

PLANINSKA ZVEZA SLOVENIJE



NOV ZAKON O OHRANJANJU NARAVE

Vožnja v naravnem okolju

Mentor:
Damjan Omerzu

Avtor:
Tomaž Urleb
PD Maribor Matica

Avgust 2014

*Množičnost obiska v gorah,
sodoben promet
in druge oblike civilizacije
vedno bolj ogrožajo prvobitnost
gorskega sveta.*

*Skrb za varstvo narave in okolja
je zato ena
temeljnih dolžnosti planinca in
bistven sestavni del planinske vzgoje.*

Častni kodeks slovenskih planincev

Vsebina

1. UVOD	4
2. PREDLOGI ZA NOV ZAKONA O OHRANJANJU NARAVE	4
2.1. PREDLOGI PZS	6
3. NOV ZAKON JE V VELJAVI	8
3.1. NADZOR – PRISTOJNOSTI	9
3.2 ZASEG VOZILA NA MOTORNI POGON	10
4. VOŽNJA KOLES V NARAVI	10
5. UREDITEV VOŽNJE Z VOZILI NA MOTORNI POGON V NARAVNEM OKOLJU	12
6. KAZENSKE DOLOČBE	14
6.1 KAZENSKE DOLOČBE V SOSEDNIJH DRŽAVAH	17
7. ZAKLJUČEK	18
8. LITERATURA	19

1. UVOD

Planincem pomeni gorska narava osnovni čar hoje v gore, saj življenje postaja vedno bolj zahtevno, stresno in nezdravo. To dokazujejo tudi vsako leto več planincev in izletnikov na planinskih poteh. Primarna naloga varuhov gorske narave je ohraniti naravo v gorah, vsaj takšno, kot jo poznamo danes. Varstvo narave je zato dolžnost vseh, tudi tistih, ki sprejemajo zakonodajo. Dolžnost ne sme in ne more biti naložena samo Planinski zvezi Slovenije (PZS) oziroma njenim članom, saj se turizem množično širi na ostale uporabnike: alpiniste, športne plezalce, gorske kolesarje, v razmahu je vožnja z motornimi sanmi in štirikolesniki.... Za varstvo narave mora postati odgovorna družba kot celota.

V seminarski nalogi je predstavljen nov Zakona o ohranjanju narave (ZON), kateri so bili predlogi in kaj je na koncu zakonodajalec sprejel. Primerjavo kazenskih sankcij po starem in novem zakonu in kdo bo izvajal nadzor in sankcioniranje kršiteljev.

2. PREDLOGI ZA NOV ZAKONA O OHRANJANJU NARAVE

Planinci smo najbolj upravičeni, da opozarjamo na probleme varstva narave in da smo tudi sami na tem področju najbolj dejavni in seveda tudi sami vzgled ostalim uporabnikom gorske narave.

V Republiki Sloveniji je vožnja z vozili v naravnem okolju urejena že od leta 1995 dalje z Uredbo o prepovedi vožnje z vozili v naravnem okolju (Uradni list RS, št. 16/95, 28/95 in 35/01) za omejitev vožnje v naravnem okolju, če vožnja ni povezana z družbeno koristnimi nalogami.

V zadnjem desetletju se je zelo povečalo število ljubiteljev ter različnih oblik športa in rekreacije z motornimi vozili, ki omogočajo tudi vožnjo izven cest. S tehnološkim napredkom in dostopnostjo teh vozil širšemu krogu ljudi se je število voženj povečalo, infrastruktura pa za take vožnje ni urejena.

Posledica tega je, da se število voženj izven cest, v naravi, stalno povečuje, s tem pa se sorazmerno povečujejo motnje v naravi in pritiski na okolje, neurejeno pa je tudi evidentiranje vozil za vožnjo v naravnem okolju, ki jih ni treba registrirati, ker niso namenjeni vožnji po cestah, kazni pa niso sorazmerne s kršitvami. Aktivnosti v zvezi s pravno ureditvijo tega področja potekajo že od leta 2010, načrtovan je bil tudi poseben zakonski predpis, ker se je izkazalo, da je področje vožnje v naravnem okolju urejeno v več zakonih, in sicer v zakonu, ki ureja gozdove, in v zakonu, ki ureja planinske poti. Tako pravno stanje je povzročalo nejasnosti, katera ureditev pravzaprav velja. Do ureditve tega področja s posebnim zakonom ni prišlo, med drugim tudi zaradi tega, ker je bilo ocenjeno, da je to vsebina, ki večinoma sodi na področje ohranjanja narave, zaradi česar je ta vsebina tudi vključena v pripravljene predlog sprememb in dopolnitev zakona.

Pri izvajanju zakona se je pokazalo, da:

- določene zakonske rešitve niso več v celoti ustrezne in so preobremenjujoče za uporabnike in tudi izvajalce, z enostavnejšimi

- rešitvami pa bi lahko zagotavljali varstvo narave v najmanj enakem obsegu in kakovosti;
- se določene zakonske rešitve zaradi zahtevnosti še niso začele izvajati, je pa cilje varstva narave, s katerimi naj bi jih dosegli, treba uresničiti in je to mogoče doseči z enostavnejšimi rešitvami;
 - prihaja do podvajanja nekaterih zakonskih rešitev v zvezi z izvajanjem ratificiranih mednarodnih konvencij in evropskih predpisov, kar je treba odpraviti;
 - ena zakonska rešitev ni v skladu z evropskimi predpisi, na kar smo bili s strani Evropske komisije opozorjeni z EU pilotom 1308/2010 – Presoja vplivov na okolje za izgradnjo biatlonskega centra na Pokljuki, zato je treba to zakonsko določbo uskladiti;
 - je treba zaradi sprememb sistemskih rešitev na drugih povezanih področjih (prekrški, pristojnosti carinskih organov in drugo) ustrezno uskladiti zakonske določbe.
 - inšpekcijske postopke in prekrške, saj je veljavna ureditev v določenem delu neuskaljena s poznejšimi sistemskimi rešitvami, pokazala pa se je tudi potreba, da se uredijo določene dodatne pristojnosti inšpekcijskih organov.
 - Predpisane globe (ki so še vedno v tolarjih) za prekrške so po veljavnem zakonu prenizke.

Sankcije za vožnjo v naravnem okolju		
v evrih	sedaj	po predlogu novega zakona
vožnja s kolesom	20	100-1.000
vožnja z motornim vozilom, fizične osebe	40	500-4.000
organizacija voženj z motornim vozilom, pravne osebe	2.000	4.000-40.000
kazen za odgovorno osebo	200	1.200-4.000



DELO Vir: MOP

Opomba: novi zakon omogoča tudi zaseg vozil

Dne, 24. 1. 2014, je Ministrstvo za kmetijstvo in okolje (MKO) RS odprlo javno razpravo o osnutku Zakona o spremembah Zakona o ohranjanju narave. Javna razprava, v kateri so možne korenite spremembe v besedilu zakona, z oddajo pripomb, predlogov in dopolnitev.

PZS je v ta namen pozvala vsa društva, članice PZS, in organe PZS, da na PZS posredujejo svoje predloge, pripombe in dopolnila. PZS je prejete predloge, mnenja in pripombe preučila ter na Ministrstvo za kmetijstvo in okolje posredovala novo stališče PZS.

MKO je poleg izvedbe sprememb področne zakonodaje, kamor sodi tudi ZON, začela skupno urejati tudi vožnjo z vozili v naravnem okolju, ki ga je urejala Uredba o prepovedi vožnje z vozili v naravnem okolju. Celotno področje bi naj bilo urejeno z enim zakonom. Name novega zakona je bil ureditev vožnje z vsemi vozili na motorni in drug lasten pogon in s kolesi v naravnem okolju. Predlagajo, da se tudi v naravnem okolju vožnja omeji le na utrjene površine oziroma prometno infrastrukturo, vožnja izven cest pa v celoti prepove in ustrezno kaznuje. Novela zakona kot

naravno okolje določa območja izven naselij in cestnega omrežja, nadalje območja, ki so z prostorskimi akti določena kot površine za rekreacijo in šport in ki vključujejo tudi rabo za namene vožnje z vozili na motorni pogon in s kolesi, objekte in omrežja gospodarske javne infrastrukture in območij rudarskih operacij. Za gozdni prostor zakon predpisuje še poseben režim vožnje. V gozdnem prostoru je vožnja z vozili na motorni pogon dovoljena le na gozdnih cestah, ne pa tudi na ostalih gozdnih prometnicah. V gozdnem prostoru je z izjemo omrežja javnih cest in nekategoriziranih cest, ki se uporabljajo za javni cestni promet, tudi popolnoma prepovedano organiziranje voženj z vozili na motorni pogon ali njihova uporaba za testne vožnje, športne, tekmovalne in reklamne vožnje ter njim podobne oblike uporabe. Zakon vsebuje tudi izjeme od prepovedi vožnje, ki so pogojene z opravljanjem dejavnosti, ki se izvajajo v tem okolju (gozdarjenje, kmetovanje, vzdrževalna dela na objektih, nadzor in drugo) ter za primer pomoči pri reševalnih akcijah. Z namenom preventivnega učinkovanja zakona so v predlogu zakona predvidene visoke kazenske sankcije, med drugimi tudi možnost zasega vozila.

Za izvajanje zakona bo izjemno pomembno zagotavljanje nadzora nad vožnjami v naravnem okolju tako z vidika inšpekcijskih služb, policije, carinskih organov in naravovarstvenega nadzora. Temu ustrezna so tudi velika pooblastila, ki bodo podeljena izvajalcem nadzora.

2.1. PREDLOGI PZS



PZS je poslala pripombe in predloge k osnutku ZON-a in podprla skupno mnenje predstavnikov nekaterih drugih društev. V nadaljevanju so predstavljeni le nekateri, ki so tema seminarske naloge:

- Okoljevarstveni nadzorniki, ki so že opredeljeni v Zakonu o ohranjanju narave, in se od sprejetja zakona v letu 2004 do danes niso vzpostavili, naj bodo opredeljeni v ZON, kot je v Zakonu o gozdovih opredeljen gozdarski nadzornik. Glede na osiromašenost nadzornih organov vidimo možnost v povezovanju z obstoječimi mrežami organizacij, ki že nadzorujejo naravo. Mrežo za potencialne okoljevarstvene nadzornike imata vzpostavljeno Lovska zveza Slovenije z lovskimi čuvaji (2879 z opravljenim čuvajskim izpitom) in Ribiška zveza Slovenije (čez 400). V prihodnosti bi se lahko vključili tudi varuhe gorske narave, ki so aktivni v okviru Planinske zveze Slovenije, vendar do danes niso bili vzpostavljeni z namenom nadzorne funkcije. Pri tem je pomembno določilo ali ima okoljevarstveni nadzornik pravico sankcioniranja ali ne.

- Jasno definirati vse terminološke izraze uporabljene v zakonu, predvsem pojma brezpotje oz. naravno okolje.
- Za vožnjo samo s kolesi naj se odprejo vse ne kategorizirane ceste ter gozdne in poljske prometnice, saj so že v osnovi grajene za vožnjo. Planinska zveza Slovenije bo pričela s postopki za odpiranje primernih planinskih poti za vožnjo s kolesi v skladu z zakonom o planinskih poteh.
- Vožnja s kolesom in motornimi vozili izven poti ni dovoljena.
- Spodbuditi vzpostavitev namenskih poligonov, za vožnjo s kolesi in motornimi vozili.

Poleg zgoraj navedenih stališč nevladne skupine je imela Planinska zveza Slovenije še naslednje pripombe in predloge na osnutek zakona. V uvodnem delu naj bila posebej navedena naslednja načela in izhodišča:

- Upoštevanje Direktive Sveta Evrope o okoljskem hrupu (iz leta 2002). Gre za uveljavitev pravice do doživljanja naravnega okolja brez tehničnega hrupa. To je legitimna pravica določenih skupin državljanov, med katere sodimo tudi planinci.
- Upoštevanje sklepa skupščine planinskih zvez Alpskega loka (CAA), sprejetega septembra 2009 v Innsbrucku, o prepovedi vsakršnega motornega prometa po brezpotjih (izven cest in drugih prometnic). Jasen ne, s ciljem ohranitve najpomembnejše turistične vrednote in značilnosti Alp, to je mir.

Splošna načela in pogoji:

- Po brezpotjih ni dovoljena vožnja s kolesi ali z motornimi vozili vseh vrst.
- Na zavarovanih območjih naj veljajo strožja določila za vožnjo v naravnem okolju. Obiskovalci, ki hodijo peš, imajo absolutno prednost.
- Zakon naj določi pogoje (izbor lokacij, režim uporabe, odgovorno pravno osebo oz. upravljavca, ustrezne oznake ipd.) in kriterije za določitev območij v naravnem okolju, primernih za ureditev namenskih športnih poligonov (za gorske kolesarje in različna motorna vozila), namenjenih uporabnikom, ki jim ni dovoljena vožnja v naravnem okolju.
- Ker so planinske kočje tudi objekti v okviru zaščite in reševanja ter so širše družbeno koristni objekti, predlagamo, da se za namene vzdrževanja in oskrbovanja planinskih koč, ki so dostopne preko gozdnih prometnic, v zakonu uveljavi izključitev veljavnosti prepovedi voženj z motornimi vozili. Enako določilo o izključitvi veljavnosti bi moralo veljati tudi za namen vzdrževanja planinskih poti.
- Planinska zveza Slovenije zaradi velikega pomena vodotokov za okolje namreč zagovarja stališče, da vožnja po vodotokih, kot so potoki, ni dovoljena z nobenimi prevoznimi sredstvi.

3. NOV ZAKON JE V VELJAVI

Zakon o ohranjanju narave je začel veljati leta 1999 in je bil nazadnje noveliran leta 2004, zaradi uskladitve slovenskega pravnega reda s pravom Evropske unije na področju varstva narave, ker se je v času uporabe zakona pokazalo, da je mogoče za učinkovito varstvo narave nekatere administrativne postopke tudi poenostaviti z namenom odprave administrativnih ovir in bremen in z namenom povečanja učinkovitosti ukrepov varstva narave, je bil pripravljen predlog Zakona o spremembah in dopolnitvah zakona o ohranjanju narave. Cilj novega zakona je zagotovitev boljše zakonodaje ob hkratnem doseganju zastavljenih ciljev varstva narave.

Predlagane spremembe in dopolnitve zakona uvajajo rešitve, katerih posledica bi naj bila razbremenitev več ravni odločanja na različnih ravneh zakona. Uvedba predlaganih rešitev pomeni dolgoročno poenostavitev oziroma zmanjšanje števila postopkov, odpravila administrativne ovire, ki so bile zaznane v praksi, in pomeni uskladitev z drugo sistemsko zakonodajo in postopki, pri čemer bi se naj povečala učinkovitost posameznih ukrepov varstva narave in ohranja zagotavljanje javnega interesa ohranjanja narave v najmanj enakem obsegu in kakovosti.

Cilji sprejetega zakona so:

- povečanje učinkovitosti ukrepov varstva narave z racionalizacijo in deregulacijo na
- področju ukrepov varstva narave in organiziranosti na področju varstva narave,
- udejanjenje načela sobivanje človeka z naravo,
- odprava administrativnih ovir in bremen ob ohranitvi namena ohranjanja narave,
- ureditev vožnje z vozili na motorni pogon v naravnem okolju.

Nov zakona upošteva vsa načela, ki jih je na področju varstva okolja uveljavil zakon, ki ureja varstvo okolja, in sicer: načela celovitosti, sodelovanja, preventive, odgovornosti povzročitelja obremenitve, plačila za obremenjevanje, obveznega zavarovanja, obveznega subsidiarnega ukrepanja, spodbujanja, javnosti in varstva pravic. Ob tem zakon upošteva tudi v zakonu že uveljavljena načela ohranjanja narave, ki so:

- načelo ohranjanja biotske raznovrstnosti;
- načelo trajnostne rabe sestavin biotske raznovrstnosti;
- načelo ohranjanja naravnih procesov;
- načelo varstva naravnih vrednot;
- načelo obnovitve.

Predlagane spremembe in dopolnitve zakona uvajajo rešitve, katerih posledica bo razbremenitev več ravni odločanja. Uvedba predlaganih rešitev bo pomenila dolgoročno poenostavitev oziroma zmanjšanje števila postopkov, odpravila administrativne ovire, ki so bile zaznane v praksi, ter zagotovila uskladitve z drugo sistemsko zakonodajo in postopki, pri čemer mora biti varstvo narave zagotovljeno v najmanj enakem obsegu in kakovosti.

Dne 23. 6. 2014 je bil v Uradnem listu RS št. 46/14 objavljen Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o ohranjanju narave (ZON-C), ki po novem ureja področje vožnje v naravnem okolju. Zakon je začel veljati 15. dan po objavi, to je 8. 7. 2014. Z dnem uveljavitve zakona je v celoti prenehala veljati Uredba o prepovedi vožnje z vozili v naravnem okolju.

Bistvene novosti zakona na področju vožnje v naravnem okolju so predvsem:

- ureditev organiziranja javnih prireditev vožnje v naravnem okolju (člena 28.c in 28.d)
- evidenca in označitev vozil na motorni pogon (člen 28.č),
- pooblastilo inšpektorjem za ustavljanje vozil na motorni pogon (152. člen),
- možnost zasega vozila na motorni pogon (153. člen),
- kategorizacija prekrškov (hujši prekrški, prekrški, lažji prekrški, najlažji prekrški),
- možnost izreka globe tudi v znesku, ki je višji od najnižje predpisane globe itd.

Z uveljavitvijo ZON-C so prenehale veljati tudi določbe 34. člena Zakona o Regijskem parku Škocjanske jame, ki so opredeljevale pristojnost policije. Policija prav tako ni več pristojna za nadzor nad določbami, ki se v ZON nanašajo na uničevanje ali poškodovanje habitatov populacij rastlinski ali živalskih vrst (prekrški po prejšnjem 160. in 161. členu).

3.1. NADZOR – PRISTOJNOSTI

Kdo je inšpektor pristojen za inšpekcijski nadzor? Za inšpektorja po ZON je lahko imenovana oseba, ki poleg splošnih pogojev za delo v državni upravi izpolnjuje še naslednje pogoje: da ima ustrezno visokošolsko izobrazbo in najmanj pet let delovnih izkušenj na področju varstva naravnih dobrin ali varstva naravnih vrednot ter opravljen izpit za inšpektorja.

Inšpekcijski nadzor je opredeljen v 151. čl. in izrecno navaja, da inšpekcijski nadzor nad izvrševanjem določb tega zakona in predpisov, konkretnih upravnih aktov oziroma ukrepov, izdanih na njegovi podlagi, izvajajo inšpektorji, pristojni za ohranjanje narave, poleg teh inšpektorjev pa tudi lovski inšpektorji, če se določbe nanašajo na živalske vrste. Nadzor nad vožnjo z vozili na motorni pogon v naravnem okolju, opravljajo poleg inšpektorjev, pristojnih za ohranjanje narave, tudi gozdarski, lovski, ribiški in kmetijski inšpektorji.

Pri tem je morda potrebno izpostaviti, da policija izvaja le nadzor nad izvrševanjem določb ZON-a, ki se nanašajo na vožnjo z vozili na motorni pogon v naravnem okolju. Če inšpektor pri izvajanju inšpekcijskega nadzora po tem zakonu naleti na fizični odpor ali če tak odpor lahko utemeljeno pričakuje, lahko zahteva pomoč policije.

Pristojnosti po ZON-u imajo še carinski organi, predvsem pri nadzoru izvajanja predpisov in ukrepov v zvezi z uvozom, izvozom in tranzitom rastlin in živali ter drugega blaga.

PZS pa bo morala biti zelo aktivna in zaprositi za pomoč Policijo, sedaj je še podlaga v sporazumu, ki sta ga podpisala, saj vemo, da je preventivni in represivni učinek

takrat največji. Bo pa potrebno naravovarstvene inšpektorje usposobiti v čim večjem številu v prekrškovne organe.

3.2 ZASEG VOZILA NA MOTORNI POGON

Policist, naravovarstveni nadzornik ali inšpektor, ki je pristojen za nadzor vožnje z vozili na motorni pogon v naravnem okolju, zaseže vozniku vozilo na motorni pogon, s katerim je bil zaloten pri storitvi prekrška da je vozil, ustavil ali parkiral vozilo na motorni pogon v naravnem okolju in vozilo ne stoji ali ni parkirano v petmetrskem pasu izven vozišča in če je vozilo na motorni pogon vozil v naravnem okolju nad zgornjo gozdno mejo ali na zavarovanem območju, na katerem je vožnja prepovedana z aktom o ustanovitvi zavarovanega območja; bil kot voznik vozila na motorni pogon v naravnem okolju v zadnjih dveh letih najmanj trikrat pravnomočno kaznovan za navedene prekrške.

4. VOŽNJA KOLES V NARAVI

V naravnem okolju je vožnja s kolesi dovoljena po utrjenih poteh, če temu ne nasprotuje lastnik ali upravljavec poti. Za utrjeno pot se šteje pas zemljišča, ki se uporablja za hojo ali vožnjo in je za ta namen tudi utrjen. Vožnja s kolesi izven utrjenih poti v naravnem okolju je dovoljena v primerih službenih vožnjah za opravljanje občinske redarske službe, javne gozdarske, kulturovarstvene, naravovarstvene, zdravstvene, reševalne in veterinarske službe, lovskočuvajske in ribiškočuvajske službe, inšpekcijskega nadzora, nalog obrambe, zaščite in reševanja, nalog policije, gorskih in jamskih reševalcev ter gasilcev, nalog neposrednega nadzora v naravi in pri delu preiskovalnih sodnikov in državnih tožilcev.

Ne glede na določbe ZON-a se za vožnjo s kolesi v naravnem okolju po planinskih poteh uporabljajo določbe zakona, ki ureja planinske poti - Zakon o planinskih poteh. Zakon o planinskih poteh pa določa, da je planinska pot ozek pas zemljišča, praviloma na gričevnatem, hribovitem in goratem svetu, namenjen za hojo, tek ali plezanje, ki je lahko obstoječa pešpot ob javni prometni površini, poljska pot ali ustrezna gozdna prometnica, lahko pa je tudi samostojna, praviloma največ en meter široka, le v nujnih primerih z naravnim materialom utrjena pohodna trasa. Skrbnik planinske poti je planinsko društvo, ki je v skladu z zakonom, ki ureja društva, včlanjeno v pristojno planinsko zvezo in ga, v skladu s tem zakonom, pristojna planinska zveza pogodbeno pooblasti za vzdrževanje in označevanje določenih planinskih poti ter za zagotavljanje njihove nemotene in varne uporabe. Torej je iz tega nedvoumno razvidno, da je uporabnik oziroma uporabnica planinske poti katerakoli fizična oseba, ki uporablja planinsko pot za hojo, tek ali plezanje in nikakor ne kolesar. Izjema so zgolj poti, ki ustrezajo merilom za dvonamensko uporabo planinskih poti. Potrebno pa je opomniti, da za vožnjo po gozdnih površinah še naprej ostaja v veljavi Zakon o gozdovih.



V ta namen pod okriljem PZS deluje Komisija za planinske poti (KPP) zastopa, usmerja, usklajuje in pospešuje interese dejavnosti na področju planinskih poti. Naloge komisije so skrb za vzdrževanje planinskih poti v skladu s splošnimi načeli varstva narave in v okviru okoljske zakonodaje, skrb za kataster planinskih poti in sodelovanje s planinskimi društvi pri obnovi visokogorskih planinskih poti.

Komisija za turno kolesarstvo (KTK) promovira turno kolesarstvo kot obliko gibanja v naravnem okolju in gorah. Njene naloge so organizacija skupnih tur, vzpodbujanje povezovanja turnokolesarskih odsekov znotraj planinskih društev in izvajanje izobraževanj za turnokolesarskega vodnika I. in II. stopnje. Komisija popularizira turno kolesarstvo tudi kot nadomestilo voženj z avtomobili s parkirišč v dolini do izhodišč za planinske ture.

Prav obe komisiji oziroma PZS se je zelo ostro odzvala na dopolnitev Zakona o ohranjanju narave, saj je vpliv voženj z motornimi vozili na naravo bistveno bolj škodljiv. Zato so podpirali zelo stroge omejitve in visoke kazni glede voženj z motornimi vozili v naravnem okolju. Za vožnje s kolesi pa so za blažje oblike omejitev, odprejo se naj vse nekategorizirane ceste ter gozdne in poljske prometnice, torej vse površine, ki so že v osnovi grajene za vožnjo z vozili.

V planinski organizaciji so v letu 2013 odprli prvo planinsko pot tudi za uporabo s kolesi, za leto 2014 pa pripravljajo odprtje novih tovrstnih poti. Ti postopki potekajo bistveno hitreje tam, kjer pri ureditvi in vzdrževanju teh poti aktivno sodelujejo tudi kolesarji. Vendar na teh poteh velja načelo, da ima pešec absolutno prednost.

Vožnja s kolesi v naravnem okolju je dovoljena na podlagi dovoljenja za javno prireditve, ki se izda v skladu z določbami zakona, ki ureja javna zbiranja, na podlagi predhodnega soglasja organizacije, pristojne za ohranjanje narave. Organizator javne prireditve pa je po končani prireditvi dolžan stanje prireditvenega prostora v naravnem okolju v kar največji možni meri vrniti v stanje, kakršno je bilo pred javno prireditvijo.

Vožnja s kolesi je dovoljena tudi v območjih, ki so s prostorskimi akti določena kot površine za šport in rekreacijo in namenjena tudi vožnji s kolesi. Ta območja niso del naravnega okolja.

V veliko bolj ekološko osveščene državah nimajo težav z vožnjo s kolesi v naravnem okolju, saj so že vsi ugotovili, da organizirana vožnja po urejenih poteh v naravi ne škoduje okolju in glede na porast gorskega kolesarstva zadnja leta vse skupaj prinaša lepe zasluške lokalnim ponudnikom in turističnim organizacijam.

5. UREDITEV VOŽNJE Z VOZILI NA MOTORNI POGON V NARAVNEM OKOLJU

V naravnem okolju je prepovedano voziti, ustaviti, parkirati ali organizirati vožnje z vozili na motorni ali drug lasten pogon vozila. Vozila na motorni ali drug lasten pogon vozila so vsa motorna vozila, kolesa s pomožnim motorjem in druga prevozna sredstva, ki omogočajo gibanje, hitrejša od hoje pešca, z močjo lastnega motorja ali z močjo drugega lastnega pogona vozila.

Planinska zveza Slovenije je zaradi velikega pomena vodotokov za okolje namreč zagovarja stališče, da vožnja po vodotokih, kot so potoki, ni dovoljena z nobenimi prevoznimi sredstvi.



Dovoljena je ustavitev ali parkiranje vozil na motorni pogon v pasu petih metrov izven vozišča, če je ustavljanje ali parkiranje v skladu s predpisi, ki urejajo cestni promet, in če temu ne nasprotuje lastnik zemljišča, ter na območju, ki je namenjeno za začasno parkiranje za namene javnih shodov in javnih prireditev, organiziranih v skladu z zakonom, ki ureja javna zbiranja, pri čemer to območje šteje za prireditveni prostor.

Določbe ZON se ne uporabljajo pri službenih vožnjah za opravljanje občinske redarske službe, javne gozdarske, kulturovarstvene, naravovarstvene, zdravstvene, reševalne in veterinarske službe, lovskočuvajske in ribiškočuvajske službe, inšpekcijskega nadzora, nalog obrambe, zaščite in reševanja, nalog policije, gorskih in jamskih reševalcev ter gasilcev, nalog

Ne glede na določbe ZON-a in predpise, ki urejajo gozdove, ter predpise, ki urejajo kmetijska zemljišča, je v naravnem okolju izven območij, ki imajo na podlagi predpisov, ki urejajo ohranjanje narave, poseben status, in območij, ki so posebej varovana na podlagi predpisov, ki urejajo gozdove, dovoljeno organizirati javne prireditve voženj z vozili na motorni pogon v naravnem okolju v skladu z določbami zakona, ki ureja javna zbiranja, na podlagi predhodnega soglasja organizacije, pristojne za ohranjanje narave.



Organizacija, pristojna za ohranjanje narave, izda predhodno soglasje v soglasju določi tudi pogoje, pod katerimi se izvedba javne prireditve lahko dovoli in se nanašajo zlasti na čas javne prireditve, predvideno traso, trajanje javne prireditve in način izvedbe sanacijskih ukrepov po zaključku javne prireditve.

Na novo je opredeljena evidenca in označitev vozil na motorni pogon. Vozila na motorni pogon, ki niso registrirana v skladu s predpisi, ki urejajo motorna vozila, ker niso namenjena vožnji po cestah (motorne sani, štirikolesniki, motorna kolesa in druga vozila), morajo biti z namenom omogočanja opravljanja učinkovitega nadzora nad vožnjo z vozili na motorni pogon v naravnem okolju vpisana v evidenco vozil na motorni pogon in označena na način, ki omogoča identifikacijo vozila na motorni pogon.



6. KAZENSKE DOLOČBE

V nadaljevanju so predstavljeni le nekateri prekrški, ki se navezujejo na temo opisane naloge. V 160. členu so opredeljeni hujši prekrški z globo od 10.000 do 50.000 eurov se kaznuje za prekršek pravna oseba:

- če namerno, brez opravičljivega razloga uniči ali poškoduje rastline, ubije ali poškoduje živali.



Z globo od 4.000 do 20.000 eurov se za prekršek kaznuje samostojni podjetnik posameznik ali posameznik, ki samostojno opravlja dejavnost. Z globo od 1.000 do 2.000 eurov se kaznuje tudi odgovorna oseba pravne osebe, odgovorna oseba samostojnega podjetnika posameznika, odgovorna oseba posameznika, ki samostojno opravlja dejavnost, ali odgovorna oseba v državnem organu ali odgovorna oseba samoupravne lokalne skupnosti. Z globo od 200 do 1.000 eurov se kaznuje za prekršek posameznik.

Po 160.a členu se z globo od 2.000 do 10.000 eurov kaznuje za prekršek pravna oseba:

- če namerno, brez opravičljivega razloga, vznemiri živali;
- če posega v naravo v nasprotju s predpisanim načinom in pogoji;
- če organizira vožnjo z vozili na motorni pogon v naravnem okolju;
- če po končani javni prireditvi ne približa stanja prireditvenega prostora stanju, v kakršnem je bil pred prireditvijo;
- če izvaja poseg v naravo brez predpisanega dovoljenja;
- če izvaja poseg v naravo v nasprotju z dovoljenjem za poseg v naravo;

Z globo od 1.000 do 4.000 eurov se za navedene prekršek kaznuje samostojni podjetnik posameznik ali posameznik, ki samostojno opravlja dejavnost. Z globo od 400 do 1.000 eurov se za prekršek kaznuje tudi odgovorna oseba pravne osebe, odgovorna oseba samostojnega podjetnika posameznika, odgovorna oseba posameznika, ki samostojno opravlja dejavnost, ali odgovorna oseba v državnem organu ali odgovorna oseba samoupravne lokalne skupnosti. Z globo od 100 do 300 eurov se kaznuje za prekršek.

V 161. členu so opredeljeni lažji prekrški in z globo od 1.000 do 2.000 eurov se kaznuje za prekršek pravna oseba:

- če vozi, ustavi ali parkira vozilo na motorni pogon v naravnem okolju in vozilo ne stoji ali ni parkirano v petmetrskem pasu izven vozišča;
- če je kraj dogodka oziroma območje opravljanja dejavnosti ali posega v primerljivem času dostopno po javnih cestah in nekategoriziranih cestah, ki se uporabljajo za javni cestni promet, pa se vozi, ustavi ali parkira in ne gre za zaščito, reševanje oziroma pomoč ob naravnih in drugih nesrečah (11. točka četrtega odstavka 28.b člena) ali za izvajanje nalog Slovenske vojske (12. točka četrtega odstavka 28.b člena);
- če uporablja vozilo na motorni pogon, ki ni vpisano v evidenco in ni označeno (prvi odstavek 28.č člena);



Z globo od 200 do 1.000 eurov se za prekršek samostojni podjetnik posameznik ali posameznik, ki samostojno opravlja dejavnost. Z globo od 200 do 400 eurov se za prekršek kaznuje tudi odgovorna oseba pravne osebe, odgovorna oseba samostojnega podjetnika posameznika, odgovorna oseba posameznika, ki samostojno opravlja dejavnost, ali odgovorna oseba v državnem organu ali odgovorna oseba samoupravne lokalne skupnosti. Z globo od 40 do 100 eurov se kaznuje za prekršek posameznik.

Če je prekršek storjen z vozilom na motorni pogon, pa ni mogoče ugotoviti, kdo je storilec, se kaznuje za prekršek lastnik ali imetnik rabe pravice uporabe vozila na motorni pogon, s katerim je bil prekršek storjen, razen če dokaže, da tega prekrška ni storil. Če je lastnik ali imetnik pravice uporabe vozila, s katerim je storjen prekršek, pravna oseba, državni organ ali samoupravna lokalna skupnost, se kaznuje za prekršek njihova odgovorna oseba.

V 161.a členu so opisani najlažji prekrški in z globo 1.500 eurov se kaznuje za prekršek pravna oseba:

- če organizira vožnjo s kolesi v naravnem okolju brez dovoljenja za javno prireditev ali če izvede javno prireditev v nasprotju z izdanim dovoljenjem;
- če po končani javni prireditvi ne približa stanja prireditvenega prostora stanju, v kakršnem je bil pred prireditvijo .

Z globo 1.250 eurov se za prekršek kaznuje samostojni podjetnik posameznik ali posameznik, ki samostojno opravlja dejavnost. Z globo 500 eurov se za prekršek kaznuje tudi odgovorna oseba pravne osebe, odgovorna oseba samostojnega podjetnika posameznika, odgovorna oseba posameznika, ki samostojno opravlja dejavnost, ali odgovorna oseba v državnem organu ali odgovorna oseba samoupravne lokalne skupnosti.

Z globo 100 eurov se kaznuje za prekršek posameznik:

- če se vozi s kolesom v naravnem okolju zunaj utrjenih poti ali po poteh, ki niso utrjene;



- če se vozi s kolesom v naravnem okolju po utrjenih poteh in temu nasprotuje lastnik ali upravljavec poti;
- če se vozi s kolesom v naravnem okolju zunaj utrjenih poti in ne gre za dovoljene primere vožnje s kolesom v naravnem okolju;
- če organizira vožnjo s kolesi v naravnem okolju brez dovoljenja za javno prirediteljo ali če izvede javno prirediteljo v nasprotju z izdanim dovoljenjem;
- če po končani javni prireditelji ne približa stanja prirediteljnega prostora stanju, v kakršnem je bil pred prirediteljo.

Za prekrške iz 160. in 160.a člena tega zakona se sme v hitrem postopku izreči globa tudi v znesku, ki je višji od najnižje predpisane globe, določene s tem zakonom. Pri odločanju o višini globe se upošteva teža prekrška in njegove posledice za ohranitev biotske raznovrstnosti in varstvo naravnih vrednot.

6.1 KAZENSKÉ DOLOČBE V SOSEDNIH DRŽAVAH

Delovna skupina je za pripravo dopolnitve ZON-a uporabila

Italija, dežela Piemont:

- splošna prepoved vožnje z motornimi vozili izven prometnic,
- izjeme za službene vožnje,
- občine lahko določijo trase, ki so izjeme,
- globe od 50 do 300 EUR, za organizacijo 20.000 EUR.

Italija – avtonomna dežela Aosta:

- splošna prepoved vožnje z motornimi vozili izven prometnic,
- izjeme za službene vožnje,
- izjeme za športna območja,
- globe od 103 do 464 EUR.

Avstrija – dežela Koroška:

- splošna prepoved vožnje z motornimi vozili izven prometnic,
- izjeme za službene vožnje,
- globa do 7260 EUR.

Avstrija – dežela Štajerska:

- splošna prepoved vožnje z motornimi vozili izven prometnic,
- izjeme za službene vožnje (izjemna dovoljenja, zanje so obvezne identifikacijske tablice),
- izjema za športne prireditve in treninge (izjemna, časovno omejena dovoljenja),
- globa 1453 EUR, možen odvzem vozila.

Avstrija – dežela Tirolska:

- splošna prepoved vožnje z motornimi vozili izven naselij, prometnic,
- splošna prepoved vožnje z motornimi vozili na območjih mokrišč, območij miru in območjih varovanja narave,
- izjema za službene vožnje,
- dovoljenje za poligone,
- dovoljenje za druge izjeme.

Hrvaška:

- splošna prepoved vožnje z motornimi vozili izven naselij, prometnic,
- izjema za službene vožnje,
- dovoljenje za druge izjeme,
- globe od 140 do 28.500 EUR.

Bavarska:

- splošna prepoved vožnje z motornimi vozili izven javnih prometnic, kolesarjenje na zasebnih poteh je dopustno, če pot to omogoča (prednost ima pešec),
- izjema za službene vožnje.

Pripravljalci ZON-a so uporabili povzetke zakonov bližnjih držav, ki urejajo to področje, pri čemer se primerjave zakonov povsod nanašajo v večini le na motorna

vozila. Iz navedenega je razvidno, da vožnja s kolesi v naravnem okolju ni prepovedana nikjer drugje, razen na Bavarskem.

Predlagane kazni so v nasprotju z načelom sorazmernosti kazni. V obrazložitvi sprememb predlagatelji med cilji navajajo višje kazni in odpravo administrativnih ovir in bremen. Kljub prizadevanju posameznikov znotraj Planinske zveze Slovenije, so poslanci znižali kazni in to tako, da je kazen za vožnjo vozil na motorni pogon v naravnem okolju za posameznika le 40-100 eurov. S tem pa so naredili velik nonsens, da so sedaj kazni za voznike motornih vozil celo nižje kot za voznike gorskih koles, za katere je v zakonu najnižja kazen 100 eurov.

7. ZAKLJUČEK

Državni zbor je tako sredi junija, kar naenkrat sprejel novelo Zakona o ohranjanju narave in ukinil dosedanjo Uredbo o prepovedi vožnje z vozili v naravnem okolju. Hiter in tih sprejem je bil nepričakovan, še posebno zato, ker je spreminjanje zakonodaje v začetku leta spremljala veliko bolj burna razprava. Ministrstvo oz. vlada sta v obravnavo dala predlog zakona, ki ni obravnaval tematike kolesarjenja, saj je bilo dogovorjeno z ministrom in predstavniki kolesarjev (tudi PZS), da se to uredi v posebnem aktu po sprejemu zakona. Določbe o kolesarjenju so se vnesle na podlagi lobiranja določenih skupin kolesarjev pri strankah, ki sta amandmaje vložili v fazi obravnave predloga zakona pred matičnim odborom Državnega zbora. Tako, da takšen hiter in neuskkljen sprejem izvira od tu. Zanimivo je, da je tih in hiter sprejem storil Državni zbor v odhodu, ki bi naj opravljal le tekoče posle. Očitno so smatrali, da gre za težko odločitev in zakon na hitro sprejeli. Tako so sprejeli nesprejemljivo zakonodajo za gorske kolesarje, ki jih zakon še naprej enači z vozniki motornih vozil in jim je še povišal kazni v primeru vožnje v naravnem okolju – tudi po utrjenih poteh, voznikom motornih vozil pa celo nekoliko znižal.

V naslednjih dnevih bomo deležni veliko uradnih pojasnila, razmišljanj.... Pojasniti bomo morali pristojnim, da je v novem zakonu po več kot deset letnem prizadevanju za ureditev razmer, ki se vsako poletje v naravi, še posebej v planinah močno zaostrijo, ostalo skoraj vse po starem oziroma v nekaterih primerih še slabše.

Vsi vemo, da ni mogoče, da bi vse zapisali v zakonodajo in, da bi še po vrh vsega vsem zainteresiranim stranem ustrezalo. Vendar ob vsem dogajanju v času sprejemanja in sprejetja ZON-a, lahko brez slabe vesti zapišem star slovenski pregovor: »Tresla se je gora, rodila se je miš«.

8. LITERATURA

1. Častni kodeks slovenskih planincev
2. Fotografije, dostopne na spletu (več avtorjev).
3. Merila za dvonamensko rabo planinskih poti
4. Mnenja in pripombe PZS na osnutek Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o ohranjanju narave <http://www.pzs.si/novice.php?pid=9102>.
5. Obvestila in predlogi na Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o ohranjanju narave <http://www.mtb.si/novice/1972-tu-je-osnutek-sprememb-zakona-o-ohranjanju-narave.html>.
6. Osnutek Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o ohranjanju narave http://www.mko.gov.si/si/medijsko_sredisce/novica/article/12455/7081/164a7322c5c962bf2abbec563c3d7d32/.
7. Sporazum o sodelovanju med PZS in Policijo.
8. Uredba o prepovedi vožnje v naravnem okolju (Ur.l. RS, št. 16/95, 28/95, 35/01).
9. Zakon o cestah (Ur.l. RS, št. 109/10).
10. Zakon o gozdovih (Ur.l. RS, št. 30/93, 13/98, 56/99, 160/02, 110/07, 106/10, 63/13, 17/14,).
11. Zakon o motornih vozilih (Ur.l. RS, št. 106/10).
12. Zakon o ohranjanju narave – javna razprava, <http://www.pzs.si/novice.php?pid=8981>.
13. Zakon o ohranjanju narave (Ur.l. RS, št. 96/04-UPB1).
14. Zakon o ohranjanju narave (Uradni list RS, 46/14).
15. Zakon o planinskih poteh (Ur.l. RS, št. 61/07).
16. Zakon o pravilih cestnega prometa (Ur.l. RS, št. 82/13).
17. Zakon o varstvu okolja (Ur.l. RS, št. 41/04, 39/06-UPB1).