AMD Slovenj Gradec v letu 2003. Vir: Zapisnik nadzornega odbora AMD SG, 2003.

10 PRILOGE

- Priloga 1: Statut AMD Slovenj Gradec, 1997;
- Priloga 2: Članek, objavljen v Večeru. Petek, 9.12.1994, str. 10;
- Priloga 7.3.3.2: Brošura AMZS, 2004.