

UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE

Sabina Kličić

Uspešnost Evropskega akcijskega programa za varnost v cestnem prometu za
državo članico Republiko Slovenijo

Diplomsko delo

Ljubljana, 2011

UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE

Sabina Kličić

Mentor: izr. prof. dr. Damjan Lajh

Uspešnost Evropskega akcijskega programa za varnost v cestnem prometu za
državo članico Republiko Slovenijo

Diplomsko delo

Ljubljana, 2011

*Zahvaljujem se mentorju izr. prof. dr. Damjanu Lajhu za vso strokovno pomoč pri izdelavi
diplomske naloge.*

*Zahvaljujem se mojim staršem, ker sta mi nenehno stala ob strani in me podpirala in
verjela vame.*

Zahvaljujem se Zlatanu za nesebično pomoč in ljubezen, ki mi je dajala samozavest.

Zahvaljujem se vsem prijateljem za spodbudo.

Uspešnost Evropskega akcijskega programa za varnost v cestnem prometu za državo članico Republiko Slovenijo

Promet predstavlja gibanje, ki je povezano z določeno stopnjo tveganja oziroma nezgodami, zato je varnost v cestnem prometu zahtevna in komplicirana zadeva. Evropska unija je na osnovi nizke stopnje varnosti v cestnem prometu v vseh državah članicah ustanovila Evropski akcijski načrt za varnost v cestnem prometu, katerega cilj je bil razpoloviti število smrtnih žrtev do leta 2010. Čeprav so bili do zdaj sprejeti ukrepi učinkoviti, število smrtnih žrtev na cestah v Evropski uniji ostaja zelo visoko. Republika Slovenija sledi evropskemu programu z Nacionalnim programom varnosti v cestnem prometu 2007–2011. Z vstopom v Evropsko unijo smo pridobili prednosti izmenjave dobrih praks in ukrepov, s katerimi lahko povišamo stopnjo varnosti v cestnem prometu. Izmenjava dobrih praks je temelj odprte metode koordinacije, ki je model oblikovanja skupnih evropskih politik in se je začela pojavljati pri večini javnih politik. Z evalvacijo Evropskega akcijskega načrta za varnost v cestnem prometu 2001–2010 bomo ugotovili, ali je bil cilj dosežen in kakšen vpliv ima odprta metoda koordinacije pri doseganju ciljev in boljših rezultatov na področju prometne politike.

Ključne besede: evalvacija, Evropska unija, odprta metoda koordinacije, prometna politika.

Performance of the European road safety action program for the member state Republic of Slovenia

Transport accounts for a movement that is associated with a certain degree of risk and accidents. Because of that is road safety complex and complicated matter. The European Union has because of a low level of road safety in all member States established the European road safety action program, which was aimed at halving the number of fatalities by 2010. Although the measures which were adopted so far were effective, the number of road deaths in the European Union remains very high. Republic of Slovenia is following the European program with the National Road Safety 2007–2011. By joining the European Union, we get the benefits of sharing good practices and measures which can be increased to the level of road safety. Sharing good practice is the cornerstone of the OMC, which is a model of the creation of common European policies and has began to emerge in the design of new public policies. The evaluation of the European road safety action program 2001–2010 will find has it been achieved and what impact has the open method of coordination to achieve goals and better results in the field of transport policy.

Key words: evaluation, European Union, open method of coordination, traffic policy.

KAZALO VSEBINE

SEZNAM KRATIC.....	7
1 UVOD.....	8
2 OPREDELITEV RAZISKOVALNEGA PROBLEMA.....	10
3 RAZISKOVALNE METODE IN TEHNIKE	11
4 TEORETSKI OKVIR	13
4.1 EVALVACIJA	13
4.2 EVROPSKA UNIJA IN ODPRTA METODA KOORDINACIJE.....	20
4.3 PROMETNA POLITIKA.....	24
5 EVROPSKI AKCIJSKI PROGRAM ZA VEČJO VARNOST V CESTNEM PROMETU 2001-2010.....	27
5.1 USPEŠNOST.....	27
5.2 VPLIV OMK.....	37
6 ZAKLJUČEK	38
7 LITERATURA	40

PRILOGE

PRILOGA A: Število prometnih nesreč s smrtnim izidom.....	45
PRILOGA B: Pregled preventivnih akcij v letu 2010.....	46
PRILOGA C: Število smrtnih žrtev glede na skupino udeleženca I.....	47
PRILOGA Č: Število smrtnih žrtev glede na skupino udeleženca II.....	48
PRILOGA D: Število smrtnih žrtev glede na prevozno sredstvo I.....	49
PRILOGA E: Število smrtnih žrtev glede na prevozno sredstvo II.....	50
PRILOGA F: Število smrtnih žrtev v državah članicah EU skozi leta.....	51
PRILOGA G: Število ranjenih v državah članicah EU skozi leta.....	52
PRILOGA H: Število nesreč v državah članicah EU skozi leta.....	53
PRILOGA I: Število prometnih nesreč, mrtvih in poškodovanih v državah članicah EU v odstotkih.....	54
PRILOGA J: Intervju z gospodom Ljubom Zajcem, generalni direktor Direktorata za promet, Ministrstvo za promet.....	55
PRILOGA K: Intervju z gospo Matejo Markl, Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu RS.....	58
PRILOGA L: Intervju / splošni odgovori gospe Andreje Lang, generalne direktorice Direktorata za zakonodajo s področja pravosodja, Ministrstvo za pravosodje.....	62
PRILOGA M: Evropska listina o varnosti v cestnem.....	64

KAZALO GRAFOV, SLIK IN TABEL

Graf 7.1: Želeni scenarij EU.....	34
Slika 4.1: Trije pomeni pojma politika.....	13
Tabela 7.1: Ukrepi in aktivnosti Nacionalnega programa.....	30
Tabela 7.2: Smrtne žrtve v cestnem prometu po državah (na milijon prebivalcev).....	36

SEZNAM KRATIC

EK	Evropska komisija (European Commission)
EP	Evropski parlament (European Parliament)
ES	Evropska skupnost (European Community)
ESO	Ekonomsko-socialni odbor (Economic and Social Committee)
EU	Evropska unija (European Union)
MNZ	Ministrstvo za notranje zadeve
MP	Ministrstvo za promet
MZP	Ministrstvo za pravosodje
OMK	Odprta metoda koordinacije (Open Method of Coordination)
OR	Odbor regij (Committee of the Regions)
RS	Republika Slovenija
Svet	Svet Evropske unije (Council of the European Union)

1 UVOD

Učinkovit sistem varnosti v prometu je zelo pomemben dejavnik pri ekonomskem in družbenem razvoju. Nizka stopnja prometne varnosti, kot posledica slabe cestne infrastrukture, nizke stopnje osveščenosti, nepravilne in pomanjkljive varnostne politike ter drugih vplivov, je klic na pomoč za boljše in kakovostno življenje državljanov. Da pride do prometne nezgode je odvisno od številnih dejavnikov oziroma njihovih uskladitev v času in prostoru.

Varnost v cestnem prometu je stvar, ki zadeva vse državljane. V Evropski uniji (EU) se na leto zgodi 1,3 milijona prometnih nesreč, v katerih umre 43.000 ljudi, poškodovanih pa jih je 1,7 milijona. Glavni vzrok za smrtnost je vedenje uporabnikov cest: hitrost, vožnja pod vplivom alkohola ali mamil, utrujenost, neuporaba varnostnih pasov in zaščitnih čelad itd. Temu vprašanju EU namenja vedno več pozornosti, zato so predlagali ambiciozen cilj: zmanjšanje števila nesreč na cestah za 50 % do leta 2010, v primerjavi z letom 2001 v programu Evropski akcijski načrt za varnost v cestnem prometu 2001–2010. V Evropskem akcijskem programu za varnost v cestnem prometu je opredeljenih nekaj glavnih področij dejavnosti: spodbujanje uporabnikov cest k bolj odgovornemu vedenju (večje upoštevanje obstoječih pravil hkrati s strožjimi kaznimi, da bi omejili nevarno vedenje), podpiranje tehničnega napredka, da bi povečali varnost vozil, in izboljšanje cestne infrastrukture z uporabo informacijske in komunikacijske tehnologije. Med načrtovanimi pobudami so tudi zbiranje in analiza podatkov o fizičnih poškodbah zaradi prometnih nesreč in raziskave o najboljših rešitvah. Za uspeh je bilo pomembno, da si odgovornost delijo vsi: države članice, regionalni in lokalni organi, industrija, prevozniki in zasebni uporabniki. Akcijski program predlaga njihovo splošno zavezanost Evropski listini o varnosti v cestnem prometu (Evropska komisija 2010).

Cilj Evropske listine je, da se do leta 2010 v EU zmanjša število smrtnih žrtev v prometnih nesrečah za 25.000 življenj. Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu je bil prvi podpisnik Evropske listine v Sloveniji (Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu 2010). V Evropski akcijski načrt za varnost v cestnem prometu so vključene vse države članice, prav tako tudi Republika Slovenija (RS).

Prometna politika je ena vodilnih skupnih politik EU. Prometna politika je definirana v V. poglavju (členi 70 do 80) Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti (ES). Od vstopa Rimske pogodbe v veljavo leta 1958, je bila ta politika osredotočena na odpravo meja med državami članicami in na prost pretok oseb in blaga. Njeni glavni cilji so dokončna vzpostavitev notranjega trga, zagotoviti trajnostni razvoj, izgradnjo prometne mreže po vsej Evropi, povečati izrabo prostora, izboljšati varnost in spodbujanje mednarodnega sodelovanja. Od leta 2001 je bilo to področje politike usmerjeno predvsem k razvoju različnih načinov prevoza, ki bi izboljšal učinkovitost in uporabnost celotnega prometa (Europa 2010).

Za OMK smo prvič slišali v Lizbonski strategiji, v kateri je bila omenjena kot način širjenja dobrih praks in kot usmeritev glavnim ciljem EU (Radaelli 2004, 5). OMK je pojem, ki je definiran kot posebno poimenovanje postopkov sodelovanja držav članic EU ter evropskih institucij na tistih področjih, kjer pogodbe o ustanovitvi evropskih skupnosti dajejo zelo malo ali skoraj nič pristojnosti za neposredno delovanje institucij v okviru EU. OMK je bila uveljavljena s sprejetjem Bele knjige o upravljanju, ki opredeljuje način odločanja, soodločanja oziroma sodelovanja v EU. Metoda naj bi bila uporabljena kot oblika spodbujanja sodelovanja, izmenjave dobrih praks in sporazumnega določanja skupnih ciljev in usmeritev za države članice, in sicer od primera do primera različno. Ko se odločijo za začetek odprte metode usklajevanja na posameznem področju, mora vključevati redno spremljanje napredka pri doseganju zastavljenih ciljev, pri tem pa dovoljevati državam članicam, da primerjajo medsebojne napore in se učijo iz izkušenj drugih (Eurodesk 2010). OMK je bila ustanovljena, da meri napredek na raznih področjih s primerjanjem ter ustrezno posodablja zastavljene cilje različnih področjih kot so socialna zaščita, zaposlovanje, zdravstvo, stanovanjska politika in izobraževanje (Lizbonska strategija 2011).

Bistvo nove metode je v skupnih ciljnih nacionalnih akcijskih načrtov in v skupnem poročilu Evropske komisije (EK) in sveta Evrope (Svet), kar bi doprineslo k izmenjavi izkušenj, dobrih praks in politik med državami ter med seboj primerljivih kazalcih oziroma indikatorjih (Ošljaj 2005).

2 OPREDELITEV RAZISKOVALNEGA PROBLEMA

Varnost prometa je ena od temeljnih kakovosti prometnega sistema. Vsak udeleženec v prometu ali uporabnik prometne storitve želi imeti prometni sistem, ki zadovoljuje njegove potrebe in pričakovanja. V tem pomenu je varen cestni promet tudi odgovornost države, ki ima s svojimi institucijami vpogled in pregled nad dogajanjem v cestnem prometu in potrebne vzvode, s katerimi lahko poleg posameznika posredno ali neposredno vpliva na varnost cestnega prometa. Od stopnje varnosti cestnega prometa je odvisna kakovost življenja vseh državljanek in državljanov (Ministrstvo za promet 2011).

Za cestni promet velja, da je najbolj odprt, nekontroliran in zapleten prometni sistem in zato je razumljivo, da na njegovo varnost vpliva veliko število dejavnikov, ki jih Nacionalni program varnosti cestnega prometa za obdobje 2007–2011 klasificira v štiri skupine:

1. prometno okolje,
2. udeleženec in vedenjski vzorci v prometu,
3. vozila in
4. institucionalni ukrepi.

Slovenska prometna politika odgovarja na zahteve časa, povečano potrebo po mobilnosti prebivalcev in blaga. Tako kot drugod po Evropi se tudi v Sloveniji srečujemo s težavami kot so: zastoji v prometu, nizko kakovostne storitve, onesnaževanje okolja, varnost in varovanje ter razlike v regionalnem razvoju (Ministrstvo za promet 2011).

Izbrani vidiki varnosti v cestnem prometu so zelo različni, vendar je cilj evalvacijske študije o varnosti v cestnem prometu, in sicer evalvacija Evropskega akcijskega načrta za varnost v cestnem prometu 2001–2010, ugotoviti ali je bil dosežen prvotni cilj, pri čemer bom ugotavljala učinkovitost ali uspešnost ukrepov v RS. Na podlagi skupnega cilja evalvacijske skupine je določen tudi standard evalvacijske študije *višja varnost v cestnem prometu*. Pojem višja varnost v cestnem prometu je širok, zato ga lahko natančneje razdelamo s kriteriji, ki so zlasti deskriptivne narave. Kriterij, ki sem si ga postavila, in ki je prav tako tudi cilj Evropskega akcijskega načrta, je število smrtnih žrtev na cestah.

Vsa raziskovalna vprašanja se navezujejo na večjo prometno varnost, torej na standard in cilj evalvacijske študije. Hipoteza v moji evalvacijski raziskavi, ki sledi k izboljšanju prvotnega stanja (večja prometna varnost) pa se glasi:

H1: Evropski akcijski program za varnost v cestnem prometu je bil uspešno zaključen leta 2010. Za državo članico Republiko Slovenijo je bil dosežen prvotni cilj in sicer zmanjšanje smrtnih žrtev za petdeset odstotkov. Z uresničenjem cilja je program pripomogel k boljši in večji varnosti v cestnem prometu.

H2: Odprta metoda koordinacije je pripomogla k uresničitvi zastavljenega cilja Evropskega akcijskega programa za varnost v cestnem prometu. Čeprav ta metoda ni ustanovljena za prometno politiko, so njene karakteristike kot so izmenjava dobrih praks, svetovanje, posvetovanje in sodelovanje pomagale državi članici Republik Sloveniji do zmanjšanja smrtnih žrtev v cestnem prometu.

3 RAZISKOVALNE METODE IN TEHNIKE

Zvrst javnopolitične analize, ki jo bom uporabila, bo deskriptivne narave; torej opisna, ki pomaga pri razumevanju procesov oblikovanja in implementiranja javnih politik (Fink Hafner 2007, 11).

V raziskavi bom uporabila tako kvalitativno kot kvantitativno analitično orodje.

- ❖ S študijem primera bom preučevala konkreten primer. V svoji raziskavi se bom osredotočala na posamezno enoto analize, o kateri bom zbirala podatke. Raziskovala bom državo članico RS ter njene ukrepe, s katerimi je dosegala cilje Evropskega akcijskega načrta za varnost v cestnem prometu.
- ❖ Po Grdešiču (2006) je družboslovni intervju ena od pomembnejših metod, s katero zbiramo potrebne podatke in se ukvarja z intervjuvanjem strokovnjakov na posameznem področju. Pri raziskavi je to metoda za pridobivanje novih podatkov. Intervju je metoda, ki jo uporabimo, ko nimamo dovolj podatkov oziroma jih ne moremo pridobiti drugje. Z intervjujem lahko pridobim podatke o vplivu OMK na področju prometne politike in povezanost akterjev med seboj ter podatke o ukrepih, ki

jih je RS pridobila za dosego ciljev. Naredila bom intervju z glavnimi akterji, ki predstavljajo institucije v delovanju in usklajevanju ukrepov za zmanjšanje števila smrtnih žrtev.

- ❖ Sekundarna analiza, ki je po Štebetu (1999, 238) najbolj koristna analiza za raziskavo, predstavlja analizo knjig, člankov, poročil, besedil zakonov in drugih uradnih dokumentov. S to metodo bom opredelila pojme ter koncepte, ki so relevantni za mojo raziskavo, predvsem definiranje pojmov kot so evalvacija, javnopolitični proces, OMK.
- ❖ Analiza primarnih virov. Pri tej metodi se bom osredotočila na pregled zakonodaje, ki bi bila relevantna za področje prometne politike, pregled raznih poročil in dokumentov, v katerih so zapisana stališča in mnenja vseh vpletenih akterjev. Ker moja diplomska naloga temelji predvsem na nacionalni ravni (RS), bom pregledala tudi Nacionalni program varnosti cestnega prometa 2007–2011, na nadnacionalni ravni pa je pomembna Lizbonska strategija (2000), ki je uvedla OMK kot novo obliko vladanja.

4 TEORETSKI OKVIR

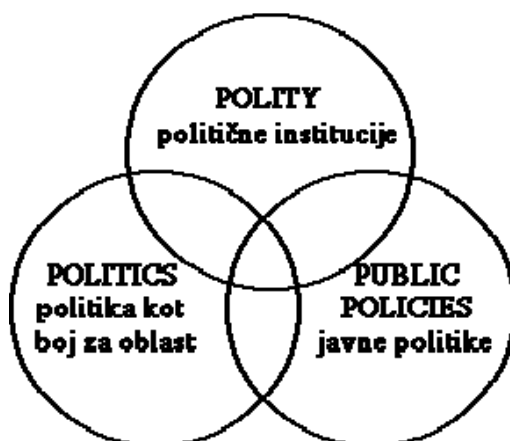
4.1 EVALVACIJA

Po Dunnu (v Fink Hafner 2007, 15) opredelimo posamično javno politiko kot dolgo vrsto bolj ali manj povezanih izbir. Primer javne politike je tudi prometna politika, katero bomo kasneje tudi opredelili. Kar se tiče odločanja in pravila obnašanja, javna politika deluje na območju, ki ga nadzoruje državna avtoriteta na tem območju (lokalna, regionalna, nacionalna ali nadnacionalna politična oblast).

Odločanje o javnih politikah je monopol političnih odločevalcev, ki odločajo tudi o uporabi instrumentov in mehanizmov za izvajanje javnih politik. Ti vključujejo pozitivne in negativne sankcije in tudi prisilo. Prav tako o javnih politikah odločajo politični odločevalci v političnih ustanovah, kar poimenujemo tudi polity. Politiko kot boj za oblast, torej politics, lahko označimo kot stranke, ki tekmujejo v volilni areni.

Dyeva opredelitev (1995) označi javno politiko kot odgovor na vprašanja, kaj vlada dela, zakaj to dela in kakšno spremembo s tem dosega. Tudi v slovenski opredelitvi se je z oblikovanjem demokratičnih volitev začelo razlikovanje treh pojmov politike (glej Sliko 4.1) in sicer *public policies* kot javne politike, *politics* kot boj za oblast in *polity* kot politične ustanove (Fink Hafner 2007, 15).

Slika 4.1: Trije pomeni pojma politika



Vir: Fink Hafner (2007,15).

Javnopolitična analiza pomaga javnopolitičnim akterjem razumeti politiko in javne politike. Poznamo različne modele, katere uporabljamo v specifičnih okoljih, in sicer so to: institucionalni, interesnoskupinski, sistemski in elitistični model, racionalizem, teorija iger, inkrementalizem. Najbolj uporabljen model pa je procesualni model. Različni akterji ga uporabijo takrat, ko želijo razumeti ali vplivati na verižno povezane politične odločitve o javni politiki skozi neko obdobje (Dye v Fink Hafner 2007, 35).

Javnopolitični proces (proces oblikovanja in izvajanja javnih politik) poteka po naslednjih fazah:

1. identifikacija družbenih (policy) problemov;
2. oblikovanje političnega dnevnega reda;
3. oblikovanje policy alternativ (alternativnih rešitev policy problema);
4. legalizacija / uzakonitev izbrane policy alternative (običajno sprejem zakona);
5. implementacija / izvajanje javne politike;
6. **evalvacija / vrednotenje učinkov javne politike** (Fink Hafner 2007, 19).

Beseda evalvacija izvira iz latinske besede *valere*, kar pomeni določitev neke vrednosti, oceniti nekaj (Verbinc 2004). »Evalvacija je učenje o posledicah javne politike (Dye 1995, 320)«. Obstaja veliko definicij evalvacije, vendar vse izhajajo iz različnih vidikov. Nekateri avtorji pravijo, da je evalvacija sistematična, kritična analiza in s tem posledično odločanje in načrtovanje (Patton in Toulemonde v Kump 2000b, 13), lahko pa tudi izpopolnjevanje (Kristoffersen, Sursoc in Westerheijden v Kump 2000b, 13). Vse definicije pa imajo nekaj skupnega in to je oceniti neko stanje oziroma oceniti stanje programa. »Evalvacijsko raziskovanje pomeni sistematično uporabo družboslovnih postopkov za ocenjevanje koncepta, načrta, izvedbe in rezultatov socialnointervencijskih programov« (Rossi in Freeman v Svetlik in drugi 2002, 47).

Evalvacijsko raziskovanje ima dva pomena. Prvi pomen je uporabnost, s katero ugotovimo ali je program vredno nadaljevati ali ga je potrebno ukiniti. Druga lastnost evalvacije pa je učinkovitost. Namen evalvacije ni le odkrivati nova znanja, temveč tudi preverjati učinkovitost in uspešnost programov ali javnih politik (Macur 1996, 10).

Evalvacijo delimo, glede na to, kdo jo izvaja, na notranjo in zunanjo. Notranjo evalvacijo izvajajo običajno kar izvajalci programov oziroma politik in se osredotočajo na procese in ne toliko na rezultate. Zunanjo evalvacijo pa izvaja evalvator, ki ni izvajalec programa in je

običajno raziskovalec iz univerzitetnih, vladnih ali nevladnih inštitutov. Evalvator je nevtralen in pristopi k programu, ko je program že končan ali pa je proti koncu (Macur 1996, 28). Tudi jaz se bom v svoji nalogi preizkusila kot zunanja ocenjevalka in poskušala biti čim bolj objektivna.

Evalvacijo lahko glede na časovno obdobje razdelimo na vnaprejšnjo, sprotno in tisto za nazaj. Največ jih je za nazaj, saj se program evalvira, ko je že končan (Svetlik in drugi 2002, 48–49). Tako kot obstajajo različne definicije pojma evalvacije, tako so tudi različni avtorji oblikovali različne klasifikacije evalvacije na podlagi različnih kriterijev (glej preglednico).

Predmet raziskave

EVALVACIJA JAVNEGA PROGRAMA OZ. POLITIKE – vrednotenje javnega programa z izbranimi lastnostmi ali javne politike s sestavnimi programi

EVALVACIJA IGRALCEV – vrednotenje igralcev vpletenih v preučevani javni program ali politiko ali igralcev odgovornih za izvajanje preučevanega javnega programa ali politike

Preučevana faza programa

PROCESNA EVALVACIJA – ugotavljanje obsega, v katerem je določena javna politika ali program implementiran glede na zastavljene smernice

EVALVACIJA UČINKOV, VPLIVOV (OZ. REZULTATOV) – ugotavljanje obsega, v katerem javna politika ali program povzroči spremembo v želeni smeri

Čas izvedbe

PREDHODNA (EX-ANTE) EVALVACIJA (pred legalizacijo) – vrednotenje potencialnih alternativnih rešitev

NAKNADNA (EX-POST) EVALVACIJA (po implementaciji) – vrednotenje dejanskih učinkov sprejete javne politike

Namen

FORMATIVNA (PLASTIČNA) EVALVACIJA – pripomočki k preoblikovanju ter izboljšanju delovanja javnega programa ali politike, ko je ta še v teku

SUMATIVNA EVALVACIJA – ugotavlja učinkovitosti programa ali politike

PROGRAMSKA EVALVACIJA – vrednotenje programa ali politike z upoštevanjem dogajanja skozi celoten policy proces

Namen, predpostavka, načini vrednotenja

PSEVDOEVALVACIJA – informacije o policy rezultatih

FORMALNA EVALVACIJA – poleg informacij tudi vrednotenje javnopolitičnih rezultatov na osnovi v programu postavljenih ciljev

TEORETIČNA EVALVACIJA – informacije o javnopolitičnih rezultatih, ki jih eksplicitno vrednotijo javnopolitični igralci oz. stakeholderji

Vir: Nachmias, 1979; Dunn, 1994; Weiss, 1998; Parsons, Scriven, Rossi in drugi v Kustec Lipicer (2002, 141–156).

Evalvacijsko načrtovanje je zelo pomembno, saj z njim opredelimo metode in tehnike cilja EU. Po Pattonovih besedah so načrt raziskave, zbiranje in analiza podatkov odvisni od samega namena raziskave (Patton 1990, 159). Torej k vsaki evalvaciji je potrebno pristopiti načrtno. Najprej postavimo, ali problem ali vprašanje kot hipotezo. Nato preučimo, kaj je že znanega o temu problemu, ki ga raziskujemo in si nato naredimo nek načrt raziskave, zberemo podatke in jih analiziramo. Glavni cilj raziskave je dobiti informacije, ki jih posredujemo naprej (Royse in drugi 2005, 2).

Po Parsons iz Kustec Lipicer ima vrednotenje dve pomembni mesti v javni politiki. In to sta tako imenovana *faza pred formalnim sprejetjem*, kar pomeni evalvacijo alternativnih rešitev (*ex-ante ali predhodno vrednotenje*) in tako imenovano *fazo izvajanja*, kar pomeni evalvacijo neke že izvedene javne politike (*ex-post ali naknadno vrednotenje*) (Kustec Lipicer 2007, 177).

Po Scrivenu v Kustec Lipicer ločimo formativno in sumativno vrednotenje. Formativno vrednotenje se nanaša na vrednotenje dejavnikov, ki so potrebni za izvedbo programa oziroma javne politike. Medtem, ko je formativno vrednotenje bolj notranje narave, je sumativno vrednotenje bolj zunanje narave. Sumativno vrednotenje se nanaša na učinke nekega programa oziroma javne politike. Ne osredotoča se na procesualni vidik javne politike, ampak na dosežene cilje le-te (Palumbo v Kustec Lipicer 2007, 183). Evalvacija Evropskega akcijskega načrta za večjo varnost v cestnem prometu bo bolj formativne narave.

V vsaki javni politiki pa so pomembni tudi akterji. Štiri nam pomembne skupine akterjev so po Rossiju in Freemanu: vladni odločevalci, ki formalno sprejmejo program, programerji, ki skrbijo za izvajanje javne politike, neka že vnaprej določena ciljna skupina, na katero vsa ta javna politika učinkuje ter evalvatorji, ki vse skupaj ovrednotijo. Medtem, ko je po Cooku za izvedbo vrednotenja zainteresirana predvsem skupina tako imenovanih *programskih akterjev* (Ministrstvo za promet), je po drugi strani manjši interes vrednotenja tistih, ki javno politiko formalno izvajajo (Kustec Lipicer 2007, 184). Ključne javnopolitične igralce v procesu prepoznamo od zgoraj navzdol in od vladnega k zasebnemu sektorju. Merila za vrednotenje so jasno določena in so ocena doseganja formalno zastavljenih ciljev. Namen preučevanja pa je, kako javnopolitični igralec vodi sistem za doseg načrtovanih javnopolitičnih rezultatov (Lajh 2007, 159–161).

Najlažji način evalviranja nekega programa je vnaprejšnje znanje glede ciljev tega programa; torej, kateri so njegovi nameni, kaj si je ta program zastavil za cilj (Weiss 1998, 4). Evalvacija

bo potekala na podlagi preverjanja uspešnosti učinka za večjo varnost v cestnem prometu, ki je bil narejen pod vodstvom EU.

Vrednotenje podaja razloge za uspeh oziroma neuspeh programa ali politike, oceni dosežke programa, zraven tega pa si prizadeva za doseganje objektivnosti, zanesljivosti ter preverljivosti pri zbiranju, analizi in razumevanju podatkov. Za evalvacijsko raziskovanje je potrebno najprej določiti metode in tehnike, šele nato lahko analiziramo in interpretiramo podatke, ki smo jih zbrali (Kustec Lipicer 2007, 187–188).

Metode evalvacije razdelimo na metode, s katerimi si pomagamo pri zbiranju podatkov in metode, s katerimi podatke analiziramo. Za zbiranje podatkov lahko omenimo:

- ❖ intervju,
- ❖ opazovanje,
- ❖ modeliranje,
- ❖ samoevalvacija,
- ❖ uporaba že izvedenih raziskav,
- ❖ družboslovni eksperiment.

Za analizo podatkov omenimo:

- ❖ časovna študija,
- ❖ študija prej in potem,
- ❖ analiza stroškov in koristi,
- ❖ sekundarna analiza,
- ❖ mednarodna primerjalna študija,
- ❖ analiza stroškov in učinkovitosti (Kustec Lipicer 2007, 187).

Kumpova (2000a, 90) poudari, da so evalvacijske metode odvisne od odgovorov na vprašanja, kdo so zainteresirane strani, kakšni so nameni evalvacije, kakšne informacije so potrebne, koliko sredstev je potrebnih in koliko časa imamo za izvedbo same evalvacije.

Vsak program, ki je ovrednoten, zahteva svoja merila, kriteriji evalvacije so (Dunn in Rus v Macur 1995, 302–303):

- ❖ uspešnost (o uspešnosti govorimo takrat, ko nas zanima ali program dosega svoje cilje oziroma na kateri stopnji doseganja ciljev je program; uspešen program je tisti program, ki je dosegel vse svoje cilje);

- ❖ učinkovitost (učinkovitost nam pove razmerje med doseženimi rezultati in stroški programa);
- ❖ ustreznost (ustreznost se ukvarja predvsem z zadovoljevanjem potreb, ki so povezane s problemom, gre za kvocient med uspešnostjo in stroški);
- ❖ enakost (poudarja enakost razporejanja stroškov in koristi med različne skupine);
- ❖ odzivnost (odzivnost nam pove obseg, do katerega program zadovolji potrebe določenih skupin);
- ❖ primernost (pri primernosti se ukvarjamo z vprašanjem ali so cilji programa primerni za ciljno skupino);
- ❖ ekonomičnost (obseg vloženih stroškov z načrtovanimi stroški).

V moji evalvaciji Evropskega akcijskega načrta bom uporabila kriterij uspešnost in z njim preverila stanje programa oziroma ali so bili cilji doseženi, ali je bil program uspešen.

4.2 EVROPSKA UNIJA IN ODPRTA METODA KOORDINACIJE

Način sprejemanja politik EU je odvisen od metode javnopolitičnega procesa. Te metode pa Wallace razdeli na:

- ❖ komunitarno metodo, ki je prevladovala na začetku povezovanja in je značilna predvsem za kmetijsko politiko; pri izvajanju teh politik ima močno vlogo EK, strateški dogovori pa se sklepajo v Svetu EU (t.i. paketni dogovori); nacionalna raven je v tej metodi bolj kot ne omejena, medtem ko je vloga sodišča večja;
- ❖ regulativni model je značilen za delovanje notranjega trga, za okoljske in socialne politike; EK je zagovornik skupnih politik, Svet in Evropski parlament (EP) pa odločata o minimalnih standardih; ta model je odprt za interesne skupine iz držav članic;
- ❖ mnogonivojsko odločanje vključuje subnacionalno raven, kjer se nacionalne vlade prisili, da sodelujejo z lokalnimi in regionalnimi oblastmi;
- ❖ pri OMK gre za prenos dobrih praks; glavno besedo ima EK, ki vzpostavi mrežo strokovnjakov iz različnih držav članic; ti strokovnjaki izberejo primer najboljše prakse, EK pa takšno ureditev ponudi tudi ostalim državam članicam;
- ❖ pri medvladnem odločanju imajo ključno vlogo vlade držav članic in Svet, uporablja pa se v II. in III. stebru (Wallace in drugi 2005, 77-89).

Po uvedbi OMK leta 2000 v Lizbonski strategiji se je definicija OMK spreminjala in se še vedno spreminja ter dopolnjuje. OMK je bila ustanovljena v okviru politike zaposlovanja in je opredeljena kot instrument Lizbonske strategije (2000), hkrati pa je opredeljena kot metoda za določitev in sprejetje smernic in skupnih ciljev, s katero se pripravijo kazalci in opredeli najboljša praksa na področjih, na katerih EU nima pristojnosti ali pa si pristojnosti deli ali pa je pooblaščen za izvajanje podpornih ukrepov (Eurovoc 2010).

OMK ponuja nov okvir za sodelovanje med državami članicami, katerih nacionalne politike se zato lahko usmerjajo na določene skupne cilje. EP in sodišče nimata skoraj nobene vloge pri procesu OMK. OMK poteka na področjih, ki sodijo v pristojnost držav članic; ta področja so zaposlovanje, socialna zaščita, socialna vključenost, izobraževanje, mladina in usposabljanje. Izvajanje OMK v glavnem temelji na: skupnem ugotavljanju in opredeljevanju sredstev za doseganje ciljev (ki jih je sprejel Svet), določitvi merilnih instrumentov (statističnih podatkov, kazalnikov, smernic) in na primerjalnih analizah, primerjavi uspešnosti

držav članic in izmenjavi najboljših praks (spremlja EK). OMK vključuje tako imenovane mehke ukrepe, ki so zavezujoči za države članice v različni meri, vendar nikoli v obliki direktiv, uredb ali odločb. V okviru Lizbonske strategije OMK zahteva, da države članice pripravijo nacionalne načrte reform in jih posredujejo EK (Europa 2010).

OMK se je osredotočala predvsem na javno politiko zaposlovanja in socialno vključenost. Zelo malo se je vključevala v javne politike, pri katerih so videli ogromne napredke v razvoju v zadnjem desetletju. OMK nekateri avtorji definirajo kot OMK in OMK type. Oba naziva označujeta posebne primere novega upravljanja. Novi tip upravljanja OMK želi navdihniti socialno učenje s postavitvijo širokih in skupnih ciljev ter uvedbo novih postopkov za primerjavo in merjenje njihovih učinkov (Börzel, Eberlein, Newmann v Rosiek 2011, 274). Tudi Durant je našel v običajnih primerih upravljanja neprimerne elemente za naloge pospeševanja socialnega učenja in je predlagal alternativni pristop, ki temelji na podlagi zdravega razuma (Rosiek 2011, 274).

V študiji primera, kjer so raziskovali možnosti za izvajanje OMK za okoljsko politiko, ki sicer ni tipično področje, na katerem OMK deluje, so vključene ugotovitve in priporočila o različnih novih pristopih in instrumentih, kjer OMK ne deluje kot celotna metoda, temveč se pojavljajo samo njene posamezne značilnosti, predvsem izmenjava širših izkušenj in prispevkov. Pristop okoljske politike se je obravnaval kot proces OMK-type (Institute for European Environmental Policy 2011).

Ključni akterji v OMK, ki se pojavljajo na evropski ravni so EK, Svet EU, EP, Evropski ekonomski-socialni odbor in Odbor regij (Eurodesk 2010).

- ❖ EK predlaga zakone v sprejem Svetu in EP, pripravi predhodni predlog proračuna EU, je odgovorna za izvajanje zakonodaje EU ter predstavlja EU v tretjih državah oziroma v nekaterih mednarodnih organizacijah. Preden Svet in EP sprejmeta kateri koli predpis EU, potrebujeta predloge EK.
- ❖ Svet poseduje zakonodajno funkcijo, preko katere opredeljuje smernice EU. Na podlagi predlogov EK, Svet sprejema predpise, določa politične cilje, koordinira svoje nacionalne javne politike ter rešuje različne druge probleme. Države članice zastopajo njihovi ministri glede na določeno področje.
- ❖ EP skupaj s Svetom izvaja klasično zakonodajno funkcijo. Njegove odločilne pristojnosti so v zvezi z imenovanjem komisije in sprejemom proračuna.

- ❖ ESO in OR skrbita za pomoč Svetu in EK pri pripravi ustreznih instrumentov. ESO predvsem svetuje na področju regionalnih in lokalnih zadev in omogoča predstavnikom regionalnih oblasti, da sodelujejo pri oblikovanju integracijske politike. OR omogoča institucijam EU, da pri pripravi odločitev evalvirajo in upoštevajo interese tako gospodarskih kot socialnih skupin. Posvetovanje in sodelovanje med zgoraj omenjenimi institucijami poteka na več ravneh. Na nekaterih področjih obsega nujno posvetovanje. V nekaterih primerih Svet in EK lahko zgolj zaprosita za mnenje, v vsakem primeru pa lahko odbora izdata mnenje tudi na lastno pobudo (Evropa.gov.si 2011).

Države članice so zaradi doseganja skupnih ciljev podale podlago za nove oblike tesnejšega sodelovanja. EP s svojimi priporočili in poročili poziva k sodelovanju, medtem ko Ekonomsko socialni odbor (ESO) in Odbor regij (OR) omenjata pomembnost organizirane civilne družbe, lokalnih organov in regionalnih organov (Evropska komisija 2007).

Pri OMK gre za koordinacijo javnih politik, ki temelji bolj na strokovnih argumentih in promoviranju ter modernizaciji. Gre za mehkejšo javnopolitično spodbudo, medtem ko so trše metode bolj zavezujoče za države članice. Pri tej metodi se ukvarjamo precej z delitvijo dobrih praks in predvsem širitvijo le-teh. Kot omeni tudi Helen Wallace (2005, 85) gre za metodo, kjer EU nima velike javnopolitične moči, vendar je metoda mehanizem za širjenje vpliva EU na nacionalne javnopolitične procese.

Z liberalizacijo in integracijo evropskih gospodarstev v enotni trg je izzvalo novo razmerje med nacionalno in evropsko ravnanje (Heidenreich in Bischoff v Štremfel 2009, 268). Klasični metodi, torej komunitarni metodi, je sledila OMK, ki je z Lizbonsko strategijo (2000) postala osrednji element pri razpravah o obnavljanju integracije in modernizacije skupnih evropskih politik (Dehousse v Štremfel 2009, 268).

V Lizbonski strategiji (37. odstavek) je navedena OMK kot »pomoč državam članicam, da postopoma razvijejo svoje lastne politike, in vsebuje:

- ❖ oblikovanje skupnih usmeritev ter rokov za doseganje kratkoročnih, srednjeročnih in dolgoročnih ciljev EU,
- ❖ vzpostavitev kakovostnih in količinskih kazalnikov in ciljnih vrednosti – po eni strani v primerjavi z najboljšimi na svetu, po drugi strani pa z upoštevanjem potreb različnih držav članic ter sektorjev,

- ❖ prenos evropskih usmeritev v nacionalne in regionalne politike, tako da se pri določanju specifičnih ciljev in prilagajanju ukrepov upoštevajo nacionalne in regionalne razlike,
- ❖ periodično spremljanje, vrednotenje in izmenjava izkušenj, organizirano kot medsebojni učni proces« (Zeitlin 2005, 2).

OMK je metoda, ki sloni na fleksibilnosti odločanja za vse zainteresirane strani in delitvi izkušenj in rezultatov različnih ukrepov in programov. OMK sestavljajo širi načela (Kohl in Vahlpahl v Hozjan 2007, 144):

- ❖ subsidiarnost (skupni cilji so določijo v medsebojni komunikaciji in pogajalskih procesih, doseganje teh ciljev pa je v pristojnosti držav članic);
- ❖ konvergenca (doseganje skupnih rezultatov skozi usklajeno delo, kjer vsak partner prispeva k čim boljšemu razvoju);
- ❖ implementacija držav (nenehna poročila vodijo k evalvaciji in primerjavi rezultatov ter s tem prepoznavanjem negativnih in pozitivnih točk v posamezni državi članici);
- ❖ pristop integracije (to načelo povzame vse možne dimenzije in posledice).

OMK je metoda, pri kateri ne gre za sistem od zgoraj navzdol, ampak se uveljavlja sistem dvonivojskosti, kjer ima vsaka država članica veliko vlogo pri javnopolitičnem procesu. OMK je bila ustanovljena kot srednja pot med t.i. mehkejšimi in klasičnimi metodami. Na eni strani EU lahko poda napotke in priporočila za doseg cilja oziroma konkretne politike, na drugi strani pa je od vsake posamezne države članice odvisno, kako bo do cilja prišla (Büchs 2007, 20).

4.3 PROMETNA POLITIKA

Vse pomembnejše politike EU imajo korenine v ustanovnih pogodbah (Nugent 1999, 319). Politike EU imajo velik razpon in raznolikost le-teh. Nugent (1999, 345) navaja naslednje politike lahko ekonomska politika, skupna zunanja in varnostna politika, okoljska politika in boj proti kriminalu. Politike razlikujemo na podlagi stopnje vpletenosti EU. Tam, kjer ima EU veliko mero pristojnosti, so zagotovljeni učinkoviti pravni in finančni javnopolitični instrumenti. Kjer ima EU majhno mero pristojnosti, pa gre za občasne izmenjave idej in informacij med zainteresiranimi skupinami (Nugent 1999, 346).

Prometno tehniški inštitut opredeljuje prometno politiko kot podlago, ki daje smernice za učinkovit in usklajen prometni sistem. Tako kot mora slediti in usmerjati prometne tokove blaga in ljudi ter potrebe gospodarstva, mora slediti tudi željam prebivalcev, da svobodno izbirajo prevozno sredstvo in pot. Prav tako mora prometna politika razvoj pospeševati z vzpodbudami, vendar mora vseeno biti tudi omejena tako, da se kolikor mogoče izogiba prepovedim in popolnim ukinitvam. Prometna politika je osnovni inštrument za upravljanje razvoja prometnega sistema (Prometnotehniški inštitut 2010).

V državi članici RS se zavedamo, da smo v času globalizacije, kar pomeni, da so razdalje med ljudmi vse manjše in se mobilnost ljudi, blaga in kapitala povečuje. Na vse to Bela knjiga EU odgovarja z novo evropsko politiko modernizacije, liberalizacije in integracije transportnih sistemov. Tako kot celotna EU si tudi nacionalne vlade prizadevajo za nadaljevanje modernizacije, deregulacije ter internacionalizacije prometa, saj s tem dvigujejo kakovost storitev v prometu. Za to specifično nalogo si je RS zastavila cilj in sicer, da postane logistično in distribucijsko središče za srednjo Evropo (Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije 2010).

Za izvajanje svojega poslanstva si je RS, še posebej Ministrstvo za promet (MP), določila točno določen cilj: zagotavljati usklajeno delovanje celotnega prometnega sistema. Časi delitve prometnega sistema na ceste, železnice, letalstvo in pomorstvo so preseženi, kajti uporabniki prometnega sistema in naročniki prevoznih storitev iščejo optimalne prevozne poti in celovite logistične rešitve. MP si s temeljnim strateškim dokumentom Resolucijo o prometni politiki RS prizadeva za vse zgoraj navedene spremembe (Ministrstvo za promet 2011).

V Resoluciji o prometni politiki najdemo izhodišča, vizije, cilje in ukrepe, ki določajo temeljne usmeritve prometne politike za prihodnost. Glavni kazalniki Resolucije prometne politike izhajajo iz mobilnosti, dostopnosti, okolja in varnosti, gospodarskega razvoja, optimalne izkoriščenosti virov, intermodalnosti/interoperabilnosti ter uravnoveženosti med transportnimi sistemi (Ministrstvo za promet 2011).

Osnova za gospodarski razvoj države je predvsem promet. Tako oblikovanje kot razvoj prometne politike določata položaj in vlogo prometa v celotnem gospodarstvu. Uresničevanje prometne politike vpliva tudi na širše družbeno okolje. Ravno zaradi tega moramo upoštevati gospodarsko, socialno in kulturno okolje države članice ter imeti znanje politik drugih področij, ki se pokrivajo s prometnim. To so:

- ❖ okolje in prostor,
- ❖ gospodarstvo in kmetija,
- ❖ zaposlovanje in družina,
- ❖ pravosodje, policija in notranje zadeve,
- ❖ varnost in varovanje,
- ❖ obramba in sistem varstva pred naravnimi ter drugimi nesrečami,
- ❖ in druga (Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije 2010).

Določnice za oblikovanje prometne politike (Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije 2010) v EU in RS pa so:

- ❖ zakonodaja RS, mednarodni sporazumi, ki zavezujejo RS, ter direktive in uredbe EU,
- ❖ razvoj transportnih sistemov
- ❖ tehnično-tehnološki in organizacijski razvoj in norme, zmožnost integriranja,
- ❖ stanje na trgu, povpraševanje in ponudba transportnih storitev,
- ❖ stanje in razvoj prometne infrastrukture,
- ❖ geografsko prometni potencial (položaj območja),
- ❖ kulturno, socialno, ekonomsko okolje,
- ❖ inšpekcijski in upravno strokovni nadzor prometa.

Čeprav so se v zadnjem desetletju izvajala razna prometna dela na cestnem sistemu, se je prometna varnost v povprečju izboljšala, kar se tiče števila nesreč s smrtnim izidom. Ključni dejavniki izboljšanja stanja oziroma povečanja prometne varnosti na cestah so predvsem pospešena izgradnja avtocestnega omrežja, izboljšanje voznega parka, izobraževanje in

ozaveščanje voznikov ter poostren nadzor nad kršitvami prometnih predpisov. V Resoluciji prometne politike za RS lahko opazimo, da se je država članica v primeru, ko je stanje cestne infrastrukture vzrok nastanka prometnih nesreč, odločila za izvajanje naslednjih ukrepov:

- ❖ odprava črnih točk in nevarnih odsekov,
- ❖ umirjanje prometa v naseljih,
- ❖ postavitve sistemov za vodenje prometa in opozarjanje voznikov,
- ❖ izgradnja poligonov za trening varne vožnje.

5 EVROPSKI AKCIJSKI PROGRAM ZA VEČJO VARNOST V CESTNEM PROMETU 2001–2010

5.1 USPEŠNOST

Glavni cilj je ovrednotiti učinke prometne politike EU. Z evalvacijo njenih učinkov bi prišla do svojega zastavljenega cilja, torej ali se je s to javno politiko res povečala varnost v cestnem prometu.

Po mnenju bivšega ministra za promet Radovana Žerjava se v Sloveniji soočamo, tako kot v celotni EU, z dejstvom da se število mrtvih ne zmanjšuje. S takšnim trendom se poleg Slovenije soočajo tudi najbolj varne evropske države kot so Švedska, Danska, Velika Britanija idr. Vzrokov je po njegovem mnenju več, saj smo šele v letu 2007 dobili prvo resno koordinacijsko delovno skupino, ki je upravljala z nekaterimi temeljnimi prometno-varnostnimi procesi v državi. V tej skupini sodeluje tudi predstavnik AMZS, ki poleg drugih članov, predstavlja civilno družbo. Neizpodbitno dejstvo je, da je Slovenija v zadnjih 12 letih bolj ali manj izkoristila vse nizkocenovne ukrepe, s katerimi se je število mrtvih v prometnih nesrečah od leta 1994 do konca leta 2003 skoraj prepolovilo. Kljub temu pa je bilo potrebno začeti izvajati ukrepe, ki na eni strani zahtevajo veliko finančnih, kadrovskih in tehničnih resursov in ki na drugi strani prinašajo relativno zelo majhne učinke, vsaj kar se tiče števila mrtvih in hudo telesno poškodovanih. V letu 2007 se je po začasnih podatkih EK v primerjavi z letom 2006 v več kot polovici evropskih držav število mrtvih v prometnih nesrečah povečalo, med njimi je bila žal tudi Slovenija (Moto revija 2010).

Varnost cestnega prometa se je v zadnjih letih, še posebej zaradi sprejetja ukrepov na evropski, nacionalni in lokalni ravni, postopno izboljšala. Za uresničitev zmanjšanja števila smrtnih žrtev so sprejeli leta 2001 Evropski akcijski program za varnost cestnega prometa (Slovensko predsedstvo EU 2009).

RS se je Evropskemu programu prilagodila z Nacionalnim programom varnosti cestnega prometa, katerega vsebina je določena v 17. in 18. členu Zakona o varnosti cestnega prometa (uradno prečiščeno besedilo – ZVCP-1-UPB3) (Ur. List RS, št. 26/2006); v Beli knjigi EU (2001); v Sporočilu Komisije EU z dne 2.6.2003 in v Resoluciji o prometni politiki Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 56/2006) (Ministrstvo za promet 2011).

Nacionalni program varnosti cestnega prometa za obdobje 2007-2011 zagotavlja:

- ❖ identifikacijo splošnih in specifičnih problemov prometne varnosti,
- ❖ povezavo z ustreznimi mednarodnimi institucijami za spremljanje, sodelovanje in upoštevanje zahtev evropske skupnosti pri zagotavljanju skupnih ciljev na področju varnosti cestnega prometa ter upoštevanje in vključitev zahtev v posamezne strateške programe,
- ❖ identifikacijo vseh subjektov, ki lahko kakorkoli sodelujejo pri izvajanju nacionalnega programa in potencialnih partnerjev,
- ❖ zagotoviti postopen premik iz akcij v aktivnosti, kar pomeni zagotovitev in omogočanje sistematičnega trajnega izvajanja aktivnosti,
- ❖ vzpostavitev sistematičnega zbiranja, analiziranja in vzdrževanja podatkov potrebnih za spremljanje učinkovitosti izvajanja programa,
- ❖ sodelovanje in sistemsko vključevanje mednarodnih in domačih raziskav v operativne rešitve,
- ❖ prožnost programa, ki bo zagotovil neposreden odziv na nepredvidene prometno-varnostne razmere,
- ❖ preglednost (transparentnost) strategij, da bo možno slediti približevanju h zastavljenim ciljem v vseh časovnih presekih,
- ❖ nadzor nad učinkovitostjo izvajanja posameznih in skupne strategije ter izdelavo periodičnih ocen učinkovitosti, spremljanje učinkov izvajanje strokovno/znanstveno utemeljenih ukrepov,
- ❖ potrebno izobraževanje in usposabljanje za potrebe varnosti v cestnem prometu.

Kazalci izboljšanja prometne varnosti v RS temeljijo na kazalcih EU :

- ❖ kazalci ravni varnosti prometa (tveganje vseh udeležencev v prometu...),
- ❖ kazalci učinkovitosti,
- ❖ prometnovarnostne politike,
- ❖ načrtovanje strategij,
- ❖ doseganje ciljev,
- ❖ vrednotenje izvedenih ukrepov,
- ❖ ukrepi za varno ravnanje udeležencev v cestnem prometu,
- ❖ varnost vozil,
- ❖ cestna infrastruktura (Ministrstvo za promet 2011).

Proces izvajanja Nacionalnega programa varnosti cestnega prometa na nacionalni ravni pa poteka:

- ❖ ocena doseženega cilja v časovnem preseku;
- ❖ potrditev procesa izvajanja ukrepov in morebitni popravki strategij in ukrepov;
- ❖ določitev ukrepov, optimizacija ter sinhronizacija izvajanja ukrepov;
- ❖ izvedba ukrepov;
- ❖ nadzor nad izvajanjem ukrepov;
- ❖ vrednotenje učinkovitosti programa in poročanje o doseženih učinkih.

Nacionalni program se naslanja predvsem na uspešne strategije in ukrepe, ki jih priporočajo države članice EU, s katerimi bi zagotovili večjo varnost v cestnem prometu v RS. V Tabeli 7.1 je razvidno, s katerimi ukrepi in aktivnostmi se je program prilagajal Evropskemu programu.

Tabela 7.1: Ukrepi in aktivnosti Nacionalnega programa

Ukrep	Aktivnosti
<p style="text-align: center;">Posodabljanje zakonodaje in njeno izvajanje</p>	<ul style="list-style-type: none"> ❖ pregledati normativne akte, ki bi lahko prispevali k večji varnosti cestnega prometa in oblikovati predloge za njihovo spremembo ❖ preveriti ustreznost splošne omejitve hitrosti na cestah izven naselja (90 km/h) ❖ preučiti možnost zakonskega znižanja dovoljene meje alkohola (sedaj 0,5) ❖ proučiti možnost uvedbe hujših sankcij za kršitelje povratnike, ki jim je izrečena stranska sankcija kazenskih točk ❖ predpisati vsebine in izdelati navodila ter priročnike za usposabljanje revidentov in inšpektorjev, presojevalcev, preglednikov in drugih akterjev, ki lahko vplivajo na varnostna dogajanja v prometu ❖ večji poudarek nameniti strokovnemu izpopolnjevanju preglednikov, ki pri izvajalcu rednega vzdrževanja opravljajo pregledniško službo
<p style="text-align: center;">Uveljavljanje in izvajanje direktiv in v EU dogovorjene politike</p>	<ul style="list-style-type: none"> ❖ zagotoviti sodelovanje v različnih projektih EU (v preteklosti SARTRE 2 in SARTRE 3, EUCHIRES 2005, OST VERKEHR, SUN FLOWER +6) ❖ nadaljevati z delom v projektih DRUID (problemi vožnje pod vplivom drog in alkohola), VAMOS (spodbujanje vključevanja prostovoljcev v preventivno in vzgojno delo na šolah in na lokalni ravni), EUCHIRES 2006 (spodbujanje uporabe otroških varnostnih sedežev), CAST (preverjanje učinkovitosti preventivnih akcij), ki so se izvajale v letu 2006 ❖ prizadevanje za čimprejšnje uvajanje vse več varnostnih sistemov v obvezno opremo vozila (dopolnjevanje evropskih predpisov)

Vir: Ministrstvo za promet (2011).

V Prilogi A lahko vidimo, da je leta 2002 število smrtnih žrtev padlo pod 300 in do 8. novembra 2009 je številka celo padla pod 200. Podatki govorijo o zmanjševanju števila prometnih nesreč s smrtnim izidom.

Generalna direktorica Direktorata za zakonodajo s področja pravosodja Andreja Lang (2010) mi je na podlagi dopisa (v Prilogi L) podala splošen odgovor, iz katerega je razvidno, da so za Evropski akcijski načrt za večjo varnost v cestnem prometu zadolžena štiri ministrstva in sicer Ministrstvo za pravosodje (MZP), Ministrstvo za notranje zadeve (MNZ), MP in Ministrstvo za zdravje. MZP je svoj del sodelovanja predstavila z medresorskimi delovnimi skupinami, katere so pripravljale predloge zakonov, ki bi jih uskladili z Zakonom o prekrških (Uradni list RS, št. 3/07 – uradno prečiščeno besedilo, 17/08, 21/08 – popr., 76/08 – ZIKS-1C, 108/09 IN 109/09 – odločba Ustavnega sodišča RS) in Kazenskim zakonikom (Uradni list RS, št. 55/08, 66/08 – popr. 39/09 in 55/09 – odločba Ustavnega sodišča RS). Poleg medresorskih delovnih skupin so pripravili predlog Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o prekrških (ZP-1G), ki naj bi uvajal dva nova instituta na področju varnosti v cestnem prometu in prekrškovnega prava. Prav tako pa bo MZP z vidika zagotovitve večje varnosti v cestnem prometu preučilo, če je potrebno spremeniti zakonske znake kaznivega dejanja Povzročitve prometne nesreče iz malomarnosti (323. člen Kazenskega zakonika) in kaznivega dejanja Predrzne vožnje v cestnem prometu (324. člen Kazenskega zakonika).

Čeprav nismo dosegli cilja, kot pravi Mateja Markl (predstavnica Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, 2010), smo dosegli dovolj zavirljiv položaj v zadnjih letih izvajanja Evropskega akcijskega načrta. V letih 2005 in 2006 smo zasedli zadnja mesta seznama evropskih članic, kar se tiče števila smrtnih žrtev. V zadnjih letih torej od 2007 naprej pa smo število smrtnih žrtev drastično zmanjšali z raznoraznimi ukrepi. Pri ukrepih za zmanjšanje števila smrtnih žrtev oziroma pri doseganju cilja Evropskega akcijskega načrta za večjo varnost v cestnem prometu, so sodelovali mnogi akterji, tako nadnacionalni, nacionalni kot civilno-družbeni. Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu je kot eden izmed akterjev za doseg ciljev uporabil mnogo različnih ukrepov (glej Prilogo K) in programov za zmanjšanje števila smrtnih žrtev.

Na pobudo EK so izdali Evropsko listino o varnosti v cestnem prometu, ki je nekakšen forum o varnosti v cestnem prometu za podjetja, združenja, raziskovalne ustanove in javne organe. Skupni cilj vseh podpisnikov je izvajanje konkretnih ukrepov in izmenjava najboljših praks z namenom reševanja problemov, katere srečujemo na področju varnosti v cestnem prometu.

Tudi v RS imamo Evropsko listino o varnosti v cestnem prometu, s katero se podpisnik, ki je hkrati pooblaščenec za pristojnosti odločanja, gospodarske in družbene pristojnosti ali pooblaščenec za zastopanje, zaveže, da bo nosil delež odgovornosti za varnost v cestnem prometu v EU. Vsak podpisnik se je zavezal tudi, da bo »proaktivno izvajal ukrepe v okviru svojih odgovornosti in dejavnosti, da se pospeši napredek na področju varnosti v cestnem prometu«. Podpisniki so se hkrati zavezali, da bodo izpolnjevali vsaj eno od navedenih načel v Evropski listini (Priloga M). Ravno ta listina je bila tudi podlaga za motivacijo doseganja cilja Evropskega programa. Prav tako pa na spletni strani European Road Safety Charter lahko dobimo navodila za ocenjevanje zaveze Evropski listini o cestnoprometni varnosti v 10 korakih. Samoocenjevanje vsebuje kazalce, ki prikazujejo, kako pridobiti najučinkovitejše rezultate (European Road Safety Charter 2011).

CARE baza podatkov je priskrbela državljanom držav članic EU uporabne podatke in jih prenesla v tabele, kjer je razvidno naslednje:

Dani podatki kažejo, da se je tako v mestnih naseljih kot izven njih število smrtnih žrtev, skozi leta od 2000 do leta 2009, zmanjšalo. CARE baza podatkov je podatke razdelila na število smrtnih žrtev glede na skupino udeležencev in na število smrtnih žrtev glede na prometno sredstvo. Če pogledamo naprej podatke za število smrtnih žrtev glede na skupino udeležencev (glej Prilogo C in Č), opazimo da se je število smrtnih žrtev (žrtev je voznik) v mestnih naseljih (inside urban area) od leta 2000 do 2003 zmanjševalo in nato zopet povečevalo. Kar se tiče smrtnih žrtev v primeru, ko je smrtna žrtev sopotnik, se je prav tako do leta 2003 število smrtnih žrtev zmanjšalo in po letu 2003 zopet povečalo. V primeru, ko so bile smrtne žrtve pešci, je krivulja variirala, vendar ni bilo drastičnih sprememb. Če pogledamo skupni seštevek vseh smrtnih žrtev, se je število smrtnih žrtev od leta 2000 do leta 2009 zmanjšalo. Izven mestnih naseljih (outside urban area) se je število smrtnih žrtev zmanjšalo v primerih, ko je smrtna žrtev voznik, sopotnik ali pešec. Seštevek vseh ponesrečencev, tako izven mestnih naselij kot v mestnih naseljih, nam pokaže, da se je število smrtnih žrtev od leta 2000 do leta 2009 postopoma zmanjševalo. Najprej se je od leta 2004 do leta 2007 povečalo število in se nato drastično zmanjšalo do leta 2009.

V razpredelnicah za smrtne žrtve glede na prevozno sredstvo so vzeli za prevozna sredstva traktor, avtobus, avto in taksi, težka vozila, vozila pod 3,5 tone, moped, motor, kolo, pešce in ostalo. Krivulja smrtnih žrtev, tako v mestnih naseljih kot v izven mestnih naseljih, ne kaže večjih premikov (glej Prilogo D in E), vendar lahko opazimo, da je število smrtnih žrtev večje

izven mestnih naselij kot v mestnih naseljih. Največ smrtnih žrtev je v primeru prevoznega sredstva avtomobil in taksi.

Varnost v cestnem prometu se je v državah članicah EU povečala. V Prilogi F lahko vidimo, da se v večini držav članic število smrtnih žrtev zmanjšuje. Če opredelimo državo članico RS opazimo, da se je v le-tej odstotek smrtnih žrtev zmanjševal po letih.

Kar se tiče števila nesreč in poškodovanih oseb brez smrtnega izida, se je prav tako v večini državah članicah število zmanjšalo. So pa tudi izjeme v nekaterih državah članicah, kjer se je število nesreč povečalo (glej Prilogo G in H).

Vsa prometna stroka si je zelo prizadevala za večjo prometno varnost na cestah oziroma avtocestah. Rezultati do leta 2009 so kazali na to, da bomo cilj dosegli kasneje – predvidoma leta 2015. Edine države, ki so uspele doseči zastavljene cilje do leta 2009 (8 % letni upad umrlih v prometnih nesrečah) so Luksemburg, Francija in Portugalska. Francoski uspeh gre pripisati tudi nameščanju fiksnih in mobilnih radarjev na vseh cestah (Adamič 2009).

Vlada je dne 1. 2. 2007 sprejela sklep o ustanovitvi medresorske delovne skupine za koordinacijo in nadzor nad izvajanjem Resolucije o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2007–2011. Medresorsko delovno skupino je vodil Ljubo Zajc, generalni direktor Direktorata za promet (Ministrstvo za promet 2011).

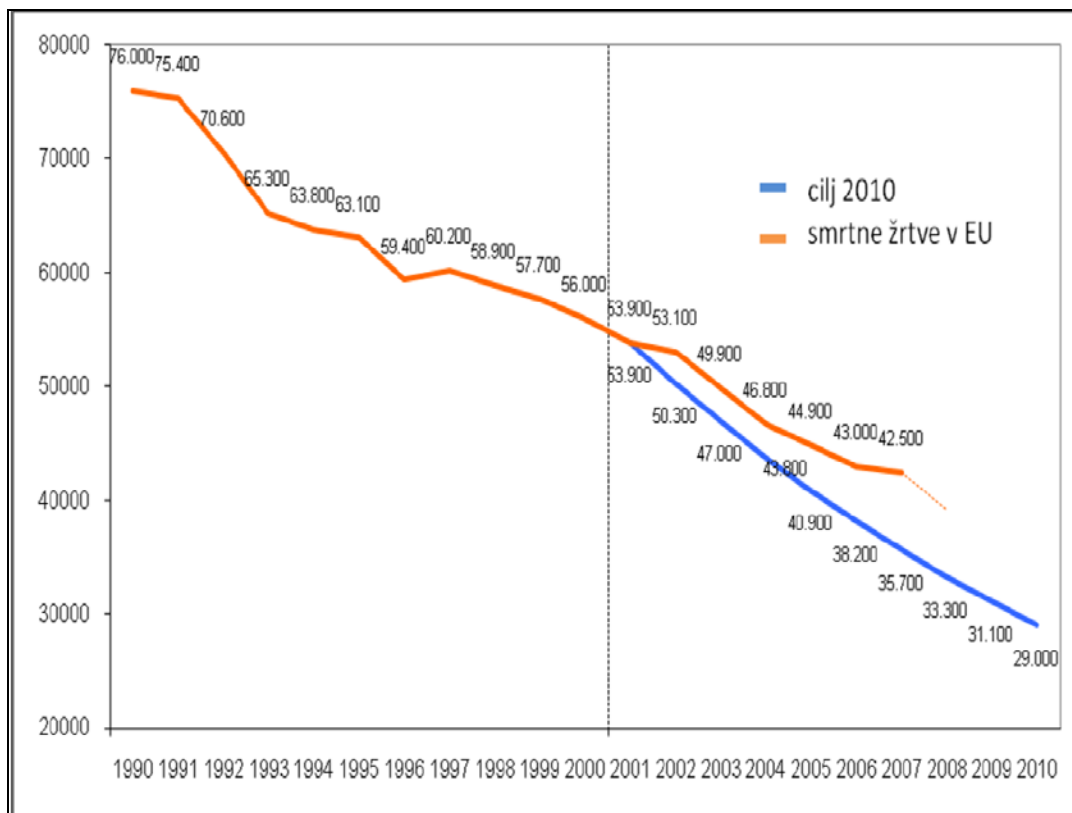
Po besedah Ljuba Zajca (glej Prilogo J) je na temu programu sodelovalo ogromno akterjev, od nadnacionalne ravni do subnacionalne ravni, med njimi so tudi nevladne organizacije.¹ Na podlagi vseh pridobljenih intervjujev in literature lahko zaključim, da je bil osrednji akter v Sloveniji MP, bolj natančno Direktorat za promet.

Po besedah Gruberja (2009) in v Prilogi J je razvidno, da je Slovenija še leta 2009 bila pod evropskim povprečjem. Najbolj varne so bile ceste na Švedskem, Nizozemskem, v Veliki Britaniji, kjer je v prometnih nesrečah umrlo manj kot 50 ljudi na milijon prebivalcev. V Bolgariji, Romuniji, Latviji, Litvi in na Poljskem pa je bilo zaradi slabih cest in še bolj neodgovornih voznikov največ usodnih prometnih nesreč.

¹ Nevladne organizacije, ki so vpletene v Evropski program so European Transport Safety Council in Eurolab ter AMZS in SOS (glej Prilogo K).

Iz Grafa 7.1 je razvidno, kako si je EU zastavila cilj; torej morebitni scenarij do konca leta 2010. Žal se ta cilj ni uresničil za celotno EU. Države članice različno napredujejo na poti do uresničitve ambicioznega cilja.

Graf 7.1: Želeni scenarij EU



Vir: Evropska komisija (2010).

EK je decembra 2009 gostila konferenco o rezultatih javnega posvetovanja, ki je bilo organizirano pred oblikovanjem osnutka Evropskega akcijskega programa za varnost v cestnem prometu 2011–2020. Po besedah komisarja za promet Antonia Tajanija je konferenca prispevala k oblikovanju jasnega in merljivega Evropskega akcijskega programa za varnost v cestnem prometu 2011–2020. Novi akcijski program bo usmerjen v glavne prednostne naloge, kot so nesreče na podeželskih cestah (60 % vseh smrtnih žrtev) in na ranljive uporabnike cest (pešci, kolesarji, motoristi in starejši). Rezultati Evropskega akcijskega načrta za 2001–2010 bodo upoštevani v novem programu. V posvetovanju za oblikovanje novega programa so bili vključeni strokovnjaki in tudi navadni državljani, kjer so podali zamisli za nove ukrepe, s katerimi bi izboljšali varnost v cestnem prometu celotne EU. Eden izmed ukrepov akcijskega programa 2011–2020 pa je tudi že omenjena Evropska listina o varnosti v cestnem prometu (Evropa 2010).

Statistični podatki (glej Tabelo 7.2) kažejo, da se je v letu 2010 število smrtnih žrtev v cestnem prometu v EU zmanjšalo za 11 %. Vendar statistični podatki po posameznih državah prikazujejo še vedno velike razlike v številu smrtnih žrtev po EU. Lani je večina držav dosegla zmanjšanja števila smrtnih žrtev v cestnem prometu za deset ali več odstotkov, pri čemer so bili rezultati najboljši v Luksemburgu (33 %), na Malti (29 %), na Švedskem (26 %) in na Slovaškem (26 %). RS je število smrtnih žrtev v primerjavi z letom 2001 zmanjšala za polovico, kar je bil tudi cilj Evropskega akcijskega programa. Rezultati držav članic, ki niso dosegle cilja Evropskega akcijskega programa, so obarvani rdeče, rezultati držav članic, ki so uspeli razpoloviti število smrtnih žrtev, pa so obarvani zeleno.

Tabela 7. 2: Smrtne žrtve v cestnem prometu po državah (na milijon prebivalcev)

Država članica	Smrtne žrtve glede na prebivalstvo		Razvoj števila smrtnih žrtev	
	2001	2010	2009–2010	2001–2010
Latvija	236	97	-14 %	-61 %
Litva	202	90	-19 %	-58 %
Španija	136	54	-9 %	-55 %
Švedska	66	28	-26 %	-54 %
Luksemburg	159	64	-33 %	-54 %
Slovaška	114	53	-25 %	-53 %
Irska	107	45	-16 %	-51 %
Francija	134	62	-7 %	-51 %
Slovenija	140	68	-19 %	-50 %
Portugalska	163	79	1 %	-49 %
Nemčija	85	45	-12 %	-48 %
Velika Britanija	61	31	-18 %	-47 %
Nizozemska	62	32	-17 %	-46 %
Belgija	145	76	-12 %	-44 %
Italija	125	66	-6 %	-44 %
EU	112	62	-11 %	-43 %
Avstrija	119	66	-13 %	-42 %
Estonija	146	88	20 %	-41 %
Madžarska	121	74	-10 %	-40 %
Češka	130	76	-11 %	-40 %
Ciper	140	75	-15 %	-39 %
Danska	81	48	-13 %	-39 %
Finska	84	51	-1 %	-36 %
Grčija	172	116	-10 %	-30 %
Poljska	145	102	-15 %	-29 %
Bolgarija	124	102	-14 %	-23 %
Malta	41	36	-29 %	-6 %
Romunija	109	111	-15 %	-3 %

Vir: Evropska Komisija (2011).

5.2 VPLIV OMK

EU si je v preteklih letih prizadevala pospeševati usklajevanje in učenje med državami članicami na področju posodabljanja in izboljševanja politik. Ob upoštevanju subsidiarnosti je OMK Komisiji, državam članicam in drugim akterjem omogočila konstruktivno izmenjavo skupnih političnih ciljev, dobre prakse in dobrega upravljanja (Evropska komisija 2005).

V Evropskem akcijskem programu je veliko instrumentov, vendar samo en cilj. OMK se pojavlja ne direktno, ampak indirektno v samem konceptu akcijskega programa, kjer je zapisano, da se mora poleg izboljšanja varnosti v cestnem prometu, zagotavljanja izvajanje zakonodaje, izboljšanje standardov vožnje, izboljšanje infrastrukture in izboljšanje vozil, upoštevati tudi izmenjava najboljših praks (Uradni list EU 2007). OMK je podlaga Evropskega akcijskega načrta, kar je potrdila tudi Mateja Markl. Način izmenjave dobre prakse je potekal predvsem na sestankih in posvetih, kjer so predstavili dobre in učinkovite ukrepe, ter s tem pomagali drugim državam članicam pri doseganju ciljev.

OMK kot način upravljanja postaja vedno bolj razširjena v EU. Gre predvsem za usklajevanje nacionalnih politik držav članic, kar lahko potrdimo tudi v našem primeru za prometno politiko. OMK zavezuje države članice, naj si skupaj prizadevajo za skupne cilje, pri čemer upoštevajo legitimne nacionalne raznolikosti. Politike so določene na nacionalni ravni (Zdravje portal 2011).

Čeprav OMK ni ustanovljena metoda za prometno politiko in čeprav moji intervjuvanci niso vedeli, kaj je OMK, pa so mi vseeno lahko potrdili, da koristijo njene elemente, predvsem izmenjavo dobrih praks in izkušenj. Že od Lizbonske strategije naprej se poraja vprašanje, ali je OMK primerna za vse javne politike, saj ima vsaka javna politika različne značilnosti. Večina javnih politik ne vsebuje vseh elementov OMK, vsebujejo le element izmenjave dobre prakse. Po besedah Vandembroucka (v Zeitlin 2005, 3-4) OMK ni »fiksiran recept«, ki se lahko »predpiše« za vsako obravnavano zadevo, temveč je le »kuharska knjiga«, iz katere lahko izberemo sestavine.

V prometni politiki lahko zasledimo elemente OMK, vendar je ne moremo označiti, da je ta javna politika zasnovana samo na tej metodi. Prav tako ne moremo uvrstiti okoljske politike med klasično metodo OMK; to pa ne pomeni, da le-ta nima elementov OMK in da se ne bo širila in gradila v prihodnosti, dokler ne bo imela vseh elementov OMK (Institute for European Environmental Policy 2011).

6 ZAKLJUČEK

Okrepitev prometne varnosti je eden od ciljev prometne politike Slovenije, ki se povezuje s ciljem EK iz Bele knjige o evropski prometni politiki do leta 2010. EU si je zastavila velikopotezni načrt zmanjšati število smrtnih žrtev na cestah do leta 2010 za polovico (s 50 tisoč na 25 tisoč).

Evropski akcijski načrt za varnost v cestnem prometu je, tako Sloveniji kot vsem ostalim članicam EU, pomagal doseči višjo raven prometne varnosti. Čeprav se cilj Evropskega akcijskega programa ni uresničil v vseh državah članicah, je bil le-ta odlična podlaga za nadaljnje delovanje varnosti v cestnem prometu tako v RS kot na območju ostale EU. Razpoloviti število smrtnih žrtev je zelo težka naloga, ker je vpleteno veliko dejavnikov. Vsak program in politika EU stremi k temu, da se izboljša stanje na kateremu koli področju. Vse države članice so si pomagale z dobrimi praksami ostalih držav članic, vendar tudi to ni bilo dovolj za uresničitev cilja v celotni EU. Z letošnjim letom se je ustanovil nov program za večjo varnost v cestnem prometu, ki bo trajal do leta 2020. Cilj novega programa je isti; torej razpoloviti število smrtnih žrtev, vendar bodo za doseg tega cilja povzeli vse dobre lastnosti prejšnjega programa, popravili slabe karakteristike in dodali nekaj inovativnih pristopov. V sedanjem programu so se odločili za pristop, ki bo še bolj povezoval vpletene akterje.

Količina prometa se povečuje, prometna varnost se izboljšuje, kar je razvidno iz števila mrtvih v prometnih nesrečah. Izboljšana prometna varnost gre na račun boljših cest, prenovljenih ali na novo zgrajenih odsekov avtocest, ter seveda naprednejši tehnologiji, kar vključuje tudi boljšo varnost sodobnih motornih vozil. K temu pripomore tudi ozaveščanje prebivalstva in opominjanje o varnem načinu vožnje.

Učinek zmanjšanja števila smrtnih žrtev v cestnem prometu bo dosežen le, če bodo politični akterji implementirali zakonodajo o prometni varnosti, vzpostavili ukrepe in programe ter izboljšali prometno (voznikovo) kulturo udeležencev v prometu. Usklajeno delovanje je zagotoviti varnejši prevoz udeležencev v prometu in dolgoročno pomeni, da se izboljša stanje varnosti v cestnem prometu.

Po pregledu literature in virov se RS uspešno prilagaja strategiji in načrtu EU o zmanjšanju številu smrtnih žrtev. Sprejela je vrsto direktiv in zakonov na področju prometne varnosti ter ustanovila medresorsko komisijo, ki skrbi za izvajanje ukrepov za večjo varnost v cestnem prometu.

Vsi vpleteni akterji v RS so si prizadevali za uresničitev cilja in uspešnost programa za večjo varnost v cestnem prometu. Analiza je pokazala, da smo še do leta 2009 mislili, da ne bomo dosegli cilja, vendar smo uspeli razpoloviti število smrtnih žrtev do konca leta 2010. Tako lahko svojo prvo hipotezo potrdim. RS je ena izmed 9 držav članic, ki so uspele doseči cilj Evropskega akcijskega programa.

OMK je metafora za izmenjavo dobrih praks in steber za možno medvladno odločanje v EU. Na podlagi intervjujev, ki sem jih dobila, lahko zaključim, da je OMK oziroma vsaj nekaj od njenih značilnosti na področju prometne politike, več kot prisotnih. Skoraj vsak teden so si akterji vpleteni v Akcijski program delili dobre in slabe izkušnje, dobre in slabe ukrepe ter ne nazadnje dobre in slabe rezultate. Svojo drugo hipotezo lahko delno potrdim in delno ovržem, saj je OMK pripomogla za doseg cilja RS. Že izmenjava dobrih izkušenj in izmenjava dobrih ukrepov, je po besedah moji intervjuvancev, OMK prispevala svoj delež za 50 % zmanjšanja števila smrtnih žrtev. Prometno politiko bi lahko označili kot novi tip upravljanja in sicer OMK-type, kjer se dobra praksa uveljavlja v ostalih državah članicah EU. OMK bi morala biti tudi v prihodnje podlaga za evropsko prometno politiko, saj je le-ta v zadnjem desetletju pokazala velik napredek, kar se tiče varnosti v cestnem prometu.

Po odzivih v medijih in pritiska javnosti je to področje zelo problematično, saj je mnogo dejavnikov, ki vplivajo na varnost v cestnem prometu. Ključno je torej, da je Slovenija sprejela ukrepe in direktive Evropske unije ter tako sledi trendu povečevanja prometne varnosti v Sloveniji. Odgovornost pa po izjavah v intervjujih in pridobljeni literaturi, ne leži le na MP ali MNZ, temveč tudi na tistih, ki skrbijo za izboljšanje infrastrukture in ozaveščanju voznikov o varni in previdni vožnji.

7 LITERATURA

Adamič, Igor. 2009. *Položnica je tu, kje je pa radar?* Dostopno prek: http://www2.24ur.com/bin/article.php?article_id=3126103&page=1&p_all_items=121&order=ASC (21. november 2010).

Büchs, Milena. 2007. *New governance in European social policy: the open method of coordination*. New York: Palgrave Macmillan.

Dye, Thomas R. 1995. *Understanding Public Policy*. New Jersey Englewood Cliffs, New Jersey: Prentice Hall.

Eurodesk. Dostopno prek: <http://www.eurodesk.si/> (21. november 2010).

Europa. Dostopno prek: http://europa.eu/index_sl.htm (19. november 2010).

European Road Safety Charter. Dostopno prek: <http://www.erscharter.eu/sl/> (25. marec 2011).

Eurovoc. Dostopno prek: <http://eurovoc.europa.eu/drupal/?q=sl/node> (21. november 2010).

Evropa.gov.si. Dostopno prek: <http://www.evropa.gov.si/> (26. april 2011).

Evropska komisija. 2005. *Sporočilo Komisije Svetu, Evropskemu parlamentu, Ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru Regij 2005*. Dostopno prek: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52005dc0706:SL:NOT> (21. november 2010).

--- 2007. *Sporočilo Evropske komisije Evropskemu parlamentu, svetu Evropske unije, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij o evropski agendi za kulturo v svetu globalizacije 2007*. Dostopno prek: www.mk.gov.si/fileadmin/mk.gov.si/pageuploads/Ministrstvo/Predsedovanje_EU/dokumenti (4. november 2010).

--- 2010. Dostopno prek: http://ec.europa.eu/index_sl.htm (21. november 2010).

--- 2011. *Varnost v cestnem prometu: število smrtnih žrtev v cestnem prometu v EU se je v letu 2010 zmanjšalo za 11 %*. Dostopno prek: <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/11/830&format=HTML&aged=0&language=SL&guiLanguage=en> (24. avgust 2011).

Fink Hafner, Danica. 2007. Znanost »o« javnih politikah in »za javne politike«. V *Uvod v analizo politik: teorije, koncepti, načela*, ur. Danica Fink Hafner, 9–30. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede.

Grdešić, Ivan. 2006. *Osnove analize javnih politika*. Zagreb: Fakultet političkih znanosti.

Gruber, Uroš. 2009. Letos pod dvesto, v prihodnje nič smrtnih žrtev na cesti. *Dobro jutro*, 16 (14. november).

Hozjan, Dejan. 2007. European qualifications framework influences on a national framework: the case of Slovenia. *European journal of vocational training* 42/43 (1): 143–155. Dostopno prek: <http://www.cedefop.europa.eu> (26. april 2011).

Institute for European Environmental Policy. 2011. *Exploration of Options for the Implementation of the Open Method of Coordination (OMC) for Environmental Policy*. Dostopno prek: http://www.ieep.eu/assets/573/IEEP_Ecologic_OMC_Report_Part_B_Case_Annexes_final_sent_28_Oct_05.pdf (1. september 2011).

Kump, Sonja. 2000a. Evalvacija izobraževanja odraslih: nekateri novi pristopi k evalvaciji izobraževalnih projektov odraslih. *Andragoška spoznanja* 6 (3): 86–93.

--- 2000b. Paradigme, koncepti in metode v evalvaciji izobraževanja. V *Evalvacija*, ur. Darko Štraj, 13–25. Ljubljana: Pedagoški inštitut.

Kustec Lipicer, Simona. 2002. Evalvacija ali vrednotenje javnih politik. V *Analiza politik*, ur. Danica Fink Hafner in Damjan Lajh, 141–156. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede.

--- 2007. Vrednotenje javnih politik. V *Uvod v analizo politik: Teorije, koncepti, načela*, ur. Danica Fink Hafner, 175–190. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede.

Lajh, Damjan. 2007. Izvajanje javnih politik. V *Uvod v analizo politik: teorije, koncepti, načela*, ur. Danica Fink Hafner, 155–174. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede.

Lang, Andreja. 2010. Intervju z avtorico. Ljubljana, 17. september.

Lizbonska strategija. 2011. Dostopno prek: <http://www.evropa.gov.si/si/lizbonska-strategija/cilji-lizbone-2000/#c57> (1. september 2011).

Lizbonska strategija 2000. 2010. Dostopno prek: http://circa.europa.eu/irc/opoce/fact_sheets/info/data/policies/lisbon/article_7207_sl.htm (21. november 2010).

Macur, Mirna. 1995. Evalvacijske študije. V *Statistike dela, delovnih in življenjskih pogojev*, ur. Irena Ograjnshek in Irena Tršinar, 296–306. Ljubljana: Statistični urad RS.

--- 1996. *Evalvacija kulturne politike na področju gledališke dejavnosti*. Magistrska naloga. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede.

Markl, Mateja. 2010. Intervju z avtorico. Ljubljana, 7. september.

Ministrstvo za promet. Dostopno prek: <http://www.mzp.gov.si/> (13. februar 2011).

Moto revija. 2010. Številne naloge in cilji. Pogovor s prometnim ministrom Radovanom Žerjavom. 2010. Dostopno prek: http://www.motorevija.si/l3.asp?L1_ID=30&L2_ID=679 (19. november 2010).

Nugent, Neill. 1999. *The government and politics of the European Union*. London, Palgrave Macmillan.

Ošljaj, Danica. 2005. *Aktivnosti MDDSZ na področju socialnih kazalnikov*. Dostopno prek: www.stat.si/doc/sosvet/Sosvet_21/Sos21_s473-2005.ppt (16. maj 2011).

Patton, Michael Quinn. 1990. *Qualitative evaluation and research methods*. Newbury: Sage publications.

Plevnik, Aljaž in Jani Kozina. 2009. *Število prometnih nesreč, žrtev in poškodovanih v cestnem prometu*. Dostopno prek: http://kazalci.arso.gov.si/?data=indicator&ind_id=244 (21. november 2010).

Prometnotehniški inštitut. Dostopno prek: <http://www.pti.fgg.uni-lj.si/> (21. marec 2010).

Radaelli, Claudio M. 2004. *Markets and regulatory competition in Europe*. Cambridge: Cambridge University Press.

Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije. Dostopno prek: <http://www.uradni-list.si/1/content?id=73653> (21. marec 2010).

Rosiek, Janusz. 2011. The EU environmental protection policy challenges in the integration processes. *Intellectual economics* 5 (2). Dostopno prek: http://www.mruni.eu/lt/mokslo_darbai/ie/paskutinis_numeris/dwn.php?id=281365 (1. september 2011).

Royse David, Bruce A Thyer. in Deborah K. Padgett. 2005. *Program evaluation (an introduction)*. Chicago: Nelson-Hall Publishers.

Slovensko predsedstvo EU. Dostopno prek: <http://www.eu2008.si/> (24. november 2009).

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu. 2010. Dostopno prek: <http://www.spv-rs.si> (24. avgust 2010).

Svetlik Ivan, Jože Glazer, Alenka Kajzer in Martina Trbanc. 2002. *Politika zaposlovanja*. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede.

Štebe, Janez. 1999. Izkoriščanje zapuščine slovenske empirične sociologije za današnje namene v okviru sekundarne analize. *Družboslovne razprave* 30–31: 232–244

Štremfel, Urška. 2009. Odprta metoda koordinacije. V *Evropska unija od A do Ž*, ur. Sabina Kajnič in Damjan Lajh, 267–270. Ljubljana: Uradni list RS.

Uradni list Evropske unije 18.10.2007, C 244E/221. Evropski akcijski program. Dostopno prek: <http://eur-lex.europa.eu /sl/index.htm> (7. oktober 2010).

Verbinc, France. 1994. *Slovar tujk*. Ljubljana: Cankarjeva založba.

Wallace Hellen. 2005. An institutional anatomy and Five Policy Modes. V *Policy Making in the European Union*, ur. Hellen Wallace, Willam Wallace in Mark. A. Pollack, 49–90, Oxford: Oxford University Press.

--- William Wallace in Mark A. Pollack. 2005. *Policy-making in the European Union*. Oxford: Oxford University Press.

Weiss, Carol. 1998. *Evaluation: methods for studying programs and policies*. Upper Saddle River: Prentice Hall.

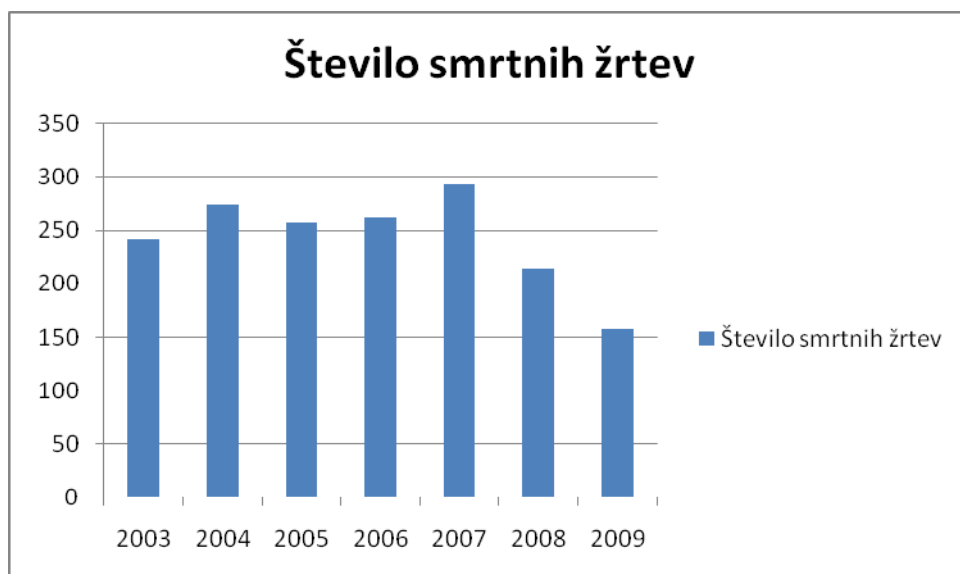
Zajc, Ljubo. 2010. *Intervju z avtorico*. Ljubljana, 10. september.

Zdravje portal. 2011. Dostopno prek: <http://www.sante.public.lu/> (24. marec 2011).

Zeitlin, Jonathan. 2005. *Introduction: The Open Method of Coordination in Question*. Dostopno prek: European Union Center of Excellence.

PRILOGE

PRILOGA A: Število prometnih nesreč s smrtnim izidom; rezultati so do 9. novembra 2009



Vir: Gruber (2009,16).

PRILOGA B: Pregled preventivnih akcij v letu 2010

Pregled preventivnih akcij v letu 2010

Januar	Februar	Marec	April	Maj	Junij	Julij	Avgust	September	Oktober	November	December
1	1	1	1	1	1	1	1n	1	1	1	1
2	2	2	2	2n	2	2	2	2	2	2	2
3n	3	3	3	3	3	3	3	3	3n	3	3
4	4	4	4n	4	4	4	4	4	4	4	4
5	5	5	5	5	5	5n	5	5n	5	5	5n
6	6	6	6	6	6n	6	6	6	6	6	6
7	7n	7n	7	7	7	7	7	7	7	7n	7
8	8	8	8	8	8	8	8n	8	8	8	8
9	9	9	9	9n	9	9	9	9	9	9	9
10n	10	10	10	10	10	10	10	10	10n	10	10
11	11	11	11n	11	11	11	11	11	11	11	11
12	12	12	12	12	12	12n	12	12n	12	12	12n
13	13	13	13	13	13n	13	13	13	13	13	13
14	14n	14n	14	14	14	14	14	14	14	14n	14
15	15	15	15	15	15	15	15n	15	15	15	15
16	16	16	16	16n	16	16	16	16	16	16	16
17n	17	17	17	17	17	17	17	17	17n	17	17
18	18	18	18n	18	18	18	18	18	18	18	18
19	19	19	19	19	19n	19	19	19n	19	19	19n
20	20	20	20	20	20n	20	20	20	20	20	20
21	21n	21n	21	21	21	21	21	21	21	21n	21
22	22	22	22	22	22	22	22n	22	22	22	22
23	23	23	23	23n	23	23	23	23	23	23	23
24n	24	24	24	24	24	24	24	24	24n	24	24
25	25	25	25n	25	25	25	25	25	25	25	25
26	26	26	26	26n	26	26n	26	26n	26	26	26n
27	27	27	27	27	27n	27	27	27	27	27	27
28	28n	28n	28	28	28	28	28	28	28	28n	28
29	29	29	29	29	29	29n	29	29n	29	29	29
30	30	30	30	30n	30	30	30	30	30	30	30
31n	31	31	31	31	31	31	31	31	31n	31	31

Legenda:

- Preventivna akcija o uporabi varnostnega pasu
- Preventivna akcija hitrost
- Preventivna akcija alkohol
- Preventivna akcija Pešec
- Preventivna akcija motorist
- Varnost v turistični sezoni
- Varnost na nivojskih prehodih ceste in želez.
- Začetek šolskega leta

Vir: Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu (2010).

PRILOGA C: Število smrtnih žrtev glede na skupino udeleženca I.

Source: CARE (EU road accidents database)

Fatalities by person class in EU countries included in CARE

Slovenija

Total

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
driver	191	175	163	153	177	165	171	196	146	110
passenger	63	60	64	51	62	55	55	64	28	36
pedestrian	60	42	41	38	35	37	36	32	39	24
unknown		1	1			1		1	1	1
Sum:	314	278	269	242	274	258	262	293	214	171

inside urban area

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
driver	55	54	40	41	50	45	53	62	41	39
passenger	16	13	19	9	10	16	18	18	6	9
pedestrian	30	24	22	22	23	20	21	14	25	16
unknown									1	
Sum:	101	91	81	72	83	81	92	94	73	64

outside urban area

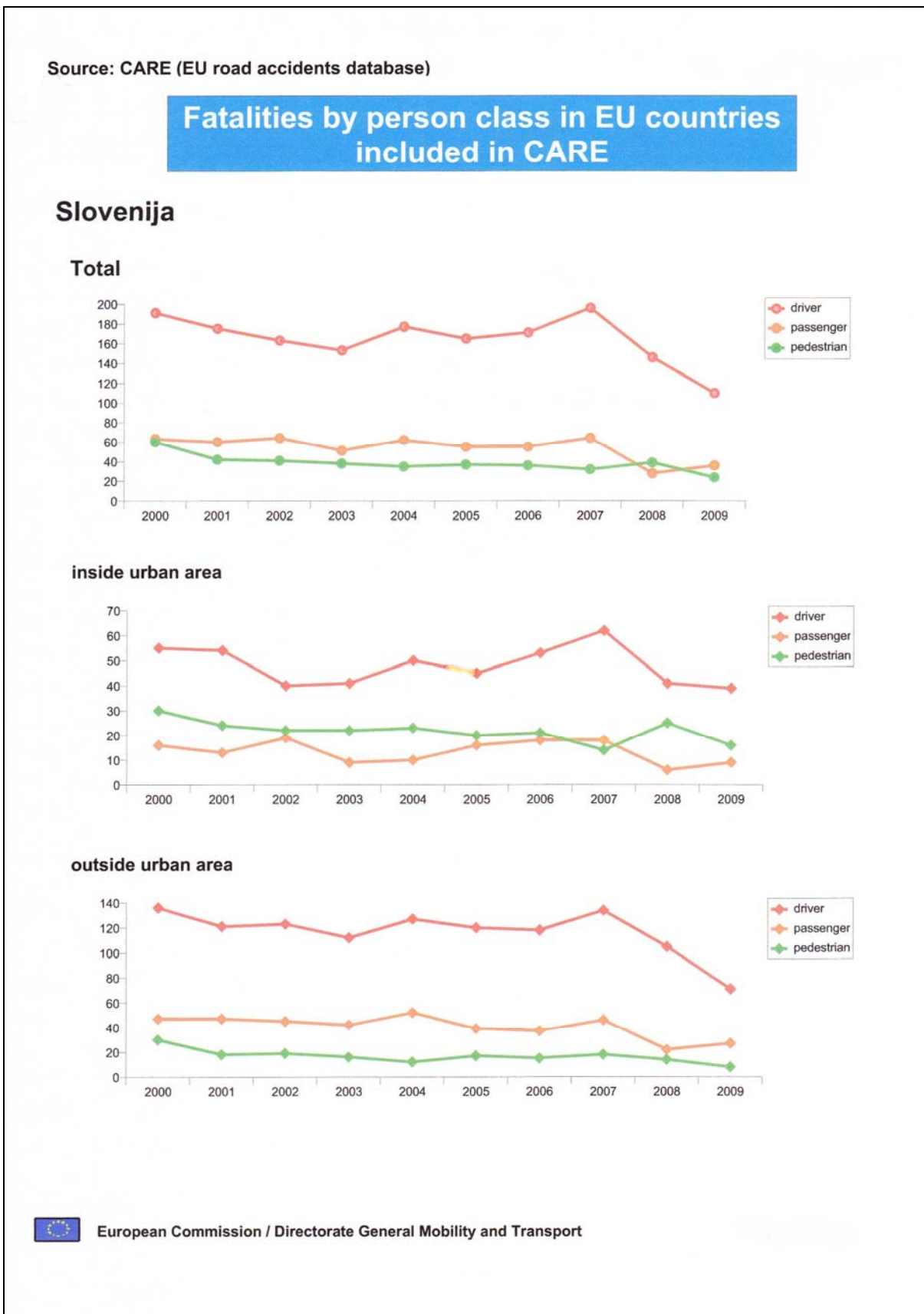
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
driver	136	121	123	112	127	120	118	134	105	71
passenger	47	47	45	42	52	39	37	46	22	27
pedestrian	30	18	19	16	12	17	15	18	14	8
unknown		1	1			1		1		1
Sum:	213	187	188	170	191	177	170	199	141	107



European Commission / Directorate General Mobility and Transport

Vir: Evropska komisija (2010).

PRILOGA Č: Število smrtnih žrtev glede na skupino udeleženca II.



Vir: Evropska komisija (2010).

PRILOGA D: Število smrtnih žrtev glede na prevozno sredstvo I.

Source: CARE (EU road accidents database)

Fatalities by transport mode in EU countries included in CARE

Slovenija

Total

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
agricultural tractor	6	8	3	1	6	1		4	2	5
bus or coach					1	1				1
car + taxi	126	107	124	102	124	107	96	126	82	59
heavy goods vehicle	3	3	5		4	3	2	4		
lorry, under 3.5 tonnes	1	5	3	3	6	8	2	3	3	6
moped	22	16	5	4	5	5	12	12	8	3
motor cycle	19	36	18	25	27	33	42	41	40	28
other	1		1	26			2		1	1
pedal cycle	26	16	18		22	19	15	17	16	18
pedestrian	60	42	41	38	35	37	36	32	39	24
unknown	50	45	51	43	44	44	55	54	23	26
Sum:	314	278	269	242	274	258	262	293	214	171

inside urban area

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
agricultural tractor	2	3	2		1	1		2		3
bus or coach					1					
car + taxi	25	25	23	19	24	17	21	27	22	16
heavy goods vehicle	2	2	2		2	2		2		
lorry, under 3.5 tonnes		2			2	2	1		1	1
moped	8	10	2	2	1	3	7	6	5	3
motor cycle	7	10	5	5	7	12	13	17	5	7
other			1	15			1		1	1
pedal cycle	14	6	7		14	8	10	10	8	10
pedestrian	30	24	22	22	23	20	21	14	25	16
unknown	13	9	17	9	9	15	18	16	6	7
Sum:	101	91	81	72	83	81	92	94	73	64

outside urban area

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
agricultural tractor	4	5	1	1	5			2	2	2
bus or coach					1					1
car + taxi	101	82	101	83	100	90	75	99	60	43
heavy goods vehicle	1	1	3		2	1	2	2		
lorry, under 3.5 tonnes	1	3	3	3	4	6	1	3	2	5
moped	14	6	3	2	4	2	5	6	3	
motor cycle	12	26	13	20	20	21	29	24	35	21
other	1			11			1			
pedal cycle	12	10	11		8	11	5	7	8	8
pedestrian	30	18	19	16	12	17	15	18	14	8
unknown	37	36	34	34	35	29	37	38	17	19
Sum:	213	187	188	170	191	177	170	199	141	107



European Commission / Directorate General Mobility and Transport

Vir: Evropska komisija (2010).

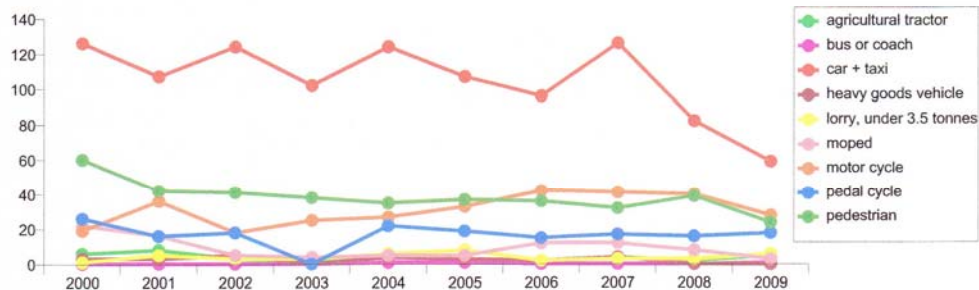
PRILOGA E: Število smrtnih žrtev glede na prevozno sredstvo II.

Source: CARE (EU road accidents database)

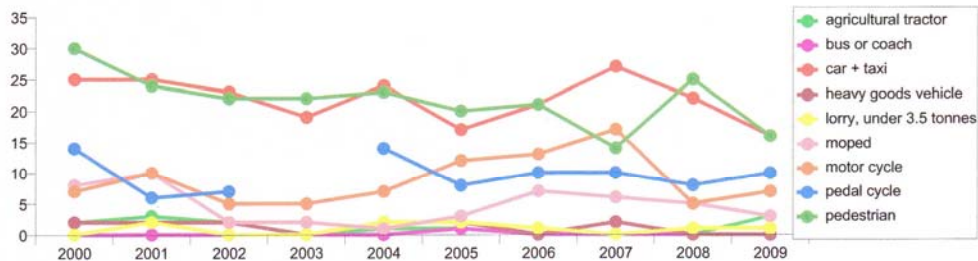
Fatalities by transport mode in EU countries included in CARE

Slovenija

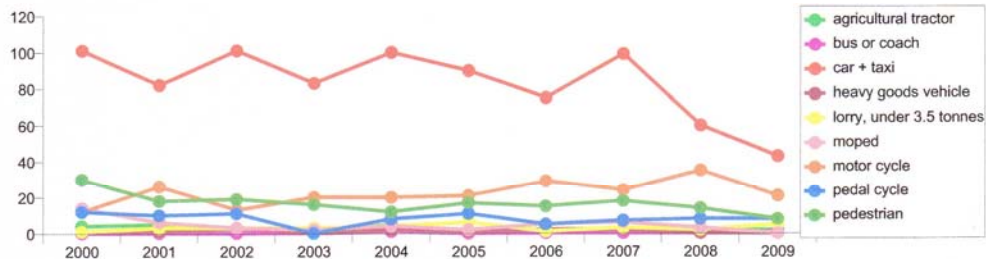
Total



inside urban area



outside urban area




European Commission / Directorate General Mobility and Transport

Vir: Evropska komisija (2010).

PRILOGA F: Število smrtnih žrtev v državah članicah EU skozi leta

Road safety evolution in EU February 2010



Fatalities by population

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Belgique/België	188	167	165	168	143	134	134	147	137	144	145	127	117	112	104	102	101	88
България (Bulgaria)	129	152	154	165	150	121	110	121	128	126	128	122	123	121	123	135	131	139
Česká republika	129	152	148	168	154	152	155	132	141	145	130	140	142	135	126	104	119	104
Danmark	118	112	108	105	112	98	93	94	97	93	81	86	80	88	61	56	75	74
Deutschland	142	132	123	121	116	107	104	95	95	91	85	83	80	71	65	62	60	54
Eesti	313	185	212	246	229	149	199	204	168	146	146	164	121	126	126	152	146	98
Irland	126	117	121	113	121	125	129	124	111	111	107	96	85	94	97	87	78	63
Ελλάδα (Elláda)	207	209	207	214	228	202	196	202	195	187	172	149	146	151	150	149	144	139
Espanya	227	200	163	143	146	139	142	150	144	144	136	131	130	112	103	94	86	68
France	184	173	172	157	154	147	145	153	145	137	138	129	101	92	85	75	73	67
Italia	143	142	126	125	123	117	118	111	118	124	125	122	114	106	100	96	87	79
Κύπρος (Kypros)/Kıbrıs	175	219	186	210	183	195	173	164	165	161	140	133	136	160	136	112	114	103
Latvija	375	298	290	305	264	241	232	280	272	267	236	238	228	222	192	177	184	139
Lietuva	317	226	259	208	184	184	210	233	212	183	202	201	205	218	226	223	218	148
Luxembourg	216	177	188	182	173	172	144	135	136	175	159	140	118	111	103	92	97	72
Magyarország	204	203	182	151	154	133	135	133	127	117	121	121	140	131	128	127	122	99
Malta	45	31	39	16	38	51	48	45	11	39	41	41	40	33	42	27	34	37
Nederland	85	83	81	85	86	76	75	68	69	68	62	61	63	49	46	45	43	41
Österreich	201	180	163	169	152	129	138	121	135	122	119	119	115	108	94	86	83	81
Polska	207	181	165	175	179	165	189	183	174	163	145	152	148	150	143	137	146	143
Portugal	323	310	271	251	271	272	250	210	200	184	163	160	148	124	118	92	92	83
România	135	126	127	130	128	129	130	126	113	113	112	111	103	113	121	120	130	142
Slovenija	231	247	247	254	209	195	180	156	169	158	140	135	121	137	129	131	146	106
Slovensko	116	128	110	119	123	115	146	152	120	116	114	113	120	112	104	107	116	103
Suomi/Finland	128	120	96	95	86	79	85	78	84	77	84	80	73	72	72	64	72	65
Sverige	87	88	73	67	65	61	61	60	66	67	66	63	59	53	49	49	52	43
United Kingdom	83	76	69	65	65	64	64	61	61	61	61	60	62	56	56	55	50	43
	160	160	138	134	133	124	128	123	120	117	113	111	104	97	92	87	86	78

Source : CARE (EU road accidents database) or national publications
European Commission / Directorate General Energy and Transport

Vir: Evropska komisija (2010).

PRILOGA G: Število ranjenih v državah članicah EU skozi leta

February 2010

Road safety evolution in EU



Injured

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2008 - 2009	provisional
Belgique/België	82.646	78.101	76.008	75.332	72.300	68.889	71.540	72.758	73.145	69.961	65.294	59.548	57.326	56.814	53.610	54.615	57.200	55.643	55.643	-3%	55.643
България (Bulgaria)	5.168	8.254	8.441	8.717	7.325	7.007	7.007	7.890	9.098	8.030	7.994	8.100	8.488	9.308	10.112	10.215	9.827	9.956	9.956	1%	9.956
Česká republika	27.502	32.000	32.277	35.967	36.987	37.743	36.608	35.227	34.710	32.439	33.676	34.389	35.438	34.254	32.211	28.114	29.191	28.501	28.501	-2%	28.501
Danmark	10.265	10.514	9.930	9.757	9.981	9.810	9.617	9.175	9.393	9.093	8.465	8.791	8.412	7.546	6.589	6.515	6.857	5.923	5.923	-11%	5.923
Deutschland	505.535	516.787	505.591	516.415	512.141	493.158	501.094	497.319	521.127	504.074	494.775	476.404	462.170	440.109	433.430	422.322	431.419	409.047	409.047	-5%	409.047
Esti	2.131	1.289	1.502	1.832	1.897	1.547	1.837	1.989	1.690	1.843	2.443	2.868	2.539	2.875	3.023	3.509	3.270	2.988	2.988	-27%	2.988
Irland	9.677	10.189	9.833	10.231	12.679	13.495	13.298	12.955	12.510	12.224	10.405	9.206	8.430	7.953	9.477	8.532	7.806	7.865	7.865	0%	7.865
Ελλάδα (Ellada)	28.949	30.284	29.910	30.297	31.180	32.755	33.464	33.721	32.706	30.763	28.336	22.459	20.737	20.179	22.048	20.675	19.766	19.010	19.010	-4%	19.010
España	148.450	129.949	118.065	114.525	122.277	124.955	126.152	142.302	143.741	150.528	149.600	146.917	150.634	138.383	132.809	143.450	142.522	130.947	130.947	-8%	130.947
France	205.968	198.103	189.020	180.832	181.403	170.117	169.578	168.535	167.572	162.117	153.505	137.426	115.602	108.429	108.076	102.125	103.201	93.798	93.798	-9%	93.798
Italia	240.714	241.106	216.111	239.184	259.571	272.115	270.966	293.842	322.999	360.013	373.286	378.492	356.475	343.179	334.858	332.955	325.850	310.739	310.739	-5%	310.739
Κύπρος (Kypros)/Kıbrıs	4.164	4.731	4.196	4.374	4.519	4.516	4.490	3.916	3.712	3.586	3.528	3.526	3.411	3.176	2.296	2.589	2.155	1.963	1.963	-9%	1.963
Latvija	4.543	3.766	3.721	4.380	4.903	4.324	4.674	5.414	5.244	5.449	5.852	6.300	6.639	6.416	5.600	5.400	6.085	5.408	5.408	-11%	5.408
Lietuva	6.638	4.251	4.555	4.146	4.508	5.223	6.198	7.957	7.696	6.960	7.103	7.428	7.266	7.862	8.467	8.254	8.042	5.940	5.940	-26%	5.940
Luxembourg	1.639	1.656	1.642	1.575	1.660	1.538	1.498	1.500	1.500	1.255	1.176	1.178	1.052	989	1.043	1.089	1.326	1.239	1.239	-12%	1.239
Magyarország	32.676	32.577	25.430	26.961	26.886	23.939	24.757	26.392	24.670	22.698	24.149	25.978	26.637	28.054	27.505	27.977	27.452	25.369	25.369	-8%	25.369
Malta	596	688	644	777	666	741	772	853	1.146	1.184	1.231	1.312	1.188	1.281	1.143	1.181	1.195	1.172	1.172	-2%	1.172
Nederland	47.278	48.069	47.728	49.215	50.711	48.983	49.116	49.543	51.087	46.084	42.810	40.882	37.976	33.302	31.828	28.559	30.350	27.525	27.525	-9%	27.525
Österreich	49.721	49.721	46.416	46.570	44.405	43.507	45.497	45.168	48.565	48.484	56.265	56.684	56.878	55.857	53.234	51.930	53.211	50.521	50.521	-5%	50.521
Polska	65.242	61.047	58.812	64.573	70.226	71.419	83.169	77.560	68.449	71.638	68.195	67.502	63.905	64.667	61.196	59.121	63.224	62.097	62.097	-2%	62.097
Portugal	68.793	70.274	66.087	61.585	65.202	65.997	65.934	66.342	65.982	59.696	56.839	56.379	55.068	51.850	49.096	47.018	46.198	43.824	43.824	-5%	43.824
România	7.789	6.960	8.302	8.198	7.716	7.504	7.451	7.221	6.768	6.315	6.315	6.315	-	-	23.200	26.128	29.604	36.177	36.177	22%	36.177
Slovenija	6.938	7.394	7.762	7.921	7.976	7.798	8.669	7.318	8.960	11.574	13.222	14.404	17.007	18.944	14.783	16.607	16.404	12.742	12.742	-22%	12.742
Slovensko	9.706	11.500	11.418	10.994	11.573	11.648	12.573	12.902	11.466	10.094	10.839	10.263	11.321	11.190	10.490	10.692	11.310	11.040	11.040	-2%	11.040
Suomi/Finland	11.547	9.899	7.806	8.080	10.191	9.299	9.097	9.052	8.508	8.411	8.156	9.088	8.791	8.983	8.560	8.446	8.446	8.513	8.513	1%	8.513
Sverige	21.057	20.727	19.741	21.083	21.173	20.810	21.290	21.356	21.964	22.032	22.330	24.747	27.103	26.582	26.459	26.636	26.749	26.248	26.248	-2%	26.248
United Kingdom	316.929	317.638	313.278	323.646	316.647	329.413	336.758	321.791	316.987	316.874	317.306	305.958	297.274	286.978	275.840	264.268	254.160	237.811	237.811	-6%	237.811
	1.907.125	1.894.433	1.811.261	1.861.362	1.894.235	1.885.587	1.920.045	1.937.278	1.976.197	1.946.294	1.886.645	1.836.923	1.867.724	1.796.519	1.747.466	1.719.076	1.722.830	1.631.416	1.631.416	-5%	1.631.416

Source : CARE (EU road accidents database) or national publications
European Commission / Directorate General Energy and Transport

Vir: Evropska komisija (2010).

PRILOGA H: Število nesreč v državah članicah EU skozi leta

February 2010

Road safety evolution in EU



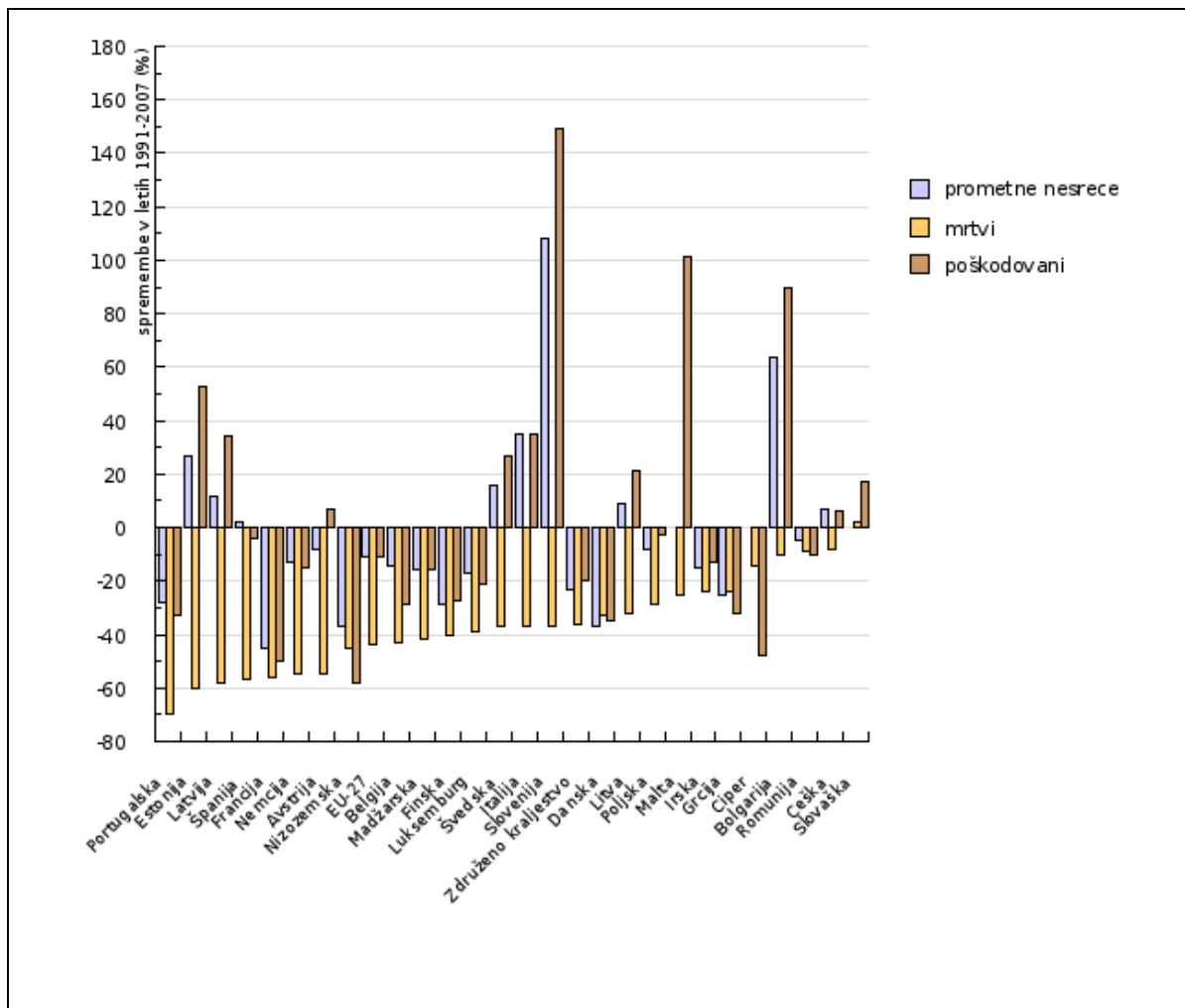
Accidents

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009 - provisional	2008 - provisional
Belgique/België	58.223	55.438	54.933	53.018	50.744	48.750	50.078	51.167	51.601	48.065	47.444	47.444	50.479	48.670	49.307	46.171	43.239	42.115	42.115	-3%
България (Bulgaria)	4.875	7.206	7.355	7.286	7.435	6.351	6.018	6.905	7.586	6.886	6.709	6.769	6.997	7.612	8.224	8.222	8.010	8.045	8.045	0%
Česká republika	21.460	24.936	25.147	27.590	28.746	29.340	28.376	27.207	26.918	25.445	26.027	26.596	27.320	26.516	25.239	22.115	23.060	22.481	22.481	-3%
Danmark	8.757	8.965	8.513	8.279	8.373	8.090	8.004	7.556	7.605	7.346	6.856	7.121	6.749	6.209	5.413	5.403	5.549	5.070	5.070	-10%
Deutschland	365.147	395.462	395.384	392.754	388.003	373.082	390.835	377.257	395.689	382.949	375.345	362.054	354.534	338.308	336.618	327.984	335.845	320.614	320.614	-5%
Eesti	1.923	1.167	1.317	1.584	1.644	1.318	1.612	1.472	1.504	1.491	1.888	2.164	1.931	2.244	2.341	2.585	2.449	1.868	1.868	-24%
Irland	6.493	6.677	6.376	6.610	6.117	6.696	8.239	7.806	7.749	6.909	6.625	5.984	5.780	6.018	6.533	6.018	6.018	5.467	5.467	3%
Ελλάδα (Elláda)	20.764	22.006	22.165	22.222	22.798	23.775	24.295	24.819	24.231	23.001	19.671	16.809	15.751	15.514	16.914	16.190	15.499	15.983	15.983	-7%
España	98.128	87.283	79.925	78.474	83.596	85.588	86.062	97.570	97.811	101.729	100.393	98.433	99.987	94.009	91.187	99.779	100.508	93.161	93.161	-8%
France	148.886	143.361	137.500	132.726	132.949	125.406	125.202	124.387	124.524	121.223	116.745	105.470	90.220	85.390	84.525	80.309	81.272	74.487	74.487	-8%
Italia	170.702	170.814	153.393	170.679	182.751	190.068	190.031	204.615	225.646	229.034	263.100	239.554	252.271	243.490	240.011	238.124	230.871	218.963	218.963	-5%
Κύπρος (Kypros)/Kıbrıs	4.271	3.474	3.389	3.814	4.056	3.711	3.925	4.540	4.442	4.482	4.766	5.083	5.379	5.081	4.466	4.301	4.780	4.184	4.184	-12%
Latvija	6.067	4.049	4.319	3.902	4.144	4.579	5.319	6.445	6.356	5.807	5.972	6.091	6.695	6.357	6.772	6.589	6.448	4.897	4.897	-24%
Lietuva	1.126	1.139	1.184	1.133	1.145	1.050	1.016	1.058	1.076	869	772	769	720	716	775	805	954	927	927	-19%
Luxembourg	24.589	24.623	19.527	20.722	19.817	18.393	19.097	20.147	18.923	17.493	18.505	19.686	19.976	20.957	20.777	20.977	20.634	19.174	19.174	-7%
Malta	40.703	41.021	40.204	41.391	42.641	41.041	41.036	41.299	42.271	42.271	1.231	1.312	1.188	1.261	848	894	942	1.398	1.398	187%
Niederland	44.730	44.730	41.791	42.015	38.956	38.253	39.695	39.225	42.348	42.126	43.073	43.175	43.423	42.657	40.896	39.884	41.096	39.173	39.173	-15%
Österreich	54.038	50.969	48.901	53.647	56.504	57.911	66.596	61.855	55.106	57.331	53.796	53.558	51.076	51.068	48.100	46.876	49.536	49.054	49.054	-5%
Polisa	48.053	50.851	48.645	45.830	48.339	49.265	49.417	49.357	46.508	44.463	42.521	42.219	41.495	38.930	37.066	35.690	35.311	33.613	33.613	-5%
Portugal	8.948	8.181	8.972	9.381	9.119	8.931	8.801	8.457	7.950	7.555	7.528	7.463	6.942	7.335	19.819	21.905	24.651	29.307	29.307	19%
România	5.479	5.781	6.290	6.552	6.567	6.273	6.973	5.874	7.009	8.584	9.595	10.541	11.910	12.890	10.509	11.620	11.640	9.165	9.165	-21%
Slovenija	8.374	7.882	6.147	6.245	7.812	7.274	6.980	6.902	6.997	6.633	6.451	6.196	6.907	6.767	7.020	6.740	6.657	6.881	6.881	3%
Suomi/Finland	16.003	15.599	14.959	15.888	15.026	15.321	15.752	15.514	15.634	15.770	15.796	16.947	18.385	18.029	18.094	18.213	18.548	18.462	18.462	-1%
Sverige	242.060	239.754	235.492	241.037	237.336	243.296	247.478	246.410	242.610	242.610	236.461	234.247	230.079	213.043	203.712	194.789	188.105	176.814	176.814	-6%
United Kingdom	1.444.033	1.434.795	1.374.434	1.405.087	1.420.362	1.408.916	1.435.023	1.451.802	1.432.828	1.463.896	1.483.443	1.469.878	1.397.822	1.337.934	1.321.450	1.299.245	1.297.419	1.232.722	1.232.722	-9%

Source : CARE (EU road accidents database) or national publications

European Commission / Directorate General Energy and Transport

PRILOGA I: Število prometnih nesreč, mrtvih in poškodovanih v državah članicah EU v odstotkih



Vir: Plevnik in Kozina (2009).

PRILOGA J: Intervju z gospodom Ljubom Zajcem, generalni direktor Direktorata za promet, Ministrstvo za promet (10. 9. 2010)

1. Evropski akcijski načrt za večjo varnost v prometu je načrt tako za celotno Evropsko unijo kot za posamezne države članice. Kako bi na splošno ocenili izvajanje le-tega v naši državi?

»Mi smo se tega lotili na ta način, da smo dva svoja Nacionalna programa varnosti cestnega prometa skozi celoto prilagodili temu Evropskemu programu, tako kot se mora, držali smo se ključnih ciljev, metod. Torej obstajal je Evropski akcijski načrt od leta 2003 do leta 2010, mi pa smo v temu času imeli nacionalni program od leta 2007 do leta 2011 in pa od leta 1999 oziroma leta 2000 do leta 2004. Na podlagi teh dveh nacionalnih programov smo mi pripravili tudi izvedbene načrte, t.j. operativni načrt nacionalnega programa, ki ga sprejme vlada za obdobje treh let in letošnje leto se izteka Evropski program in Slovenija bo najbrž ena izmed držav, ki bo izpolnila oziroma bo zmanjšala za 50 procentov število smrtnih žrtev. Tudi če primerjate slovenski Nacionalni program, metodologijo in cilje z Evropskim programom, boste videli, da smo v ključnih zadevah zelo blizu in smo mu sledili.«

2. Na področju varnosti v cestnem prometu sodeluje veliko akterjev, zato me zanima, s katerimi akterji ste sodelovali v izvajanju tega programa (nacionalna, subnacionalna, evropska raven)?

»Mi najprej sodelujemo na evropski ravni, se pravi v okviru Evropske Komisije, kjer deluje skupina strokovnjakov članic posameznih držav za področje varnosti cestnega prometa in v okviru te skupine, se ustvari oziroma soustvari evropska prometna varnostna politika, mi pa smo člani in smo od začetka do konca pri teh zadevah. Na evropski ravni poleg Komisije sodelujemo tudi z evropskimi nevladnimi organizacijami in to zelo intenzivno, dve taki, ki ju izpostavljam, European Transport Safety Council, največja nevladna organizacija in pa npr. za varnost cestne infrastrukture Eurolab, to pa je druga cestna nevladna organizacija. Na državni ravni je pa ogromno akterjev, Ministrstvo za pravosodje, zdravje, promet, za delo, za kmetijstvo, notranje zadeve, vladne službe kot je SOS, AMZS, Društvo žrtev prometnih nesreč, Invalidi zahodne Štajerske. Sodelujemo tudi z regionalno in lokalno ravno. Regionalno sodelujemo edino z Gorenjsko, ker so oni edini, ki so povezali občinske svete.«

3. Na kakšen način poteka komunikacija z evropsko ravno, po katerem kanalu dobite napotke oziroma usmeritve?

»Ta trenutek se pripravlja nov Evropski načrt varnostnega prometa in mi sodelujemo s pobudami, mnenji ter s stališči pri oblikovanju novega Evropskega programa, smo zraven pri kreiranju, smo zraven pri izvajanju, pri nadziranju in smo seveda zraven na koncu, ko se dela obračun, končni račun.«

4. Kaj mislite, na podlagi Vaših odgovorov zgoraj ali prometna politika temelji na odprti metodi koordinacije?

»Seveda da temelji na OMK, moje osebno mnenje je, da je to dejansko danes zelo odprto, odprto, kot ste omenili sodelovanje držav članic, kjer si mi izmenjujemo ideje in nova znanja. Ravno danes poteka konferenca varnosti cestnega prometa in kaj delajo? Ne delamo drugega kot izmenjujemo dobre in slabe prakse. Torej to je vedno tema, 50 procentov časa je namenjeno izmenjavi izkušenj dobre in slabe prakse. In tudi v Sloveniji je ta zadeva čisto odprta, ker, glejte spet pri kreiranju novega nacionalnega programa sodelujemo čisto vsi, je zelo odprto, in tu aktivno sodelujemo.«

5. Na kakšen način poteka komuniciranje?

»Teh neformalnih stikov je ogromno, stiki na področju varnosti v cestnem prometu so skoraj vsak dan. Sedaj je vroča tema uporaba varnostne čelade za kolesarje, neformalni stikov je bilo v tem tednu sigurno deset med posameznimi državami, kjer so bila vprašanja, kaj vi menite, kako imate vi... Spet izmenjava dobrih praks, s tem se ubadamo vsakodnevno.«

6. Kateri je glavni akter v naši državi, kar se tiče tega evropskega programa?

»Zagotovo je to Ministrstvo za promet, Direktorat za promet.«

7. S katerimi sredstvi ste želeli izpolniti cilj načrta (zmanjšanje smrtnih žrtev za polovico) in ali ste ga izpolnili, kolikšen del prispeva Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, ali je za ukrepe potrebno veliko sredstev?

»Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu je droben segment v celotnem sistemu, kot npr. policija kot npr. Ministrstvo za zdravje, Ministrstvo za delo, kjer povezujemo varnost pri delu in varnost na cestah. Seveda pa je Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu pomemben dejavnik, kar se tiče ukrepov in posameznih kampanj. Vseh financ se enostavno ne

da izračunati, težko je povedati točne številke. Naj omenim samo civilno družbo, nevladne organizacije, koliko je opravljenih prostovoljnih ur. Nešteto ur prostovoljnega dela, ki ga praktično poskušajo preobraziti v finančna sredstva, enostavno ne gre. Večinoma so finance skupne za celotno prometno politiko in ni trenutne kalkulacije samo za ta Evropski program oziroma sledenje le-temu.«

8. Zanima me še Vaš načrt za prihodnost na tem področju. Ali ste se odločili, ali se boste odločili za še kakšno tako kampanjo, ki bi pripomogla k večji varnosti v cestnem prometu, ki bi bila zgled za celotno Evropsko unijo?

»Kot sem že omenil, se kreira nova podlaga za nov nacionalni program.«

PRILOGA K: Intervju z gospo Matejo Markl, Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu RS (7. 9. 2010)

1. Evropski akcijski načrt za večjo varnost v prometu je načrt tako za celotno Evropsko unijo kot za posamezne države članice. Kako bi na splošno ocenili izvajanje le-tega v naši državi?

»Evropski akcijski načrt velja za celotno Evropsko unijo, do zdaj je bil v bistvu eden, ki se je končal z letom 2010. Za naslednje obdobje je pripravljen nov za naslednjih deset let. Novega še ne poznam, tako da ne vem še, kaj so cilji. Zdajšnji program je imel cilj petdeset procentov znižanje smrtnih žrtev. Nekateri države ne vem če so dosegle cilj, so pa nekatere države, ki so se zelo približale cilju, npr. Luksemburg, Francija, te imata obe čez 40 procentov znižanja, dobra je bila Portugalska še posebej v zadnjih dveh letih, so pa bile države, ki niso pokazale nobenega izboljšanja. Vsaka država članica ni primorana dobesedno slediti Evropskemu akcijskemu programu, čeprav moramo poročati, imamo preko nacionalnega programa o varnosti cestnega prometa, nekako vsebovane in vključene enake cilje, no naš nacionalni program Varnosti cestnega prometa, pa je bil narejen za pet let in se izteka s koncem leta 2011. Se pa pripravlja nov program, ki bo nekako trajal do leta 2020. Na splošno kar se Slovenije tiče, se je od leta 2007 samo stanje prometne varnosti zelo izboljšalo in sicer je v letu 2008 je bil trend zniževanja, v lanskem letu še posebej, smo prvič šli pod številko 200 mrtvih. 174 mrtvih, kar pomeni 87 mrtvih na milijon prebivalcev, kar je nekje srednja stopnja varnosti. Če smo bili leta 2005, 2006 na repu držav Evropske unije, smo se v zadnjih dveh, treh letih izjemno popravili, še nekako napredovali. Še nikoli nismo imeli tako dobrega stanja v prometni varnosti glede na stopnjo motoriziranosti. Kar je absolutno z vidika številke zadovoljivo, kar se pa tiče z vidika življenja, je pa vsaka smrtna žrtev preveč, posamezno življenje z vidika družbene škode ovrednoteno, to pomeni da za vsako smrtno žrtev izgubimo približno milijon evrov, nastane družbena škoda, tudi iz tega vidika je to zelo pomembno vlaganje v prometno varnost, ker s tem zmanjšujemo družbeno škodo, ker če jo prepolovimo v zadnjih treh letih, je za skoraj kot 40 procentov manjše število mrtvih, kar je ogromno.«

2. Na področju varnosti v cestnem prometu sodeluje veliko akterjev, zato me zanima kateri akterji so sodelovali v izvajanju tega programa (nacionalna, subnacionalna, evropska raven)?

»Mi nismo nosilci programa Nacionalnega programa varnost cestnega prometa. Sedaj se pripravlja tretji program, trenutno se izvaja še drugi program. Prvi program se je izvajal od leta 2000 do leta 2006 in smo bili mi nosilci. Nosilec tega drugega programa je Ministrstvo

za promet, v sam nacionalni odbor tega načrta, so vključeni predstavniki iz številnih ministrstev, torej Ministrstvo za notranje zadeve, Ministrstvo za promet, Ministrstvo za zdravje, Ministrstvo za šolstvo, Ministrstvo za pravosodje, spisek članov. Potem so še predstavniki različnih organizacij, in recimo nekih služb, kot civilnodružbenih kot npr. Dars, AMZS, nekaterih ključnih akterjev na tem polju prometne varnosti.«

3. Na kakšen način poteka komunikacija z evropsko ravno, po katerem kanalu dobite napotke oziroma usmeritve?

»To se pač poroča v okviru Evropske unije, poročamo na neko obdobje o kakšnih podatkih, kar se pa tiče Nacionalnega programa, pa ni nikjer obveze s strani Evropske unije, da je predpisana organiziranost, se je pa izkazalo iz primerov dobre prakse, da je na tem področju same organiziranosti to eden izmed dobrih primerov, da so področja povezana med sabo, da usklajujejo aktivnosti, da skupaj postavljajo in usklajujejo cilje iz različnih področij, da je to bolj učinkovito, torej ni to zahteva, ampak poročilo, primer dobre prakse. Mi pa moramo poročati kot članica Evropske unije o naših podatkih.«

4. Kaj mislite, na podlagi Vaših odgovorov zgoraj ali prometna politika temelji na odprti metodi koordinacije?

»Na evropski ravni so potekali in potekajo različni mednarodni projekti, tako vsebinski kot koordinacijski, organizacijski, s tem se da kar nekaj črpati, če kot član sodeluješ v nekem projektu, s tem prenašaš neke primere dobre prakse v našo državo. Z letom 2005 in 2008 smo sodelovali s program, kako uporabljati otroške sedeže, torej večja varnost na tem področju, ko smo vpeljali projekt Pasovček, ki še zdaj poteka in je pokazal super rezultate za otroke, ki obiskujejo vrtec in osnovno šolo, to je vsebinska aktivnost. Potem smo bili člani mednarodnega projekta Supreme, katerega namen je bil pregledati po državah članicah, kakšni ukrepi obstajajo na različnih področjih prometne varnosti, kot npr. zdravstvena oskrba, prva pomoč, prilagajanje zakonodaje. Tam so posamezne države članice predlagale svoje ukrepe, preko posebnega postopka evalvacije so bili izbrani primeri dobre prakse, pač najboljše prakse za vsako izmed teh področij, ki spet niso obvezujoči, ampak so na razpolago vsem državam članicam, da jih lahko uporabijo. Mi sodelujemo v nekem mednarodnem programu Druid, kjer gre za preučevanje vožnje pod vplivom alkohola in drugih substanc, kot člani tega konzorcija imamo dostop do drugih podatkov, katere lahko uporabimo tudi pri nas.«

5. Kako je potekalo komuniciranje sodelujočih na nacionalni ravni, ali ste si izmenjavali dobre izkušnje in ideje?

»Kot sem že rekla, na nacionalni ravni imamo Nacionalni program varnosti cestnega prometa, ki je zavezujoč dokument, ki ga je potrdil Državni zbor, ima zakonodajno veljavo in vsako leto vlada sprejme obdobjni načrt za izvajanje tega programa in vsa resorna ministrstva morajo posredovati svoje predloge in ukrepe, ki jih bomo izvajali v določenem letu in v praksi; to pomeni da na državni ravni poteka v skladu z Nacionalnim programom šest različnih akcij, ki se nanašajo na glavne vzroke nesreč; torej hitrost, alkohol ali pa osredotočeno na najbolj ogrožene skupine udeležencev v prometu (motoristi, pešci). Za vse te aktivnosti je določen koordinator, različna ministrstva. Naloga koordinatorja je, da usklajuje aktivnosti vseh ostalih članov. Na nacionalni ravni je imenovan odbor s strani vlade, oni so na nek način zato, da izvajajo svoje ukrepe, svoje aktivnosti.«

6. Na kakšen način poteka komuniciranje?

»Kar se tiče formalnosti stikov, imamo seje nacionalnega odbora, ki so periodične na vsake dva meseca. So redne, ker so aktivnosti redne, so pa potem za vsako posamezno aktivnost še sestanki za usklajevanje, relativno formalne, vsak posamezen koordinator jih izvaja po potrebi. Neformalnih srečanj ni, je pa veliko neformalnih stikov, vsakodnevnega komuniciranja.«

7. Kateri je glavni akter v naši državi kar se tiče tega evropskega programa?

»Ministrstvo za promet, iz tega vidika, ker je bila s prejšnjim zakonom skrb za prometno varnost prenesena iz Ministrstva za notranje zadeve na Ministrstvo za promet. Kot koordinator je glavno Ministrstvo za promet in ima spodbujevalno in nadzorno funkcijo in to funkcijo tudi zares opravljajo. Tudi minister si je prometno varnost izbral izmed treh najpomembnejših prioritiet.«

8. S katerimi sredstvi ste želeli izpolniti cilj načrta (zmanjšanje smrtnih žrtev za polovico) in ali ste ga izpolnili?


»Te ukrepi se nanašajo na različna področja, ampak recimo preventivne aktivnosti, medijske kampanje, policijski nadzor, to odlično poteka, recimo inšpekcijski nadzor se je uskladili s


temi aktivnosti, določene stvari pa se še odpirajo npr. zdravstvena oskrba, tudi pravosodne stvari v smislu dolgotrajnosti postopkov.«

9. Zanima me še Vaš načrt za prihodnost na tem področju. Ali ste se odločili, ali se boste odločili za še kakšno tako kampanjo, ki bi pripomogla k večji varnosti v cestnem prometu, ki bi bila zgled za celotno Evropsko unijo?

»Kampanje imamo predvidene oziroma razporejene preko celega leta, važno je individualno sodelovanje. Mi poročamo, ampak da bi pa prevzeli neko novo kampanjo, pa to ni še uveljavljeno. Kar je ovrednoteno kot dobro, se prenaša oziroma je na razpolago vsem državam članicam. Kot kulminacija je ustanovljena nova agencija, to je Agencija za varnost v cestnem promet. Osnovna ideja je reorganizacija področja prometne varnosti, je ideja, da se različne službe, organi in strokovnjaki združijo na neko skupno polje. Vsi ti resorji so združeni v Javni agenciji Republike Slovenije, na tak način se namerava izboljšati in narediti bolj enostavno skupno sodelovanje.«

PRILOGA L: Intervju / splošni odgovori gospe Andreje Lang, generalne direktorice
Direktorata za zakonodajo s področja pravosodja, Ministrstvo za pravosodje (17. 9. 2010)

	MINISTRSTVO ZA PRAVOSODJE
REPUBLIKA SLOVENIJA	DIREKTORAT ZA ZAKONODAJO S PODROČJA PRAVOSODJA



Številka: 007-108/2010
Datum: 17.9.2010

Gospa
Sabina KLIČIČ
Sabina_mtve@hotmail.com

ZADEVA: Odgovor Ministrstva za pravosodje glede vprašanj na področju varnosti v cestnem prometu
ZVEZA: Vaš dopis z dne 13.9.2010



Spoštovani!

Ministrstvo za pravosodje je dne 13.9.2010 prejelo Vaš dopis v katerem ste nam postavili deset vprašanj s področja varnosti cestnega prometa (Evropski akcijski načrt za večjo varnost v cestnem prometu). Glede na to, da varnost v cestnem prometu v pretežni meri spada v pristojnost Ministrstva za promet, Vam bomo na Vaša vprašanja podali splošni odgovor.

Ministrstvo za pravosodje je glede zagotovitve varnosti v cestnem prometu sodelovalo z naslednjimi ministrstvi: Ministrstvom za notranje zadeve, Ministrstvom za promet in Ministrstvom za zdravje pri pripravi predlogov zakonov, ki bodo nadomestili sedanji Zakon o varnosti cestnega prometa (Uradni list RS, št. 56/08 – uradno prečiščeno besedilo, 57/08 – ZLDUVCP, 58/09 in 36/10):

- predlog Zakona o pravilih cestnega prometa,
- predlog Zakona o voznikih,
- predlog Zakona o cestah
- in predlog Zakona o motornih vozilih

in sicer tako, da so predstavniki Ministrstva za pravosodje sodelovali v medresorskih delovnih skupinah, ki so pripravljale predloge zakonov, saj jih je bilo treba uskladiti z Zakonom o prekrških (Uradni list RS, št. 3/07 – uradno prečiščeno besedilo, 17/08, 21/08 – popr., 76/08 – ZIKS-1C, 108/09 in 109/09 – odločba Ustavnega sodišča RS) in Kazenskim zakonikom (Uradni list RS, št. 55/08, 66/08 – popr., 39/09 in 55/09 – odločba Ustavnega sodišča RS). Prav tako je Ministrstvo za pravosodje pripravilo predlog Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o prekrških (ZP-1G), ki uvaja dva nova instituta na področju varnosti v cestnem prometu in prekrškovnega prava: začasen odvzem vozniškega dovoljenja (od ugotovitve prekrška do pravnomočnega zaključka postopka o prekršku) in odložitev izvršitve prenehanja veljavnosti vozniškega dovoljenja (če je storilec prekrška bodisi z enim samim ali z več prekrški dosegel ali

 ISO 9001 Q-1225		www.mp.gov.si , e: gp.mp@gov.si Župančičeva 3, 1000 Ljubljana t: 01 369 52 68, f: 01 369 53 06
---	---	---

presegel 18 kazenskih točk oz. voznik začetnik 7 kazenskih točk). V predlogu Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o prekrških so strožje obravnavani tudi povratniki, to so tisti storilci prekrškov, ki so storili prekršek po tem, ko so že bili pravnomočno spoznani za odgovorne za hujši prekršek po zakonu, ki ureja pravila v cestnem prometu. Pri navedenih storilcih bo sodišče lahko izreklo stransko sankcijo prepovedi vožnje motornega vozila v trajanju od treh mesecev do dveh let (do sedaj je bilo možno to sankcijo izreči od enega meseca do enega leta ne glede na povratništvo). Vse zadeve, v katerih je bilo obdolžencu začasno odvzeto vozniško dovoljenje ali zaseženo motorno vozilo bodo v prekrškovnem postopku obravnavane kot prednostne in tudi med sodnimi počitnicami (nujne zadeve). Predlog Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o prekrških je trenutno v vladni proceduri, njegovo besedilo pa si lahko preberete na spletni strani Ministrstva za pravosodje: www.mp.gov.si, rubrika: Zakonodaja in dokumenti/Predlogi zakonov in drugih predpisov/V vladnem postopku.

Ministrstvo za pravosodje sodeluje z drugimi ministristvi tudi pri pripravi Obdobjnega načrta za zagotavljanje varnosti v cestnem prometu s svojim predstavnikom. Z vidika sodelovanja z drugimi državami članicami EU na področju varnosti v cestnem prometu pa Ministrstvo za pravosodje nima posebnih pristojnosti.

Ministrstvo za pravosodje bo z vidika zagotovitve večje varnosti v cestnem prometu preučilo tudi ali je treba spremeniti zakonske znake kaznivega dejanja Povzročitve prometne nesreče iz malomarnosti (323. člen Kazenskega zakonika) in kaznivega dejanja Predrzne vožnje v cestnem prometu (324. člen Kazenskega zakonika) ter ali je treba določiti vožnjo motornega vozila brez veljavnega voznškega dovoljenja, vožnjo kljub izrečeni prepovedi vožnje motornega vozila ali kljub začasno odvzetemu voznškemu dovoljenju kot posebno kaznivo dejanje.

Lep pozdrav.



Andreja LANG
generalna direktorica

Pripravila:
Melita NIKŠE
sekretarka

PRILOGA M: Evropska listina o varnosti v cestnem

Evropska listina o varnosti v cestnem prometu

(PODPISNIK)

Spodaj podpisani [ime, naslov], ki ga zastopa [ime in položaj podpisnika], ki je pooblaščen, ima pristojnosti za odločanje, gospodarske ali družbene pristojnosti ali pooblastilo za zastopanje in v tej funkciji nosi delež odgovornosti za varnost v cestnem prometu v Evropski uniji,

(PREAMBULA)

ker je trenutno število žrtev prometnih nesreč v Evropi nesprijemljivo in je treba v čim krajšem možnem času sprejeti kar se da učinkovite ukrepe za zmanjšanje tega števila, **ker** se je z usklajenim ukrepanjem več pogodbenic, pristojnih v eni ali drugi funkciji, mogoče bolj približati zelenim rezultatom, **v prepričanju**, da so na voljo učinkoviti ukrepi za spodbujanje udeležencev v prometu k uporabi varnostnih predpisov in celo k sprejetju nadaljnjih ukrepov, na primer z namenom zmanjšati izpostavljenost uporabnikov nevarnostim nesreč; in v prepričanju, da bo obseg takšnih ukrepov toliko večji, če se jim bo zavezalo kritično število zainteresiranih strani, **strinjajoč se** s ciljem zmanjšanja števila smrtnih žrtev na cestah vsaj za 50 % do leta 2010, **prepričan** v občutek odgovornosti zadevnih posameznikov in organizacij, **zavedajoč se**, da so stroški ukrepov za spodbujanje varnosti v cestnem prometu izredno nizki v primerjavi s človeškimi, družbenimi in gospodarskimi stroški nevarnih cest,

(CILJ)

SE ZAVEZUJEM, DA BOM PROAKTIVNO IZVAJAL UKREPE V OKVIRU SVOJIH ODGOVORNOSTI IN DEJAVNOSTI, DA SE POSPEŠI NAPREDEK NA PODROČJU VARNOSTI V CESTNEM PROMETU.

SE V OKVIRU SVOJIH ODGOVORNOSTI IN SPECIFIČNOSTI TER V SKLADU Z VSAJ ENIM OD NASLEDNJIH NAČEL ZLASTI ZAVEZUJEM:

(NAČELA)

1. Da bom sprejel ukrepe v okviru svojih odgovornosti z namenom prispevati k zgoraj omenjenemu cilju zmanjšanja števila smrtnih žrtev na cestah.
2. Da bom ukrepe o varnosti v cestnem prometu in meritve doseženih varnostnih standardov vključil med svoje poglobljene cilje in glavna merila pri odločanju, zlasti v okviru raziskovalnih dejavnosti, organizacije in naložb ter v splošnejšem okviru organizacije poklicnih dejavnosti z namenom izdelati pravi načrt za varnost v cestnem prometu.
3. Da bom s pristojnimi organi, odgovornimi za varnost v cestnem prometu, delil tehnične in statistične podatke, ki omogočajo boljše razumevanje vzrokov za nesreče, poškodb, ki so posledica nesreč, ter učinkovitosti preventivnih in paliativnih ukrepov.
4. Da bom prispeval k preprečevanju nesreč v cestnem prometu s pomočjo visoko kakovostnih ukrepov na enem ali več od naslednjih področij:
 - začetno in trajno usposabljanje ter obveščanje voznikov,
 - oprema in ergonomija motornih vozil,

- infrastruktura, načrtovana za zmanjšanje nevarnosti in resnosti nesreč ter za spodbujanje varne vožnje.
5. Da bom razvijal in izvajal tehnologije za zmanjšanje posledic nesreč v cestnem prometu.
 6. Da bom prispeval k razvoju sredstev za enoten, trajen in ustrezen nadzor nad skladnostjo prometnih predpisov, ki ga bodo izvajale osebe, delujoče v mojem imenu ali v moji pristojnosti, ter za kaznovanje morebitnih kršiteljev na enoten, hiter in sorazmeren način.
 7. Da bom ustvaril okolje, ki bo spodbujalo uvedbo ukrepov za nepretrgano izobraževanje in rehabilitacijo najbolj ogroženih voznikov.
 8. Da si bom, kadar bo le mogoče, prizadeval prispevati k boljšemu razumevanju vzrokov, okoliščin in posledic nesreč, da bi se iz njih naučili, kako se izogniti ponavljanju nesreč.
 9. Da bom prispeval k zagotovitvi, da je učinkovita in visoko kakovostna medicinska, psihološka in pravna pomoč na voljo žrtvam prometnih nesreč.
 10. Da bom v skladu z ustreznimi pravili o zaupnosti sprejel naknadne ocene ukrepov za izboljšanje varnosti v cestnem prometu, ki so jih opravili strokovnjaki, in po potrebi proučil navedene ukrepe.

(DEJANSKA ZAVEZA)

Naslednji ukrep:

Da bom namenoma prevzel pobudo za izvajanje ukrepov, ki presegajo veljavne zakonske zahteve, in sicer [izpolni podpisnik].

V/Na ...,

(podpis)