

UNIVERZA NA PRIMORSKEM  
FAKULTETA ZA MANAGEMENT

MAGISTRSKA NALOGA

ČRTOMIR KRNEL

KOPER, 2020

2020

MAGISTRSKA NALOGA

ČRTOMIR KRNEL



UNIVERZA NA PRIMORSKEM  
FAKULTETA ZA MANAGEMENT

Magistrska naloga

**PRAVNI VIDIKI UPORABE BREZPILOTNIH  
LETALNIKOV V SLOVENIJI**

Črtomir Krnel

Koper, 2020

Mentor: doc. dr. Benjamin Lesjak



## POVZETEK

V magistrski nalogi se analizira možnost uporabe dronov pri zaznavi cestno-prometnih prekrškov s pravnega vidika. Raziskava je bila izvedena na podlagi metode analize pravnih virov, literature in člankov s področja dronov in prekrškov. Cestno-prometne prekrške skladno z veljavno pravno ureditvijo v Republiki Sloveniji praviloma osebno zaznavajo predvsem policisti in občinski redarji. Cestno-prometne prekrške se lahko ugotavlja tudi z uporabo ustreznih tehničnih sredstev. V nalogi se ugotavlja, da dronov za zaznavo cestno-prometnih prekrškov ni dovoljeno uporabljati, saj ima od pristojnih organov za nadzor cestno-prometnih prekrškov pooblastilo za njihovo uporabo le policija in še ta samo za namen zbiranja podatkov v točno določenih nalogah.

*Ključne besede:* droni, cestno-prometni prekrški, nadzor, tehnične naprave, poseg v zasebnost, zaznava, občinski redar, policist.

## SUMMARY

This master's thesis analyses the possibility of using drones in detecting road traffic offences from a legal point of view. The research was conducted by analyzing sources of law, literature and articles from the field of drones and offences. Road traffic offences are normally detected by police officers and traffic control officers in accordance with the applicable legislation of the Republic of Slovenia. Furthermore, the offences can be detected using appropriate technical means. The thesis determined that the use of drones to detect road traffic offences is not permitted, as the only competent authority for the control of road traffic offences authorized to use them are the police. What is more, the police are only authorized for the use of drones to collect data in specific tasks.

*Keywords:* drones, road traffic offences, control, technical devices, intrusion into privacy, detection, traffic control officer, police officer.

UDK: 623.746-519(497.4) (043.2)



## VSEBINA

<b>1</b>	<b>Uvod</b>	<b>1</b>
1.1	Opredelelitev obravnavanega problema in teoretična izhodišča	1
1.2	Namen in cilj raziskave	3
1.3	Raziskovalna vprašanja	3
1.4	Predvidena metoda raziskovanja za doseganje ciljev raziskave	4
1.5	Predvidene omejitve in predpostavke pri obravnavanju problema	4
1.6	Struktura magistrske naloge	4
<b>2</b>	<b>Brezpilotni letalniki – droni</b>	<b>6</b>
2.1	Zgodovina	7
2.2	Uporaba	8
2.3	Pravna ureditev	9
2.3.1	Izvedbena Uredba Komisije EU 2019/947 o pravilih in postopkih za upravljanje brezpilotnih zrakoplovov	10
2.3.2	Delegirana Uredba Komisije EU 2019/945 o sistemih brezpilotnega zrakoplova in operatorjih sistemov brezpilotnega zrakoplova iz tretjih držav	12
2.3.3	Zakon o letalstvu (ZLet)	12
2.3.4	Uredba o sistemih brezpilotnih zrakoplovov	12
<b>3</b>	<b>Potencialne nevarnosti pri uporabi dronov</b>	<b>15</b>
3.1	Ogrožanje javne varnosti državljanov	15
3.2	Posegi v zasebnost	18
<b>4</b>	<b>Nadzor nad cestno-prometnimi prekrški</b>	<b>25</b>
4.1	Organiziranost nadzora v Republiki Sloveniji	26
4.1.1	Policija	27
4.1.2	Vojaška policija	29
4.1.3	Občinsko redarstvo	30
4.1.4	Cestninski nadzorniki	33
4.2	Pravna ureditev področja cestnoprometnih prekrškov v Republiki Sloveniji	34
4.2.1	Zakon o prekrških	34
4.2.2	Zakon o splošnem upravnem postopku	38
4.2.3	Zakon o pravilih cestnega prometa	40
<b>5</b>	<b>Uporaba dronov pri zaznavi cestno-prometnih prekrškov</b>	<b>43</b>
5.1	Zaznava cestno-prometnih prekrškov	45
5.2	Sankcioniranje kršiteljev	46
5.3	Vročanje plačilnega naloga	48
5.4	Prednosti, slabosti, priložnosti in pasti uporabe	50
<b>6</b>	<b>Sklep</b>	<b>52</b>
6.1	Odgovori na raziskovalna vprašanja	52
6.2	Povzetek ugotovitev	55
	<b>Literatura</b>	<b>57</b>

## KRAJŠAVE

CAA	Javna agencija za civilno letalstvo Republike Slovenije
FAA	Zvezna uprava za letalstvo
GDPR	Uredba EU 2016/679 Evropskega parlamenta in Sveta o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takih podatkov
GNSS	Global Navigation Satellite System
USAF	United States Air Force
WWF	World Wildlife Fund
ZCes-1	Zakon o cestah
ZCestn	Zakon o cestninjenju
ZIKS-1	Zakon o izvrševanju kazenskih sankcij
ZLet	Zakon o letalstvu
ZMV-1	Zakon o motornih vozilih
ZNPPol	Zakon o nalogah in pooblastilih policije
ZORed	Zakon o občinskem redarstvu
ZP-1	Zakon o prekrških
ZPrCP	Zakon o pravilih cestnega prometa
ZUP	Zakon o splošnem upravnem postopku
ZVOP-1	Zakon o varstvu osebnih podatkov
ZVoz-1	Zakon o voznikih



# 1 UVOD

Nadzor nad vsakdanjim življenjem državljanov počasi, a vztrajno prodira v naša življenja. Delodajalci za nadzor nad svojimi zaposlenimi najemajo detektive, ki spremljajo, ali je oseba na bolniškem staležu dejansko doma ali ne. Taisti detektivi na podlagi naročila svojih strank spremljajo nezveste može ali žene. Nadzorne kamere na avtocestah spremljajo potek prometa. Samodejni merilniki hitrosti in naprave za detekcijo vožnje v rdečo luč slikovno dokumentirajo prometne prekrške. Mesta so preprejena z najrazličnejšimi sistemi za spremljanje posameznikov in zaznavo potencialnih protizakonitih ravnanj. Z razvojem tehnologije, ki z dneva v dan napreduje, se pojavljajo vedno nove naprave, ki omogočajo samodejno zaznavanje gibanja oseb ali predmetov in to slikovno dokumentirajo. Mednje spadajo tudi brezpilotni letalniki.

Angleški izraz za brezpilotne letalnike je »drone«. V slovenskem jeziku je za izraz »drone« priporočena raba besedne zveze brezpilotni letalniki, poleg navedene besedne zveze pa je v veljavi tudi izraz dron, ki ga uporabljamo v nalogi.

Glede na priljubljenost in uporabnost dronov je najverjetneje vprašanje časa, kdaj bo njihova uporaba dovoljena tudi za namen nadzora – bodisi zaradi varovanja javnega interesa (npr. uporaba za namene nadzora nad kršitvijo cestno-prometnih predpisov) bodisi zaradi zasledovanja zasebnega interesa (npr. nadzor delodajalcev nad delavci). S širjenjem možnosti uporabe dronov za različne namene, tako v sferi javnega kot v sferi zasebnega, se bo hkrati širilo tudi povpraševanje na trgu po dronih, kar bi moralo pozitivno vplivati na razmah te panoge proizvodnje.

Poleg nadzora cestnega prometa pa bi bilo smotno drone uporabljati tudi za zaznavanje cestno-prometnih prekrškov. Za zaznavanje prekrškov bi se lahko uporabljali predvsem avtonomni droni, saj teh ni treba daljinsko krmiliti in ne potrebujejo stalne bližnje prisotnosti človeka, ker delujejo prek navigacijskega sistema.

Droni, ki se bi uporabljali za zaznavo prekrškov, bi tako morali biti avtonomni, imeti ustrezne in zmogljive kamere in senzorje, prilagodljivi na vremenske pojave ter biti bi morali vnaprej programirani, da bi lahko sami zaznali prekrške in te tudi fotografirali. Take drone bi se lahko uporabljalo predvsem za zaznavo vseh prekrškov področja mirujočega prometa, kar pomeni prekrškov parkiranih vozil in nekaterih prekrškov s področja gibajočega prometa, kot so: vožnja v enosmerne ceste, neupoštevanje omejitev hitrosti, vožnja skozi rdečo luč, neuporaba žarometov in podobnih prekrškov, katerih ugotovitev bi bila možna z droni.

## 1.1 Opredelitev obravnavanega problema in teoretična izhodišča

Pravna ureditev področja uporabe dronov je relativno nova, saj je bil zakonodajalec v Republiki Sloveniji zaradi hitrega širjenja uporabe dronov predvsem v civilne namene

primoran področje na hitro urediti, zaradi česar je Agencija za civilno letalstvo Republike Slovenije dne 13. 5. 2016 izdala Direktivo o varnosti glede uporabe brezпилotnih zrakoplovov (Javna agencija za civilno letalstvo Republike Slovenije 2016), ki je veljala do sprejema Uredbe o sistemu brezпилotnih zrakoplovov (v nadaljevanju Uredba, Uradni list RS, št. 52/16 in 81/16 – popr.), ki jo je izdala Vlada Republike Slovenije. Predmetno uredbo pa bo 1. 7. 2020 nadomestila Izvedbena Uredba Komisije EU 2019/947 z dne 24. 5. 2019 o pravilih in postopkih za upravljanje brezпилotnih zrakoplovov (v nadaljevanju Izvedbena Uredba Komisije EU 2019/947, Uradni list EU, št. L 152/45).

Pravni vidiki uporabe dronov se nanašajo predvsem na vprašanja varovanja zasebnosti in varovanja osebnih podatkov. Ta vprašanja so zelo specifična glede na to, za katero področje gre. Dileme in pravni problemi varovanja zasebnosti v zdravstvu so bistveno drugačni od tistih na področju delovnih razmerij ali na področju kaznovalnega prava. Omejitev na neko ožje izbrano tematiko je zato z vidika natančnosti obravnave nujna. V nalogi se zato osredotočamo na pravne vidike uporabe dronov za namen zaznave in sankcioniranja cestno-prometnih prekrškov. Ugotovitve, pridobljene v raziskavi, pa bodo uporabne tudi za nadgradnjo oziroma dopolnitev te raziskave na drugih področjih.

Nadzor nad spoštovanjem cestno-prometnih predpisov v Republiki Sloveniji je organiziran na ravni države in lokalnih skupnosti – občin. V okviru države ta nadzor izvajajo predvsem policisti, v okviru občin pa občinski redarji. Na splošno naloge policije opredeljuje Zakon o nalogah in pooblastilih policije (ZNPPol, Uradni list RS, št. 15/13, 23/15 – popr., 10/17, 46/19 – odl. US in 47/19), naloge občinskega redarstva pa Zakon o občinskem redarstvu (ZORed, Uradni list RS, št. 139/06 in 9/17). Področje nadzora in zaznave cestno-prometnih prekrškov ureja predvsem Zakon o pravilih cestnega prometa (ZPrCP, Uradni list RS, št. 82/13 – uradno prečiščeno besedilo, 69/17 – popr., 68/16, 54/17, 3/18 – odl. US in 43/19 – ZVoz-1B), ki določa cestno-prometne prekrške in višino sankcij za njih. Področje prekrškov pa Zakon o prekrških (ZP-1, Uradni list RS, št. 29/11 – uradno prečiščeno besedilo, 21/13, 111/13, 74/14 – odl. US, 92/14 – odl. US, 32/16 in 15/17 – odl. US), ki določa splošne pogoje za prepisovanje in obravnavo prekrškov.

Cestno-prometne prekrške praviloma osebno zaznavajo predvsem policisti in občinski redarji, ki so pooblašcene uradne osebe Policije in občinskega redarstva. Prekrške se lahko zazna tudi s samodejnimi napravami in sredstvi za nadzor prometa, s katerimi se prekrški slikovno dokumentirajo. Sem spadajo samodejni merilniki hitrosti in naprave za detekcijo vožnje v rdečo luč ter sekcijsko merjenje hitrosti, helikopterji in postavljene kamere (predvsem na avtocestah).

Nadzor prometa, ki se sedaj izvaja z omenjenimi napravami, bi se enako učinkovito lahko izvajal tudi z droni. Drone bi bilo smotrno uporabljati tako za nadzor nad prometom kot tudi za zaznavanje cestno-prometnih prekrškov. Za zaznavanje prekrškov bi se lahko uporabljali predvsem avtonomni droni. Pri podjetju Amazon so take drone že testirali, da bi z njimi

opravljali dostave manjših paketov, pri podjetju DHL pa že opravljajo dostave pošilk s kopnega na otok Juits na severu Nemčije. Dostava poteka v omejenem zračnem območju, dostavljajo pa predvsem zdravila (Drevenšek 2019).

V nalogi proučujemo pravno možnost, da bi se za zaznavo in sankcioniranje cestno-prometnih prekrškov lahko uporabljali droni. Analiziramo veljavno prekrškovno zakonodajo in zakonodajo s področja letalstva. Proučujemo tudi, kakšno potencialno nevarnost predstavlja uporaba dronov, s poudarkom na varstvu osebnih podatkov. V nalogi oblikujemo tudi splošne ugotovitve glede pravnih možnosti uporabe dronov ter opozarjamo na tiste izjeme in posebnosti, ki pomenijo specifične vsebine pravnih možnosti uporabe dronov.

## **1.2 Namen in cilj raziskave**

Namen raziskave je proučiti možnosti uporabe dronov pri zaznavi in sankcioniranju cestno-prometnih prekrškov ter na podlagi teh ugotovitev oblikovati zaključke glede pravnih možnosti uporabe dronov za namen nadzora nad državljani tudi na drugih področjih.

Cilji raziskave so:

- predstaviti področje dronov in prekrškov,
- analizirati veljavno pravno ureditev področja dronov in prekrškov,
- ugotoviti, ali pravna ureditev dopušča uporabo dronov za namen zaznave in sankcioniranja prekrškov,
- raziskati pravna tveganja za državljane, ki jih taka uporaba dronov prinaša,
- ugotoviti prednosti, ki jih uporaba dronov prinaša pri zaznavi in sankcioniranju cestno-prometnih prekrškov.

## **1.3 Raziskovalna vprašanja**

Pri raziskavi se osredotočamo predvsem na vprašanje, ali pravna ureditev dopušča uporabo dronov v namen zaznave cestno-prometnih prekrškov, morebitna tveganja, ki jih uporaba dronov prinaša, ter prednosti in slabosti, priložnosti in pasti, ki bi jih uporaba dronov prinesla s pravnega vidika.

Prek raziskovalnih vprašanj smo poskušali ugotoviti:

- na kakšen način in če sploh veljavna pravna ureditev dopušča uporabo dronov za namen zaznave in sankcioniranja cestno-prometnih prekrškov;
- kakšno tveganje za zasebnost državljanov predstavlja uporaba dronov pri zaznavi in sankcioniranju cestno-prometnih prekrškov;
- katere so prednosti, slabosti, priložnosti in pasti uporabe dronov pri zaznavi in sankcioniranju cestno-prometnih prekrškov.

#### **1.4 Predvidena metoda raziskovanja za doseganje ciljev raziskave**

Raziskava temelji na teoretičnem delu, v katerem kot osnovno metodo raziskovanja uporabljamo metodo analize dokumentov. Analiziramo pravne vire, literaturo, strokovne članke slovenskih in tujih avtorjev tako s področja dronov kot s prekrškovnega področja.

V raziskavi uporabljamo tudi metodo deskripcije, s katero opisujemo strokovne pojme in pravno ureditev raziskovalnega področja in predstavljamo mnenja različnih strokovnjakov.

Z navedenima metodama na podlagi proučenih virov in literature odgovarjamo na zastavljena raziskovalna vprašanja ter podajamo zaključke glede pravnih možnosti uporabe dronov za namen nadzora nad državljani tudi na drugih področjih.

#### **1.5 Predvidene omejitve in predpostavke pri obravnavanju problema**

Področje uporabe dronov je relativno novo, še posebej pa ni bilo zaznati, da bi se droni uporabljali za zaznavo in sankcioniranje cestno-prometnih prekrškov.

V nalogi se osredotočamo, kako je področje dronov in prekrškov urejeno s pravnega vidika, ali veljavna zakonodaja dopušča uporabo dronov za zaznavo prekrškov. Drone obravnavamo le s področja zaznave prekrškov in ne z ostalih področij, za katera se drone še lahko uporablja.

Pri dronih in njihovi uporabi za namen zaznave cestno-prometnih prekrškov gre za relativno nov pojav, zaradi česar omejitve predstavlja pomanjkanje strokovne literature, ravno tako je zbiranje potrebnih podatkov zahtevalo več časa in truda in smo se zato posluževali tudi poljudne literature in objav na različnih spletnih portalih.

Pri nalogi izhajamo iz predpostavke, da tehnologija lahko pripomore k ugotavljanju in sankcioniranju prekrškov.

#### **1.6 Struktura magistrske naloge**

Naloga je sestavljena iz šestih poglavij. V uvodu je opredeljen obravnavan problem in podani teoretična izhodišča, namen in cilji, raziskovalna vprašanja in metode za doseganje ciljev ter predvidene omejitve in predpostavke pri obravnavanju problema. V drugem poglavju predstavljamo drone, njihovo zgodovino, uporabo in pravno ureditev v Republiki Sloveniji. Tretje poglavje namenjamo ugotavljanju potencialnih nevarnosti, ki jih lahko droni predstavljajo za državljane, predvsem v smislu ogrožanja javne varnosti državljanov in poseganja v njihovo zasebnost. Četrto poglavje posvečamo področju nadzora nad cestno-prometnimi prekrški, predstavljamo organizacijo nadzora v Republiki Sloveniji, ki ga sedaj izvajajo policisti, vojaški policisti, občinski redarji in cestninski nadzorniki, ter zakonsko ureditev prekrškovnega področja s poudarkom na ZPrCP, ZP-1 in Zakonu o splošnem

upravnem postopku (ZUP, Uradni list RS, št. 24/06 – uradno prečiščeno besedilo, 105/06 – ZUS-1, 126/07, 65/08, 8/10 in 82/13). V petem poglavju predstavljamo uporabo dronov pri zaznavi, sankcioniranju cestno-prometnih prekrškov in vročanju plačilnih nalogov ter predstavljamo prednosti, slabosti, priložnosti in pasti uporabe. Raziskavo zaključujemo s sklepom, v katerem predstavljamo ugotovitve in odgovarjamo na postavljena raziskovalna vprašanja.

## 2 BREZPILOTNI LETALNIKI – DRONI

Dron je brezpilotni letalnik, kar pomeni, da gre za zračno vozilo, težje od zraka, brez pilota in posadke, ki je vnaprej programirano za samodejno krmiljenje, lahko pa je tudi vodeno s pomočjo daljinskega upravljavca (Juul 2015).

Pod besedo dron uvrščamo vse kategorije brezpilotnih letalnikov, od majhnih radijsko vodenih igrač, ki stanejo nekaj deset evrov, do velikih vojaških brezpilotnih letalnikov, ki dosegajo ceno tudi do 100 milijonov evrov (Atherton 2013).

Torej lahko na splošno drone delimo na civilne, ki so namenjeni za šport in rekreacijo ter opravljanje dejavnosti, kot so nadzor, snemanje, oglaševanje in znanost, in na vojaške, ki so lahko oboroženi ali pa neoboroženi, namenjeni izvidništvu in nadzoru (Boštele 2016).

Delovanje dronov je lahko avtonomno ali pa daljinsko vodeno. Daljinsko vodene prek radijskih valov upravlja človek, avtonomni pa imajo vgrajene številne elemente umetne inteligence in sami določajo svoj položaj ter opravijo naloge brez neposredne človekove pomoči. Poleg tehničnih kompleksnosti se razlikujejo tudi s stališča pravnih predpisov, predvsem v tem, čigava je odgovornost za napake ali nesreče avtonomnega drona (Avsec 2015).

Drone lahko opredelimo kot sistem, sestavljen iz treh modulov, in sicer nosilca (zračnega plovila), sistema za delovanje in upravljanje ter sistema za opravljanje nalog, ki je v civilnem okolju največkrat povezan z zajemom prostorskih podatkov (Svete idr. 2015).

Sodobni droni delujejo kot sistem, ki ga sestavljajo zračno plovilo z avtopilotom in senzorji visoke ločljivosti za zajem podatkov, zemeljska postaja za načrtovanje in kontrolo leta, zemeljska postaja za pridobivanje in obdelavo podatkov, ki jih z droni pridobimo, brezžični sistem za izmenjavo podatkov med dronom in zemeljsko postajo za prenos video in telemetrijskih podatkov ter sistem, ki koordinira vzletne in pristajalne naprave (Bitenc 2014). Podatki, ki jih droni zabeležijo, se lahko shranjujejo v dronih, lahko pa se prenesejo v oddaljen računalnik.

Osnovna tipa drona sta letalo in kopter (običajno s štirimi ali osmimi navzgor obrnjenimi propelerji). Prvi v splošnem dosega večje hitrosti in lahko preleti večja območja, drugi imajo prednost predvsem na območjih z omejenim prostorom za vzlet in pristanek (na primer urbanih območjih). Osnovna senzorja večine dronov za opazovanje površja zemlje sta videokamera za dnevno in infrardeča kamera za nočno opazovanje. Na dronu je lahko nameščena še vrsta »opazovalnih«  
senzorjev, kot so multi ali hiperspektralna kamera, termokamera, laserski skener itd. Vojaški droni imajo dodatno opremo, s katero pokrivajo opazovanje večjega območja: umetno odprtinski radar (angl. synthetic aperture radar),

radarski sistem za izogibanje trčenju v zraku (angl. ground mapping radar) in laserski označevalec, ki poda natančne koordinate, kam je usmerjen izstrelek (Bitenc 2014).

## 2.1 Zgodovina

Zgodovina dronov se prične pisati že v 19. stoletju. Avstrijska vojska je v sredini 19. stoletja nad Benetke poslala z bombami naložene balone brez posadke. Balonov ne uvrščamo med drone, kakršne poznamo danes, a zamisel je podobna. Leteče plovilo brez posadke naj samo opravi neprijetno, zahtevno ali nevarno nalogo (Avsec 2015).

Med začetne izumitelje zamisli o dronih velja tudi Nikola Tesla. Leta 1889 je na Madison Square Gardnu predstavil motorni čoln brez posadke, ki je bil voden prek radijskih frekvenc (Sarkar idr. 2006). Leta 1915 pa je predlagal in opisal floto brezpilotnih letal, namenjenih zračnim bojem. Naslednje leto je že poletelo motorno brezpilotno letalo z imenom Aerial Target, ki je bilo namenjeno vadbi enot protiletalske obrambe (Avsec 2015).

V letu 1935 se beleži izdelava prvega daljinsko vodenega letala, ki ni bilo uporabljeno za vojaške namene. Razvil ga je filmski zvezdnik in letalski modelar Reginald Denny (Avsec 2015).

Bliskovit razvoj brezpilotnih letal oziroma dronov je sledil v tehnološki mrzlici med drugo svetovno vojno. Čeprav s tedanjo tehniko ni bilo mogoče izdelati bojnih samodejnih plovil, ki bi lahko zaznala nasprotnikova letala in jih napadla, so bila koristna za vaje, izvidništvo in napade na kopenske cilje. V Nemčiji so razvili dve znameniti vrsti brezpilotnih zračnih plovil, imenovani Vergeltungswaffe (povračilno orožje) (Avsec 2015).

Ameriška vojska je drone uporabljala tudi v vietnamski vojni, kar so uradno potrdili leta 1973 (Zumpano b. l.). Drone se je uporabljalo za izvidništvo. Med letoma 1964 in 1975 (ko je Južni Vietnam kapituliral) je enota USAF (United States Air Force) plula z več kot 3700 droni (Miller 2016).

Droni so se pokazali kot koristen pripomoček in se z razvojem tehnologije njihova uporabnost še povečuje, zaradi česar se je njihova uporaba nadaljevala tudi leta 1991 v zalivski vojni in se za vojaške namene nadaljuje še danes.

Čeprav so se droni razvili predvsem v vojaške namene, pa so se ob njih pojavile številne civilne izpeljanke. Elektronske elemente in načela upravljanja so uporabili v manjših napravah, kvadrokopterjih, ki so postali močno priljubljeni med modelarji, danes pa jih vse več uporabljajo v različne civilne namene. Besedica dron danes označuje predvsem letečo napravo, ki se lahko s tal dvigne navpično, lebdi v zraku, pristane kjerkoli, ob tem pa opravlja številne koristne naloge, takšne, ki so dolgotrajne, umazane ali nevarne (Avsec 2015).

## 2.2 Uporaba

Pri marsikaterem opravilu že nekaj let pomagajo brezpilotni letalniki oziroma droni. Snemanja brez njih si sploh ne moremo več predstavljati, ponekod so zelo uporabni za kmetijstvo, iščejo pogrešane, ugotavljajo napake na infrastrukturi, dajejo informacije gasilcem in še marsikaj. Toda to se večinoma dogaja na področju zunaj naseljenih območij, glede uporabe v mestih pa večinoma obstajajo ideje o dostavi hrane (konkretno pic) in Amazonovih pošiljk (Ropret 2019).

Droni so bili prvotno razviti za uporabo v vojaške namene. Njihova vsestranskost je privedla do njihovega prodora na druga varnostna in tudi civilna področja (Svete idr. 2015).

Za vojaške namene so se droni najprej uporabljali v vojaških operacijah kot izvidniki, kasneje ob razvoju tehnologije pa so drone uporabljali tudi v napadih, in sicer so z njimi bombardirali strateške cilje sovražnikov.

Uradni slovar ameriške vojske definira dron kot daljinsko ali avtomatično upravljano kopensko, vodno ali zračno vozilo. Družine dronov ne sestavljajo samo leteči predmeti. Obstaja lahko toliko dronov, kot je različnih družin orožja: kopenski, pomorski, podmorniški in celo podzemni dron, nekakšen debeli mehanični krt. Vsako vozilo, vsak pilotiran stroj je mogoče »dronizirati«, čim v njem ni več človeške posadke (Chamayou 2016). Drone se v vojaških operacijah uporablja predvsem takrat, kadar obstaja visoko tveganje za izgubo človeških življenj.

Henriques (2014) ugotavlja, da so bili droni različnih vrst že uporabljeni za različne namene, in sicer za:

- arheološke raziskave,
- znanost na splošno,
- okolje – meteorologijo; na primer študije podnebja, spremljanje neviht, kartiranje ledenikov, splošno zbiranje podatkov,
- varnost – nadzor, spremljanje in nadzor množice,
- kazenski pregon – nadzor, spremljanje prometa, iskanje in reševanje, pomoč pri razmerah s talci in grožnje z bombo, sledenje beguncem,
- gasilstvo – spremljanje gozdnega požara, obvladovanje tveganj. Prostovoljni gasilec v Connecticutu je s svojim osebnim dronom DJI Phantom v vrednosti 1.200 ameriških dolarjev pomagal spremljati požarne razmere na industrijskem področju, kar je prek videoposnetkov pomagalo ugotoviti, kako daleč je požar od skladišča z eksplozivom,
- zdravstveno varstvo, vključno z dostavo medicinskih potrebščin, na primer cepiva, defibrilatorja za ljudi v nujnih primerih ali drugo oskrbo, zlasti na oddaljenih območjih,
- kmetijstvo – spremljanje posevkov in živine,



- inšpekcijski pregledi mesa, vključno z lovskimi podjetji, ki odlagajo živalsko kri v bližnja vodna telesa,
- komercialno uporabo – dostavo. Amazonov Jeff Bezo je napovedal komercialno dostavo z dronom. Domino's Pizza je izvedel dostavo pice. Lakemaid Beer, pivovarna v Minnesoti, je ribičem na ledu dostavila pivo, preden jim je FAA (Zvezna uprava za letalstvo) to prepovedala,
- zračne fotografije, vključno z arhitekturno fotografijo, fotografiranje glasbenih festivalov,
- snemanje filmov, TV-oddaj, TV-reklam,
- termografijo – pregled sončnih sistemov, vetrnih turbin, daljnovodov s pomočjo termičnih kamer,
- inšpekcijsko in geodetsko kontrolo,
- kot strašilo, s katerim so prestrašili velike jate gosi v bližini javnih parkov v Ottawi v Kanadi,
- pregled plinovoda in oljne ploščadi z uporabo infrardečih kamer,
- upravljanje s posevki, vključno z brizganjem in zalivanjem,
- spremljanje morskega življenja, vključno z opazovanjem kitov,
- ohranjanje prosto živečih živali, vključno s sledenjem orangutanov v Sumatri in spremljanje več ogroženih vrst. Namibija je skupaj z WWF (World Wildlife Fund) z droni nadzorovala nacionalne parke z namenom odkrivanja krivolova in spremljanja živali.

Avstrijsko podjetje FAAC s sodelovanjem kitajskih znanstvenikov že razvija drone za prevoz oseb. Droni bodo lahko prevažali do dva potnika, ki bosta v dron vnesla koordinate oz. naslov in ta jih bo dostavil na želeni cilj (Svet kapitala 2019).

Kot že ugotovljeno, se lahko droni uporabljajo za različne namene, kot so vojaški, nadzorstveni, civilni, komercialni, rekreacijski nameni, in le vprašanje časa je, kdaj bo zakonodaja dopuščala njihovo uporabo.

### **2.3 Pravna ureditev**

V nadaljevanju za potrebe raziskave predstavljamo le pravne vire s področja dronov, ki so pomembni za našo raziskavo. Kot prvo predstavljamo Izvedbeno Uredbo Komisije EU 2019/947, ki je začela veljati dne 1. 7. 2019, uporabljati pa se jo začne 1. 7. 2020. Navedena uredba je zavezujoča za vse članice EU. Sledi omemba Delegirane Uredbe Komisije EU 2019/945 z dne 12. 3. 2019 o sistemih brezpilotnega zrakoplova in operatorjih sistemov brezpilotnega zrakoplova iz tretjih držav (v nadaljevanju Delegirana Uredba Komisije EU 2019/945, Uradni list EU, št. L 152/1). Nadaljujemo z omembo Zakona o letalstvu (ZLet, Uradni list RS, št. 81/10 – uradno prečiščeno besedilo in 46/16) in zaključimo z Uredbo.

### **2.3.1 Izvedbena Uredba Komisije EU 2019/947 o pravilih in postopkih za upravljanje brezpilotnih zrakoplovov**

Izvedbena Uredba Komisije EU 2019/947, ki se bo začela uporabljati 1. 7. 2020 in je zavezujoča za vse članice EU, določa podrobne določbe za upravljanje sistemov dronov, pa tudi za osebe, vključno s piloti na daljavo in organizacijami, ki izvajajo operacije z droni.

Zaradi hitrega razvoja tehnologije in uporabnosti dronov ter ureditve njihove uporabe v bodoče je bilo nujno treba na evropski ravni sprejeti predpise, ki bodo dopuščali uporabo dronov za različne namene. Evropska komisije je predmetno uredbo sprejela predvsem ob upoštevanju, da lahko v zračnem prostoru poleg zračnih plovil s posadko različne operacije izvajajo tudi droni, ki so lahko letala ali helikopterji ne glede na njihovo maso. Enaka pravila in postopki pa bi morali veljati za letalstvo s posadko kot za pilote, operaterje in sisteme dronov. Tudi njihova varnost bi morala biti primerljiva.

Izvedbena Uredba Komisije EU 2019/947 ureja:

- kategorije operacij sistemov brezpilotnih zrakoplovov, ki so »odprte«, »posebne« in »certificirane«,
- pravila in postopke za upravljanje sistemov brezpilotnih zrakoplovov,
- pravila in postopke za usposobljenost pilotov na daljavo,
- minimalno starost pilotov na daljavo,
- pravila in postopke za plovnost sistemov brezpilotnih zrakoplovov,
- pravila in izvedbo ocene operativnega tveganja,
- odobritev operacij v »posebni« kategoriji,
- čezmejne operacije ali operacije zunaj državne registracije,
- registracijo operatorjev sistemov brezpilotnih zrakoplovov in certificiranih sistemov brezpilotnih zrakoplovov,
- operativne pogoje za geografska območja sistemov brezpilotnih zrakoplovov,
- operacije sistemov brezpilotnih zrakoplovov v okviru letalskih modelarskih klubov in združenj,
- imenovanje in naloge pristojnega organa za izvajanje uredbe,
- varnostne informacije,
- posebne določbe v zvezi z uporabo nekaterih sistemov brezpilotnih zrakoplovov v »odprti« kategoriji in
- prilagoditev dovoljenj, izjav in certifikatov.

Pomembnejša razlika, ki jo prinaša Izvedbena Uredba Komisije EU 2019/947, je, da uvaja tri kategorije, v katerih se bodo lahko droni uporabljali, in sicer (Agencija za civilno letalstvo 2019):

- odprta, ki se deli na podkategorije A1, A2 in A3, ki pa bodo glede obveznosti proizvajalca, da pravilno označi svoj dron, razvrščene v razrede C0, C1, C2, C3 in C4.

Najvišja vzletna masa drona mora biti nižja kot 25 kg. Pilot na daljavo mora imeti opravljen spletni tečaj in izpit ter mora zagotavljati, da dron ostaja na varni razdalji od ljudi in ne leti nad zbori ljudi in le-ta mora biti vedno v njegovem vidnem polju, razen ko dron leti v načinu spremljanja pilota ali kadar mu pomaga opazovalec drona. Dron se mora med letom držati razdalje 120 metrov od najbližje točke zemeljske površine, razen ko preleti oviro. Dron med letom ne sme prevažati nevarnih snovi in ne sme odvreči nobenega materiala. Če se uporablja dron, katerega vzletna masa je višja od 250 g ali ob padcu na človeka prenese več kot 80 džulov kinetične energije ali je ta opremljen s senzorji, ki omogočajo zaznavo osebnih podatkov, mora biti pilot drona registriran;

- posebna: v tej kategoriji se bodo izvajale operacije, ki presegajo zahteve za odprto kategorijo v standardnih scenarijih, za katere bo operater agenciji predložil le izjavo, če se bo izvajala operacija izven standardnih scenarijev, bo operater moral zaprositi za operativno dovoljenje. Operacija se bo lahko opravljala le s certifikacijo oziroma deklaracijo, odvisno od stopnje tveganja operacije. V tej kategoriji morajo biti vsi droni registrirani;
- certificirana: za opravljanje operacij v tej kategoriji mora biti dron certificiran, imeti mora spričevalo letalskega prevoznika, pilot pa mora imeti ustrezno licenco. V to kategorijo spada vsaka uporaba drona za prevoz ljudi in nevarnega tovora ter njegova uporaba nad skupino ljudi.

Naslednje pomembnejše razlike so tudi, da je skladno z Izvedbeno Uredbo Komisije EU 2019/947 (Agencija za civilno letalstvo 2019):

- treba določiti geografske cone, ki so pomembne glede varovanja osebnih podatkov, okolja in varnosti;
- da se predvideva lažje zahteve za ustrezno urejene modelarske klube;
- treba vzpostaviti digitalni register pilotov in dronov.

Navedene razlike, ki jih prinaša Izvedbena Uredba Komisije EU 2019/947, so kot bistvene novosti navedene na spletni strani Javne agencije za civilno letalstvo Republike Slovenije (v nadaljevanju CAA).

Glede na veljavno Izvedbeno Uredbo Komisije EU 2019/947 bo treba pripraviti nov izvedbeni slovenski predpis, v katerem bo po mnenju CAA treba na novo opredeliti vprašanje nadzora, sankcije za kršitev predpisov EU, ki bi morale biti bistveno višje od sedanjih, kot tudi urediti posamezna vprašanja za implementacijo s predmetno uredbo določenih zahtev.

Izvedbena Uredba Komisije EU 2019/947 bo postavila skupna pravila na področju uporabe dronov in bo s 1. 7. 2020, ko se prične uporabljati, nadomestila veljavno državno zakonodajo.

### ***2.3.2 Delegirana Uredba Komisije EU 2019/945 o sistemih brezpilotnega zrakoplova in operatorjih sistemov brezpilotnega zrakoplova iz tretjih držav***

Delegirana Uredba Komisije EU št. 2019/945 z dne 12. marca 2019, kot navedeno na spletni strani CAA, določa zahteve za proizvajalce, uvoznike, distributerje brezpilotnih zrakoplovov. Zahteve se nanašajo zlasti na določitev tehnične dokumentacije glede proizvoda in njegovo ustrezno označevanje (oznaka CE, izjava ES o skladnosti, serijska številka proizvoda). Uredba določa obveznost nadzora trga glede brezpilotnih zrakoplovov, ki naj jo izvaja organ, pristojen za nadzor trga.

Delegirana Uredba Komisije EU št. 2019/945 je za našo raziskavo pomembna le informativno, saj je njen namen tehnična ureditev področja, ureditev trga in ureditev pravil za operaterje dronov iz tretjih držav, česar v naši raziskavi ne raziskujemo.

### ***2.3.3 Zakon o letalstvu (ZLet)***

Tako kot Delegirana Uredba Komisije EU št. 2019/945 je tudi ZLet za našo raziskavo manj pomemben. Pomemben je le kot osnovni predpis, ki v njegovih določbah določa pogoje in zahteve, ki zadevajo zrakoplove, letalsko osebje in drugo strokovno osebje, zračni prevoz in druge letalske aktivnosti, letališča in vzletišča, infrastrukturo navigacijskih služb zračnega prometa, zagotavljanje varnosti zračnega prometa in ukrepe za olajšave zračnega prevoza, iskanje in reševanje zrakoplovov ter letalske nesreče in incidente, opravljanje letaliških služb in navigacijskih služb zračnega prometa ter javno infrastrukturo, nadzor ter določa sankcije za letalske prekrške (ZLet 1. člen). V svojem 2. členu (Zlet) tudi določa, da ima Republika Slovenija izključno suverenost v zračnem prostoru nad njenim ozemljem. Zračni prostor Republike Slovenije obsega zračni prostor nad kopnim ter obalnim morjem in notranjimi vodami, ki so pod suverenostjo Republike Slovenije.

ZLet predstavlja tudi enega od pravnih temeljev za izdajo Uredbe, ki ureja področje dronov.

### ***2.3.4 Uredba o sistemih brezpilotnih zrakoplovov***

Uredbo je izdala Vlada Republike Slovenije z namenom urediti hitro razvijajoče se področje dronov. Skladno s 1. členom Uredba določa splošne tehnične in operativne pogoje za varno uporabo brezpilotnih zrakoplovov, sistema brezpilotnih zrakoplovov in letalskih modelov ter pogoje, ki veljajo za osebe, ki sodelujejo pri upravljanju teh zrakoplovov in sistemov. Določbe te uredbe se uporabljajo za sisteme brezpilotnih zrakoplovov z vzletno operativno maso do 150 kilogramov, ki se uporabljajo v Republiki Sloveniji. Ne glede na navedeno se določbe te uredbe ne uporabljajo za sisteme brezpilotnih zrakoplovov, namenjenih opravljanju vojaške, carinske, policijske, iskalne, reševalne in gasilske dejavnosti, dejavnosti obalnih služb ali podobnih dejavnosti. Leti s sistemi brezpilotnih zrakoplovov za izvajanje državnih

aktivnosti se izvajajo skladno s postopki in predpisi, ki veljajo za splošni zračni promet znotraj zračnega prostora Republike Slovenije, predpisanimi v 10. do 12. členu te Uredbe. Določbe uredbe veljajo za drone, ki se uporabljajo v javnem prostoru, tako odprtem kot zaprtem.

Uredba v svojem 11. členu določa, da upravljavec zagotovi, da se let brezpilotnega zrakoplova izvaja na način, ki ne pomeni nevarnosti za življenje, zdravje ali premoženje ljudi zaradi udarca ali izgube nadzora nad sistemom brezpilotnega zrakoplova ter ki ne ogroža ali moti varnosti v zračnem prometu, javnega reda in miru.

Upravljavec mora v zvezi s pravili letenja:

- zagotoviti, da se let brezpilotnega zrakoplova odvija podnevi, ponoči pa s predhodnim dovoljenjem agencije, če za to obstaja utemeljena operativna potreba;
- pred letom preveriti pravilno delovanje sistema brezpilotnega zrakoplova;
- pridobiti vse potrebne informacije za načrtovani let in preveriti, ali meteorološke in druge razmere v območju letenja zagotavljajo njegovo varno izvedbo;
- zagotoviti, da je vsa oprema ali tovor na brezpilotnem zrakoplovu pritrjen tako, da ne more odpasti;
- zagotoviti, da se brezpilotni zrakoplov med vzletanjem ali pristajanjem varno izogne vsem oviram v zraku in na tleh;
- med letom zagotoviti varno razdaljo brezpilotnega zrakoplova od ljudi, živali, objektov, vozil, plovil, drugih zrakoplovov, cest, železniških prog, vodnih poti ali daljnovodov, ki ne sme biti manjša od 30 metrov;
- zagotoviti, da je minimalna oddaljenost brezpilotnega zrakoplova od skupine ljudi najmanj 150 metrov;
- zagotoviti, da se let brezpilotnega zrakoplova odvija v vidnem polju upravljavca in na oddaljenosti največ 500 metrov od upravljavca;
- zagotoviti, da se let brezpilotnega zrakoplova odvija zunaj kontroliranega zračnega prostora do višine 150 metrov, višje pa po predhodnem dovoljenju agencije za določeno in objavljeno področje letenja;
- zagotoviti, da se let brezpilotnega zrakoplova ne odvija v coni letališča znotraj radija pet kilometrov od referenčne točke letališča in da se zunaj radija pet kilometrov odvija največ do višine 50 metrov nad terenom, višje pa izključno s predhodnim dovoljenjem agencije za letalske prireditve in tekmovanja;
- zagotoviti, da se na letališčih, kjer ni zagotovljena služba zračnega prometa, let brezpilotnega zrakoplova odvija največ do višine horizontalne, bočne in priletno-vzletne omejitvene ravnine letališča, razen v primerih, ko so posebej predvideni postopki za letenje brezpilotnih zrakoplovov opredeljeni v navodilih obratovalca letališča za uporabo letališča. Letenje po tej točki je dovoljeno po predhodnem soglasju obratovalca letališča.

Na vzletišču se let brezpilotnega zrakoplova lahko odvija ob soglasju obratovalca vzletišča znotraj radija 500 metrov od referenčne točke vzletišča;

- zagotoviti, da med letom iz brezpilotnega zrakoplova ne padajo predmeti, razen letalskega modela, ki lahko v zraku izpusti drugi letalski model;
- zagotoviti, da se letenje ne izvaja na območju izvajanja državnih aktivnosti;
- zagotoviti, da imajo zrakoplovi s posadko vedno prednost pred brezpilotnimi zrakoplovi. Upravljaivec sistema brezpilotnega zrakoplova ali pridružen opazovalec, ko se izvaja letenje v sistemu za prikaz pogleda iz letala, opazujeta drugi zračni promet. V primeru konflikta mora upravljaivec sistema brezpilotnega zrakoplova nemudoma začeti manevre za zagotovitev ustreznega horizontalnega ali vertikalnega razdvajanja.

Pomembno je, da lahko en upravljaivec hkrati upravlja le en brezpilotni zrakoplov in mora biti sposoben v vsakem trenutku prekiniti programiran in avtonomen let ter v celoti prevzeti kontrolo upravljanja nad brezpilotnim zrakoplovom.

Uredba še ureja področja, kot so: klasifikacija brezpilotnih zrakoplovov, s katerimi se izvajajo letalske dejavnosti (3. člen), klasifikacija področja letenja (4. člen), kategorizacija izvajanja letalskih dejavnosti (5. člen), letenje z letalskim modelom (6. člen), obvezno zavarovanje (7. člen), uporaba radiofrekvenčnega spektra (8. člen), identifikacija brezpilotnega zrakoplova (9. člen), letenje z uporabo sistema za prikaz pogleda iz zrakoplova (12. člen), način izvajanja letalskih dejavnosti (13. člen) in podobno. Uredba ureja tudi nadzor in določa prekrške (21. do 30. člen).

Uredba bo veljala do 1. 7. 2020, ko jo bo nadomestila Izvedbena Uredba Komisije EU 2019/947.

### 3 POTENCIALNE NEVARNOSTI PRI UPORABI DRONOV

Uporaba dronov lahko predstavlja nevarnost za varnost državljanov in varnost njihovega premoženja ter nedovoljenega posega v njihovo zasebnost.

Janez Kotar, direktor Inštituta za razvoj brezpilotnih sistemov, svetovalec Agencije za civilno letalstvo in športni letalski pilot, v intervjuju (Moški svet 2018) pri uporabi dronov izpostavlja tri nevarnosti, in sicer:

- lastniki oziroma upravljavci dronov: ti so največje tveganje. Pravi, da je problematičen zelo velik razkorak med tem, kar upravljavci vedo in znajo, in pa tem, kar bi morali znati. Izpostavlja, da droni niti približno niso nedolžna igrača in zato proizvajalci, da si zaščitijo hrbet, v navodilih za uporabo zapišejo vrsto prepovedi kot najnujnejše informacije za to, da upravljavci dronov ne poškodujejo sebe in drugega. Kotar tudi navaja, da noben dron namreč še nikoli ni ostal v zraku, vprašanje pa je, kako se bo vrnil na tla. Ko blokira dron, bo padel na tla, in ob izostanku pametne presoje upravljavca so spodaj lahko ljudje. Po Kotarjevo bi moral upravljavec ves čas razmišljati, kakšne bodo posledice, ko in ne če bo dron strmoglavil;
- ogrožanje letalskega prometa: Kotar pravi, da ima zračni prostor svoja pravila, ki jih piloti letal precej dobro poznamo. Nekdo, ki svojega drona vodi zunaj vidnega polja, niti ne pomisli, da je tam lahko nek drug zrakoplov (letalo, helikopter, padalec, zmajar, balon ...), ki po trku ne bo ostal brez posledic – v najslabšem primeru lahko celo strmoglavijo;
- poseg v zasebnost: tretja nevarnost, ki je po Kotarjevo morda za javnost najbolj nadležna, pa je poseg v zasebnost. Drone se namreč uporablja tudi za nadlegovanje sosedov oz. »podaljšano oko«.

#### 3.1 Ogrožanje javne varnosti državljanov

Z vse večjo razširjenostjo uporabe dronov se poveča tudi možnost nesreč z droni, ki lahko ogrožajo varnost državljanov. Resda se tehnologija z leta v leto izboljšuje, a to zaenkrat še ne preprečuje nesreč z droni še posebej zato, ker drone upravlja človek. V nadaljevanju izpostavljamonekatere izmed groženj, ki jih predstavlja uporaba dronov.

Preprost dron, ki ga je možno kupiti v vsaki fotografski in tehnični trgovini, lahko povzroči hudo letalsko nesrečo. Helikopter na nujni vožnji na majhni višini s hitrostjo več kot 200 kilometrov na uro bi ob trku drona, katerega motorčki in baterija so zelo trdi, v veliko prednje steklo težko ostal v zraku. Nepričakovan nalet zdrobljene šipe v glavo pilota je namreč zelo nevaren. Pri konstruiranju letal in helikopterjev so sicer upoštevali trk s pticami, z droni pač ne (Kotar 2019).

Dron in potniško letalo sta sicer v zraku že trčila. To se je zgodilo oktobra leta 2017 v Kanadi, ko se je dron zaletel v eno izmed kril komercialnega letala in povzročil manjšo škodo, a je letalo vseeno lahko varno pristalo. O podobnih trkih so v preteklosti poročali tudi iz Dubaja, s Poljske in Kitajske. Nekaj institucij je opravilo podobne preizkuse, a prišle so do precej različnih zaključkov. Preizkusi, opravljeni na ameriški univerzi v Daytonu, so posnemali trk kilogramskega kvadrokopterja s potniškim letalom, ki ima hitrost 383 kilometrov na uro. Ugotovili so, da bi takšen trk letalu povzročil resne poškodbe (Jerič P. 2019).

Raziskovalci podjetja Assure in ameriške zvezne agencije za civilno letalstvo so na podlagi raziskav dejali, da lahko brezpilotni dron letalu povzroči hujše poškodbe kot trk z jato ptic, poleg tega pa se litij-ionske baterije, ki dron napajajo, ob trku ne raztreščijo, ampak se vgradijo v dele letala, s tem pa se poveča tveganje za izbruh požara (Jerič P. 2019).

Grožnja, ki jo droni predstavljajo večjim letalom, je majhna, a ni nezanemarljiva. Možnost trka je majhna, a dron lahko v tem primeru potegne v turbino. Dron, težji od dveh kilogramov, pa lahko tudi razbije steklo pilotske kabine. Čeprav so droni videti precej krhki, je njihova baterija zelo kompaktna, je za BBC dejal letalski strokovnjak Ravi Vaidyanathan. V Veliki Britaniji so v letu 2017 našli 92 primerov, v katerih je obstajala nevarnost trka potniškega letala in drona. To število se je v primerjavi z letom 2015 potrojilo, ko je bilo takšnih primerov 29. Nevarnost trka je odvisna tudi od okoliščin, kot so velikost letala, teža drona, višina in hitrost letala. Dron je tako najmanj nevaren, če sta hitrost letala in njegova višina v trenutku trka nizka (Jerič P. 2019).

Na londonskem letališču je decembra 2018 dron ogrožal varnost letalskega prometa, zaradi česar so bili prekinjeni vsi leti in pristanki na letališče za 36 ur. Na tleh je ostalo več kot 100.000 potnikov (Jerič P. 2019).

Številni so tudi primeri, ko droni s strmoglavljenjem ogrožajo varnost ljudi, saj je vedno več primerov, ko opazamo drone leteti nad mesti in naselji. V teh primerih najverjetneje upravljavci dronov nimajo ustreznih dovoljenj.

Osnovna pravila letenja namreč pravijo, da se ljudem in objektom ne smeš približati več kot na 30 metrov, če gre za skupino ljudi, pa je ta razdalja 150 metrov (Kotar 2019).

Veliko nevarnost, tako za uporabnika brezpilotnega zrakoplova kot prisotne v območju letenja, predstavlja padec brezpilotnega zrakoplova. Po navedbah Inštituta za razvoj brezpilotnih sistemov je najpogostejši vzrok za padec to, da zlasti neizkušen uporabnik med snemanjem z dronom v želji po čim boljšem posnetku spremlja sliko na ekranu, pozabi pa opazovati dron in okolico, v kateri leti. Tako še zlasti pri letenju nazaj in letenju izven vidnega polja lahko spregleda slabo opazne ovire, kot so električne žice, drevesa ali drogovi (STA 2015).



Druga dva najpogostejša vzroka za padce sta še neupoštevanje dejstva, da delovanje GPS-sistema ni vedno zanesljivo in odpoved pogonske baterije. Ob nepravilnem vzdrževanju baterij je lahko čas letenja občutno krajši od pričakovanega in nepozorna oseba, ki spregleda, da je baterija v slabem stanju, tvega padec brezpilotnega zrakoplova (STA 2015).

Najbolj odmeven primer strmoglavljena drona, ki smo ga v živo spremljali televizijski gledalci v večjem delu sveta, tudi v Sloveniji, se je zgodil decembra 2015 na slalomski tekmi svetovnega pokala v italijanski Madonni di Campiglio, ki so jo v živo prenašale televizijske postaje. Ko je bil na progi Marcel Hirscher, dvakratni olimpijski prvak, sedemkratni svetovni prvak in osemkratni zmagovalec skupnega seštevka svetovnega pokala v alpskem smučanju, je dron, ki je snemal slalomsko tekmo, strmoglavil tik za njegovim hrbtom in ga zgrešil za nekaj centimetrov. Predstavljamo si lahko, kakšne bi bile posledice, če bi ga dron zadel.

Incidentov z droni, ki so ogrožali javno varnost, je še veliko. Tako Selan Voglar (2018) izpostavlja naslednje incidente:

- strmoglavljenje drona na zelenici Bele hiše januarja 2015, v trenutku strmoglavljenja dron ni bil pod nadzorom operaterja;
- poškodba udeleženca triatlona aprila 2014 v Avstraliji, zaradi hekerskega posega v upravljanje drona le-ta ni bil pod nadzorom;
- gašenje gozdnih požarov v Kaliforniji poleti 2015, preletanje gorečega teritorija z droni je zaradi nevarnosti kolizije drona in letala v zraku ustavilo gašenje z letali;
- trčenje drona v električni vod v Deyangu januarja 2016 je povzročilo šesturni električni mrk;
- julija 2014 je dron skoraj trčil v Airbus 320, ki je vzletal z letališča Heatrow, na višini 210 metrov;
- oborožene letalske sile Kitajske so decembra 2014 sestrelile dron v predmestju Pekinga, ker je oviral letalski promet in povzročal zamude ter varnostni riziko;
- v ZDA so odkrili, da so zapornike s pomočjo dronov oskrbovali z drogo, orožjem in mobilnimi telefoni.

Z uporabo dronov se beleži tudi druge incidente, kot so različne provokacije, ki spodbujajo politično nestrpnost in vodijo v incidente. Megla (2015) opozarja na dva incidenta, in sicer:

- na nogometno tekmo med Srbijo in Albanijo, ko je dron nad zelenico stadiona v Beogradu ponesel zastavo velike Albanije. Navijači so ponoreli in tekmo prekinili;
- na incident, ki se je zgodil na prireditvi ob 70. obletnici konca druge svetovne vojne v Ljubljani, ko so nad prizorišče usmerili dron z napisom »70 let laži« s peterokrako zvezdo in svastiko, pod njima pa nekdanjo jugoslovansko zastavo.

V obeh primerih navaja, da bi se lahko sprožila nenadzorovana čustva in z njimi izbruh nasilja.

Ko govorimo o ogrožanju javne varnosti državljanov, lahko omenimo tudi grožnjo, ki jo lahko droni predstavljajo, če bi bili uporabljeni za teroristične namene. Takšnega napada so se zbal v Parizu, ko so dva dni zapored nad prestolnico opazili najmanj pet dronov, tudi v bližini Eifflovega stolpa (Megla 2015).

### 3.2 Posegi v zasebnost

Zasebnost je pojem, ki je težko opredeljiv, predvsem zaradi svoje obsežnosti. Številni avtorji iz različnih področij njegovo definicijo razlagajo po svoje. Banisar in Davies (1999) menita, da je zasebnost temelj človeškega dostojanstva, ki vsebuje dve ključni vrednoti, kot sta svoboda združevanja in svoboda govora, ter da je v moderni družbi vprašanje zasebnosti postalo eno od najbolj pomembnih vprašanj s področja človekovih pravic. Kovačič (2006) jo predstavlja kot temelj človekovega dostojanstva in jo opredeljuje kot temeljno pravico, iz katere izhajajo vse ostale pravice v moderni družbi. Lampe (2004) kot zasebnost pojmuje nekaj, kar ni javno, in jo posameznik včasih nameni le določenim osebam in je noče nameniti širši javnosti.

Banisar in Davies (1999) menita, da je zasebnost eden izmed najtežje opisljivih in definiranih pojmov. Takega mnenja sta tudi Cvetko (1999), ki meni, da enotne opredelitve za zasebnost ni, in Gutwirth (2002, po Kovačič 2006), ki meni, da univerzalne pravice do zasebnosti in pravice do zasebnosti ni, kar pripisuje relativni in kontekstualni subjektivnosti pojmovanja zasebnosti.

Zasebnost se povezuje s številnimi pojmi in vrednotami. David Flaherty, eden prvih pooblaščenecv za varstvo zasebnosti v Kanadi, je ugotovil, da se pravica do zasebnosti povezuje z naslednjimi pojmi (Cate 1997, po Kovačič 2006):

- pravica do osebne avtonomije,
- pravica biti puščen pri miru,
- pravica do zasebnega življenja,
- pravica nadzorovati informacije o sebi,
- pravica omejiti dostopnost do sebe,
- pravica ekskluzivnega nadzora dostopa do zasebnega področja,
- pravica zmanjšati nadlegovanje na najmanjšo možno mero,
- pravica pričakovati zaupnost,
- pravica uživati osamljenost,
- pravica uživati intimnost,
- pravica uživati anonimnost,
- pravica uživati zadržanost in
- pravica do tajnosti.

Nekateri so prepričani, da zasebnosti pravzaprav sploh ni, temveč gre le za pojem, za katerim se skrivajo različne bolj ali manj nepovezane pravice (Wagner DeCew 1997, po Kovačič 2006), oziroma da zasebnosti ni mogoče definirati, saj naj bi bil problem zasebnosti v osnovi stvar vrednot, interesov in moči (Gellman 2001, po Kovačič 2006).

Slovenija je tako kot mnogo drugih držav sprejela mednarodna pravila varstva zasebnosti. Izpostavimo lahko Splošno deklaracijo človekovih pravic (Uradni list RS, št. 24/18), Mednarodni pakt o državljanskih in političnih pravicah (Uradni list SFRJ, št. 7/71) ter najpomembnejši dokument s področja varovanja človekovih pravic in temeljnih svoboščin v Evropi, Zakon o ratifikaciji Konvencije o varstvu človekovih pravic in temeljnih svoboščin, spremenjene s protokoli št. 3, 5 in 8 ter dopolnjene s protokolom št. 2, ter njenih protokolov št. 1, 4, 6, 7, 9, 10 in 11 (MKVCP, Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 7/94).

Tako v 12. členu Splošna deklaracija človekovih pravic pravi, da se nikogar ne sme nadlegovati s samovoljnim vmešavanjem v njegovo zasebno življenje, v njegovo družino, v njegovo stanovanje ali njegovo dopisovanje in tudi ne z napadi na njegovo čast in ugled. Vsakdo ima pravico do zakonskega varstva pred takim vmešavanjem ali takimi napadi.

Mednarodni pakt o državljanskih in političnih pravicah pa v 17. členu določa podobno kot deklaracija v 12. členu.

MKVCP v 8. členu določa, da ima vsakdo pravico do spoštovanja svojega zasebnega in družinskega življenja, doma in dopisovanja, posegi v to pravico so možni samo, če je tako določeno z zakonom in nujno v demokratični družbi zaradi državne ali javne varnosti ali ekonomske blaginje države, da se prepreči nered ali zločin, zavaruje zdravje ali morala ali da se zavarujejo pravice in svoboščine drugih ljudi.

Ustava Republike Slovenije (URS, Uradni list RS, št. 33/91-I, 42/97 – UZS68, 66/00 – UZ80, 24/03 – UZ3a, 47, 68, 69/04 – UZ14, 69/04 – UZ43, 69/04 – UZ50, 68/06 – UZ121,140,143, 47/13 – UZ148, 47/13 – UZ90,97,99 in 75/16 – UZ70a) kot najvišji državni pravni akt varuje pravico do zasebnosti in v svojem 35. členu zagotavlja nedotakljivost človekove telesne in duševne celovitosti, njegove zasebnosti in osebnostnih pravic. V nadaljevanju v členih od 36 do 38 zagotavlja še:

- nedotakljivost stanovanja, ki je nedotakljivo in nihče brez odločbe sodišča proti volji stanovalca ne sme vstopiti vanj niti ga ne sme preiskovati. Izjeme so uradne osebe, ki lahko pod posebnimi pogoji vstopijo v stanovanje in ga preiskujejo, če je to nujno potrebno, da lahko neposredno primejo storilce kaznivega dejanja ali da se zavarujejo ljudje in premoženje;
- varstvo tajnosti pisem in drugih občil, nihče jih ne sme pregledovati brez odločbe sodišča;

- varstvo osebnih podatkov, prepovedana je uporaba osebnih podatkov v nasprotju z namenom njihovega zbiranja in vsakdo ima pravico se seznaniti z zbranimi svojimi osebnimi podatki in ima pravico do sodnega varstva ob ugotovljeni zlorabi le-teh.

S pojmom pravica do zasebnosti vsakega posameznika je tesno povezan tudi pojem varstva osebnih podatkov. Ta pravica se je začela hitro razvijati s pojavom in razvojem tehničnih sredstev, ki omogočajo avtomatsko obdelavo podatkov, kar je tako poseglo v pravico do zasebnosti posameznika, da je pravica postala še bolj ranljiva in ogrožena. Pravico do varovanja osebnih podatkov se pogosto označuje za enega od vidikov pravice do zasebnosti, in sicer kot informacijsko zasebnost (Koman Perenič 2009).

Področje varovanja osebnih podatkov na območju EU ureja Uredba EU 2016/679 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. aprila 2016 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takih podatkov (v nadaljevanju GDPR, Uradni list EU, št. L 119/1), ki se je začela uporabljati 25. 5. 2018. GDPR dopušča možnosti Sloveniji, kot drugim državam članicam EU, da s svojo zakonodajo podrobneje opredelijo način izpolnjevanja pogojev, ki jih predpisuje Uredba EU 2016/679. Trenutno veljavni Zakon o varstvu osebnih podatkov (ZVOP-1, Uradni list RS, št. 94/07 – uradno prečiščeno besedilo) ni usklajen z GDPR, zaradi česar se v Sloveniji uporablja GDPR in ZVOP-1 v delu, kjer ni v nasprotju z GDPR.

Cilj GDPR je omogočiti prebivalcem nadzor nad njihovimi osebnimi podatki in poenotiti ter dvigniti raven varstva osebnih podatkov v EU (Informacijski pooblaščenec 2017).

Tudi uporaba dronov lahko predstavlja vdor v zasebnost in pridobivanje osebnih podatkov, če se ti uporabljajo za opazovanje ljudi in snemanje njihovih dejanj in prihaja do obdelave osebnih podatkov.

Informacijski pooblaščenec (2015) opozarja, da je dron sestavljen iz treh podsistemov:

- nosilec – zračno plovilo,
- sistem delovanja in upravljanja,
- sistem za opravljanje nalog.

Ključna nevarnost in s tem povezano tveganje za nesorazmerne posege v temeljne človekove pravice se pripisuje temu, da se celoten sistem enači samo s podsistemom nosilca (brezpilotnega letalnika), saj najpomembnejša tveganja v povezavi z varovanjem človekovih pravic izvirajo predvsem iz naslova sistemov za opravljanje nalog (angl. payload), ki lahko vključujejo (Informacijski pooblaščenec 2015):

- oborožitvene sisteme (plinska sredstva, oborožitev ...),
- sisteme za transport in dostavo (dostava paketov, dostava zdravil, oprashaevanje rastlin, škropljenje polj ...),

- sisteme za nadzor in zajem podatkov (sredstva za fotografiranje, video snemanje, naprave za nočno opazovanje, toplotne kamere ...), pri čemer se podatki lahko shranjujejo v dronu ali pa se prenašajo neposredno v bazno postajo na tleh.

Dron kot tak brez sistemov za opravljanje nalog v osnovi ne predstavlja posega v temeljne človekove pravice, podobno kot ga ne predstavlja helikopter sam. Spekter vplivov na pravico do informacijske zasebnosti je namreč predvsem odvisen od sistemov za opravljanje nalog in zajema podatkov ter od tega, kdo in s kakšnimi nameni uporablja tovrstne sisteme (Informacijski pooblaščenec 2015).

Tveganja v povezavi z varovanjem informacijske zasebnosti se običajno, v smislu presoje vplivov na zasebnost, analizirajo glede na temeljna načela informacijske zasebnosti (varstva osebnih podatkov). Tveganja so zelo različna glede na to, kakšni sistemi za zajem podatkov se uporabijo, kdo upravlja z brezpilotnikom in s kakšnimi nameni. V zvezi z obdelavo osebnih podatkov se pojavljajo tveganja v povezavi s pravnimi podlagami, zmanjšano transparentnostjo glede zbiralcev podatkov in njihovih namenov, izpostavljajo se tudi določena vprašanja glede zavarovanja podatkov in uveljavljanja pravic posameznikov, kot so pravica do seznanitve, izbrisa, dopolnitve in ugovora zoper obdelavo osebnih podatkov. Posebna tveganja predstavlja uporaba sistemov za zajem podatkov s strani nadzornih organov, zlasti v primeru masovnih zajemov in obdelav podatkov (Informacijski pooblaščenec 2015).

Kot že povedano, je pri presoji vplivov na zasebnost to treba analizirati glede na temeljna načela informacijske zasebnosti, in sicer glede na načelo zakonitosti, načelo sorazmernosti, načelo dokončnosti, informacijske varnosti in transparentnosti ter pravice posameznikov. Na ta vprašanja opozarja tudi Informacijski pooblaščenec (2015) v svojem poročilu. V nadaljevanju izpostavljamo načela iz poročila pooblaščenca, ki so pomembna za našo nalogo.

Osebnih podatki, pridobljeni z droni, se lahko obdelujejo le na osnovi pravne podlage – *načelo zakonitosti*. Javni sektor mora primarno razpolagati s pravno podlago v zakonu, privatni sektor pa lahko pravno podlago za obdelavo osebnih podatkov zagotovi (Informacijski pooblaščenec 2015):

- s soglasjem posameznika,
- z nujnostjo obdelave za sklepanje oziroma izvajanje pogodbe na pobudo posameznika,
- z izvedenim in dokumentiranim testom, ki izkaže prevladujoč legitimni interes podjetja nad posegom v pravice posameznika,
- s podlago v področni zakonodaji, ki ureja uporabo sistemov za zajem podatkov z brezpilotnimi droni.

Zagotovitev pravne podlage na podlagi soglasja posameznika pride v poštev predvsem v primerih, ko je območje letenja urejeno, kot je to na športnih dogodkih, koncertih, prireditvah ..., kjer se lahko posameznika obvesti in pridobi njegovo soglasje, na primer z vstopnico. V primeru, ko upravljavci dronov ne bodo mogli pridobiti soglasja posameznika,

ki bo posnet ali bo zajet kakšen drug njegov osebni podatek, bodo morali dokumentirati naslednje korake, če želijo izkazati, da obdelavo podatkov opravičuje legitimnost njihovih interesov (Informacijski pooblaščenec 2015):

- kvalifikacija legitimnosti interesov,
- ocena nujnosti obdelave osebnih podatkov za dosego namenov,
- ugotovitev pravega razmerja med pravicami in interesi upravljavca ter pravicami in interesi posameznika,
- ravnanje v primeru posameznikovega uveljavljanja svojih pravic,
- zagotovitev zanesljivega delovanja in transparentnosti,
- vzpostavitev končnega ravnotežja z upoštevanjem dodatnih varovalk.

Izjemi uporabe dronov brez privolitve posameznika sta novinarska izjema, kjer mora biti uresničevanje pravice do obveščeniosti v ravnovesju s pravico posameznika do informacijske zasebnosti, in izjema osebne rabe, ko gre za obdelavo osebnih podatkov, ki jo izvajajo posamezniki izključno za osebno uporabo, družinsko življenje ali za druge domače potrebe (Informacijski pooblaščenec 2015).

Pri zajemanju in obdelavi osebnih podatkov se moramo izogibati oziroma zagotoviti, da bo zajet najmanjši možni nabor osebnih podatkov – *načelo sorazmernosti*. Da se izognemo zajemanju osebnih podatkov, je treba najprej presoditi vplive na zasebnost, s čimer zagotovimo ustrezne ukrepe za minimizacijo obdelave osebnih podatkov. S temi ukrepi se lahko v celoti izognemo zbiranju ali bistveno zmanjšamo obseg zajetih osebnih podatkov (Informacijski pooblaščenec 2015).

Osebni podatki se lahko zbirajo in dalje obdelujejo samo za namene, za katere so bili zbrani – *načelo dokončnosti ali omejitve namena*. Če bi se recimo z uporabo dronov zbirali podatki za izvedbo cestninjenja, bi bilo nedopustno kasneje te podatke uporabljati npr. za sankcioniranje prehitre vožnje ali za izvajanje profiliranja pri avtomobilskem zavarovanju s strani zavarovalnic. Upoštevanje načela dokončnosti lahko zagotovimo z ukrepi, kot so (Informacijski pooblaščenec 2015):

- pretvorba (osebnih) podatkov, da ti postanejo neuporabni za tretje osebe,
- zanesljiva sledljivost obdelave osebnih podatkov,
- ustrezna obveščeniost operaterjev in oseb, ki pridejo v stik z zajetimi osebnimi podatki in
- s podobnimi ukrepi kot pri sorazmernosti: pravočasna presoja vplivov na zasebnost, anonimizacijske tehnike, čim krajši čas hrambe, druge pravne varovalke.

V skladu z načelom *informacijske varnosti* je potrebno, da bi preprečili, da bi osebne podatke nepooblaščen osebe spremenile, uničile ali drugače izrabile, zaradi česar morajo biti osebni podatki med obdelavo ustrezno zavarovani s postopki in ukrepi. Droni večinoma uporabljajo že znane protokole in tehnike zajema, prenosa in obdelave podatkov, vseeno pa je treba

premisлити, kako bomo upravljali z nekaterimi tveganji, kot so (Informacijski pooblaščenec 2015):

- padec drona in izguba podatkov,
- možnost prisluškovanja komunikaciji med brezpilotnim dronom in bazno postajo,
- možnost prevzema nadzora nad dronom in zbranimi podatki,
- pomanjkljiva ozaveščenost operaterjev in nadzor nad njimi,
- ustrezno upravljanje informacijske varnosti pri zunanjem izvajanju.

Pri ustreznih postopkih informacijske varnosti so ključne ocene tveganja in prilagoditev ukrepov glede na tveganja. Če bodo zbrani osebni podatki občutljive narave (na primer s snemanjem v okolici zdravstvenih ali verskih ustanov se lahko zajemajo zdravstveni podatki, podatki o veroizpovedi), potem to terja močnejše varnostne ukrepe, tako tehnične kot organizacijske (Informacijski pooblaščenec 2015).

Pri dronih kot tudi pri drugih novih tehnologijah je za posameznika ključna ustrežna dostopnost informacij. Skladno z *načelom transparentnosti in pravico posameznika* ima posameznik pravico vedeti, zakaj, kdaj in kdo zbira njegove podatke. Pri stacionarnem videonadzoru je enostavna in učinkovita rešitev postavitev obvestil, ki obveščajo posameznika o snemanju. Pri dronih pa takšne rešitve niso izvedljive, saj dron z višine lahko posname veliko osebnih podatkov. Rešitev je treba iskati v večkanalnem pristopu, na primer (Informacijski pooblaščenec 2015):

- informacije v tiskani obliki, kadar je to mogoče (na primer pri dogodkih zaprtega tipa, kot so na primer koncerti na prostem),
- informacije na spletnih straneh upravljavcev,
- registrske tablice in druge označbe brezpilotnih dronov,
- nacionalni register/vir informacij,
- mednarodni register/vir informacij (samo za čezmejne aktivnosti).

Z uvedbo nacionalnega registra, ki bi bil dostopen z mobilnimi napravami in bi temeljil na odprtih podatkih, bi lahko posamezniku, ki nad sabo opazi drona, omogočil enostaven dostop do informacij, kot so (Informacijski pooblaščenec 2015):

- ali se zbirajo osebni podatki ali ne,
- v primeru zbiranja osebnih podatkov kdo, vključno s kontaktnimi informacijami, kdaj, kje, zakaj in katere podatke zbira,
- kakšne so pravice posameznika in kako jih lahko uveljavlja.

Informacijski pooblaščenec (2015) opozarja, da uporaba neoznačenih ali nelicenciranih dronov predstavlja posebno tveganje in težave tako za posameznike kot za vse nadzorne organe. Dogaja se že, da ne glede na določbe zakonodaje prihaja do različnih kaznivih dejanj in prekrškov s pomočjo dronov, kot so letenje nad conami, kjer to ni dovoljeno, nedovoljeno fotografiranje in snemanje, javno spodbujanje k sovraštvu, industrijsko vohunjenje,

zalezovanje in podobno. Kljub izrecnim prepovedim in sankcijam v zakonodaji bo v določenih primerih še vedno prihajalo do nedovoljene uporabe dronov, ko bodo, čeprav protipravno, pridobljene koristi presegale stroške izgube drona in morebitnih sankcij. Za rešitev navedenih protipravnih dejanj bi bilo po mnenju Informacijskega pooblaščenca (2015) treba iskati s sodelovanjem proizvajalcev dronov, kar pa presega nacionalno raven.



#### 4 NADZOR NAD CESTNO-PROMETNIMI PREKRŠKI

Eden od načinov, ki pripomore k zagotovitvi varnosti vseh udeležencev v cestnem prometu, je tudi nadzor udeležencev cestnega prometa. Varnost v cestnem prometu bi morala biti samoumevna, vendar ni. V zadnjih dvajsetih letih se je sicer varnost na slovenskih cestah izboljšala, vendar je še vedno preveč prometnih nesreč, katerih posledica je telesna poškodba ali smrt udeleženca v cestnem prometu.

Po podatkih Javne agencije Republike Slovenije za varnost prometa (2019) se število prometnih nesreč v obdobju od leta 2014 do vključno z letom 2018 ni zmanjšalo. Pozitivno pa je, da se je zmanjšalo število prometnih nesreč s telesnimi poškodbami in smrtnim izidom za 2,5 %, in sicer za 15,7 % prometnih nesreč s smrtnim izidom, za 0,6 % prometnih nesreč s hudimi telesnimi poškodbami in za 7,1 % prometnih nesreč z lažjimi telesnimi poškodbami. V letu 2018 je tako bilo 91 prometnih nesreč s smrtnim izidom, 821 prometnih nesreč s hujšimi telesnimi poškodbami in 6.867 prometnih nesreč z lažjimi telesnimi poškodbami.

Najverjetneje bi se z neprekinjenim nadzorom na širšem območju marsikatero prometno nesrečo, kjer je razlog zanjo prekršek, dalo preprečiti. Predvidevamo, da bi vozniki, če bi vedeli, da so pod nadzorom in jim za neupoštevanje predpisov »grozi« globa, v veliki večini vozili skladno s cestno-prometnimi predpisi. Slednje je moč laično razbrati iz običajnega nadzora prometa, ki ga fizično izvaja prometna policija, in vozniki posledično vozijo bolj previdno in skladno s cestno-prometnimi predpisi.

Za izvajanje nadzora nad cestno-prometnimi prekrški mora biti podana pravna podlaga, da je neko dejanje določeno kot prekršek. Tako dejanje se lahko določi le z zakonom, uredbo vlade in odlokom lokalne skupnosti.

Sedanja prekrškovna ureditev uvaja čisto formalno koncepcijo prekrška, kar pomeni, da je prekršek dejanje, ki je kot tako določeno v prekrškovni zakonodaji. Prekršek torej ni dejanje, ki bi bilo nemoralno ali asocialno, temveč gre pri prekršku za dejanje, ki je protipravno. Prekršek je v prvi vrsti dejanje, pri čemer gre lahko le za človekovo ravnanje, ne pa tudi za ravnanje drugih živih bitij ali naravnih sil. Bistveno pri tem je, da je dejanje človeka voljno, torej da mora imeti človek svoje gibe, vedenje in ravnanje v oblasti. Prav tako so za pravo o prekrških pomembna le tista dejanja, ki se tudi dejansko izrazijo v zunanjem svetu. Samo človekove misli, želje, stališča, hotenja ni mogoče šteti za prekršek. Tako kot pri kaznivih dejanjih moramo pri prekrških človekovo ravnanje razlagati v objektivno-subjektivnem pomenu, torej kot fizično aktivnost ali neaktivnost (storitev ali opustitev), ki izhaja iz človekove duševne dejavnosti. Če te povezanosti ni, zgolj fizične aktivnosti še ne moremo šteti za prekršek. Duševna aktivnost mora biti izražena kot samostojno in zavestno odločanje človeka (Gril in Viltušnik 2011).

Za prekršek je odločilno, da je v zakonu, vladni uredbi ali odloku samoupravne lokalne skupnosti natančno navedeno materialno dejanje, ki se krši, vprašanje, s kakšnim dejanjem se to stori, pa je drugotnega pomena. Tudi pri prekrških se zahteva določnost, ni pa mogoče govoriti o prekršku, če je kršitev sicer določena, ni pa za to kršitev hkrati tudi sankcija. Pri pojmu prekrška je mogoče razbrati tri objektivne elemente, in sicer (Gril in Viltušnik 2011):

- formalno protipravnost,
- določenost v zakonu, uredbi vlade ali odloku in
- sankcijo.

Da govorimo o prekršku, morajo biti izpolnjeni trije pogoji, in sicer mora biti storjeno protipravno dejanje, to dejanje mora biti v zakonu, uredbi vlade ali odloku določeno kot prekršek in mora biti določena sankcija za ta prekršek.

Skladno s prekrškovnim pravom pri prekrških govorimo o odgovornosti za prekršek.

Pojem odgovornosti za prekršek obsega vse tiste pogoje, ki morajo biti izpolnjeni, da se nekomu po zakonu lahko izreče sankcija za prekršek. Ti pogoji so (Gril in Viltušnik 2011):

- da je oseba nekaj storila ali opustila v nasprotju s predpisi,
- da je kršitev v zakonu, uredbi vlade ali v odloku samoupravne lokalne skupnosti določen kot prekršek,
- da ni podan noben razlog za izključitev odgovornosti ter
- da je ugotovljena storitev ali opustitev storjena z naklepom ali iz malomarnosti, pri čemer pa je treba poudariti, da morajo biti vsi ti pogoji izpolnjeni kumulativno.

Odgovornost posameznika za prekršek je lahko le individualna, saj to zagotavlja, da je za prekršek sankcionirana tista oseba, ki je dejanje dejansko tudi izvršila in ki je zanj tudi odgovorna in subjektivna, kar pomeni, da lahko za prekršek odgovarja le oseba, ki je s svojim ravnanjem izpolnila vse znake prekrška in ki je to dejanje izvršila naklepno ali iz malomarnosti (Gril in Viltušnik 2011).

Cestno-prometne prekrške praviloma osebno zaznavajo predvsem policisti in občinski redarji, ki so pooblaščené uradne osebe Policije in občinskega redarstva. Prekrške se lahko zazna tudi s tehničnimi sredstvi, kot so samodejne naprave in sredstva za nadzor prometa, s katerimi se prekrški slikovno dokumentirajo.

#### **4.1 Organiziranost nadzora v Republiki Sloveniji**

Nadzor nad spoštovanjem cestno-prometnih predpisov in sankcioniranje prekrškov v Republiki Sloveniji je organiziran na ravni države in lokalnih skupnosti – mestnih občin in občin. V okviru države ta nadzor in sankcioniranje prekrškov izvajajo predvsem policisti, določena pooblastila pa imajo tudi vojaški policisti in cestninski nadzorniki. V okviru občin

pa nadzor cestnega prometa opravljajo občinski redarji. Navedeni organi opravljajo nadzor cestnega prometa na podlagi pooblastil, ki so jim dodeljene z ZPrCP.

Za zagotovitev varnosti cest in prometa po njih policisti, občinski redarji in cestninski nadzorniki opravljajo tudi nadzor po Zakonu o cestah (ZCes-1, Uradni list RS, št. 109/10, 48/12, 36/14 – odl. US, 46/15 in 10/18). Ta nadzor opravljajo v okviru nadzora cestnega prometa.

#### **4.1.1 Policija**

Temeljni zakon, po katerem deluje Policija, je ZNPPol. V tem zakonu so poleg drugega določene naloge, ki jih izvaja Policija.

Skladno s četrtem členom ZNPPol so naloge Policije, ki izhajajo iz njenih temeljnih dolžnosti, naslednje:

- varovanje življenja, osebne varnosti in premoženja ljudi,
- preprečevanje, odkrivanje in preiskovanje kaznivih dejanj in prekrškov, odkrivanje in prijemanje storilcev kaznivih dejanj in prekrškov, drugih iskanih ali pogrešanih oseb ter njihovo izročanje pristojnim organom in zbiranje dokazov ter raziskovanje okoliščin, ki so pomembne za ugotovitev premoženjske koristi, ki izvira iz kaznivih dejanj in prekrškov,
- vzdrževanje javnega reda,
- nadzor in urejanje prometa na javnih cestah in nekategoriziranih cestah, ki so dane v uporabo za javni promet,
- nadzor državne meje,
- naloge v zvezi z gibanjem in prebivanjem tujcev,
- varovanje določenih oseb, prostorov, objektov in okolišev objektov, in če z zakonom ni določeno drugače, varovanje določenih delovnih mest in tajnosti podatkov državnih organov,
- naloge ob naravnih in drugih nesrečah,
- druge naloge, določene v tem zakonu in drugih predpisih v skladu z zakonom.

Pri opravljanju svojih nalog Policija sodeluje s posamezniki in skupnostjo ter izvaja preventivno dejavnost.

ZNPPol (113. člen) pa tudi določa, da pri nadzoru cestnega prometa na javnih cestah in na drugih javnih površinah smejo policisti uporabljati tehnična sredstva za odkrivanje in dokazovanje prekoračene najvišje dovoljene hitrosti na kontrolnih točkah, prekoračene povprečne hitrosti na cestnih odsekih ter tehnična sredstva za ugotavljanje drugih prekrškov. Posnetki o vozilih, s katerimi niso bili storjeni prekrški, se brišejo takoj, ko je to mogoče, najpozneje pa v 30 dneh od njihovega nastanka.

Iz navedenega vidimo, da je ena temeljnih nalog Policije tudi nadzor in urejanje prometa na javnih cestah in nekategoriziranih cestah, na katerih poteka javni promet.

Skladno s 13. členom ZPrCP policisti nadzirajo in urejajo promet na javnih cestah in nekategoriziranih cestah, ki se uporabljajo za cestni promet, nadzirajo stanje in prevoznost teh cest, vozila, tovor v in na vozilih, voznike in druge udeležence cestnega prometa, ter izvajajo pooblastila, določena z mednarodnimi pogodbami, s tem zakonom ali drugimi predpisi, ki se nanašajo na varnost cestnega prometa. Policisti vršijo nadzor nad celotnimi določbami ZPrCP, kar pomeni, da skladno z njihovimi pooblastili nadzorujejo promet in izrekajo sankcije za ugotovljene prekrške, ki jih opredeljuje ZPrCP.

Poleg nadzora po ZPrCP pa policisti v okviru nadzora cestnega prometa opravljajo nadzor in izrekajo sankcije tudi po določbah ZCes-1.

ZCes-1 v 106. členu taksativno našteva člene, nad katerimi na javnih cestah izvaja nadzor policija. Tako policija izvaja nadzor nad:

- uporabo javnih cest (4. člen),
- prepovedjo ogrožanj varne uporabe javnih cest (5. člen),
- uporabo nekategoriziranih cest (6. člen),
- največjo nedovoljeno osno obremenitev vozil na javnih cestah (30. člen),
- največjo dovoljeno skupno maso vozil na javnih cestah (31. člen),
- največjo dovoljeno maso vozil na javnih cestah (31. a člen),
- prevozom zabojnika ali zamenljivega tovarišča (31. b člen),
- izrednim prevozom po javnih cestah (32. člen),
- označitvijo vozil za izredni prevoz (34. člen),
- strokovnim usposabljanjem spremljevalca izrednih prevozov in vodenjem evidenc (34. b člen),
- ustreznostjo naležnih ploskev na kolesih vozil (36. člen),
- izjemami pri omejitvi uporabe javnih cest za lokalni promet (37. člen),
- tehtanjem vozila (109. člen),
- izpolnjevanjem obveznosti voznika vozila (110. člen) in
- izločitvijo vozil iz prometa (111. člen).

Skladno z ZCes-1 (107. člen) morajo policisti v primerih, ko ugotovijo pomanjkljivosti, ki neposredno ogrožajo varnost ceste in promet na javni ali nekategorizirani cesti, ki se uporablja za javni cestni promet, izvestičasne ukrepe, s katerimi se prepreči ogrožanje udeležencev v prometu, in morajo o tem obvestiti pristojnega izvajalca rednega vzdrževanja ceste, lastnika ceste ali od njega pooblaščenega upravljavca ceste in pristojni inšpekcijski organ za ceste. V okviru teh ukrepov policist sme odrediti odstranitev predmetov, objektov in drugih naprav ali ovir s ceste v primerih, ko ti ovirajo ali ogrožajo udeležence v cestnem prometu.

Policija opravlja tudi nadzor nad cestno-prometnimi prekrški, ki jih določa Zakon o voznikih (ZVoz-1, Uradni list RS, št. 85/16, 67/17, 21/18 – ZNOrg in 43/19). ZVoz-1 v 21. členu pooblašča Policijo za nadzor nad izvajanjem določb, ki določajo prekrške v cestnem prometu.

#### **4.1.2 Vojaška policija**

Pristojnosti vojaške policije so urejene v šestem poglavju Zakona o obrambi (ZObr, Uradni list RS, št. 103/04 – uradno prečiščeno besedilo in 95/15). Skladno s 65. členom ZObr vojaška policija skrbi za vojaški red in disciplino, varnost vojaškega prometa ter opravlja določena opravila v zvezi s preprečevanjem, preiskovanjem in odkrivanjem kaznivih dejanj v vojski, varovanjem objektov in okolišev, ki so posebnega pomena za obrambo. Vojaška policija lahko preiskuje kazniva dejanja v vojski, za katera je predpisana denarna kazen ali kazen zapora do treh let. Poleg navedenega pa vojaška policija skrbi tudi za varovanje vojaških in civilnih oseb, ki opravljajo dolžnosti in dela v Slovenski vojski, ki so posebnega pomena za obrambo, vojaških delegacij, poveljstev in enot ter varnost vrhovnega poveljnika v vojnem stanju oziroma kadar se nahaja v vojaških poveljstvih, enotah ali zavodih oziroma v objektih in njihovih okoliših, ki so posebnega pomena za obrambo.

ZObr v 66. členu določa, da ima vojaška policija pod istimi pogoji, ki so predpisani za Policijo, pravico in pooblastila da:

- opozarja in ukazuje,
- ugotavlja identiteto, napoti, vabi, privede, pridrži, omeji gibanje ali odvzame prostost,
- opravlja varnostne in protiteroristične preglede, preglede prevoznih sredstev, prtljage ter objektov in njihovih okolišev, ki so posebnega pomena za obrambo,
- zaseže predmete,
- uporablja prisilna sredstva,
- ureja in nadzoruje vojaški promet,
- zbira obvestila, od oseb zahteva podatke in ugotavlja istovetnost oseb in predmetov.

Vojaška policija navedene pravice in pooblastila lahko skladno s 67. členom ZObr uporablja le:

- v objektih in okoliših, ki so posebnega pomena za obrambo,
- na območju tabora, če je enota ali zavod izven vojašnice,
- zoper vojaške osebe.

ZPrCP v 14. členu pooblašča vojaško policijo za nadzor in urejanje prometa vojaških vozil na javnih cestah in nekategoriziranih cestah, ki se uporabljajo za cestni promet, nadzor vozil, tovora v in na vozilih, voznikov in drugih vojaških udeležencev v cestnem prometu, če je prekršek storjen z vojaškim vozilom ali ga je storil pripadnik Slovenske vojske med dejanskim opravljanjem vojaške službe. Za nadzor in urejanje prometa navedenih cestno-

prometnih udeležencev ima vojaška policija iste pristojnosti in pooblastila kot jih ima Policija.

V primerih prometnih nesreč, ko so poleg vojaških uslužbencev in vojaških vozil med opravljanjem vojaške službe v njih udeleženi tudi drugi civilni udeleženci, je za obravnavo take prometne nesreče pristojna Policija.

Iz navedenega je razvidno, da ima vojaška policija skladno z ZPrCP pooblastila v cestnem prometu le za nadzor in sankcioniranje pripadnikov Slovenske vojske in njihovih vozil.

Vojaška policija opravlja tudi nadzor nad cestno-prometnimi prekrški, ki jih določa ZVoz-1. ZVoz-1 v 21. členu pooblašča vojaško policijo za nadzor nad izvajanjem določb, ki določajo prekrške voznikov vojaških vozil v cestnem prometu.

#### **4.1.3 Občinsko redarstvo**

Občinsko redarstvo je organ lokalne samouprave in je lahko organizirano kot organ v okviru občinske uprave. Občinsko redarstvo je lahko tudi organ v okviru medobčinske uprave v primeru, ko več občin ustanovi organ skupne medobčinske uprave. Če občina ne ustanovi občinskega redarstva ali medobčinskega redarstva, določi z odlokom, da naloge občinskega redarstva opravlja občinski redar (ZORed, 2. člen).

Temeljni zakon v RS, ki ureja delovanje občinskega redarstva, je ZORed (1. člen). V tem zakonu je urejeno uresničevanje pristojnosti občine za ustanovitev in organizacijo ter določitev delovnega področja in nalog občinskega redarstva ter so določeni pogoji za opravljanje nalog pooblaščenih uradnih oseb občinskega redarstva, pooblastila, uniforma, označbe in opremo občinskih redarjev ter vsebino in način vodenja evidenc.

Skladno s 3. členom ZORed skrbi občinsko redarstvo za javno varnost in javni red na območju občine in je pristojno:

- nadzorovati varen in neoviran cestni promet v naseljih,
- varovati ceste in okolje v naseljih in na občinskih cestah zunaj naselij,
- skrbeti za varnost na občinskih javnih poteh, rekreacijskih in drugih javnih površinah,
- varovati javno premoženje, naravno in kulturno dediščine,
- vzdrževati javni red in mir.

Iz navedenega je razvidno, da je ena od nalog občinskega redarstva opravljati tudi nadzor nad cestnim prometom v naselju, varovati ceste in okolje v naselju in na občinskih cestah zunaj naselja.

Poleg policistov so občinski redarji ključni za izvajanje nalog skladno z ZPrCP, saj ta občinske redarje pooblašča za izvajanje večjega dela nadzora po cestah v naselju (vključno z

nekategoriziranimi cestami, ki so dane v javno uporabo), na občinskih cestah zunaj naselja in nekategoriziranih cestah zunaj naselja, ki se uporabljajo za javni cestni promet.

ZPrCP v 15. členu taksativno določa člene, po katerih nadzor opravlja občinsko redarstvo. Skladno z ZPrCP občinsko redarstvo izvaja nadzor nad:

- varstvom okolja (5. člen),
- odgovornostjo staršev, skrbnikov oziroma rejnikov (7. člen),
- listinami, ki jih morajo imeti pri sebi udeleženci cestnega prometa, razen listin o tovoru in pri opravljanju prevoza skupine otrok, potrdila o poklicnih voznških izkušnjah (16. člen),
- izločitvijo vozila iz prometa (17. člen),
- časom trajanja izločitve iz prometa (18. člen),
- odstranitvijo nepravilno parkiranega in zapuščenega vozila (19. člen),
- dolžnostjo upoštevanja pravil (27. člen),
- območjem umirjenega prometa (31. člen),
- območjem za pešce (32. člen),
- varnostnim pasom (33. člen),
- zaščitno čelado (34. člen),
- prepovedjo uporabe naprav ali opreme, ki zmanjšujejo voznikovo slušno ali vidno zaznavanje ali zmožnost obvladovanja vozila (35. člen),
- vožnjo z vozilom po cesti (37. člen),
- vožnjo z vozilom na prehodu za pešce (41. člen),
- najvišjo dovoljeno hitrostjo (46. člen),
- najvišjo dovoljeno hitrostjo posameznih vrst vozil (47. člen),
- odpiranjem vrat vozila (61. člen),
- zapustitvijo vozila (62. člen),
- označitvijo ustavljenih vozil (63. člen),
- ustavitvijo in parkiranjem (65. člen),
- parkiranjem na parkirnem mestu, označenem za invalide (67. člen),
- območjem kratkotrajnega parkiranja (68. člen),
- izjemami parkiranja na prostoru, kjer to ni dovoljeno (69. člen),
- pogoji za nalaganje in razlaganje tovora na cesti (77. člen),
- pogoji za opravljanje gospodarske vožnje (78. člen),
- udeležbo pešcev v cestnem prometu (83. člen),
- označitvijo pešcev (84. člen),
- varstvom otrok (87. člen),
- prevozom oseb (88. člen),
- jahači, goniči in vodiči živali v prometu ter pogoji za udeležbo živali v cestnem prometu (92. člen),
- kolesi in kolesi s pomožnim motorjem (93. člen),

- vožnjo voznikov koles z licenco (94. člen),
- pogoji za udeležbo motornih koles in mopedov v cestnem prometu (95. člen),
- pogoji za uporabo posebnih prevoznih sredstev v cestnem prometu (97. člen),
- prometno signalizacijo (98. člen),
- svetlobnimi prometnimi znaki (99. člen).

Poudariti je treba, da imajo občinski redarji pooblastila za izvajanje meritev najvišje dovoljene hitrosti izključno s samodejnimi napravami in sredstvi za nadzor prometa, s katerimi se prekrški slikovno dokumentirajo, pri tem pa nimajo pravice ustaviti voznika vozila.

Občinski redarji skladno z ZPrCP urejajo promet, izvajajo ukrepe, določene z ZPrCP in drugimi zakoni, ter ukrepe, določene z občinskimi odloki, ki urejajo promet na cestah v naselju, na občinskih cestah zunaj naselja in nekategoriziranih cestah zunaj naselja, ki se uporabljajo za javni cestni promet.

Poleg nadzora po ZPrCP tudi občinski redarji kot policisti v okviru nadzora cestnega prometa opravljajo nadzor in izrekajo sankcije tudi po določbah ZCes-1.

ZCes-1 taksativno našteva člene, nad katerimi na javnih cestah izvajajo nadzor tako policisti kot tudi občinski redarji. Tako občinski redarji izvajajo nadzor nad:

- uporabo javnih cest (4. člen),
- prepovedjo ogrožanj varne uporabe javnih cest (5. člen),
- uporabo nekategoriziranih cest (6. člen),
- največjo nedovoljeno osno obremenitvijo vozil na javnih cestah (30. člen),
- največjo dovoljeno skupno maso vozil na javnih cestah (31. člen),
- največjo dovoljeno maso vozil na javnih cestah (31. a člen),
- prevozom zabojnika ali zamenljivega tovarišča (31. b člen),
- izrednim prevozom po javnih cestah (32. člen),
- označitvijo vozil za izredni prevoz (34. člen),
- strokovnim usposabljanjem spremljevalca izrednih prevozov in vodenjem evidenc (34. b člen),
- ustreznostjo naležnih ploskev na kolesih vozil (36. člen),
- izjemami pri omejitvi uporabe javnih cest za lokalni promet (37. člen),
- tehtanjem vozila (109. člen),
- izpolnjevanjem obveznosti voznika vozila (110. člen) in
- izločitvijo vozil iz prometa (111. člen).

Skladno s 107. členom ZCes-1 mora občinski redar v primerih, ko ugotovi pomanjkljivosti, ki neposredno ogrožajo varnost ceste in promet na javni ali nekategorizirani cesti, ki se uporablja za javni cestni promet, izvestičasne ukrepe, s katerimi se prepreči ogrožanje



udeležencev v prometu, in o tem mora obvestiti pristojnega izvajalca rednega vzdrževanja ceste, lastnika ceste ali od njega pooblaščenega upravljavca ceste in pristojni inšpekcijski organ za ceste. V okviru teh ukrepov sme občinski redar odrediti odstranitev predmetov, objektov in drugih naprav ali ovir s ceste v primerih, ko ti ovirajo ali ogrožajo udeležence v cestnem prometu.

#### **4.1.4 Cestninski nadzorniki**

Poleg policistov, vojaških policistov in občinskih redarjev so za nadzor nad cestnim prometom skladno s 15. a členom ZPrCP pooblašчени tudi cestninski nadzorniki. Cestninski nadzorniki so pooblašчени za opravljanje nadzora le na cestninskih cestah. Skladno z ZPrCP cestninski nadzorniki na cestninskih cestah nadzirajo:

- če ima voznik listino, s katero dokaže, da sme voziti vozilo v cestnem prometu, veljavno prometno dovoljenje, listine o tovoru, dovoljenje za vožnjo v času prepovedi prometa. Na zahtevo cestninskega nadzornika mora voznik izročiti na vpogled zahtevano listino in mu omogočiti pregled tovora v vozilu (16. člen);
- če je motornemu ali priklopnemu vozilu vožnja prepovedana v skladu z odredbo, ki ureja omejitve prometa na cestah v Republiki Sloveniji (5. točka prvega odstavka 17. člena);
- če je motornemu vozilu prepovedana vožnja zaradi vremenskih razmer (6. točka prvega odstavka 17. člena);
- če je motornemu ali priklopnemu vozilu pozimi ali v zimskih razmerah prepovedana vožnja (7. točka prvega odstavka 17. člena);
- čas trajanja izločitve vozila iz prometa (18. člen),
- dolžnost upoštevanja pravil (27. člen),
- dolžnost upoštevanja omejitev prometa (28. člen),
- dolžnost upoštevanja vremenskih razmer (28. a člen),
- dolžnost upoštevanja zimskih razmer (29. člen),
- dolžnost upoštevanja posebnih svetlobnih znakov na vozilih s prednostjo in vozilih za spremstvo (101. člen).

Poleg navedenega cestninski nadzorniki skladno s 40. členom Zakona o cestninjenju (ZCestn, Uradni list RS, št. 24/15 in 41/17) opravljajo nadzor nad plačevanjem cestnine na cestninskih cestah.

Cestninski nadzorniki opravljajo tudi nadzor skladno s 106. členom ZCes-1, in sicer nadzirajo:

- prepoved ogrožanja javnih cest (5. člen) in
- odstranitev poškodovanih ali pokvarjenih vozil z avtocest in hitrih cest (5. a člen).

## **4.2 Pravna ureditev področja cestnoprometnih prekrškov v Republiki Sloveniji**

Področje prekrškov kot sistemski zakon ureja ZP-1. Ta zakon skladno s prvim členom določa splošne pogoje za predpisovanje prekrškov in sankcij zanje, splošne pogoje za odgovornost za prekrške, za izrekanje in za izvršitev sankcij za prekrške, postopek za prekrške ter organe in sodišča za odločanje o prekrških.

Skladno z 58. členom ZP-1 se v hitrem postopku glede pristojnosti, zastopanja, jezika v postopku, vlog, vabil, zapisnikov, odločb, pregledovanja in prepisovanja spisov, rokov in narokov, vrnitve v prejšnje stanje, vročanja in izločitve uradnih oseb smiselno uporabljajo določila ZUP.

Najobširnejši in najpomembnejši materialni pravni akt, ki ureja področje cestno-prometnih prekrškov in določa prekrške ter njihove sankcije, je ZPrCP. Poleg ZPrCP pa v nekaterih primerih prekrške v cestnem prometu določata tudi ZCes-1 in ZVoz-1.

Glede na to, da so za našo raziskavo pomembni prekrški, ki jih ureja ZPrCP, bomo v nadaljevanju poleg ZP-1 in ZUP predstavili ZPrCP in ne tudi ZCes-1 in ZVoz-1.

### **4.2.1 Zakon o prekrških**

ZP-1 je bil sprejet leta 2003, uporabljati pa se je začel 1. januarja 2005. Do sedaj je bil že desetkrat spremenjen in dopolnjen, kar kaže na kompleksnost prekrškovnega področja in na potrebo po sprotne dopolnjevanju in urejanju prekrškovnega področja.

Ta zakon je prinesel povsem novo ureditev na prekrškovnem področju. Po uveljavitvi nove splošne materialnopravne, procesne in organizacijske ureditve je na vseh področjih prekrškovnega prava potekalo usklajevanje prekrškovnih določb področnih zakonov ter privajanja prejšnjih predlagateljev postopka na delo s pristojnostmi prekrškovnih organov in sodnikov za prekrške na položaj sodnikov okrajnih in višjih sodišč. Reformo je ves čas spremljalo povečevanje števila predpisanih prekrškov ter postopkov in odločb, s katerimi se ugotavlja prekrškovna odgovornost. Različnost in dinamika normativnih sprememb sta prekrškovno pravo dokončno vzpostavili kot samostojno pravno panogo z mrežo organov, pristojnosti katere segajo na vsa področja družbenega dogajanja (Čas, Maček Guštin in Orel 2018).

S sprejetjem ZP-1 se je torej začelo novo obdobje prekrškovnega prava v Sloveniji, za katero je značilna velika dinamika, saj se sistemski zakon, posledično pa tudi materialna zakonodaja na tem področju nenehno spreminjata (Gril in Viltušnik 2011).

ZP-1 v prvem delu, in sicer 1. členu, določa splošne pogoje za predpisovanje prekrškov in sankcij zanje, splošne pogoje za odgovornost za prekrške, za izrekanje in za izvršitev sankcij

za prekrške, postopek za prekrške ter organe in sodišča za odločanje o prekrških. Vsi predpisi, po katerih se določajo prekrški, se lahko uporabljajo le, če so skladni z ZP-1. Določa tudi izjeme, za katere sankcije se zakon ne uporablja.

Tako 1. člen določa temeljno vsebino zakona. ZP-1 zajema določbe, ki so v kaznovanem pravu praviloma vsebovane v več zakonih; obsega namreč materialno in procesno pravne določbe, določbe o izvršitvi sankcij za prekršek (nekaj določb s tega področja sicer vsebuje tudi Zakon o izvrševanju kazenskih sankcij (ZIKS-1, Uradni list RS, št. 110/06 – uradno prečiščeno besedilo, 76/08, 40/09, 9/11 – ZP-1G, 96/12 – ZPIZ-2, 109/12, 54/15 in 11/18) in določbe organizacijskih organov, ki odločajo o prekršku. Gre torej za zakon, ki ureja celoten sistem področja prekrškov, zato ga označujemo tudi za sistemski zakon (Filipčič 2018).

V prvem delu sta zajeti tudi načelo zakonitosti ZP-1 (2. člen) in načelo prepovedi retroaktivne veljavnosti predpisov o prekrških ZP-1 (5. člen). Po Filipčič (2018) sta omenjeni načeli pomembni, ker sta opredeljeni podobno kot istoimenski načeli v kazenskem pravu, ki pa sta v kazenskem pravu obe načeli povzdignjeni na raven ustavnih načel. Med obema načeloma v kazenskem in prekrškovnem pravu pa je nekaj razlik, ki so posledica možnosti, da lahko poleg zakona tudi drugi predpisi določajo prekrške. Poleg zakona lahko prekrške določata še uredba Vlade RS in odlok lokalne skupnosti.

Pomembnost prvega dela zakona je po Filipčič (2018) tudi v tem, da se ZP-1 opredeljuje kot sistemski zakon (drugi in tretji odstavek 1. člena). To pomeni predvsem:

- materialnopravne določbe ZP-1, lahko bi rekli tudi njegov splošni del, veljajo za vse prekrške, ki so določeni z različnimi predpisi (zakon, uredba vlade, odloki lokalnih samoupravnih skupnosti), kar določa tretji odstavek 1. člena. Sistemska narava zakona je zlasti poudarjena še pri izrekanju sankcij za prekrške (ki sicer spadajo v materijo materialnopravnih določb zakona), ker se po prvem odstavku 4. člena za storjen prekršek lahko izreče sankcija »ob pogojih iz tega zakona«;
- sodišča in prekrškovni organi morajo pri interpretaciji določb predpisov, ki določajo prekrške, izhajati iz ZP-1;
- vsi predpisi, ki določajo prekrške, se morajo uporabljati le v skladu z ZP-1. Po načelu zakonitosti to ne pomeni samo uvedbe sistematične razlage ZP-1, ampak tudi pravilo, da morajo biti vsi predpisi (in ne le njihova uporaba) usklajeni z ZP-1 kot sistemskim zakonom. Že iz ustave izhaja, da morajo biti podzakonski predpisi in drugi splošni akti v skladu z zakoni. ZP-1 torej sme zahtevati, da so podzakonski akti usklajeni z njim. Vsebine drugih zakonov kot hierarhično enakovrednih pravnih predpisov pa ne more omejevat. Tako se lahko zgodi, da bi kak drug zakon drugače uredil kakšno materialno pravno vprašanje (na primer določilo objektivne odgovornosti za določeno skupino prekrškov). Tak zakon bi bilo treba upoštevati in razmerje z ZP-1 obravnavati v okviru uveljavljenih pravil za razlago pravnih predpisov in pri tem upoštevati argument specialnosti in časovni (kronološki) argument. Vloge ZP-1 kot sistema zakona torej

ni mogoče zagotoviti drugače kot s skrbjo zakonodajalca, da ne bo sprejemal zakonov, ki bodo spreminjali vsebino določb ZP-1, in bo tako varoval področje prekrškovnega prava kot koherentno pravno področje.

V nadaljevanju prvega dela ZP-1 določa še:

- prekršek in odgovornost zanj (od 6. do 16. člena): tu so zajeti nekateri najpomembnejši inštituti prava o prekrških. Prekršek je dejanje, ki pomeni kršitev zakona, uredbe vlade, odloka samoupravne lokalne skupnosti, ki je kot tako določeno kot prekršek in je zanj predpisana sankcija za prekršek. Za prekršek je odgovoren storilec, ki je storil prekršek iz malomarnosti ali naklepa;
- sankcije za prekršek (od 17. do 27. člena): za področje cestnega prometa so najpomembnejše sankcije globa, ki je lahko določena v razponu ali določenem znesku, in stranske sankcije, kot so izrek kazenskih točk, prepoved vožnje motornega vozila in zaseg predmeta, s katerim je bil storjen prekršek;
- odvzem premoženjske koristi, pridobljene s prekrškom (28. člen): to ni sankcija, to je posledica, saj nihče ne more obdržati premoženja, ki je bilo pridobljeno s prekrškom;
- vzgojne ukrepe in sankcije za mladoletnike (od 29. do 41. člena): proti mladoletniku, ki ob storitvi prekrška še ni bil star 14 let (otrok), se ne smejo voditi postopki za prekrške in izreči sankcije za prekrške. Mladoletniku, ki je bil v času storitve prekrška že star 14 let, ni pa še dopolnil 16 let (mlajši mladoletnik), se smejo izreči le vzgojni ukrepi. Mladoletniku, ki je bil v času storitve prekrška že star 16 let, ni pa še dopolnil 18 let (starejši mladoletnik), se smejo izreči le vzgojni ukrepi, izjemoma pa se mu sme izreči globa. Izjema so prekrški cestnega prometa, kjer se lahko mladoletniku ob vzgojnem ukrepu ali globi izrečeta tudi stranski sankciji odvzema predmetov in kazenskih točk v cestnem prometu s prenehanjem veljavnosti vozniškega dovoljenja ter prepoved uporabe vozniškega dovoljenja;
- zastaranje (od 42. do 44. člena): načeloma postopka o prekršku ni dopustno začeti, če potečeta dve leti po storitvi prekrška. ZP-1 določa tudi izjeme, kjer se ta rok ne upošteva in določa drugačne roke. Ta rok zastaranja pa pretrga vsako dejanje organa, pristojnega za postopek, ki meri na pregon storilca prekrška, vključno z dejanjem, opravljenim za potrebe vložitve obdolžilnega predloga. Po vsakem pretrganju začne teči zastaranje znova, vendar pa postopek o prekršku v nobenem primeru ni več mogoč, ko poteče štiri leta od storitve prekrška.

V drugem delu od 45. do 198. člena je v ZP-1 podrobneje določen postopek o prekršku, organi, ki so pristojni za prekrške, odločbe, ki se izdajajo, stroški postopka, ki nastanejo, opredeljeni so pojmi, določeni sta veljavnost in uporaba nekaterih določb, med katere spadajo tudi posebne določbe o postopku za prekrške, storjene z motornimi vozili, registriranimi v drugih državah članicah Evropske unije.

Temeljni vrsti postopka o prekršku sta postopek o prekršku prekrškovnega organa (hitri postopek) in redni sodni postopek, medtem ko se mladoletni storilci prekrškov obravnavajo v posebnem (rednem sodnem) postopku, v katerem je v ospredju skrb za mladoletnikov nadaljnji razvoj, manj pa pregon storilca prekrška (Čas, Orel in Perpar 2018).

V skladu z načelom učinkovitosti in s tem povezano pravico do sojenja brez nepotrebnega odlašanja se o prekrških praviloma (in v praksi največkrat) odloča v hitrem postopku pred prekrškovnim organom, ki ga vodi in v njem odloča pooblaščen uradna oseba. Postopek o prekršku se začne po uradni dolžnosti, ko opravi prekrškovni organ v okviru svoje pristojnosti v ta namen kakršno koli dejanje ali z vložitvijo pisnega predloga oškodovanca, državnega tožilca ali državnega organa, nosilca javnih pooblastil ali samoupravne lokalne skupnosti. Hitri postopek je inkvizitoren, saj prekrškovni organ prekrške odkriva, jih preganja in odloča o njih. V tem postopku se ne obravnava le lažjih prekrškov z enostavnim dejanskim stanom, temveč tudi take, ki zahtevajo izvedbo dokaznega postopka (Čas, Orel in Perpar 2018).

V prekrških odločajo (ZP-1 45. člen):

- prekrškovni organi, ki so upravni in drugi državni organi in nosilci javnih pooblastil, ki izvajajo nadzorstvo nad izvrševanjem zakonov in uredb, s katerimi so določeni prekrški, in organi samoupravnih lokalnih skupnosti, ki so s posebnimi predpisi pooblaščen za odločanje o prekrških, in
- sodišča za prekrške prve in druge stopnje.

Skladno s 46. členom ZP-1 o storitvi prekrška, o sankciji in o drugih vprašanih postopka o prekršku prekrškovni organ oziroma sodišče odloči z odločbo, zoper katero so dopustna pravna sredstva, ki jih določa ta zakon. Prekrškovni organi in sodišča odločajo tudi o stroških, ki so nastali v postopku.

Posebne določbe o postopku za prekrške, storjene z motornimi vozili, registriranimi v drugih državah članicah EU, določajo postopek o prekršku, ki se vodi zoper lastnika oziroma drugega imetnika pravice upravljanja vozila, registriranega v drugih državah EU, in je storil cestno-prometni prekršek v RS. Te določbe so bile prenesene v pravni red RS iz Direktive (EU) 2015/413 Evropskega parlamenta in Sveta o lažji čezmejni izmenjavi informacij o prometnih prekrških, povezanih z varnostjo v cestnem prometu (Uradni list EU, št. L 68/9) (od 48. b do 48. č člena).

V drugem delu ZP-1 (109. člen) tudi dovoljuje uporabo tehničnih sredstev in naprav za ugotavljanje, ali je oseba pod vplivom alkohola ali psihoaktivnih snovi.

Tretji del ZP-1 od 199. do 202. člena ureja izvršitev prekrškovnih odločb oziroma sodb ali sklepov, ki zadeva sklepni, zaključni del obravnavanja konkretne prekrškovne zadeve. Z izvršitvijo se v skladu z ustavno opredeljenim načelom zakonitosti in določenosti sankcije v zakonu uresničujejo zagrožene sankcije za dejanje, ki je določeno kot prekršek in za katerega

so bile sankcije izrečene na podlagi postopka v skladu z zakonom. ZP-1 s tem poglavjem utrjuje prepričanje, da gre za predpis sistemske narave, s katerim se celovito ureja področje prava prekrškov, saj kljub nekaterim določbam, ki odkazujejo na uporabo drugih zakonov, tako materialnopravnih kot procesnih, osnovno ureditev vseh elementov materialne in procesne pravne podlage za odločanje o prekrških določa sam neposredno (Čas, Maček Guštin in Orel 2018).

Odločba prekrškovnega organa ali sodišča postane pravnomočna, ko je ni možno več izpodbijati z zahtevo za sodno varstvo oziroma s pritožbo ali če zoper njo ni pravnega sredstva. Izvršljiva pa postane po pravnomočnosti in ko za izvršitev ni zakonskih ovir.

V nadaljevanju tretjega dela ZP-1 ureja še:

- nadomestitev globe in stroške postopka z delom v splošno korist (202. c člen),
- odločanje in izdajo sklepa o prenehanju veljavnosti vozniškega dovoljenja oziroma o odložitvi in preklicu izvršitve prenehanja veljavnosti vozniškega dovoljenja (202. č člen),
- evidence prekrškovnih organov in ureditev dostopa do teh podatkov ter izbris teh podatkov (203. člen),
- zbirke podatkov, ki jih vodijo organi za postopek o prekrških (206. člen), in
- vodenje skupne evidence kazenskih točk (207. člen).

Četrti del ZP-1 od 208. do 214. člena ureja pristojnost in organizacijo sodišč. Kot pristojna sodišča za odločanje o prekrških določa:

- okrajna sodišča kot sodišča za prekrške prve stopnje, ki so pristojna za odločanje o prekrških na prvi stopnji, za odločanje o zahtevi za sodno varstvo zoper odločbe in pritožbah zoper sklepe prekrškovnih organov ter o predlogu za odpravo ali spremembo odločbe na predlog prekrškovnega organa. Odločajo tudi o začasnem odvzemu in o vrnitvi začasno odvzetega vozniškega dovoljenja in o odložitvi in preklicu odložitve izvršitve prenehanja veljavnosti vozniškega dovoljenja ter za odreditev osebne in hišne preiskave, zasega in preiskave elektronskih naprav in nosilcev elektronskih podatkov. Pristojna pa so tudi za opravljanje zadev pravne pomoči glede prekrškov;
- višja sodišča kot sodišča za prekrške druge stopnje, ki so pristojna za odločanje o pritožbah zoper odločbe okrajnih sodišč, izdanih po ZP-1 in za odločanje v sporih o pristojnosti med okrajnimi sodišči v zadevah prekrškov.

#### ***4.2.2 Zakon o splošnem upravnem postopku***

ZUP (1. člen) je procesni zakon, ki ureja splošni upravni postopek. Po njem morajo postopati upravni in drugi državni organi, organi samoupravnih lokalnih skupnosti in nosilci javnih pooblastil, kadar v upravnih zadevah, neposredno uporabljajo predpise, odločajo o pravicah, obveznostih ali pravnih koristih posameznikov, pravnih oseb in drugih strank.

Navedeni organi vodijo upravni postopek in odločajo, če gre za upravno zadevo – stvar. Upravna zadeva je pravica ali obveznost ali pravna korist, določena z materialnim upravnim predpisom, na primer pravica do izdaje gradbenega dovoljenja, pravica do subvencionirane prehrane, dolžnost plačati davek. Vse pravice oziroma obveznosti urejajo materialni upravni predpisi – zakoni in podzakonski predpisi. Upravni postopek se vodi in v njem odloča, če gre za upravno zadevo (Jerovšek 2007).

ZUP (1.–124. člen) v prvem delu ureja splošne določbe, in sicer temeljna načela, pristojnosti, stranke in njeno zastopanje, jezik v postopku, občevanje organov in strank, vročanje, roke in naroke, vrnitev v prejšnje stanje, vzdrževanje reda in stroške postopka.

V drugem delu od 125. do 228. člena ZUP nadaljuje z urejanjem postopka na prvi stopnji, in sicer začetek postopka in zahtevke strank, postopek do izdaje posameznih pravnih aktov odločbe in sklepa.

Tretji del ZUP od 229. do 281. člena ureja pravna sredstva, ki so pritožba in izredna pravna sredstva. Pritožbo se vloži skladno s pravnim poukom odločbe ali sklepa. Ko zoper odločbe ni možna več pritožba, se lahko uporabi izredna pravna sredstva.

ZUP v četrtem delu od 282. do 306. člena ureja izvršbo. Izvršba odločbe, izdane v upravnem postopku, se opravi zato, da se izterja denarna terjatev ali izpolni nedenarna obveznost.

ZUP v petem delu od 307. do 307. g člena ureja nadzor nad izvajanjem ZUP in posebnim upravnim postopkom. Nadzor izvaja upravna inšpekcija.

ZUP je v prekrškovnem postopku, kamor sodi obravnava cestnoprometnih prekrškov, pomemben, ker se v hitrem postopku o prekršku, po katerem se obravnava večina cestnoprometnih prekrškov, smiselno uporabljajo določbe glede pristojnosti, zastopanja, jezika v postopku, vlog, vabil, zapisnikov, odločb, pregledovanja in prepisovanja spisov, rokov in narokov, vrnitve v prejšnje stanje, vročanja in izločitve uradnih oseb.

Smiselna uporaba določb ZUP v prekrškovnem postopku pa naj ne bi pomenila popolne in celovite uporabe posameznih določb ZUP, temveč uporabo teh določb tako, da to najbolj ustreza pomenu, namenom in naravi posamezne procesne institucije ter v obsegu, ki je prilagojen posebnostim hitrega postopka o prekršku. V sodni praksi sicer bistvenih razlik med podrejeno in smiselno rabo ravno pri institutih, na katere odkazuje ZP-1, kot so nepristranskost uradnih oseb, vpogled v spis, vabila, vročanje, ni oziroma jih je najti zgolj na operativni ravni (Kovač 2018).

Rabo ZUP lahko določa tudi drugi specialen predpis, predvsem pa smiselno rabo ZUP določa sam ZUP v 4. členu, kot izraz ustavnih garancij oziroma obrambe posameznih oseb pred oblastjo v vseh javnopravnih postopkih. To pomeni, da bi se ZUP v prekrškovnih postopkih, zlasti tistih, ki jih vodijo upravni organi, uporabljal tudi, če ZP-1 ne bi tako določal. Raba

ZUP v ZP-1 ni omejena le na po prvem odstavku 58. člena ZP-1 eksplicitno nanizane institute, ampak pride v poštev tudi vsaj delno pri ugotavljanju dejstev in dokazovanju v hitrem postopku o prekrških, razen če ZP-1 ne določa drugače (Kovač 2018).

#### **4.2.3 Zakon o pravilih cestnega prometa**

ZPrCP (1. člen) je materialni zakon, ki ureja področje cestnega prometa. Z njim se določajo prometna pravila ravnanja v cestnem prometu ter pooblastila in sankcije, ki jih pri izvajanju tega zakona izrekajo pristojni organi.

Skladno s 3. členom ZPrCP je cestni promet vozil, pešcev in drugih udeležencev cestnega prometa na javnih cestah in nekategoriziranih cestah, ki se uporabljajo za javni cestni promet.

ZPrCP (1.–3. člen) v prvem delu zajema splošne določbe, in sicer vsebino zakona, prenesene direktive EU in razlaga pomen uporabljenih izrazov.

Drugi del ZPrCP zajema načeli cestnega prometa, ki sta skrb za varen, umirjen in nemoten potek cestnega prometa in varstvo okolja. Skladno z navedenima načeloma mora udeleženec cestnega prometa ravnati tako, da poteka promet nemoteno, umirjeno, varno, ne sme ovirati ali ogroziti drugih udeležencev v cestnem prometu in jim ne sme povzročati škode. Od vseh udeležencev cestnega prometa in tistih, ki so dolžni skrbeti za ceste in prometno ureditev na njih, se sme pričakovati, da bodo ravnali skladno s predpisi o pravilih cestnega prometa, voznikih, motornih vozilih in s predpisi o cestah. Posebno skrb v cestnem prometu je treba imeti za udeležence, ki niso v celoti sposobni za samostojno udeležbo v cestnem prometu, kot so otroci, starejši ljudje, slepi, invalidi ... (4. člen). Z uporabo vozila se ne sme onesnaževati okolja in povzročati čezmerne hrupa oziroma ropota. Iz vozila se ne sme odmetavati raznih stvari (5. člen).

V tretjem delu ZPrCP je zajeta odgovornost za varen in nemoten promet. Tukaj sta zajeta odgovornost in pristojnost lokalnih skupnosti, ki sta odgovorni za varen in nemoten promet po občinskih cestah (6. člen), odgovornost staršev, skrbnikov oziroma rejnikov (7. člen), odgovornost lastnika vozila, ki je, ko ni mogoče ugotoviti storilca cestno-prometnega prekrška, storjenega z vozilom, odgovoren za njegovo storitev, razen če dokaže, da prekrška ni storil (8. člen), odgovornost delodajalca (9. člen) in odgovornost ob sumu povzročitve prometne nesreče (10. člen).

Četrty del ZPrCP zajema pooblastila za nadzor nad izvajanjem določbe ZPrCP in druga posebna določila (od 11. do 26. člena). Za izvajanje nadzora nad in izrekanje ukrepov pooblastila podeljuje policiji, občinskemu redarstvu, vojaški policiji in cestninskim nadzornikom. V tem delu, in sicer v 25. členu, zakon tudi določa, da ministrstvo, pristojno za notranje zadeve, policija, vojaška policija, občinska redarstva, upravna enota, državno tožilstvo, sodišče, Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa in ministrstvo,



pristojno za promet, imajo v zvezi s svojim delom pravico pridobiti in uporabljati podatke o imetnikih vozniških dovoljenj, kandidatih za voznike motornih vozil, podatke o vozilih, prekrških, prometnih nesrečah in kaznivih dejanjih voznikov, storjenih v cestnem prometu, ter o izrečenih sankcijah, kaznih in ukrepih.

Peti del ZPrCP zajema pravila cestnega prometa (od 27. do 60. člena). V cestnem prometu morajo vsi udeleženci upoštevati cestno-prometna pravila, razen če je drugače določeno s prometno signalizacijo in če drugače odredi policist, vojaški policist, občinski redar, inšpektor ali druga pooblaščen uradna oseba (27. člen).

Šesti del ZPrCP zajema pravila varne ustavitve in parkiranja vozil (od 61. do 69. člena). Voznik, ki zapusti vozilo, mora ukreniti vse potrebno, da se vozilo ne more samo premakniti in vozilo zavarovati pred neupravičeno uporabo (62. člen). Če dvosledno vozilo obstane zaradi okvare, prometne nesreče ali drugega vzroka na cesti in zato predstavlja nevarnost za druge udeležence cestnega prometa, mora voznik takoj vklopiti varnostne utripalke. Na nevarnih oziroma nepreglednih delih ceste ali če vozilo nima naprave za vklop varnostnih utripalk ali ta ne deluje, mora voznik postaviti varnostni trikotnik (63. člen).

V sedmem delu ZPrCP so zajeta pravila uporabe svetlobne in zvočne opreme, in sicer uporaba zvočnih in svetlobnih opozorilnih znakov (70. člen), uporaba svetlobne opreme na vozilu (71. člen), uporaba žarometov za osvetljevanje okolice vozila (72. člen) in označitev živali ali črede (73. člen).

V osmem delu ZPrCP so zajeti pogoji za prevoz tovora v cestnem prometu, in sicer določena so pravila za označevanje tovora (od 74. do 76. člena), pogoji za nalaganje in razlaganje tovora na cesti (77. člen), pogoji za opravljanje gospodarske vožnje (78. člen), pravila za vleko priklopnega vozila (80. člen), pogoji za voznika vlečenega vozila in pogoji za varno vleko pokvarjenega vozila na vseh cestah (81. in 82. člen).

Deveti del ZPrCP zajema varstvo udeležencev v cestnem prometu. Posebno pozornost v prometu je treba nameniti šibkejšim udeležencem v prometu, kot so pešci, kolesarji, motoristi. ZPrCP najprej ureja udeležbo in označitev pešcev in oseb s posebnimi potrebami v cestnem prometu (od 83. do 86. člena). Posebej je opredeljeno varstvo otrok, njihov prevoz, prevoz ostalih oseb ter njihovo vstopanje in izstopanje v vozilo in iz vozila (od 87. do 91. člena). Urejeni so tudi pogoji za udeležbo živali, koles, mopedov, motornih koles, trikoles, lahkih štirikoles, štirikoles, vprežnih vozil in posebnih prevoznih sredstev v cestnem prometu (od 92. do 97. člena).

Deseti del ZPrCP zajema naprave za urejanje cestnega prometa, kot je to prometna signalizacija. Udeleženci cestnega prometa morajo ravnati v skladu z omejitvami, prepovedmi in obveznostmi, izraženimi s prometno signalizacijo. Tako morajo ravnati tudi tedaj, ko je to v

nasprotju s prometnimi pravili (98. člen). Zajema tudi svetlobne naprave in posebne svetlobne znake, ki jih dajejo vozila s prednostjo in vozila za spremstvo (od 99. do 103. člena).

V enajstem delu ZPrCP so zajeta določila o dovoljenem psihofizičnem stanju udeležencev v cestnem prometu in njihovo preverjanje (od 104. do 108. člena). Voznik vozila tega ne sme voziti v cestnem prometu niti ga ne sme začeti voziti, če je pod vplivom alkohola, prepovedanih drog, psihoaktivnih zdravil ali drugih psihoaktivnih snovi in njihovih presnovkov, ki zmanjšujejo njegovo sposobnost za vožnjo (104. člen). V tem delu so zajete tudi prometne nesreče in ravnanje ter zavarovanje dokazov ob prometni nesreči (od. 109 do 111. člena).

## 5 UPORABA DRONOV PRI ZAZNAVI CESTNO-PROMETNIH PREKRŠKOV

Za zaznavo cestno-prometnih prekrškov se skladno s 113. členom ZNPPol, s 3. členom ZPrCP in s 109. členom ZP-1 lahko uporabljajo tehnična sredstva in naprave.

Pojem tehničnih sredstev v okviru prometa v našem pravnem redu ni konkretno definiran in zajema širok spekter raznih naprav, ki so namenjene ugotavljanju prekrškov, od klasičnih videonadzornih kamer, s katerimi se zaznava na primer prevoz rdeče luči, merilnikov hitrosti, ki delujejo na principu radijskih signalov ali laserskih žarkov, ter do etilometrov za ugotavljanje vsebnosti in koncentracije alkohola (Balažic 2019).

Pri uporabi tehničnih sredstev in naprav za zaznavo cestno-prometnih prekrškov je treba pozornost nameniti tudi varovanju osebnih podatkov, pridobljenih s temi sredstvi in napravami.

Balažic (2019) ugotavlja, da se posebej v zvezi s slikovnim snemanjem kršiteljev utemeljeno postavlja vprašanje varovanja osebnih podatkov. ZVOP-1 v 6. členu osebni podatek definira kot kateri koli podatek, ki se nanaša na posameznika, ne glede na obliko, v kateri je izražen, posameznik pa je določena ali določljiva fizična oseba. Balažic nadaljuje, da ni dvoma, da fotografija obraza voznika predstavlja osebni podatek, vprašanje pa je, ali je kot osebni podatek mogoče šteti tudi registrsko tablico vozila. Skladno z 62. in 63. členom Zakona o motornih vozilih (ZMV-1, Uradni list RS, št. 75/17) se v evidencah homologiranih in registriranih vozil o lastniku vozila med drugim vodi podatke o osebnem imenu, EMŠO in naslovu prebivališča. Zaradi vodenja navedenih podatkov predstavlja registrska tablica osebni podatek, če je lastnik vozila fizična oseba ali če je vozilo registrirano na fizično osebo.

Glede na to, da videonadzor javnih prometnih površin ni posebej pravno urejen, njegova zakonita uporaba temelji na splošnih določbah ZVOP-1. 8. člen tega zakona določa, da se osebni podatki lahko obdelujejo le, če to določa zakon ali če je za obdelavo določenih osebnih podatkov podana osebna privolitev posameznika, zakon pa mora določati tudi namen obdelave. Pravno podlago obdelave podatkov v javnem sektorju predstavlja prvi odstavek 9. člena ZVOP-1, ki pravi, da se lahko obdelujejo na podlagi zakona. Zakonsko pooblastilo, ki omogoča obdelovanje osebnih podatkov udeležencev v cestnem prometu, predstavlja 25. člen ZPrCP. Pooblaščen organi so: ministrstvo, pristojno za notranje zadeve, policija, vojaška policija, občinska redarstva (v okviru svojih pooblastil po 15. členu ZPrCP), upravna enota, državno tožilstvo, sodišče, Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa in ministrstvo, pristojno za promet, glede določenih podatkov pa tudi nekateri drugi organi in organizacije, kadar izvajajo javna pooblastila in druga pooblastila po ZPrCP. Kot namen obdelave je mogoče povzeti potrebe tega zakona in prometno varnost. Pravno podlago policiji za zbiranje in obdelavo podatkov podeljuje še peto poglavje ZNPPol (Balažic 2019).

Nad uporabo dronov je kritičen Informacijski pooblaščenec (2015), ki opozarja, da uporaba dronov s strani organov pregona predstavlja posebna tveganja. Spekter vplivov na človekove pravice je namreč predvsem odvisen od sistemov za opravljanje nalog in zajem podatkov ter od tega, kdo in s kakšnimi nameni uporablja tovrstne sisteme. Informacijski pooblaščenec poudarja, da ko govorimo o pravici do zasebnosti in konkretnije o pravici do informacijske zasebnosti, imajo lahko določeni sistemi za opravljanje nalog in zajem podatkov, nameščeni na brezpilotne droni (ali na druga tehnična sredstva), kot so biometrijska prepoznavna obrazov, zajem slike in videa, infrardeče, termo in UV-kamere, imsi lovilci, radarji, sistemi avtomatske prepoznave registrskih tablic in merjenja hitrosti vozil, da ne govorimo o sistemih za oborožitev in pasivizacijo (solzivec ipd.), pomembne posledice za cel spekter ustavno varovanih človekovih pravic.

Drone bi se lahko uporabljalo pri zaznavanju cestno-prometnih prekrškov, saj uporabo tehničnih sredstev za zaznavo in dokazovanje prekoračene najvišje dovoljene hitrosti na kontrolnih točkah, prekoračene povprečne hitrosti na cestnih odsekih ter uporabo tehničnih sredstev za ugotavljanje drugih prekrškov dopušča policiji 113. člen ZNPPol. ZNPPol v istem členu tudi določa, da se pridobljeni posnetki o vozilih, s katerimi niso bili storjeni prekrški, brišejo takoj, ko je to mogoče, najpozneje pa v 30 dneh od njihovega nastanka.

Ne glede na navedeno ZNPPol v 114. a členu policiji omejuje uporabo dronov in dopušča njihovo uporabo le za zbiranje podatkov za točno določena policijska pooblastila in naloge, in sicer:

- pri iskanju oseb,
- zaradi varne izvedbe postopkov,
- za dokazovanje kaznivih dejanj in prekrškov in identificiranje kršiteljev oziroma storilcev,
- za spremljanje zakonitosti izvajanja policijskih pooblastil in spremljanje javnih zbiranj,
- za nadzor državne meje in preprečevanja in odkrivanja nezakonitih prehodov čez državno mejo,
- pri izvedbi prikritih preiskovalnih ukrepov, če tako določa zakon, ki ureja kazenski postopek,
- pri opravljanju ogledov za ugotovitev ali razjasnitev kakšnega pomembnega dejstva v postopku potrebno neposredno opazovanje oziroma zaznavanje in
- pri policijskem varovanju oseb in objektov, ki jih določi vlada Republike Slovenije.

Skladno z ZNPPol (114. a člen) morajo policisti pri uporabi dronov upoštevati splošne pogoje, ki so predpisani za njihovo letenje. Če je nujno za izvedbo policijskih nalog, lahko policisti izjemoma odstopajo od teh pogojev, če se z uporabo drona ne ogroža življenje, zdravje ali premoženje ljudi zaradi udarca ali izgube nadzora nad sistemom drona ali če se ne ogroža ali moti varnosti v zračnem prometu.

Uporabo samodejnih naprav in sredstev za nadzor prometa, s katerimi se prekršek slikovno dokumentira, dopušča tudi ZPrCP v 3. in 15. členu, ki daje tako pooblastilo uporabe teh naprav in sredstev policistom in občinskim redarjem. V nasprotju s policisti, ki lahko za namen zbiranja podatkov v točno določenih nalogah uporabljajo drone, občinski redarji tega pooblastila nimajo, saj jih za uporabo dronov ne pooblašča ne ZORed in ne ZPrCP.

## **5.1 Zaznava cestno-prometnih prekrškov**

Cestno-prometne prekrške praviloma osebno zaznavajo policisti, občinski redarji, vojaški policisti in cestninski nadzorniki. Cestno-prometne prekrške se lahko ugotavlja tudi z uporabo ustreznih tehničnih sredstev ali naprav.

Kot je bilo že ugotovljeno, pojem tehničnih sredstev in naprav v okviru prometa v naši zakonodaji ni konkretno definiran in zajema širok spekter raznih naprav, ki so namenjene ugotavljanju prekrškov. Med te naprave bi lahko uvrstili tudi drone, če bi zakonodaja dopuščala njihovo uporabo tudi za zaznavo prekrškov.

Za zaznavanje prekrškov bi se načeloma uporabljali predvsem avtonomni droni, saj teh ni treba daljinsko krmiliti in ne potrebujejo stalne bližnje prisotnosti človeka, ker delujejo prek navigacijskega sistema.

Za navigiranje drona skrbi GNSS (Global Navigation Satellite System). Gre za globalni navigacijski sistem, ki s pomočjo satelitov omogoča natančno določitev položaja dronov. Poleg GNSS za navigacijo skrbijo še številni drugi senzorji, kot so inercialna merska enota, žiroskopi in pospeškometri, kompas ter barimetrično tipalo pritiska (Bitenc 2014).

Pri avtonomnem delovanju se sprogramira predviden načrt leta, ki ga dron izvede sam ali pa v kontaktu z bazno postajo. Pri tem načinu delovanja lahko dron sam izvaja popravke smeri, se odziva na različne vremenske pogoje ali pa prekine let in se vrne na bazno točko (v primeru napake, spremembe plana) (Ministrstvo za notranje zadeve, Policija 2016).

Policija v svojem poročilu (Ministrstvo za notranje zadeve, Policija 2016) tudi ugotavlja, da ima večina dronov vgrajenih tudi več varovalnih sistemov, ki omogočajo, da lahko med avtonomnim delovanjem upravljavec kadarkoli prevzame nadzor nad njim in ga upravlja ročno. Varnostni sistem omogoča tudi, da se droni v primeru izgube stika z upravljavcem oziroma bazno postajo sami vrnejo na začetno točko in pristanejo. Droni lahko s pomočjo senzorjev zaznavajo tudi objekte v bližini in se tako aktivno izogibajo trkom.

Za zaznavo prekrškov bi se lahko uporabljali tudi daljinsko vodeni droni, ki jih upravlja upravljavec. Upravljavec dron neposredno upravlja v svojem vidnem polju ali pa ga upravlja s pomočjo kamere in senzorjev izven svojega vidnega polja. V praksi se uporabljata oba načina upravljanja dronov.

Osnovna senzorja za opazovanje zemeljskega površja sta videokamera za dnevno ter infrardeča kamera za nočno opazovanje. Poleg tega so na dronih lahko nameščeni še številni drugi senzori za opazovanje, npr. multispektralna kamera, satelitski laserji (ki zbirajo podatke na podlagi odbojev laserskih žarkov). Vojaški droni imajo poleg tega še radarski sistem za izogib trkom v zraku ter laserski označevalec, ki omogoča podajanje natančnih koordinat kamor izstrelijo izstrelek (Bitenc 2014).

Za uporabo dronov pri zaznavi prekrškov bi morali biti opremljeni z ustrežno opremo za zaznavanje prekrškov, ki bi bila uporabna tako podnevi kot ponoči. Droni bi tako morali biti opremljeni s sistemom za zaznavanje prekrškov na primer z radarji, zmogljivimi videokamerami oziroma fotoaparati, ki bi te prekrške beležili, raznimi senzori in sistemom, ki bi omogočali avtonomno delovanje dronov. Ti droni bi morali biti tudi prilagodljivi na vremenske pojave. Sistem za zaznavo prekrškov bi moral biti nastavljen tako, da bi ta s pomočjo programa zaznal prekršek in takrat aktiviral kamero ali fotoaparat, ki bi zabeležil samo prekršek in vozilo, s katerim je ta storjen v primeru prekrškov mirujočega prometa oziroma tudi kršitelja, ki je storil prekršek v primeru gibljivega prometa in ne ostale okolice. S takim načinom delovanja bi bilo tudi zmanjšano tveganje za zaznave drugih nepotrebnih podatkov okolice. Zaznani podatki bi se prenesli neposredno v operacijski center oziroma računalnik prekrškovnega organa ali pa zabeležili v dronu.

Take drone bi se lahko uporabljalo predvsem za zaznavo vseh prekrškov s področja mirujočega prometa, kar pomeni prekrškov nepravilno parkiranih vozil ter nekatere prekrške s področja gibajočega prometa, kot so: vožnja v enosmerne ceste, neupoštevanje omejitev hitrosti, vožnja skozi rdečo luč, neuporaba varnostnega pasa, uporaba telefona med vožnjo, neuporaba žarometov in podobnih prekrškov, katerih zaznava bi bila možna z droni.

## **5.2 Sankcioniranje kršiteljev**

Za storjene prekrške se skladno s 4. členom ZP-1 izreče predpisana sankcija ali opozorilo. V tem členu ZP-1 določa naslednje sankcije:

- globa,
- opomin,
- kazenske točke v cestnem prometu s prenehanjem veljavnosti voznškega dovoljenja in prepovedjo uporabe voznškega dovoljenja,
- prepoved vožnje motornega vozila,
- izgon tujca iz države,
- odvzem predmetov,
- izguba ali omejitev pravice do sredstev iz proračuna Republike Slovenije in proračunov samoupravnih lokalnih skupnosti,
- izločitev iz postopkov javnega naročanja in

– vzgojni ukrepi.

Skladno z ZP-1 (4. člen) se globa predpiše in izreče kot glavna sankcija, opomin se izreče namesto globe, kazenske točke v cestnem prometu, prepoved vožnje motornega vozila, izgon tujca iz države, odvzem predmetov, izguba ali omejitev pravice do sredstev iz proračuna Republike Slovenije in proračunov samoupravnih lokalnih skupnosti in izločitev iz postopka javnega naročanja pa se predpišejo in izrečejo kot stranske sankcije.

Pri prekrških cestnega prometa se uporablja kot glavna sankcija predvsem globa, za prekršek neznatnega pomena pa se lahko izreče tudi opozorilo. Za prekršek neznatnega pomena šteje prekršek, ki je bil storjen v okoliščinah, ki ga delajo posebno lahkega in pri katerem ni nastala oziroma ne bo nastala škodljiva posledica ali je ta neznatna (6. a člen ZP-1). Kot stranske sankcije se v prekrških cestnega prometa izrečejo kazenske točke, prepoved vožnje motornega vozila in odvzem vozila.

Za ugotovljen prekršek cestnega prometa se izda plačilni nalog. Skladno z ZP-1 (57. člen) se plačilni nalog izda, če pooblaščen uradna oseba prekrškovnega organa prekršek osebno zazna ali ga ugotovi z uporabo ustreznih tehničnih sredstev ali naprav. Plačilni nalog se kršitelju, če je ta navzoč, vroči takoj na kraju prekrška. Ob vročitvi plačilnega naloga se kršitelju hkrati ustno predstavi storjeni prekršek in dokaze, kar se zaznamuje na plačilnem nalogu. Plačilni nalog se izda tudi, če pooblaščen uradna oseba prekršek ugotovi na podlagi obvestil in dokazov, zbranih neposredno po kršitvi, na kraju, kjer je bil prekršek storjen. Pred izdajo in vročitvijo takega plačilnega naloga mora kršitelju omogočiti, da se osebno izjavi o prekršku, plačilni nalog pa mora vsebovati tudi kratek opis prekrška in kratek povzetek izjave kršitelja o prekršku. Če kršitelju plačilnega naloga ni mogoče izdati in vročiti takoj na kraju prekrška, se mu ga vroči po določbah zakona, ki ureja splošni upravni postopek. V tem primeru se kršitelju hkrati s plačilnim nalogom iz prvega odstavka tega člena vroči tudi kratek opis dejanskega stanja prekrška z navedbo dokazov, če ta ni že naveden v plačilnem nalogu. Zoper takšen plačilni nalog je v roku osmih dni od njegovega prijema kot pravno sredstvo dopustna zahteva za sodno varstvo, ki jo obravnava sodišče, in sicer sodnik za prekrške.

Poleg navedenega plačilnega naloga ZP-1 (57. b člen) pozna tudi posebni primer plačilnega naloga, ki se izda za kršitve predpisov o ustavljanju in parkiranju vozil v cestnem prometu. Zoper ta posebni primer plačilnega naloga ni dovoljena zahteva za sodno varstvo, kršitelj pa ima pravico do ugovora v osmih dneh od vročitve plačilnega naloga. Na podlagi ugovora prekrškovni organ plačilni nalog odpravi in o ugovoru odloči z odločbo o prekršku ali postopek o prekršku ustavi, pri čemer ugovor šteje kot izjava v hitrem postopku o prekršku.

Skladno z 42. in 57. členom ZP-1 se v primeru, ko je kršitev ugotovljena s tehničnimi sredstvi ali napravami, izda plačilni nalog, ki mora vsebovati tudi opis dejanskega stanja prekrška in dokaze. Takšen postopek mora biti začel v roku 30 dni od ugotovitve prekrška.

Skladno z navedenim bi se za sankcioniranje cestno-prometnih prekrškov, ugotovljenih z droni, izrekla sankcija globe s stranskimi sankcijami, če so te predpisane za storjen prekršek. Izdal bi se plačilni nalog, ki bi moral vsebovati tudi vpis dejanskega stanja prekrška in dokaze. V primeru zaznave prekrškov, kjer ugotovitev kršitelja ne bi bila možna, kot na primer pri večini prekrških mirujočega prometa, bi se plačilni nalog izdal lastniku oziroma uporabniku vozila, kar je skladno z 8. členom ZPrCP, saj le-ta določa, da v primerih, ko je prekršek zoper varnost cestnega prometa storjen z vozilom, pa ni mogoče ugotoviti, kdo je storilec, se kaznuje za prekršek lastnik ali imetnik pravice uporabe vozila, razen če dokaže, da tega prekrška ni storil. Postopek o prekršku bi bilo treba začeti v roku 30 dni od ugotovitve prekrška, kar skladno s sodno prakso pomeni, da bi v tem roku moral biti izdan plačilni nalog, če je prekršek storjen z vozilom v lasti fizične osebe, če pa bi bil prekršek storjen z vozilom v lasti pravne osebe, bi morala biti pravni osebi izdana poizvedba o vozniku vozila.

### **5.3 Vročanje plačilnega naloga**

Za vročanje plačilnega naloga ZP-1 v 58. členu določa, da se smiselno uporabljajo določbe ZUP o vročanju.

ZUP (83. člen) določa, da se lahko dokumenti vročajo po pošti in po elektronski pošti. Vročitev lahko opravi tudi organ po svoji uradni osebi, po pravni ali fizični osebi, ki opravlja vročanje dokumentov v fizični obliki ali po elektronski pošti kot svojo dejavnost. V določenih primerih se lahko vročitev tudi opravi prek javnega naznanila. Vročitev po elektronski pošti se lahko opravi le, če ima stranka varen elektronski predal.

Plačilni nalog se vroča osebno naslovniku, in sicer ZUP (87. člen) določa, da se morajo odločbe in sklepi ter drugi dokumenti, od katerih vročitve začne teči rok, vročiti osebno tistemu, kateremu so namenjeni, pri čemer se za osebno vročitev šteje tudi vročitev v varen elektronski predal. O vročitvi je treba obvestiti organ, ki je vročitev odredil, z vročilnico.

ZUP (87. člen) nadalje določa, da če se vročitve osebno naslovniku ne da opraviti, pusti vročevalec v hišnem predalčniku, na vratih stanovanja ali poslovnega objekta pisno sporočilo. Če sporočila ni mogoče pustiti na prej določenih mestih, ga vročevalec lahko pusti tudi v poštnem predalu ali na drugem primernem mestu. V sporočilu je treba navesti, kje se dokument nahaja, in da ga mora naslovnik prevzeti v petnajsti dneh. Na sporočilu in na dokumentu, ki bi ga moral vročiti, vročevalec navede vzrok take vročitve, datum in kraj, kjer je sporočilo pustil, ter se podpiše. Takšna vročitev velja za opravljena z dnem, ko naslovnik prevzame dokument. Če dokumenta ne prevzame v petnajstih dneh, velja vročitev za opravljeno z dnem preteka tega roka. Po preteku tega roka pusti vročevalec dokument v hišnem oziroma izpostavljenem predalčniku naslovnika. Če stranka nima predalčnika ali je ta neuporaben, vročevalec vrne pošiljko pošiljateljju. Pisno sporočilo mora vsebovati obvestilo o posledicah takega vročanja.



Pri vročanju pozna ZUP tudi posebne primere vročanja, in sicer:

- vročanje zakonitemu zastopniku in pooblaščenцу (88. člen): tako vročanje se opravi, ko ima stranka zakonitega zastopnika ali pooblaščenca;
- vročanje pooblaščenцу za vročitve (89. člen): če stranka obvesti organ, da ima pooblaščenca za vročitev, organ, ki vodi postopek, vroča vse dokumente temu pooblaščenцу;
- vročanje državnim organom, organom samoupravnih lokalnih skupnosti, pravnim osebam in fizičnim osebam, registriranim za opravljanje dejavnosti (91. člen): tem organom in osebam se vroča prek varnega elektronskega predala, če ga nimajo, se jim fizično vroča prek osebe, ki je pooblaščenca za sprejemanje pošiljk;
- vročanje določenim osebam (92. in 93. člen): sem spada vročanje osebam v državi, ki uživajo diplomatsko imuniteto. Tem osebam se vroči dokument prek ministrstva za zunanje zadeve, fizičnim in pravnim osebam v tujini, ki se jim vroča neposredno ali po diplomatski poti, vojaškim osebam se lahko vroča prek poveljstva oziroma organa, kjer so zaposleni, osebam, zaposlenim v kopenskem, zračnem ali pomorskem prometu se tudi lahko vroča prek delodajalca, kjer so zaposleni, in osebam, ki jim je vzeta prostost, tem se vroča po upravi zavoda, v katerem prestajajo kazen;
- vročanje z javnim naznanilom (94. člen): tu gre za vročanje večjemu številu oseb, ki organu niso znane ali ki se ne morejo določiti. Dokument se tem osebam vroči z javnim naznanilom na oglasni deski organa, ki ga je izdal, in na enotnem državnem portalu e-uprava. Vročitev velja za opravljeno po poteku petnajstih dni od dneva, ko je bilo naznanilo objavljeno na oglasni deski in na enotnem državnem portalu e-uprava, če organ, ki je dokument izdal, ne določi daljšega roka. Poleg objave na oglasni deski in objave na enotnem državnem portalu e-uprava lahko objavi organ naznanilo tudi v javnih občilih ali na kakšen drug običajen način;
- odklonitev sprejema (95. člen): če naslovník pošiljke brez zakonitega razloga odkloni sprejem, pusti vročevalec dokument v stanovanju, kjer taka oseba stanuje, oziroma v prostorih, kjer je zaposlena, ali pa nalepi dokument na vrata stanovanja oziroma prostorov ali ga pusti v predalčniku. V takem primeru vročevalec zapiše na vročilnici dan, uro in razlog odklonitve sprejema ter kraj, kjer je dokument pustil. S tem se šteje, da je vročitev opravljena;
- sprememba naslova (96. člen): organ vroča na uradni naslov stranke, če se stranka preseli in naslova ne javi organu in mu ta ni znan, vroča pošiljko po postopku vročanja z javnim naznanilom;
- vročanje na naslovu za vročanje (96. a člen): tako vročanje se opravi, ko organ vroča dokument osebi, ki do vročitve ni sodelovala v postopku. Izjemoma lahko vroča tudi na drugem naslovu, ki ni enak naslovu za vročanje, če je verjetno, da oseba tam dejansko prebiva, vendar mora vročitev ponoviti tudi na naslovu za vročanje, če se izkaže, da na domnevnem drugem naslovu ne živi. Če organ ugotovi, da oseba ne prebiva na naslovu za vročanje, ker se je odselila oziroma je na naslovu neznana, organ odredi, da se vročitev

opravi po postopku vročanja z javnim naznanilom. V praksi se plačilni nalogi za prekrške mirujočega prometa in za prekrške, ugotovljene s tehničnimi sredstvi in napravami, kjer voznik ni bil ustavljen, vročajo po tem postopku, saj oseba v teh primerih do vročitve ni sodelovala v postopku.

Plačilne naloge za prekrške mirujočega prometa in prekrške, zaznane s tehničnimi sredstvi in napravami v primerih, ko voznik ni bil ustavljen, se tako vroča po pošti. V zvezi z vročanjem plačilnih nalogov se postavlja vprašanje, ali bi se to vročanje dalo opraviti z droni.

Drone se je za dostavljanje že testiralo in Googlovo podjetje Wing je prvo, ki je dobilo dovoljenje Zvezne uprave ZDA za letalstvo (FAA) za dostavo dobrin poslovnim subjektom in potrošnikom z droni. Storitev, ki jo je mogoče uporabiti prek aplikacije, že deluje v Avstraliji, kjer so jo testirali 18 mesecev in opravili 3000 dostav (Drevenšek 2019).

Fizična dostava pošilk za komercialne in druge namene z droni ni vprašljiva in bo sčasoma tudi mogoča. Odgovor na vprašanje, ali bi se vročanje plačilnih nalogov dalo opravljati z droni, ni enoznačen. Zagotovitev osebne vročanja plačilnega naloga naslovniku z dronom je težja. Osebo vročanje je dokazilo, da je kršitelj seznanjen s prekrškom in le na podlagi njega pride do pravnomočnosti in izvršljivosti plačilnega naloga, kar je pogoj za nadaljnje postopke, kot je to na primer izterjava neplačane globe. V primeru plačilnih nalogov se je marsikateri kršitelj izogibal njegovi vročitvi, saj kot že povedano, brez vročitve plačilni nalog ne postane pravnomočen in izvršljiv. V izogib nevročanja uradnih pisanj so bila v ZUP vnesena določila o fikciji vročitve in vročitev prek javnega naznanila. Za vročitev plačilnih nalogov z droni bi bilo treba ZUP spremeniti tako, da bi se tudi tako opravljena dostava plačilnega naloga z droni štela kot vročena.

#### **5.4 Prednosti, slabosti, priložnosti in pasti uporabe**

V nadaljevanju raziskave ugotavljamo prednosti, slabosti, priložnosti in pasti uporabe dronov za zaznavanje cestno-prometnih prekrškov. Pri opredelitvi teh smo se oprli na poročilo Policije o uporabi dronov pri opravljanju policijskih nalog (Ministrstvo za notranje zadeve, Policija 2016).

Kot prednosti uporabe dronov za zaznavo cestno-prometnih prekrškov smo zaznali:

- možnost nadzora večjega območja in s tem zaznavanje dejanskega števila cestno-prometnih prekrškov. Z določenim številom dronov bi lahko opravljali nadzor po celotnem območju lokalne skupnosti;
- možnost zagotovitve 24-urnega nadzora nad spoštovanjem cestno-prometnih predpisov. Z ustrezno tehnično opremo, nameščeno na drone, bi se lahko prekrški zaznavali tudi v nočnem času in v slabših vremenskih razmerah, z ustreznim številom dronov pa bi se leta lahko opravljal neprekinjeno;

- možnost izogibanja konfliktov uradnih oseb s kršitelji in zagotavljanje večje varnosti uradnih oseb pri zaznavi cestno-prometnih prekrškov, saj z uporabo dronov ne bi bilo osebne stika med uradno osebo in kršiteljem;
- možnost dokumentiranega dokazovanja, storjenega cestno-prometnega prekrška. S pomočjo naprav za dokumentiranje in zaznavo cestno-prometnih prekrškov, vgrajenih v drone, bi se storjen prekršek lažje dokazoval, ugotovitev prekrška ne bi slonela le na ugotovitvi pooblaščne uradne osebe;
- možnost lažjega identificiranja dejanskega kršitelja. Dron bi pri zaznavi cestno-prometnega prekrška poleg prekrška slikal tudi kršitelja, z ustrezno opremo za prepoznavanje obraza bi kršitelja tudi prepoznal. S tem bi ugotovili dejanskega kršitelja, ne glede na lastništvo vozila, ter se izognili nepotrebnim zahtevam za sodno varstvo z namenom dokazovanja, da lastnik oziroma uporabnik vozila ni storil očitane prekrška.

Zaznane nevarnosti uporabe dronov za zaznavo cestno-prometnih prekrškov so predvsem:

- v zbiranju in obdelavi osebnih podatkov v nasprotju z GDPR in ZVOP-1 s strani organov, pristojnih za nadzor cestnega prometa;
- v neopravičenem dostopu do osebnih podatkov nepooblaščenih oseb v primeru strmoglavljenja in izgube drona in kibernetkega vdora v sistem drona oz. omrežno povezavo;
- nevarnost strmoglavljenja drona v primeru okvare ali drugega razloga. Dron lahko v primeru izgube nadzora, porabe baterije, trka ali drugega razloga z velike višine strmoglavni, kar lahko predstavlja nevarnost za zdravje in premoženje ljudi;
- nevarnost zračnega prometa. Ravno tako lahko dron predstavlja nevarnost trka z ostalimi zrakoplovi. Trk drona z zrakoplovom bi lahko imel hujše posledice za zdravje ljudi.

Priložnosti, ki jih lahko prinesejo droni pri zaznavanju cestno-prometnih prekrškov, so:

- povišanje učinkovitosti nadzora cestno-prometnih prekrškov. Neprekinjen nadzor cestnega prometa namreč poviša njegovo učinkovitost;
- znižanje števila prekrškov. Učinkovit nadzor nad cestno-prometnimi prekrški znižuje njihovo število;
- izboljšanje varnosti cestnega prometa. Če se bi doseglo znižanje števila cestno-prometnih prekrškov, predvsem prekrškov prekoračitve dovoljene hitrosti, vožnje v nasprotno smer od dovoljene in podobnih, bi to zagotovo izboljšalo varnost v cestnem prometu.

Zaznane pasti uporabe dronov za zaznavo cestno-prometnih prekrškov so predvsem:

- tehnologija, ki bi omogočala stalen in neprekinjen nadzor ter bi se jo lahko uporabljalo tudi za druge namene in ne le za zaznavo cestno-prometnih prekrškov;
- nesorazmerni poseg v človekove pravice zaradi uporabe tehničnih sredstev in naprav za zaznavo prekrška in kršitelja, dokumentiranje prekrška in kršitelja, merjenje hitrosti vozil, prepoznavo registrskih tablic in prepoznavo obraza.

## 6 SKLEP

V raziskavi smo najprej analizirali pravne vire, literaturo, strokovne članke slovenskih in tujih avtorjev tako s področja dronov kot s prekrškovnega področja. Namen naloge je bil proučiti možnosti uporabe dronov pri zaznavi in sankcioniranju cestno-prometnih prekrškov ter na podlagi teh ugotovitev oblikovati zaključke glede pravnih možnosti uporabe dronov za namen nadzora nad državljani tudi na drugih področjih. Namen smo želeli doseči z zastavljenimi cilji, in sicer s predstavitvijo področja dronov in prekrškov, z analizo veljavne pravne ureditve področja dronov in prekrškov, ugotoviti, ali pravna ureditev dopušča uporabo dronov za namen zaznave in sankcioniranja cestno-prometnih prekrškov, raziskati pravna tveganja za državljane, ki jih taka uporaba dronov prinaša, in ugotoviti prednosti, ki jih uporaba dronov prinaša pri zaznavi in sankcioniranju cestno-prometnih prekrškov. V nalogi tudi odgovarjamo na zastavljena raziskovalna vprašanja in predstavljamo ugotovitve.

### 6.1 Odgovori na raziskovalna vprašanja

V magistrski nalogi smo si postavili tri raziskovalna vprašanja, na katera v nadaljevanju podajamo odgovore.

Na kakšen način in če sploh veljavna pravna ureditev dopušča uporabo dronov za namen zaznave in sankcioniranja cestno-prometnih prekrškov?

Skladno z veljavno zakonodajo se lahko za zaznavo cestno-prometnih prekrškov uporabljajo tehnična sredstva in naprave. ZNPPol v tretjem odstavku 113. člena določa, da smejo pri nadzoru cestnega prometa na javnih cestah in na drugih javnih površinah policisti uporabljati tehnična sredstva za odkrivanje in dokazovanje prekoračene najvišje dovoljene hitrosti na kontrolnih točkah, prekoračene povprečne hitrosti na cestnih odsekih ter tehnična sredstva za ugotavljanje drugih prekrškov. Posnetki o vozilih, s katerimi niso bili storjeni prekrški, se brišejo takoj, ko je to mogoče, najpozneje pa v 30 dneh od njihovega nastanka. Tudi ZPrCP v svojih določbah dovoljuje uporabo tehničnih sredstev in naprav za zaznavo cestno-prometnih prekrškov s tem, da v drugem odstavku 15. člena dovoljuje uporabo občinskim redarjem izključno s samodejnimi napravami in sredstvi za nadzor prometa, s katerimi se prekrški slikovno dokumentirajo, pri tem pa nimajo pravice ustaviti voznika.

Pojem tehničnih sredstev pri zaznavi cestno-prometnih prekrškov v naši zakonodaji ni definiran in v praksi zajema razne naprave, s katerimi se zaznava prekrške, kot so to naprave za zaznavo vožnje skozi rdečo luč, merilnikov hitrosti in druge naprave, med katere spadajo tudi naprave za zaznavanje stopnje alkohola v krvi.

Glede na to, da tehnična sredstva in naprave za zaznavo cestno-prometnih prekrškov niso definirana, bi se lahko sklepalo, da drone lahko uvrstimo med te naprave. Vendar to ni tako, saj ZNPPol v 114. a členu točno določa namen, za katerega lahko policisti uporabljajo drone,

in sicer droni se lahko uporabljajo le za namen zbiranja podatkov za točno določena policijska pooblastila in naloge pri iskanju oseb, zaradi varne izvedbe postopkov, za dokazovanje kaznivih dejanj in prekrškov in identificiranje kršiteljev oziroma storilcev, za spremljanje zakonitosti izvajanja policijskih pooblastil in spremljanje javnih zbiranj, za nadzor državne meje ter preprečevanja in odkrivanja nezakonitih prehodov čez državno mejo, pri izvedbi prikritih preiskovalnih ukrepov, če tako določa zakon, ki ureja kazenski postopek, pri opravljanju ogledov za ugotovitev ali razjasnitev kakšnega pomembnega dejstva v postopku potrebno neposredno opazovanje oziroma zaznavanje in pri policijskem varovanju oseb in objektov. Pri uporabi dronov pa morajo policisti upoštevati splošne pogoje, ki so predpisani za njihovo letenje. Če je nujno za izvedbo policijskih nalog, lahko policisti izjemoma odstopajo od teh pogojev, če se z uporabo drona ne ogroža življenja, zdravja ali premoženja ljudi zaradi udarca ali izgube nadzora nad sistemom drona ali če se ne ogroža ali moti varnosti v zračnem prometu.

Občinski redarji, ki so poleg policistov pooblašteni za opravljanje večjega dela nadzora cestnega prometa in ugotavljanje prekrškov, pooblastila za uporabljanje dronov nimajo, saj jim ga ne podeljuje noben zakon.

Iz navedenega izhaja, da je odgovor na prvo zastavljeno raziskovalno vprašanje, da trenutno veljavna pravna ureditev ne dopušča uporabe dronov za namene zaznavanja cestno-prometnih prekrškov.

Kakšno tveganje za zasebnost državljanov predstavlja uporaba dronov pri zaznavi in sankcioniranju cestno-prometnih prekrškov?

Dron kot naprava za letenje ne predstavlja posebnega tveganja za zasebnost državljanov, to tveganje pa predstavljajo sistemi in tehnologije za zaznavanje prekrškov in beleženje kršitev ter zaznavo obraza, s katerimi so opremljeni droni. Tveganje predstavljata tudi ravnanje in obdelava teh podatkov.

Glede na sistem za zaznavanje in beleženje kršitev ter prepoznavo obraza so tveganja različna. Pri obdelavi osebnih podatkov je predvsem pomembno, da njihovo obdelavo ureja ustrezna pravna podlaga, njihova obdelava mora biti transparentna, ravno tako mora biti določen namen obdelave podatkov. Pridobljeni podatki morajo biti ustrezno zavarovani, poskrbljeno mora biti tudi za zagotavljanje pravic in svoboščin posameznika, kot so pravica do seznanitve z obdelanimi podatki, pravice do izbrisa podatkov, pravice do dopolnitve in ugovora zoper obdelavo osebnih podatkov. Uporaba sistemov za zaznavo cestno-prometnih prekrškov in beleženja kršitev ter zaznavo obraza v primerih masovnega zajema in obdelave podatkov predstavlja povečano tveganje.

Pri presoji vplivov na zasebnost je poseg v zasebnost treba presojati glede na temeljna načela informacijske zasebnosti, in sicer glede na načelo zakonitosti, načelo sorazmernosti, načelo dokončnosti, informacijske varnosti in transparentnosti ter pravice posameznikov.

Načelo zakonitosti določa, da se lahko osebni podatki obdelujejo le na osnovi pravne podlage. Za uporabo dronov za namen zaznave cestno-prometnih prekrškov bi se lahko droni uporabljali le, če bi bila za to ustrezna pravna podlaga. Pri zajemanju in obdelavi osebnih podatkov bi morali skladno z načelom sorazmernosti zagotoviti, da bodo zajeti le nujni osebni podatki, ki bi se jih potrebovalo v postopku zaznave cestno-prometnih prekrškov. Stremeti bi bilo treba k zajemanju najmanjšega možnega nabora osebnih podatkov. Osebni podatki se lahko skladno z načelom dokončnosti ali omejitve namena zbirajo in dalje obdelujejo samo za namene, za katere so bili zbrani. Treba je preprečiti, da bi nepooblaščen osebe pridobljene osebne podatke zlorabile, spremenile ali uničile, kot je to skladno z načelom informacijske varnosti. Zaradi navedenega morajo biti pridobljeni osebni podatki med njihovo uporabo ustrezno zavarovani. Posameznik, katerega osebni podatki se zbirajo, ima skladno z načelom transparentnosti in pravice posameznika pravico, da je seznanjen kdaj, kdo in zakaj zbira njegove podatke. Pri nadzoru prometa in zaznavi cestno-prometnih prekrškov s stacionarnimi videonadzori posameznika na videonadzor opozarjajo ustrezne obvestilne table. Pri uporabi dronov pa taka seznanitev ni možna, zaradi česar bi moralo biti splošno znano oziroma javno objavljeno, kdaj, kdo in kje izvaja nadzor nad cestno-prometnimi prekrškimi s pomočjo dronov. Pri zaznavi cestno-prometnih prekrškov bi moral dron zajeti samo nujno potrebne podatke za dokazovanje prekrška. Ostalih osebnih podatkov drugih oseb pa ne bi smel zajemati.

Povzamemo lahko, da če se nepravilno in nedorečeno uporablja drone pri zaznavi in sankcioniranju cestno-prometnih prekrškov, obstaja povečano tveganje za poseg v zasebnost državljanov in s tem poseg v temeljne človekove pravice.

Katere so prednosti, slabosti, priložnosti in pasti uporabe dronov pri zaznavi in sankcioniranju cestno-prometnih prekrškov?

Pri zaznavi cestno-prometnih prekrškov z droni smo kot prednosti zaznali nadzor večjega območja in s tem zaznavanje dejanskega števila cestno-prometnih prekrškov, zagotovitev 24-urnega nadzora nad spoštovanjem cestno-prometnih predpisov, izogibanje konfliktov uradnih oseb s kršitelji in zagotavljanje večje varnosti uradnih oseb pri zaznavi cestno-prometnih prekrškov, dokumentirano dokazovanje storjenega cestno-prometnega prekrška, lažje identificiranje dejanskega kršitelja.

Izpostavili bi lahko slabosti, kot so zbiranje in obdelava osebnih podatkov v nasprotju z GDPR in ZVOP-1 s strani organov, pristojnih za nadzor cestnega prometa, neopravičen dostop do osebnih podatkov nepooblaščenih oseb v primeru strmoglavljenja in izgube drona in kibernetkega vdora v sistem drona oziroma omrežno povezavo, nevarnosti strmoglavljenja drona v primeru okvare ali drugega razloga in povzročanja nevarnosti v zračnem prometu.

Priložnosti, ki smo jih zaznali, so povišanje učinkovitosti nadzora cestno-prometnih prekrškov, saj neprekinjen nadzor cestnega prometa poviša njegovo učinkovitost, znižuje števila prekrškov, saj je dokazano, da učinkovit nadzor nad cestno-prometnimi prekrški znižuje njihovo število, izboljšanje varnosti cestnega prometa. Če bi se doseglo znižanje števila cestno-prometnih prekrškov, predvsem prekrškov prekoračitve dovoljene hitrosti, vožnje v nasprotno smer od dovoljene in podobnih, bi slednje domnevno pripomoglo k izboljšanju varnosti v cestnem prometu.

Kljub veliko prednostim, ki jih tehnologija prinaša, smo v raziskavi tehnologijo zaznali kot past, ki bi omogočala stalen in neprekinjen nadzor, saj bi se jo lahko uporabljalo tudi za druge namene in ne le za namen zaznave cestno-prometnih prekrškov. Kot past pa smo tudi zaznali nesorazmerni poseg v človekove pravice zaradi uporabe tehničnih sredstev in naprav za zaznavo prekrška in kršitelja, dokumentiranja prekrška in kršitelja, merjenja hitrosti vozil, prepoznavo registrskih tablic in prepoznavo obraza.

## **6.2 Povzetek ugotovitev**

Zaradi hitrega razvoja tehnologije in uporabnosti dronov ter enotne ureditve njihove uporabe je Evropska komisija sprejela Izvedbeno Uredbo Komisije EU 2019/947, ki je zavezujoča za vse članice EU in se bo začela uporabljati 1. 7. 2020. S to uredbo se dopušča možnost uporabe dronov za različne namene. Evropska komisija je predmetno uredbo sprejela predvsem ob upoštevanju, da lahko v zračnem prostoru poleg zračnih plovil s posadko različne operacije izvajajo tudi droni, ki so lahko letala ali helikopterji ne glede na njihovo maso. Enaka pravila in postopki bodo morali veljati za letalstvo s posadko kot za pilote, operaterje in sisteme dronov. Tudi njihova varnost bo morala biti primerljiva.

V Republiki Sloveniji področje upravljanja dronov ureja Uredba vlade o sistemih brezpilotnih zrakoplovov. Ta uredba za določene namene in pod določenimi pogoji ureja uporabo dronov v zračnem prostoru RS. Glede na veljavno Izvedbeno Uredbo Komisije EU 2019/947 bo treba pripraviti nov izvedbeni slovenski predpis, v katerem bo treba na novo opredeliti vprašanje nadzora, sankcije za kršitev predpisov EU, ki bi morale biti bistveno višje od sedanjih, kot tudi urediti posamezna vprašanja za implementacijo z Izvedbeno Uredbo Komisije EU 2019/947 določenih zahtev.

Pravna ureditev s področja letalstva, kamor spadajo tudi droni, tako pod določenimi pogoji dopušča uporabo dronov za različne namene.

Cestno-prometne prekrške praviloma osebno zaznavajo policisti, občinski redarji, vojaški policisti in cestninski nadzorniki. Cestno-prometne prekrške se lahko ugotavlja tudi z uporabo ustreznih tehničnih sredstev ali naprav. Ugotovili smo, da pojem tehničnih sredstev in naprav v okviru prometa v naši zakonodaji ni konkretno definiran in zajema širok spekter raznih

naprav, ki so namenjene ugotavljanju prekrškov, kot so to naprave za zaznavo vožnje skozi rdečo luč, merilnikov hitrosti in druge naprave, med katere spadajo tudi naprave za zaznavanje stopnje alkohola v krvi.

Tehnična sredstva in naprave za zaznavo cestno-prometnih prekrškov lahko skladno s svojimi pooblastili za določene namene uporabljajo policisti in občinski redarji. Občinski redarji lahko uporabljajo le sredstva za nadzor prometa, s katerimi se prekrški slikovno dokumentirajo, pri tem nimajo pravice ustaviti voznika.

V nasprotju s policisti, ki lahko za namen zbiranja podatkov v točno določenih nalogah uporabljajo drone, občinski redarji tega pooblastila nimajo, saj jih za uporabo dronov ne pooblašča ne ZORed in ne ZPrCP.

V raziskavi je bilo ugotovljeno, da veljavna zakonodaja ne dopušča uporabe dronov za namen zaznave in sankcioniranja cestno-prometnih prekrškov, saj imajo pristojnost uporabe dronov le policisti in to le za namen zbiranja podatkov v točno določenih nalogah in ne ostali pooblaščeni za nadzor cestnega prometa. Drone bi se za zaznavo cestno-prometnih prekrškov dalo uporabljati, za to bi bila potrebna sprememba ZNPPol, ZORed in ZPrCP, in sicer dodati bi bilo treba določila, ki bi omogočala izvedbo takega nadzora s strani policistov in občinskih redarjev. Pri taki ureditvi bi bilo treba posebno pozornost nameniti zbiranju in obdelavi osebnih podatkov, saj ti predstavljajo največje tveganje za njihovo uporabo.

V raziskavi je bilo tudi ugotovljeno, da obstajajo pravne možnosti uporabe dronov za namen nadzora nad državljani tudi na drugih področjih, in sicer ZNPPol policiji dopušča uporabo dronov za namen zbiranja podatkov, in sicer pri iskanju oseb, zaradi varne izvedbe postopkov, za dokazovanje kaznivih dejanj in prekrškov in identificiranje kršiteljev oziroma storilcev, za spremljanje zakonitosti izvajanja policijskih pooblastil in spremljanje javnih zbiranj, za nadzor državne meje in preprečevanja in odkrivanja nezakonitih prehodov čez državno mejo, pri izvedbi prikritih preiskovalnih ukrepov, če tako določa zakon, pri opravljanju ogledov za ugotovitev ali razjasnitev kakšnega pomembnega dejstva v postopku potrebno neposredno opazovanje oziroma zaznavanje in pri policijskem varovanju oseb in objektov. Drone lahko policija uporablja le z upoštevanjem splošnih pogojev, ki so predpisani za letenje dronov. Če je to nujno za izvedbo policijskih nalog, lahko policisti izjemoma odstopajo od teh pogojev, če se z uporabo drona ne ogroža življenje, zdravje ali premoženje ljudi zaradi udarca ali izgube nadzora nad sistemom drona ali če se ne ogroža ali moti varnost v zračnem prometu.

V nalogi smo raziskovali pravne vidike uporabe dronov za nadzor nad cestno-prometnimi prekrški, take raziskave pa v Sloveniji še nismo zasledili. Ugotovitve, pridobljene v raziskavi, so uporabne tudi za nadgradnjo oziroma dopolnitev te raziskave na tem in drugih sorodnih področjih.



## LITERATURA

- Agencija za civilno letalstvo. 2019. *Nova evropska ureditev področja brezpilotnih zrakoplovov*. <https://www.caa.si/upload/editor/file/filed2979ac6035c718.pdf> (11. 11. 2019).
- Atherton, Kelesey D. 2013. *Flying robots 101: everything you need to know about drones*. <http://www.popsci.com/technology/article/2013-03/drone-any-other-name> (18. 3. 2017).
- Avsec, Sašo. 2015. Droni. *Gea* 25: 26–37.
- Balažič, Marko. 2019. Zaznava prometnih prekrškov s tehničnimi sredstvi. V *Perspektive večje varnosti na slovenskih cestah*, ur. Dragan Perovec, 35–48. Ljubljana: Inštitut za kriminologijo pri Pravni fakulteti v Ljubljani.
- Banisar, David in Simon Davies. 1999. *Privacy and human rights: an international survey of privacy laws and practice*. <http://gilc.org/privacy/survey/intro.html> (23. 11. 2019).
- Bitenc, Maja. 2014. Brezpilotni letalniki – od igrače do večnamenskih robotov. *Geodetski vestnik* 58 (1): 155–158.
- Boštele, Mojca. 2016. Brezpilotni letalniki. *Delo*, 8. 6. 2016, 8.
- Cate, Fred H. 1997. *Privacy in the information Age*. Washington: Brookings Institution Press.
- Chamayou, Gregoire. 2016. *Teorija drona*. Ljubljana: Krtina.
- Cvetko, Aleksej. 1999. *Varovanje zasebnosti v delavnih razmerjih*. Ljubljana: Gospodarski vestnik.
- Čas, Petra, Nuša Orel in Matej Perpar. 2018. Splošne določbe. V *Zakon o prekrških s komentarjem*, ur. Petra Čas, Hinko Jenull in Nuša Orel, 224–270. Ljubljana: Lexpera, GV založba.
- Čas, Petra, Špela Maček Guštin in Nuša Orel. 2018. Izvršitev in evidence odločb. V *Zakon o prekrških s komentarjem*, ur. Petra Čas, Hinko Jenull in Nuša Orel, 992–1090. Ljubljana: Lexpera, GV založba.
- Drevenšek, Simona. 2019. *Dostava z droni spreminja svet logistike*. <https://svetkapitala.delo.si/mobilnost/dostava-z-droni-spreminja-svet-logistike-187974> (15. 12. 2019).
- Filipčič, Katja. 2018. Temeljne določbe. V *Zakon o prekrških s komentarjem*, ur. Petra Čas, Hinko Jenull in Nuša Orel, 31–51. Ljubljana: Lexpera, GV založba.
- Gellman, Robert. 2001. Does Privacy Law Work? V *Technology and privacy: the new landscape*, ur. Philip E. Agre in Marc Rotenberg, 193–218. Cambridge: MIT Press.
- Gril, Suzana in Rafael Viltušnik. 2011. *Osnove prekrškovnega prava*. Ljubljana: GV založba.
- Gutwirth, Serge. 2002. *Privacy and the information age*. New York: Rowman & Littlefield Publishers.
- Henriques, Jasmine. 2014. *Unmanned Aerial Vehicles (UAV): drones for military and civilian use*. <https://www.globalresearch.ca/unmanned-aerial-vehicles-uav-drones-for-military-and-civilian-use/5374666> (12. 11. 2019).
- Informacijski pooblaščenec. 2015. *Brezpilotni letalniki: kako izkoristiti njihove prednosti in obvarovati temeljne človekove pravice*. [https://www.ip-rs.si/fileadmin/user\\_upload/Pdf/porocila/Brezpilotni\\_letalniki\\_-\\_porocilo\\_IP.pdf](https://www.ip-rs.si/fileadmin/user_upload/Pdf/porocila/Brezpilotni_letalniki_-_porocilo_IP.pdf) (18. 3. 2017).

- Informacijski pooblaščenec. 2017. *Kaj prinaša nova Splošna uredba (EU) o varstvu podatkov?* [https://www.ip-rs.si/fileadmin/user\\_upload/Pdf/pripombe/Splosna\\_uredba\\_o\\_varstvu\\_podatkov-letak\\_maj\\_2017.pdf](https://www.ip-rs.si/fileadmin/user_upload/Pdf/pripombe/Splosna_uredba_o_varstvu_podatkov-letak_maj_2017.pdf) (24. 11. 2019).
- Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa. 2019. *Analiza in pregled stanja varnosti v cestnem prometu za leto 2018*. <https://www.avp-rs.si/wp-content/uploads/2019/03/Analiza-in-pregled-stanja-varnosti-cestnega-prometa-v-letu-2018.pdf> (30. 11. 2019).
- Jerič P., Anja. 2019. *Zakaj brezpilotni letalnik nad letališčem povzroči takšno paniko?* <https://www.rtv-slo.si/svet/evropa/zakaj-brezpilotni-letalnik-nad-letaliscem-povzroci-takšno-paniko/476358> (20. 11. 2019).
- Jerovšek, Tone. 2007. *Upravni postopek in upravni spor*. Ljubljana: Fakulteta za upravo.
- Juul, Maria. 2015. *Civil drones in the European Union*. [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2015/571305/EPRS\\_BRI\(2015\)571305\\_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2015/571305/EPRS_BRI(2015)571305_EN.pdf) (18. 3. 2017).
- Koman Perenič, Lidija. 2009. *Varstvo osebnih podatkov in mediji. Informacijski pooblaščenec Republike Slovenije*. [https://www.ip-rs.si/fileadmin/user\\_upload/Pdf/smernice/OP\\_in\\_mediji.pdf](https://www.ip-rs.si/fileadmin/user_upload/Pdf/smernice/OP_in_mediji.pdf) (24. 11. 2019).
- Kotar, Janez. 2019. *Čisto iskreno o dronih. To niso zgolj igrace!* <https://www.metropolitan.si/mobilno/najnovejse-igrace/> (20. 11. 2019).
- Kovač, Polonca. 2018. Postopek za prekrške prekrškovnega organa (hitri postopek). V *Zakon o prekrških s komentarjem*, ur. Petra Čas, Hinko Jenull in Nuša Orel, 271–426. Ljubljana: Lexpera, GV založba.
- Kovačič, Matej. 2006. *Nadzor in zasebnost v informacijski družbi : filozofski, sociološki, pravni in tehnični vidiki nadzora in zasebnosti na internetu*. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede.
- Lampe, Rok. 2004. *Sistem pravice do zasebnosti*. Ljubljana: Bonex.
- Megla, Maja. 2015. *Veste, kaj snemajo droni, ko letijo nad nami?* <https://www.delo.si/novice/slovenija/veste-kaj-snemajo-droni-ko-letijo-nad-nami.html> (23. 11. 2019).
- Miller, Steve. 2016. *How do the drones/UAVs used during Vietnam differ from those today?* <https://www.quora.com/How-do-the-drones-UAVs-used-during-Vietnam-differ-from-those-today> (11. 11. 2019).
- Ministrstvo za notranje zadeve, Policija. 2016. *Uporaba brezpilotnih zrakoplovov pri opravljanju policijskih nalog*. <https://e-uprava.gov.si/.download/edemokracija/datoteka/Vsebina/268245?disposition=inline> (8. 12. 2019).
- Moški svet. 2018. *Vse, česar še niste vedeli o dronih*. <https://www.moskismet.com/tehnologija/droni.html> (22. 11. 2019).
- Ropret, Matjaž. 2019. *Z droni med stolpnice, v jaške, čez vodo in v hribe*. <https://tehnouzvezdje.si/z-droni-med-stolpnice-v-jaske-cez-vodo-in-v-hribe/> (22. 11. 2019).
- Sarkar, Tapan K., Robert J. Mailloux, Artur A. Oliner, Magdalena Salazar-Palma in Dipak L. Segupta. 2006. *History of Wireless*. <https://www.americanradiohistory.com/BOOKSHELF-ARH/History/History-Of-Wireless.pdf> (15. 12. 2019).

- Selan Voglar, Margita. 2018. *Seminar o transportnih zavarovanjih. Zavarovanja brezpilotnih zrakoplovov*. <https://www.zav-zdruzenje.si/wp-content/uploads/2018/10/4-Selan-Voglar-Margita-Primerjalna-ureditev-zavarovanj-brepilotnih-zrakoplovov.pdf> (23. 11. 2019).
- STA. 2015. *Agencija za civilno letalstvo z opozorili za uporabnike dronov*. <http://znanost.sta.si/2214109/agencija-za-civilno-letalstvo-z-opozorili-za-uporabnike-dronov> (19. 11. 2019).
- Svet kapitala. 2019. Pri sosedih zadonel taksi dron. <http://svetkapitala.delo.si/trendi/pri-sosedih-zadonel-taksi-dron-169265> (20. 11. 2019).
- Svete, Uroš, Janja Vuga Beršnak, Anica Ferlin, Tadej Hlavaček, Jure Mišigoj, Žiga Polajnar in Sebastijan Zajc. 2015. Brezpilotni letalniki: od varnostnih nalog do komercialne rabe - kako urediti njihovo uporabo? *Ujma* 29: 350–356.
- Wagner DeCew, Judith. 1997. *In pursuit of privacy*. Ithaca: Cornell University Press.
- Zumpano, Cesare. B. I. *Storia dei droni*. <https://www.techuniverse.it/drone/> (11. 11. 2019).

## PRAVNI VIRI

- Delegirana Uredba Komisije EU 2019/945 z dne 12. 3. 2019 o sistemih brezpilotnega zrakoplova in operatorjih sistemov brezpilotnega zrakoplova iz tretjih držav. *Uradni list EU*, št. L 152/1.
- Direktiva (EU) 2015/413 Evropskega parlamenta in Sveta o lažji čezmejni izmenjavi informacij o prometnih prekrških, povezanih z varnostjo v cestnem prometu. *Uradni list EU*, št. L 68/9.
- Izvedbena Uredba Komisije EU 2019/947 z dne 24. 5. 2019 o pravilih in postopkih za upravljanje brezpilotnih zrakoplovov. *Uradni list EU*, št. L 152/45.
- Javna agencija za civilno letalstvo Republike Slovenije. 2016. *Direktiva o varnosti glede uporabe brezpilotnih zrakoplovov*. [https://www.iusinfo.si/download/razno/Direktiva\\_o\\_varnosti\\_droni2016.pdf](https://www.iusinfo.si/download/razno/Direktiva_o_varnosti_droni2016.pdf) (30. 11. 2019).
- Mednarodni pakt o državljanskih in političnih pravicah. *Uradni list SFRJ*, št. 7/71.
- Splošna deklaracija človekovih pravic. *Uradni list RS*, št. 24/18.
- Uredba EU 2016/679 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. aprila 2016 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takih podatkov. *Uradni list EU*, št. L 119/1.
- Uredba o sistemu brezpilotnih zrakoplovov. *Uradni list RS*, št. 52/16 in 81/16 – popr.
- Ustava Republike Slovenije (URS). *Uradni list RS*, št. 33/91-I, 42/97 – UZS68, 66/00 – UZ80, 24/03 – UZ3a, 47, 68, 69/04 – UZ14, 69/04 – UZ43, 69/04 – UZ50, 68/06 – UZ121,140,143, 47/13 – UZ148, 47/13 – UZ90,97,99 in 75/16 – UZ70a.
- Zakon o cestah (ZCes-1). *Uradni list RS*, št. 109/10, 48/12, 36/14 – odl. US, 46/15 in 10/18.
- Zakon o cestninjenju (ZCestn). *Uradni list RS*, št. 24/15 in 41/17.
- Zakon o izvrševanju kazenskih sankcij (ZIKS-1). *Uradni list RS*, št. 110/06 – uradno prečiščeno besedilo, 76/08, 40/09, 9/11 – ZP-1G, 96/12 – ZPIZ-2, 109/12, 54/15 in 11/18.
- Zakon o letalstvu (ZLet). *Uradni list RS*, št. 81/10 – uradno prečiščeno besedilo in 46/16.
- Zakon o motornih vozilih (ZMV-1). *Uradni list RS*, št. 75/17.

Zakon o nalogah in pooblastilih policije (ZNPPol). *Uradni list RS*, št. 15/13, 23/15 – popr., 10/17, 46/19 – odl. US in 47/19.

Zakon o občinskem redarstvu (ZORed). *Uradni list RS*, št. 139/06 in 9/17.

Zakon o obrambi (ZObr). *Uradni list RS*, št. 103/04 – uradno prečiščeno besedilo in 95/15.

Zakon o pravilih cestnega prometa (ZPrCP). *Uradni list RS*, št. 82/13 – uradno prečiščeno besedilo, 69/17 – popr., 68/16, 54/17, 3/18 – odl. US in 43/19 – ZVoz-1B.

Zakon o prekrških (ZP-1). *Uradni list RS*, št. 29/11 – uradno prečiščeno besedilo, 21/13, 111/13, 74/14 – odl. US, 92/14 – odl. US, 32/16 in 15/17 – odl. US.

Zakon o ratifikaciji Konvencije o varstvu človekovih pravic in temeljnih svoboščin, spremenjene s protokoli št. 3, 5 in 8 ter dopolnjene s protokolom št. 2, ter njenih protokolov št. 1, 4, 6, 7, 9, 10 in 11 (MKVCP). *Uradni list RS – Mednarodne pogodbe*, št. 7/94.

Zakon o splošnem upravnem postopku (ZUP). *Uradni list RS*, št. 24/06 – uradno prečiščeno besedilo, 105/06 – ZUS-1, 126/07, 65/08, 8/10 in 82/13.

Zakon o varstvu osebnih podatkov (ZVOP-1). *Uradni list RS*, št. 94/07 – uradno prečiščeno besedilo.

Zakon o voznikih (ZVoz-1). *Uradni list RS*, št. 85/16, 67/17, 21/18 – ZNOrg in 43/19.