



## **IZJAVA O VEČLETNI STRATEGIJI RAZVOJA JAVNE AGENCIJE REPUBLIKE SLOVENIJE ZA VARNOST PROMETA**

### **UVOD**

Varnost v cestnem prometu je v Republiki Sloveniji (RS) pomembno družbeno vprašanje. V prometnih nesrečah spremljamo izgube življenj in hude invalidnosti kot nenadomestljive ter nepopravljive izgube v družinah, družbi in škode, ki jih ima družba zaradi posledic prometnih nesreč. Na nastanek prometnih nesreč vpliva več dejavnikov, poglavitni pa so udeleženci v cestnem prometu, cestna infrastruktura, vozila in okolje. Varnost cestnega prometa je odvisna od odgovornega ravnanja posameznika, vzgojno izobraževalnih in preventivnih institucij, medijev, represivnih organov, civilne družbe, lokalnih skupnosti, državnih organov in drugih deležnikov na tem področju.

Javna agencija RS za varnost prometa (AVP) si prizadeva, da v sodelovanju in s koordinacijo vseh deležnikov na področju prometne varnosti, ki so opredeljeni v Nacionalnem programu varnosti cestnega prometa 2013 – 2022 stalno izboljšuje prometno varnost in sledi Viziji nič.

### **ORGANIZCIJSKA STRUKTURA AVP**

AVP je v letih 2015 – 2017 izboljšala svojo organiziranost in se reorganizirala na način, da dosega boljši učinek z istim kadrom. Organizacijska shema in katalog delovnih mest morata še naprej slediti razvoju na tem področju in spremembam, s katerimi smo izzvani. Organizacijska struktura bo še bolj fleksibilna in racionalna. Usmerjena bo k strokovnem razvoju, večjemu poudarku na preventivi, dvigu kakovosti usposabljanja in ocenjevanja kandidatov za vozniški izpit, večji preglednosti in strokovnosti pri zagotavljanju brezhibnosti vozil, nadgradnji rehabilitacijskih programov za voznike, intenzivnejšemu sodelovanju pri pripravi področne zakonodaje, večji medijski aktivnosti in prepoznavnosti agencije, mednarodnemu sodelovanju in višanju deleža lastnih sredstev (v tistem delu, kjer je to možno, potrebno in racionalno).

### **KADROVSKI NAČRT**

Od AVP se zahteva in pričakuje vedno več. Prav tako se količina in raznovrstnost nalog povečujeta. Temu mora slediti tudi kadrovski načrt. Del razvoja kadra se je v preteklih letih reševal z notranjimi prerazporeditvami in nadomeščanjem upokojenega kadra. Del se bo moral zapolniti s povečevanjem kadrovskega načrta v naslednjih letih. Kljub vsemu pa bo potrebno najemati zunanje sodelavce in strokovnjake tam, kjer je to smiselno in racionalno iz vidika strokovnosti in finančnih posledic.

## DEJAVNOST

**VOZNIKI:** Področje voznikov je zelo pomembno. Voznik oz. človeški faktor je največkrat vzrok za prometno nesrečo. V letu 2017 smo z našim delom na podlagi novega Zakona o voznikih dosegli vidni napredek na področju usposabljanja kandidatov za voznike motornih vozil. S tem delom je potrebno nadaljevati, zato je tudi nujno potrebno, da minister sprejme pravilnike na podlagi omenjenega zakona. V zadnjih dveh letih je bil vzpostavljen dober sistem strokovnih nadzorov in vsebinska pomoč organizacijam, ki izvajajo omenjeno dejavnost.

**VOZILA:** Vozila skupaj z vozniki in prometno infrastrukturo spadajo med najpomembnejše dejavnike prometne varnosti. Ustreznost in skladnost vozil s tehničnimi zahtevami in standardi preverjajo pooblaščen organizacije. Te so postavljene med dva nasprotujoča si interesa. Na eni strani je AVP, ki ji je v interesu temeljito pregledovanje vozil, saj si na cesti želi le tehnično brezhibna vozila brez izjem. Na drugi strani pa so uporabniki vozil, ki praviloma želijo pregled opraviti čim hitreje in brez ugotovljenih napak na vozilu. Ker so te organizacije na trgu, so velikokrat na preizkušnji med tem, kaj je prav in kaj stranka želi. Tako so tisti, ki delajo strokovno in pošteno na slabšem, saj se jih stranke izogibajo. Izboljšanje stanja lahko dosežemo z nadzorom in strokovno podporo organizacijam. Nadzori se izvajajo. S spremembo Zakona o vozilih je dana možnost za učinkovit nadzor, saj bo vzpostavljena sledljivost in dokazljivost. Tako imenovana steza bo omogočila učinkovit nadzor, ki bo spodbudil izvajalce k boljšemu delu in posledični bolj varnih vozil na naših cestah. Predpogoj pa je sprejem ustreznih podzakonskih aktov, ki so v domeni Ministrstva za infrastrukturo. Okrepiti bo potrebno tudi nadzor tehničnih brezhibnosti vozil na terenu s poudarkom na tovornih vozilih.

**KRAJI ZA OPRAVLJANJE VOZNIŠKEGA IZPITA:** Ukinili so se Izpitni centri. Izpiti se še naprej izvajajo v različnih krajih, vendar ne kot samostojne enote temveč kot izpostavljena enota AVP. To je prineslo večjo racionalizacijo kadra, boljšo učinkovitost in nadzor. Hkrati se vzpostavlja enoten standard ocenjevanja za celo območje Slovenije. Napredek je očiten in viden, še vedno pa je prostor za izboljšave. Potreben bo prehod na digitalno evidenco ocenjevanja, ki bo omogočil lažje delo, večjo transparentnost, boljši nadzor in analiziranje opravljenega dela. Večji izziv predstavlja zagotovitev ustreznih neprometnih površin za izvajanje usposabljanja in ocenjevanja. Tu bo nujno sodelovanje pristojnih ministrstev in lokalnih skupnosti.

Sistem financiranja se je uredil s tarifo, kar omogoča transparentno in zadostno financiranje zagotavljanja ocenjevanja na voziškem izpitu. Večji poudarek bomo namenili strokovnemu razvoju zaposlenih in zagotavljanju ustreznih pogojev za delo. Sistem plač se bo moral v tem delu nadgraditi, da bodo ocenjevalci ustrezno plačani.

**PREVENTIVA:** Preventiva je zelo pomembna in ima dolgotrajne učinke na prometno varnost. Potrebno je zagotoviti sredstva za izvedbo preventivne tako preko AVP, lokalnih skupnosti,

državnih organov in nevladnih organizacij. Del sredstev bo moral biti zagotovljen iz proračuna RS, del pa ga bo AVP zagotavljala z lastnimi prihodki. Sredstev za preventivo praktično nikoli ni dovolj, saj se z več sredstvi izvede več dejavnosti in doseže boljše učinke. AVP mora v naslednjih letih povečevati sredstva za preventivo na način, da bo zagotovljenih vsaj 1,5 evra na prebivalca preko delovanja AVP. Vzpostavilo se je dobro sodelovanje z lokalnimi sveti za preventivo in vzgojo, osnovnimi in srednjimi šolami ter nevladnimi organizacijami. Za to področje je potrebno še povečati sredstva tako za izvedbo programov AVP kot za sofinanciranje projektov ostalih omenjenih. Poleg tega pa bo nujna kadrovska okrepitev Sektorja za preventivo in Sektorja za razvoj in koordinacijo.

## FINANCIRANJE

V Nacionalnem programu varnosti cestnega prometa v poglavju FINANCIRANJE zapisano »Finančna sredstva, potrebna za izvajanje nacionalnega programa, so ocenjena orientacijsko in so vodilo ministrstvom, agencijam in službam, da bodo pri načrtovanju proračunov **ustrezen odstotek** sredstev namenili tudi izvajanju nalog iz nacionalnega programa.«

Na podlagi dejanskega stanja ugotavljamo, da kljub vidnemu napredku v zadnjih dveh letih temu ni tako. V letu 2016 je ministrstvo prepoznalo upravičenost zahtev AVP po zagotovitvi več sredstev iz proračuna, hkrati pa AVP dviga delež lastnih sredstev iz 3 na 20 odstotkov. V letu 2017 se je ta trend nadaljeval. V letu 2018 je bil narejen največji korak, saj se je sprejela tarifa za ocenjevanje na vozniškem izpitu, ki je vnesla zadostnost, transparentnost in namenskost financiranja tega dela agencije. Agencija je tudi močo povišala prihodke iz svoje dejavnosti, kjer pa brez zakonskih sprememb ni več veliko prostora za povečanje tega deleža. Skupni proračun v letu 2018 bo realiziran blizu 7.000.000,00 evrov.

V prihodnjih letih se bo proračun AVP moral postopno povečevati in v letu 2020 preseči znesek 8.800.000,00 evrov, če se od nje pričakuje kvalitetno izvajanje vseh nalog. To bo potrebno zagotoviti z izvajanjem dodatnih storitev na področju prometa (potrebne zakonske spremembe) in višjim zneskom iz integralnega proračuna, ki v letu 2018 znaša 3.080.000,00 evrov.

## ZAKLJUČEK

AVP bo še naprej prepoznana kot nosilec prometne varnosti v Sloveniji. AVP bo temeljila na prepoznavnosti, znanju, strokovnosti, sodelovanju in povezovanju deležnikov na področju prometne varnosti.