



REPUBLIKA SLOVENIJA
DRŽAVNI ZBOR

Poslanska skupina Slovenske demokratske stranke

Šubičeva ulica 4, 1000 Ljubljana

t: 01 478 95 30, f: 01 478 98 45, e: ps-sds@dz-rs.si, www.dz-rs.si



Ljubljana, 3. december 2025

DRŽAVNI ZBOR REPUBLIKE SLOVENIJE

Odbor za infrastrukturo, okolje in prostor
Tomaž Lah, predsednik

**ZADEVA: ZAHTEVA ZA SKLIC NUJNE SEJE ODBORA ZA INFRASTRUKTURO,
OKOLJE IN PROSTOR**

Poslanska skupina Slovenske demokratske stranke zahteva, da se na podlagi drugega odstavka 48. člena, v povezavi z 32. členom Poslovnika državnega zbora, skliče nujna seja Odbora za infrastrukturo, okolje in prostor z obravnavo naslednje točke:

**»Hitreje in ceneje do voznškega izpita –
predlogi Slovenske demokratske stranke za odpravo čakalnih vrst in
prepolovitev stroškov pri opravljanju voznških izpitov«**

Obrazložitev

1. Uvod

Dostopnost do pridobitve voznškega izpita v Republiki Sloveniji je v zadnjem času dosegla točko, ko ne izpolnjuje več osnovnih pričakovanj državljanov, avtošol, delodajalcev in nenazadnje mladih, ki želijo pridobiti voznško dovoljenje. Osnovno vodilo – zagotavljanje pravočasnega, dostopnega in kakovostnega usposabljanja za nove voznike – je vse težje dosegljivo, številni kandidati pa se soočajo z ovirami, ki jim onemogočajo normalen, predvidljiv in finančno vzdržen proces pridobivanja voznškega dovoljenja. Podatki kažejo na daljšanje čakalnih dob, visoke stroške, regionalne razlike, administrativne težave ter neskladja med normativnim okvirom in dejanskim izvajanjem.

Eden najbolj perečih problemov, ki ga zaznavamo, je drastično podaljšanje čakalnih dob za opravljanje praktičnega dela voznškega izpita. Čeprav naj bi po veljavnih

pravilih kandidat do izpitnega termina prišel v roku 30 dni, je tak primer danes prej izjema kot pravilo. Primere, ko bi kandidat dejansko prišel na vrsto za praktični izpit prej kot mesecu dni, je skoraj nemogoče najti. Nasprotno pa v mnogih izpitnih centrih kandidati na izpit čakajo tri mesece ali več, v določenih primerih pa tudi do 150 dni. Takšna čakalna doba ni samo neprijetnost, temveč resna ovira za mlade, ki potrebujejo vozniško dovoljenje zaradi šole, službe ali vsakodnevnih obveznosti. Te zamude dokazujejo, da se obstoječa pravila ne izvajajo in da sistem ne more zagotavljati tistega, kar je določeno v predpisih. Pred časom je bila uvedena možnost izpitnih voženj tudi ob sobotah in nedeljah, vendar to čakalnih dob ni bistveno skrajšalo.

Regionalne razlike tako postajajo vse bolj izrazite. Pri tem pa ni mogoče spregledati dejstva, da v Ljubljani veljajo še dodatni interni kriteriji, ki jih drugje ni – tam kandidatov ne pošljejo na izpit, dokler nimajo opravljenih vsaj 35 ur vožnje. To ni predpisana zahteva, temveč interna praksa, ki dodatno obremenjuje kandidate, jim zvišuje stroške in ustvarja neenakost med regijami. Takšna praksa v največjem izpitnem centru v državi še dodatno poslabšuje razmere v regiji, ki je že brez tega najbolj obremenjena.

Ob tem je pomembno poudariti, da Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta o voznških dovoljenjih, spremembi Direktive (EU) 2022/2561 Evropskega parlamenta in Sveta in Uredbe (EU) 2018/1724 Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi Direktive 2006/126/ES Evropskega parlamenta in Sveta in Uredbe Komisije (EU) št. 383/2012 ne določa minimalnega števila ur praktične vožnje, zato ni nobene pravne ovire, ki bi državi preprečevala, da se razmisli o bolj fleksibilnih in dostopnih standardih.

Evropski predpisi določajo usposobljenost za samostojno vožnjo, ki pa ni pogojena s številom ur vožnje. Zato določitev obveznega minimalnega števila ur niti ni potrebna. Nekdo za uspešno opravljen praktični del vožnje potrebuje pet ali 10 ur, so pa primeri, ko niti 70 ur ni dovolj. V javnosti se pogosto ustvarja napačni vtis, da je visoko število ur praktične vožnje določeno zaradi evropskih pravil, kar ne drži. Visoko postavljeni minimalni standardi glede števila ur tako za splošni (teoretični) del izpita kot za praktični del izpita niso v funkciji zagotavljanja boljših voznških sposobnosti, izdatno pa bremenijo družinske finance, predvsem staršev z več otroci.

In koliko stane pridobitev voznškega izpita za osebni avtomobil v Republiki Sloveniji? Vsaj dvakrat preveč oziroma skoraj 2.000 evrov:

Storitev	Cena
Tečaj iz prve pomoči	41,76 EUR
Izpit iz prve pomoči	71,93 EUR
Zdravstveni pregled kandidata za voznika – cena pregleda v povprečju 45,00 EUR	45,00 EUR
Vpis v šolo vožnje in izdaja evidenčnega kartona vožnje	20,00 EUR
Teoretični del usposabljanja v šoli vožnje (splošni in dodatni del)	130,00 EUR
Priglasitev na voznški izpit in prijava na teoretični del voznškega izpita na upravni enoti (upravna taksa za vlogo in priglasitev)	18,10 EUR
Teoretični del voznškega izpita (strošek teoretičnega dela voznškega izpita)	24,00 EUR
Praktični del usposabljanja v šoli vožnje (povprečno 30 učnih ur) – cena učne ure v povprečju 42,00 EUR	1.260,00 EUR

Prijava na praktični del vozniškega izpita na upravni enoti (upravna taksa za vlogo)	4,50 EUR
Praktični del vozniškega izpita (strošek praktičnega dela vozniškega izpita)	33,00 EUR
Izdaja vozniškega dovoljenja (upravna taksa za vlogo, izdaja vozniškega dovoljenja in strošek obrazca vozniškega dovoljenja)	25,85 EUR
Program dodatnega usposabljanja voznikov začetnikov (varna vožnja)	150,00 EUR
SKUPAJ	1.824,14 EUR

Celoten strošek izpita kategorije B za povprečnega kandidata v Sloveniji znaša približno **1.824 evrov**, kar vključuje tečaj prve pomoči, izpit iz prve pomoči, zdravniški pregled, tečaj CPP, praktične ure vožnje, prijave na oba dela izpita, izpitne takse ter izdajo vozniškega dovoljenja in obvezni program varne vožnje za voznike začetnike. Ker pa zelo malo kandidatov uspešno opravi izpit v prvem poskusu, so ti stroški še za nekaj sto evrov višji.

Ti stroški Slovenijo uvrščajo med dražje države v Evropi, ko govorimo o pridobivanju vozniškega dovoljenja. V številnih državah EU so ti stroški bistveno nižji, kar pomeni, da naši kandidati vstopajo v sistem z izjemnim finančnim bremenom, ki ga veliko mladih težko nosi.

Za primerjavo: na Poljskem znaša strošek izpita približno 525 evrov, na Portugalskem 765 evrov, na Malti 910 evrov, pri nas pa več kot 1.800 evrov brez padcev in brez dodatnih ur vožnje. Pri tem povprečen kandidat opravi približno 30 ur vožnje, kar dodatno povečuje stroške, saj posamezna ura vožnje stane okoli 42 evrov. Če kandidat pade na izpitu, dodatne ure in dodatne prijave pomenijo še višje stroške. Če k temu dodamo še podaljšane čakalne dobe, je jasno, da sistem ne deluje v njegovo korist.

Koalicija je pred kratkim potrdila novelo zakona, ki omogoča zamenjavo vozniških dovoljenj iz območja nekdanjih republik bivše države s slovenskim vozniškim dovoljenjem. Državljanji teh držav bodo torej pridobili vozniško dovoljenje Republike Slovenije za štiri do desetkrat nižjo ceno!

Države	Stroški vozniškega izpita – B kategorija
Slovenija	1.824,14 EUR
Srbija	350-600 EUR
Bosna in Hercegovina	300-500 EUR
Črna Gora	350-600 EUR
Severna Makedonija	350-550 EUR
Kosovo	250 EUR

Vprašanje stroškov še posebej pride do izraza pri mladoletnih kandidatih, ki lahko po Zakonu o voznikih že pri 16 letih začnejo postopek usposabljanja za kategorijo B. Zakon namreč določa, da lahko 16-letnik prične s teoretičnim delom usposabljanja (CPP) in ga zaključi, opravi zdravniški pregled ter nato pristopi tudi k teoretičnemu delu vozniškega izpita. Ko zaključi teoretično usposabljanje, uspešno opravi teoretični izpit in zaključi praktični del usposabljanja, lahko vozi osebni avtomobil v okviru spremljane vožnje, pri čemer mora biti ob njem spremljevalec, ki izpolnjuje zakonske pogoje. Kljub temu pa kandidat vozniškega izpita ne more opravljati in pridobiti pred dopolnjenimi 18.

leti, kar pomeni, da začne z usposabljanjem in tudi s stroški usposabljanja bistveno prej, kot mu je dejansko omogočeno zaključiti celoten postopek. To odpira vprašanje smiselnosti takšne časovne razporeditve usposabljanja in možnosti, da bi zakonodajo ustrezno dopolnili ter prilagodili tako, da bi bil potek usposabljanja za mlajše kandidate bolj logičen, pregleden in usklajen.

Statistični podatki kažejo tudi širšo sliko delovanja sistema. Povprečen kandidat za kategorijo B opravi približno 30 ur vožnje, pri čemer se je povprečje v zadnjih letih nekoliko nižalo – vendar še vedno ostaja precej visoko. Uspešnost teoretičnega dela izpita je stabilna, vendar veliko kandidatov izpit opravlja v drugem ali tretjem poskusu, kar ustvarja dodatne pritiske na razpoložljive termine. Tudi uspešnost na praktičnem delu izpita ni zanemarljiva – velik delež kandidatov potrebuje dva ali več poskusov, kar pomeni, da se izpitni sistem dodatno obremenjuje z velikim številom ponovnih pristopov.

Leto	Število izvedenih postopkov prijave na teoretični del voznškega izpita – upravne enote
2022	53.042
2023	56.931
2024	59.368

Število kandidatov, ki so teoretični del voznškega izpita za kategorijo B v letih 2022, 2023, 2024 opravili v določenem poskusu:

Leto	Število opravljanj				
	1	2-3	4-5	6-10	>10
2022	22.867	11.843	3.392	2.140	588
2023	23.537	12.994	3.851	2.369	658
2024	23.359	12.658	3.629	2.391	704

Leto	Število izvedenih postopkov prijave na praktični del voznškega izpita – upravne enote
2022	53.556
2023	53.297
2024	53.108

Število kandidatov, ki so praktični del voznškega izpita za kategorijo B v letih 2022, 2023, 2024 opravili v določenem poskusu:

Kategorija	Število opravljanj				
	1	2-3	4-5	6-10	>10
2022	12.070	8.642	1.731	237	3
2023	11.973	8.773	1.808	232	10
2024	12.126	8.022	1.615	226	4

Povprečno število ur praktične vožnje, ki so jih kandidati opravili pred izpitom, za posamezno kategorijo A, B in C in v posameznem letu:

	2022	2023	2024
A	22,2	21,8	22,1
B	31,5	31,3	30,5
C	23,7	23,8	23,8

Podatki o uspešnosti kažejo, da veliko kandidatov izpit opravlja več kot enkrat – tako pri teoriji kot pri praksi. To ustvarja dodatne pritiske na sistem izpitnih terminov, ki je že zdaj preobremenjen. Teoretični izpit v prvem poskusu opravi le manjši delež kandidatov, preostali pristopajo večkrat, kar povečuje obremenitev centrov. Pri praktičnem delu je delež kandidatov, ki opravijo izpit v prvem poskusu, še nižji, kar pomeni, da se sistem preobremenjuje z velikim številom ponovnih pristopov. In to kljub visoko postavljenemu standardu minimalnega števila ur.

Ko na vse te elemente pogledamo celovito, je jasno, da sistem pridobitve voznških izpitov potrebuje temeljito prenovu. Podaljšane čakalne dobe, previsoki stroški, neenakomerne regionalne obremenitve, interna pravila posameznih izpitnih centrov, neskladnost poteka usposabljanja pri starostni skupini 16-letnikov, dodatni stroški varne vožnje in visoko povprečno število ur vožnje so težave, ki ne vplivajo le na posameznika temveč tudi na širšo družbo. Brez pravočasnih ukrepov se bo stanje le še zaostri, kar pomeni, da mladi do voznškega dovoljenja ne bodo mogli priti pravočasno, sistem pa bo izgubil svojo temeljno javno funkcijo. Prav tako se ne sme spregledati, da se predpisi na številnih točkah ne izvajajo v skladu z namenom in obveznostmi, ki so jasno določeni. Gre za vprašanje, ki neposredno vpliva na mobilnost prebivalcev, dostopnost do zaposlitve, šolanja in poklicev, predvsem pa na zaupanje državljanov v delovanje javnih storitev. Vozniški izpit ni privilegij, temveč osnovno orodje za vključevanje v družbo in gospodarstvo, zato mora biti pot do njega organizirana pravično, strokovno in pregledno.

Slovenija potrebuje sistem voznških izpitov, ki bo deloval — in čas je, da ga prenovimo.

2. Predlogi Slovenske demokratske stranke za odpravo čakalnih vrst in prepolovitev stroškov pri opravljanju voznških izpitov:

1. Prepolovitev minimalnega obveznega števila ur splošnega dela usposabljanja (teoretični del) in prepolovitev minimalnega obveznega števila ur praktične vožnje.
2. Boljša logistika pri ranžiranju izpitnih voženj. V praksi predsedniki izpitnih centrov vsak teden porabijo več ur za postopek razporejanja posameznih kandidatov med prisotne ocenjevalce. Če bi ta proces avtomatizirali, bi predsedniki izpitnih območij lahko ta čas namenili ocenjevanju voženj, kar bi na letni ravni pomenilo približno 1000 dodatnih izpitnih voženj.
3. Na teoretičnem delu izpita naj bo kot ocenjevalec prisotna le ena oseba. Trenutno sta običajno prisotni dve osebi, v istem času pa bi lahko druga oseba opravljala praktični preizkus znanja, kar bi omogočilo bistveno skrajšanje čakalnih dob. Poenostavi se postopek (vprašanja na teoretičnem delu izpita ne smejo vsebovati več kot en pravilen odgovor) in omogoči opravljanje teoretičnega dela izpita tudi v sklopu šolskega kurikulumu v drugem letniku srednje šole.
4. Znanja iz prve pomoči se vključijo v splošni del usposabljanja (teoretični del).
5. Zdravniško spričevalo: uporabi se lahko tudi zdravniško spričevalo, ki ima isti obseg preverb (vid, sluh ...) kot za voznški izpit in je bilo pridobljeno za drug namen (npr. za službo, za pridobitev listine za posest orožja ...).
6. Tečaj varne vožnje, ki se mora opraviti pred 21. letom – stroški se pokrijejo iz javnih sredstev za preventivo in vzgojo v cestnem prometu za vse, ki k izpitnim vožnjam pristopijo s 16. leti in imajo opravljeno vsaj leto dni vožnje s spremljevalcem.

Odboru za infrastrukturo, okolje in prostor predlagamo, da po končani razpravi sprejme naslednji sklep:

1. Odbor za infrastrukturo, okolje in prostor poziva Ministrstvo za infrastrukturo, da pripravi ustrezne spremembe predpisov, s katerimi se:
 - prepolovi minimalno obvezno število ur splošnega teoretičnega usposabljanja in prepolovi minimalno obvezno število ur praktične vožnje za kandidate za voznike;
 - vzpostavi učinkovitejši in sodobno podprt sistem logistike pri razporejanju izpitnih voženj, s ciljem razbremenitve predsednikov izpitnih centrov in povečanja števila izvedenih izpitnih voženj;
 - zagotovi, da je na teoretičnem delu voznškega izpita prisoten le en izpraševalec, saj to omogoča sprostitev kadrovskih kapacitet in posledično hitrejšo izvajanje praktičnih preizkusov znanja ter skrajšanje čakalnih dob;
 - poenostavi postopek teoretičnega preverjanja, tako da izpitna vprašanja ne vključujejo več kot enega pravilnega odgovora, kar poveča jasnost, transparentnost in pravičnost preverjanja znanja;
 - uvede možnost opravljanja teoretičnega dela voznškega izpita v okviru šolskega kurikulumu, in sicer v drugem letniku srednjih šol, s čimer se mladim omogoči zgodnejše, kakovostno in sistemsko usklajeno pridobivanje znanj s področja cestnoprometnih predpisov;
 - se znanja iz prve pomoči vključijo v splošni (teoretični) del usposabljanja kandidatov za voznike, tako da postanejo sestavni del teoretičnega dela usposabljanja in se izvajajo v okviru celovitega učnega procesa;
 - se za namen opravljanja voznškega izpita lahko uporabi tudi zdravniško spričevalo, izdano za drug namen (npr. zaposlitev, posest orožja ...), kadar to spričevalo zajema enak obseg zdravstvenih preverb (npr. vid, sluh in druge zakonsko zahtevane sposobnosti), kot so predpisane za presojo zdravstvene sposobnosti kandidatov za voznike;
 - se določi, da se stroški tečaja varne vožnje, ki ga morajo vozniki začetniki opraviti pred dopolnjenim 21. letom starosti, pokrivajo iz javnih sredstev za preventivo in vzgojo v cestnem prometu za vse kandidate, ki k izpitnim vožnjam pristopijo pri 16. letih in imajo vsaj eno leto izkušenj z vožnjo s spremljevalcem.

Predlagatelji nujne seje Odbora za infrastrukturo, okolje in prostor predlagamo, da na sejo odbora povabite:

- mag. Alenko Bratušek, ministrico za infrastrukturo,
- predstavnika Javne agencije Republike Slovenije za varnost prometa.

V imenu predlagatelja bo zahtevo za nujno sejo predstavil poslanec **Zvone Černač**.



Jelka Godec

vodja poslanske skupine SDS