

**Ustavno sodišče Republike Slovenije**  
**Beethovnova ulica 10**

**1000 Ljubljana**

**Datum: 4.12.2015**

**Opr. št.: U-I-149/15**

**VLAGATELJ:**        **OBČINA TOLMIN**, Ulica padlih borcev 2, 5220 Tolmin, ki jo zastopa župan Uroš Brežan po pooblastilu Občinskega sveta Občine Tolmin  
ki jo po pooblastilu zastopa Odvetniška pisarna Mužina, Žvipelj in partnerji d.o.o., Brdnikova ulica 44, 1000 Ljubljana

## **IZJAVA O NAVEDBAH NASPROTNEGA UDELEŽENCA**

- vloga 1x
- posebno pooblastilo za zastopanje pred Ustavnim sodiščem v spisu

### III. Uvod

Vlagatelj je dne 9.11.2015 prejel odgovor nasprotnega udeleženca Republike Slovenije, Ministrstva za infrastrukturo, ministra, na njegovo zahtevo za začetek postopka za oceno ustavnosti 4. člena Pravilnika o izpitnih centrih za opravljanje vozniškega izpita za voznike motornih vozil (Ur. l. RS, št. 60/2015; v nadaljevanju Pravilnik 2015 oziroma Pravilnik). Vlagatelj se s to vlogo izjavlja o navedbah v odgovoru nasprotnega udeleženca v roku 30 dni, skladno z navodilom iz dopisa naslovnega sodišča št. U-I-149/15-6 z dne 4.11.2015.

*Dokazi:*

- *vpogled v dopis št. U-I-149/15-6,*
- *vpogled v poštno povratnico dopisa št. U-I-149/15-6,*
- *kot doslej.*

### IV. Poseg v ustavni položaj oziroma ustavne pravice lokalne skupnosti

Nasprotni udeleženec vlagatelju (poenostavljeno) ne priznava pravnega interesa v konkretnem postopku kljub temu, da sicer potrjuje, da lahko občina vloži zahtevo za oceno ustavnosti in zakonitosti predpisov, s katerimi se posega v ustavni položaj oziroma pravice lokalne skupnosti. Vlagatelj je v zahtevi za oceno ustavnosti podrobno utemeljil, kako izpodbijani pravilnik posega v njegov ustavni položaj in v zakonsko izpeljavo tega položaja. Poleg tega nasprotni udeleženec v svojem odgovoru celo sam priznava, da gre v primeru ureditve in teritorialne organizacije izpitnih centrov za opravljanje voznških izpitov za teritorialno organizacijo javne uprave, ki je v celoti v pristojnosti države in ne gre za izvrševanje lokalne samouprave. Ravno to potrjuje navedbe vlagatelja o posegu v njegov ustavni položaj, saj **je država prav s teritorialno organizacijo izvajanja praktičnega dela voznškega izpita na način, kot ga predpisuje izpodbijani 4. člen Pravilnika 2015, arbitrarno in med različnimi lokalnimi skupnostmi diskriminatorno posegla v ustavni in zakonski koncept lokalne samouprave** ter s tem povezane pristojnosti in naloge občine.

Navedbe vlagatelja tudi, drugače kot trdi nasprotni udeleženec, v ničemer ne predstavljajo zgolj pavšalnih predvidevanj, temveč podrobno utemeljujejo, zakaj bodo kandidati na podlagi Pravilnika 2015 praktični del usposabljanja za voznški izpit morali opravljati v drugih krajih, kako bo to vplivalo nanj in na avto šole ter kako to onemogoča lokalni skupnosti izvajanje ustavno predvidenih in zakonsko konkretiziranih pristojnosti oziroma nalog lokalne samouprave. Navedbe o dodatnih stroških in časovnih obremenitvah kandidatov ter o opravljanju praktičnega dela usposabljanja v krajih, kjer se bo opravljal izpit, niso pavšalna predvidevanja, temveč dejstva. Na drugi strani pa do sedaj ni bil predstavljen niti en strokovni argument (statistika, raziskava, analiza ipd.), ki bi izkazoval, da so vozniki, ki so

opravili izpit v krajih, kjer je bilo opravljanje praktičnega dela izpita ukinjeno, nevarnejši od drugih voznikov (na primer udeleženi v več prometnih nesrečah, naredijo več prekrškov ipd.).

*Dokazi:*

- *kot doslej.*

## V.

### **Neprimernost argumentacije razlogov za sprejem izpodbijanih predpisov**

Nasprotni udeleženec navaja, da je glavni cilj izpodbijanega predpisa zagotavljanje varnosti vseh udeležencev v prometu ter da se včasih s tem poseže tudi v kakšno drugo pravico državljanov. To naj bi bilo upravičeno, ker je pravica do varnega okolja in varne udeležbe v prometu močnejša od večine ostalih pravic, odločitev o tem, kje in kako se bo opravljal praktični del voznškega izpita pa pomeni odločitev o tem, kaj želimo, da bodo kandidati za voznike motornih vozil po uspešno opravljenem izpitu tudi znali in zmogli.

Najprej je treba poudariti, da ni niti teoretično niti empirično izkazana prav nikakršna korelacija med varnostjo v prometu oziroma usposobljenostjo voznikov in opravljanjem voznškega izpita na avtocestah oziroma hitrih cestah. Ne obstaja nobena raziskava ali zbirka podatkov, ki bi izkazovala, da so na primer povzročitelji nezgod na avtocestah večinoma vozniki, ki so izpit pridobili v manjših krajih in v okviru izpita niso vozili po avtocesti. Nasprotni udeleženec takšno korelacijo zatrjuje, a je ne izkaže, vlagatelj in pobudnik pa so v zahtevi oziroma pobudi za oceno ustavnosti opr. št. U-I-125/15, kateri se pridružuje in na katero se sklicuje vlagatelj utemeljili, da temu ni tako ter tudi priložili članek, ki izkazuje ravno nasprotno stališče stroke. Tudi če bi torej zagotavljanje varnosti v prometu dejansko bil razlog za ureditev 4. člena Pravilnika 2015, bi bila takšna ureditev povsem neprimerna za poseg v pravice oziroma pravni položaj vlagatelja, saj **opravljanje voznškega izpita v specifičnih okoliščinah, kot jih zahteva Pravilnik, ne vpliva na varnost v cestnem prometu ter na usposobljenost voznikov.** Nasprotno ne izhaja niti iz raziskave »Towards European Standards for Testing«, ki jo v odgovoru navaja nasprotni udeleženec, saj ta raziskava na več mestih obravnava preizkus na avtocestah oziroma hitrih cestah kot neobvezen.

Sicer pa ne drži navedba, da je glavni cilj izpodbijane ureditve zagotavljanje varnosti vseh udeležencev v prometu. Neresničnost te navedbe se kaže v tem, da **se v krajih, kjer je omogočeno opravljanje praktičnega dela voznškega izpita na avtocesti oziroma hitri cesti, to dejansko praviloma ne izvaja in gre za redko izjemo.** Navedeno je pobudniku v zadevi opr. št. U-I-125/15 potrdil predsednik izpitne komisije, enako pa potrjuje tudi nasprotni udeleženec. Poleg tega nasprotni udeleženec na 4 strani odgovora celo navede, da so v vsako izpitno vožnjo vključeni najpomembnejši, v okviru čim manjšega števila izpitnih voženj pa se skuša preveriti vse predpisane elemente. Vožnja po avtocesti oziroma hitri cesti torej očitno ne sodi med najpomembnejše elemente vožnje, poleg tega pa se takšna vožnja skuša

preveriti v čim manjšem številu izpitnih voženj. Sprememba zakonodaje torej očitno ni služila izvajanju praktičnega dela voznškega izpita na način, ki se v praksi tam, kjer je to mogoče, ni izvajal niti pred spremembo niti po spremembi.

Cilj izpodbijane ureditve ne more biti zagotavljanje varnosti vseh udeležencev v prometu tudi iz razloga, da **je omogočeno opravljanje praktičnega dela voznškega izpita v številnih krajih, ki ne izpolnjujejo pogojev iz 10. člena Pravilnika o voznškem izpitu, ni pa to omogočeno v Tolminu.** Nerazumljivo je, kako lahko nasprotni udeleženec navaja varnost kot glavni razlog za izpodbijano ureditev, ko pa ta ureditev velja le za nekatere kraje, za številne povsem primerljive kraje pa ne velja. Še več – **izjema od tega »zagotavljanja varnosti« je oblikovana tako, da več kot je kandidatov za opravljanje voznškega izpita v kraju, večja je verjetnost da se dopusti ta izjema od zagotavljanja varnosti.** Navedeno jasno izkazuje, da je razlog zagotavljanja varnosti navidezen, izmišljen in neresničen; še več – argument zagotavljanja varnosti je zlorabljen za namen obrambe arbitrarnosti med lokalnimi skupnostmi.

Tudi razlog ekonomičnega delovanja uprave, ki ga navaja nasprotni udeleženec, ni prepričljiv, saj nasprotni udeleženec sploh ne navede, da Agencija RS za varnost prometa nima zagotovljenih sredstev za izvajanje praktičnega dela voznškega izpita v več krajih kot trenutno, temveč navaja le, da so sredstva Agencije omejena. Navedena izjava nima nikakršne relevantne vsebine, saj so po naravi stvari sredstva vedno omejena, na zadostnost sredstev za širše izvajanje praktičnega dela voznškega izpita pa kaže že dejstvo, da se je voznški izpit do sprejema izpodbijane ureditve izvajal v občini vlagateljici in da so bila za to vedno zagotovljena sredstva. Zgovoren je tudi zapis nasprotnega udeleženca, da *»gre za zelo občutljivo področje, kjer popuščanje parcialnim interesom samo zaradi prihranka pri stroških, ni dopustno«.* Najprej je treba poudariti, da navedeno ne drži, saj ne gre le za prihranek, temveč tudi za diskriminacijo, omejevanje lokalnega gospodarstva in poseg v koncept lokalne samouprave, navedena izjava pa jasno kaže odnos nasprotnega udeleženca do lokalnih skupnosti. Ko gre za stroške države, gre za zelo občutljivo področje, kjer popuščanje zaradi stroškov ni dopustno, stroški državljanov, ki so že tako deprivilegirani zaradi slabše prometne infrastrukture in oddaljenosti od večjih centrov, pa očitno niso upoštevni. Stroški in časovne obremenitve občanov so pri tem vse prej, kot zanemarljive, saj ima izpodbijana ureditev v Tolminu posledico, da se bodo morali kandidati za vsako uro priprave na izpit voziti v Novo Gorico, kar pomeni približno 40 km z avtobusom, v primeru Bovca pa kar približno 80 km v eno smer (kar bi bilo bistveno manj, če bi se praktični del voznškega izpita izvajal v Tolminu).

Nasprotni udeleženec navaja tudi druge razloge za sprejem izpodbijanih predpisov, vendar pa jih ne konkretizira, zato se do teh razlogov ni mogoče opredeliti. Tako ni jasno, kako naj bi izpodbijano ureditev upravičevali na primer tehnološki napredek pri vozilih, gospodarska situacija predvsem pa duh časa, v katerem živimo. Vlagatelju ni znano, da bi duh časa, v katerem živimo, narekoval oddaljevanje storitev od državljanov in oviranje lokalnega gospodarstva, pa tudi če bi to narekoval, utemeljevanje predpisov z duhom časa ni primerno. Navedeni razlogi za

izpodbijano ureditev torej niso primerni za dosego zatrjevanega cilja. Nasprotni udeleženec poleg tega navaja tudi spremenjene zahteve na področju cestnega prometa in v družbi nasploh. Teh spremenjenih zahtev nasprotni udeleženec ne konkretizira, zato se do njih ni mogoče opredeliti, vsekakor pa vlagatelju ni znano, da bi tovrstne spremembe narekovale sprejem tako diskriminatornih predpisov.

Še posebej neprimerno pa je utemeljevanje izpodbijane ureditve na podlagi zagotavljanja zanesljivosti ocene kandidata na vozniškem izpitu. Že zgoraj je bilo pojasnjeno, da se v številnih krajih, ki so v smislu prometne infrastrukture primerljivi Ilirski Bistrici, Litiji, Idriji in Tolminu, praktični del vozniškega izpita izvaja, kljub temu, da nimajo avtoceste oziroma hitre ceste, poleg tega pa se praktično preverjanje le izjemoma izvaja na takšnih cestah. Če bi bil namen izpodbijane ureditve resnično zagotavljati zanesljivost ocene kandidata, potem se ne bi praktični del vozniškega izpita izvajal v nobenem kraju, ki nima avtoceste oziroma hitre ceste; v krajih ki to prometno infrastrukturo imajo, pa bi se izpit vedno opravljal na takšnih cestah. Ker temu ni tako, so razlogi za sprejem izpodbijane ureditve navidezni, nezakoniti in protiustavni.

Poleg vsega navedenega je treba poudariti, da avtocesta, hitra cesta, semaforizirana križišča in cesta, ki omogoča spreminjanje smeri vožnje po prometnih pasovih, niso edina prometna infrastruktura, ki omogoča kakovostno preverjanje sposobnosti vožnje kandidatov. **Sposobnost vožnje je mogoče povsem primerno preveriti tudi v drugih raznolikih okoliščinah,** kot so sneg, makadam, spolzko vozišče, enosmerne ulice, nepregledni oziroma ostri ovinki, nepregledna križišča, vožnja v hrib in navzdol, krožišča, prečkanje železniške proge, ozki prehodi, območja, kjer se nahajajo pešci, kolesarji ipd. Nasprotni udeleženec ne more prepričljivo trditi, da so le nekatere izbrane okoliščine tiste, ki omogočajo ustrezno preverjanje kandidatov oziroma ki zagotovijo njihovo večjo usposobljenost. Navedeno velja še toliko bolj ob dejstvu, da sodi vožnja po avtocestah oziroma hitrih cestah med lažje elemente vožnje in da argument »poligona« kvečjemu velja za takšne ceste, ne pa za ostale.

Posebej je treba poudariti, da tudi evropska zakonodaja, na katero se sklicuje nasprotni udeleženec, drugače kot izpodbijana Pravilnika, ne predvideva obveznega opravljanja praktičnega dela vozniškega izpita na avtocestah in hitrih cestah. Navedeno je skladno z dejstvom, da vseh elementov vožnje povsod preprosto ni mogoče preveriti in enako je tudi v Sloveniji. Tudi pri nas je semaforizirano krožišče edino v Ljubljani, krožišča s pregrajenimi pasovi pa v Kopru, pa to še ne pomeni, da bi se moral opravljati praktični del vozniškega izpita edino v teh krajih.

*Dokazi:*

- *kot doslej.*

## VI.

### **Protiustavnost in nezakonitost izpodbijanih predpisov**

Nasprotni udeleženec navaja, da je bilo ukinjeno opravljanje vozniških izpitov v krajih izven sedeža izpitnih centrov povsod tam, kjer zahtevnost in raznolikost prometnega okolja ni izpolnjevala pogojev za veljavno in zanesljivo oceno kandidatove vožnje. Izjemoma se je opravljanje vozniških izpitov v teh krajih ohranilo, če so bili kumulativno izpolnjeni trije pogoji, in sicer določena prometna infrastruktura, določena oddaljenost od najbližjega kraja, v katerem se opravljajo vozniški izpiti in najmanj 500 opravljenih praktičnih delov vozniškega izpita v letu 2012.

V prejšnji točki je bilo že podrobno utemeljeno, da argument neustreznosti prometne infrastrukture v krajih, kjer je bilo ukinjeno opravljanje praktičnega dela vozniškega izpita, ni strokovno utemeljen. V tej točki pa vlagatelj dodatno utemeljuje arbitrarnost in diskriminatornost pogojev, ki izjemoma omogočajo opravljanje praktičnega dela vozniškega izpita v nekaterih izbranih krajih, kjer ni mogoče preverjati vožnje po avtocesti oziroma hitri cesti, cesti z več prometnimi pasovi itd.

Najprej je treba poudariti, da ti pogoji niso transparentni, saj njihov obstoj vlagatelju do prejema odgovora nasprotnega udeleženca ni bil znan. Poleg tega pa sploh ni jasno, od kod (iz katerega/kakšnega dokumenta) naj bi ti pogoji izhajali oziroma kakšen je temelj njihovega sprejema oziroma uporabe. Ker ti pogoji ne ustrezajo nobenemu od predpisov na tem področju in ker tudi niso predvideni v nobenem predpisu je jasno, da ne morejo temeljiti na predpisu. Poleg tega tudi sami pogoji ne morejo predstavljati predpisa, saj ni znano, da bi bili sprejeti po ustreznem postopku s strani pristojnega organa ter objavljeni in tudi nasprotni udeleženec ne navaja, da bi bili predpis oziroma vsebovani v predpisu.

**Nasprotni udeleženec torej utemeljuje Pravilnik 2015 na pogojih, ki sploh nimajo nikakršne podlage v veljavni zakonodaji.** Navedeno potrjuje, da je razlog za diskriminatorno ureditev v Pravilniku, ki kraje z enako oziroma primerljivo prometno infrastrukturo obravnavata drugače, arbitraren in nezakonit, saj temelji na poljubno določenih pogojih, ki nimajo nikakršne zveze niti z veljavno zakonodajo niti s strokovnimi argumenti. Ti pogoji, ki so temelj izpodbijane ureditve, tudi niso nič manj diskriminatorni in arbitrarni zato, ker so (sedaj) zapisani. Ravno nasprotno – z zapisom je arbitrarnost teh pogojev in Pravilnika nesporno dokazana. Dasiravno morebiti sklepanje vlagatelja presega ustavnopravne okvire, pa bi zadnje bilo bistveno lažje sprejeti argumentacijo, da je bila odločitev preprosto pogojena političnim arbitriranjem, kot pa da nasprotni udeleženec podaja argumente, ki so že na prvi pogled izmišljeni.

Vlagatelj posebej opozarja, da je po podatkih, ki jih je predložil nasprotni udeleženec za leto 2012 v krajih izven sedeža izpitnih centrov, v katerih se izpiti ne opravljajo več, **kar 2.409 prizadetih krajanov glede teoretičnega dela izpita in kar 2.728 prizadetih krajanov glede praktičnega dela izpita.** Vsi ti krajanji so

prizadeti in diskriminirani na podlagi pravil, ki ne temeljijo na veljavnem pravu in niso strokovno podprti. Ta arbitrarnost je tipično izkazana z navedbo, da »*kriterij vsaj 500 praktičnih delov vozniškega izpita predstavlja spodnjo mejo za še gospodarno in funkcionalno zagotavljanje opravljanja vozniških izpitov v posameznem kraju.*« Nasprotni udeleženec te številke v ničemer ne utemelji, temveč jo le navede kot neizpodbitno dejstvo, ki ga sploh ni treba dokazovati.

Drugače, kot trdi nasprotni udeleženec, kriterij 500 praktičnih delov vozniškega izpita nikakor ne more predstavljati spodnje meje za še gospodarno in funkcionalno zagotavljanje opravljanja vozniških izpitov v posameznem kraju. Dejstvo je namreč, da poučevanje za vozniški izpit opravljajo avto šole, ki so gospodarske družbe oziroma samostojni podjetniki z licenco, ki na trgu sami presodijo, za koliko kandidatov se še izplača izvajati praktično usposabljanje. Sam izpit (tako teoretični, kot tudi praktični del) pa se lahko opravlja, ko se v posameznem kraju nabere dovolj kandidatov.

Tudi sklicevanje na Prilogo 7 Pravilnika o vozniškem izpitu in na Prilogo Pravilnika o programu usposabljanja kandidatov za voznike motornih vozil ne more v ničemer upravičiti izpodbijane diskriminatorne ureditve. Navedeni Prilogi namreč določata pogoje za opravljanje vozniškega izpita povsem enako za vse in ne predvidevata različne obravnave, na primer glede na oddaljenost od naslednjega kraja, kjer je mogoče opravljati vozniški izpit, še manj pa glede števila opravljanja izpitov v določenem letu. Sklicevanje na navedeni Prilogi v zvezi z utemeljevanjem različne ureditve glede krajev, ki so z ostalimi predpisi urejeni enako in tudi sicer glede relevantnih okoliščin povsem primerljivi, ni nič drugega kot zamegljevanje diskriminacije, ki se izvaja s Pravilnikom 2015. Prav z ničemer namreč ni in ne more biti zakonito utemeljeno, zakaj naj bi navedeni Prilogi veljali drugače za Črnomelj in Kočevje, kot za Ilirsko Bistrico, Litijo, Idrijo in Tolmin.

Glede navedbe nasprotnega udeleženca, da dejstvo, da se v določenem kraju vozniški izpiti ne opravljajo, samo po sebi ne more biti razlog, da šola vožnje ne bi mogla delovati, vlagatelj navaja, da je že v zahtevi in pobudi za oceno ustavnosti, ki jo je povzel v svojo trditveno podlago, utemeljeno, da je v naravi človeka, da se na izpit pripravlja v okoliščinah, ki so čim bolj primerljive okoliščinam izpita oziroma preizkusa. Glede tega nasprotni udeleženec izvede povsem napačen sklep, da se v avtošolah usposablja le tisto, kar se zahteva na izpitu in ne tisto, kar je predpisano. Vlagatelju ni znano, da bi se v kateri avto šoli izvajalo le tisto, kar se preverja na izpitu, ne pa tisto, kar je predpisano, vendar pa med avto šolami obstaja bistvena razlika, da ene usposablja tisto, kar je predpisano v kraju, kjer se bo opravljal izpit, druge pa usposablja tisto, kar je predpisano v kraju, kjer se izpit zaradi izpodbijane ureditve ne more opravljati. Formalno je tako avtošolam dopustno delovanje tudi v krajih, kjer se praktični del vozniškega izpita ne bo opravljal, vendar pa se kandidati ne odločijo za opravljanje praktičnega usposabljanja v teh šolah oziroma krajih, temveč se odločijo za usposabljanje v okoliščinah, ki so bližje okoliščinam opravljanja praktičnega dela vozniškega izpita. Poleg tega pa je treba opozoriti, da nasprotni udeleženec v tem delu **dejansko priznava vpliv izpodbijane ureditve na kandidate za pridobitev vozniškega izpita in na avto**

**šole**, saj teh vplivov ne izpodbija, temveč jih upravičuje z navedbo, da so ti večji stroški kandidatov in ogrožanje obstoja šol vožnje posledica problema neizvajanja usposabljanja v skladu s predpisi. Nasprotni udeleženec torej pritrjuje posegu v ustavni položaj lokalne skupnosti.

Vlagatelj tudi poudarja, da je izpodbijana ureditev povsem neprimerljiva z dejstvom, da nimajo vsi enako daleč do zdravstvenega doma, policijske postaje, osnovne ali srednje šole, fakultete, upravne enote ter da nimajo enako dobro urejenih cestnih povezav, javnega potniškega prometa ipd. Med navedenimi primeri in izpodbijano ureditvijo obstaja bistvena razlika, saj **gre pri izpodbijani ureditvi za aktivni poseg in diskriminacijo med lokalnimi skupnostmi, medtem ko primeri, ki jih navaja nasprotni udeleženec predstavljajo razlikovanje med posamezniki na podlagi objektivnih danosti.**

Povsem neustrezno je primerjati dejstvo, da ne morejo vsi občani živeti v enaki oddaljenosti od policijske postaje s posegom, da se državna uprava reorganizira tako, da se kljub enakim objektivnim danostim (pri vlagatelju in na primer v Kočevju in Črnomlju) v nekaterih lokalnih skupnostih nudijo določene storitve, v drugih pa ne (to diskriminacijo pa se celo opravičuje z domnevno različnimi objektivnimi danostmi). Neenakost, ki jo navaja nasprotni udeleženec, je posledica različnih dejanskih pogojev, z izpodbijano ureditvijo pa se ob enakih dejanskih pogojih ustvarja neenakost.

Neupravičenost razlikovanja med lokalnimi skupnostmi se kaže tudi v primerjavi prometne infrastrukture Ilirske Bistrice in Tolmina s prometno infrastrukturo Kočevja. Že ves čas se poudarja nujnost obstoja avtoceste oziroma hitre ceste za opravljanje praktičnega dela vozniškega izpita in to naj bi bil tudi ključni razlog za nemožnost opravljanja praktičnega dela vozniškega izpita v Tolminu. Ko gre za izjemo Kočevja, pa obstoj avtoceste oziroma hitre ceste ni več pomemben, temveč zadostuje že *»bolj raznolika prometna infrastruktura«*. Gre za nedoločen pojem, ki ne izkazuje jasne, strokovno utemeljene ločnice med zadostno in nezadostno prometno infrastrukturo za opravljanje praktičnega dela vozniškega izpita, poleg tega pa je tudi brez vsakršnega temelja v dejanskem stanju, zato je takšno razlikovanje med lokalnimi skupnostmi neprimerno in nezakonito.

Vlagatelji in pobudnik opozarjajo tudi na utemeljitev nasprotnega udeleženca, da se vozniški izpiti opravljajo v Črnomlju, ker ima dva in pol krat več prebivalcev od Tolmina, Slovenj Gradec pa dvakrat več, praktičnih delov vozniškega izpita pa je bilo v Slovenj Gradcu v letu 2012 približno šestkrat, v Kočevju pa približno trikrat toliko kot v Tolminu in v Ilirski Bistrici. S tem nasprotni udeleženec **dejansko priznava diskriminacijo**, saj iz njegovega zapisa izhaja, da so kriteriji za opravljanje praktičnega dela vozniškega izpita v izpodbijani ureditvi poljubni, neformalni, določeni mimo veljavne zakonodaje ter predvsem različni za različne lokalne skupnosti. Pri nekaterih lokalnih skupnostih zadostuje večje število prebivalcev, druge lokalne skupnosti pa morajo nujno imeti hitro cesto oziroma avtocesto. Pri tem nasprotnega udeleženca ne moti, da bodo kandidati enako *»neizobraženi«*, kot bi bili v Ilirski Bistrici, Litiji, Idriji in Tolminu.



Iz odgovora nasprotnega udeleženca je tudi razvidno popolno nepoznavanje terena, saj nasprotni udeleženec navaja, da bi se v primeru, da bi se dovolilo opravljanje izpita v Tolminu, moral izpit opravljati še v 50 drugih krajih v Sloveniji. Dejstvo je namreč, da je Tolmin upravno središče Posočja in torej ne gre le za kandidate iz Občine Tolmin, temveč iz celotnega Posočja, ki bodo morali pripravo in izpit opravljati tudi v 80 km oddaljenem kraju. Poseg torej prizadene mnogo več občanov, kot želi prikazati nasprotni udeleženec, poleg tega pa se tudi na podlagi ureditve, ki je veljala pred sprejemom Pravilnika 2015 (oziroma pred njim Pravilnika 2014) praktični del vozniškega izpita ni opravljal v 50 dodatnih krajih, zato je takšna navedba nasprotnega udeleženca nerealna in zavajajoča.

Nasprotni udeleženec nazadnje navaja, da je bila navedena diskriminacija odpravljena s sprejemom Pravilnika 2015, vendar pa temu ni tako, saj Pravilnik 2015 v svojo ureditev povzema ureditev Pravilnika o vozniškem izpitu na način, da so pogoji za opravljanje praktičnega dela vozniškega izpita, ki so v Pravilniku o vozniškem izpitu navedeni fakultativno (*»v kolikor je to mogoče«*), v Pravilnik 2015 povzeti kot obvezni (Pravilnik 2015 predvideva izpolnjevanje vseh pogojev za opravljanje praktičnega dela vozniškega izpita, ki so navedeni v Pravilniku o vozniškem izpitu). Navedeno je s svojimi številnimi razlagami potrdila Agencija RS za varnost prometa, enako pa je potrdil tudi nasprotni udeleženec v odgovoru na vloženo zahtevo. Pravilnik 2015 torej za opravljanje praktičnega dela vozniškega izpita v Ilirski Bistrici, Litiji, Idriji in Tolminu **zahteva izpolnjevanje dejansko nemogočih pogojev, zaradi česar je ta Pravilnik enako nezakonit in protiustaven, kot je bil Pravilnik 2014.**

*Dokazi:*

- *kot doslej.*

## **VII. Združitev zadev**

Vlagatelj na koncu ponovno opozarjajo na svoj predlog za združitev zadev opr. št. U-I-209/14, opr. št. U-I-125/15 in opr. št. U-I-149/15. Temu predlogu ne nasprotuje niti nasprotni udeleženec, poleg tega pa bi naslovno sodišče z združitvijo zadev zagotovilo večjo gospodarnost postopkov ter odločanje v čim krajšem roku.

*Dokazi:*

- *kot doslej.*

Stroškovnik vlagatelja:

- 918,00 EUR za vlogo za začetek postopka za oceno ustavnosti in zakonitosti po OT, tar. št. 7(1),
- 688,50 EUR za obrazloženo vlogo med postopkom po OT, tar. št. 7(2),

- 25,24 EUR za izdatke odvetnika za stranko po tretjem odstavku 11. člena OT,
- vse povečano za 22% DDV.<sup>1</sup>

OBČINA TOLMIN

zanjo po pooblastilu:

**Odvetniška pisarna Mužina, Žvipelj in partnerji d.o.o.**

Odvetnik Aleksij Mužina

---

<sup>1</sup> Odvetniška pisarna Mužina, Žvipelj in partnerji d.o.o. je zavezanec za DDV, ID za DDV: SI18048234; sodišče naj glede tega opravi vpogled v javno evidenco Finančne uprave RS o zavezancih za plačilo DDV.