Univerza v Mariboru
Fakulteta za logistiko

Javna agencija za znanstvenoraziskovalno in inovacijsko dejavnost Republike Slovenije

JAVNA AGENCIJA REPUBLIKE SLOVENIJE ZA VARNOST PROMETA

Evalvacija učinkovitosti rehabilitacijskih programov in programa dodatnega usposabljanja za varno vožnjo

Sinteza ugotovitev in smernice za nadgradnjo rehabilitacijskih programov

Avtorji: Darja Topolšek, Tina Cvahte Ojsteršek, Uroš Kramar, Pija Soršak, Mateja Forte

Projekt številka V5-2343 »Evalvacija učinkovitosti rehabilitacijskih programov in programa dodatnega usposabljanja za varno vožnjo« sta sofinancirala Javna agencija za znanstvenoraziskovalno in inovacijsko dejavnost Republike Slovenije iz državnega proračuna in sofinancer Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa.

Celje, 2025

Naslov: Evalvacija učinkovitosti rehabilitacijskih programov in programa dodatnega usposabljanja za varno vožnjo: Sinteza ugotovitev in smernice za nadgradnjo rehabilitacijskih programov

Vodja projekta: dr. Darja Topolšek

Člani projektne skupine: dr. Tina Cvahte Ojsteršek, dr. Uroš Kramar, dr. Mateja Forte, Pija Soršak

Izdajatelj: Laboratorij za trajnostno mobilnost in transport, Fakulteta za logistiko, Univerza v Mariboru

Kraj: Celje

Leto: 2025

Projekt številka V5-2343 »Evalvacija učinkovitosti rehabilitacijskih programov in programa dodatnega usposabljanja za varno vožnjo« sta sofinancirala Javna agencija za znanstvenoraziskovalno in inovacijsko dejavnost Republike Slovenije iz državnega proračuna in sofinancer Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa.

Kazalo vsebine

UVOD **1**

1 PREGLED LITERATURE IN PRIMERLJIVIH PROGRAMOV **4**

1.1 ZAZNAN PROBLEM IN STANJE PROMETNE VARNOSTI 4

1.1.1 Alkohol in prometna varnost *8*

1.1.2 Prometna varnost v Sloveniji *13*

1.2 ANALIZA TRENUTNEGA STANJA REHABILITACIJSKIH PROGRAMOV V ŠIRŠEM OKOLJU IN NJIHOVA UČINKOVITOST 16

1.2.1 Programi v Avstriji *25*

1.2.2 Programi v Belgiji *33*

1.2.3 Pristopi v Bolgariji *37*

1.2.4 Programi na Češkem *38*

1.2.5 Programi na Danskem *41*

1.2.6 Programi v Estoniji *44*

1.2.7 Programi na Finskem *46*

1.2.8 Programi v Franciji *49*

1.2.9 Programi na Hrvaškem *53*

1.2.10 Programi v Luksemburgu *56*

1.2.11 Programi na Madžarskem *58*

1.2.12 Programi v Nemčiji *65*

1.2.13 Programi na Nizozemskem *70*

1.2.14 Programi na Poljskem *77*

1.2.15 Programi na Švedskem *83*

1.2.16 Programi v Švici *87*

1.2.17 Programi v Združenem kraljestvu *96*

1.2.18 Programi v Kanadi *103*

1.2.19 Programi v ZDA *106*

1.2.20 Povzetek programov *112*

1.3 PREGLED ZNANSTVENIH RAZISKAV IN RELEVANTNE LITERATURE 127

1.3.1 Dejavniki za nastanek prometnih nesreč *128*

1.3.2 Prehitra vožnja in ostali prekrški *130*

1.3.3 Vpliv alkohola in psihoaktivnih snovi na prometno varnost *130*

1.3.4 Rehabilitacijski programi *132*

1.3.5 Učinkovitost rehabilitacijskih programov *134*

2 SISTEM NAPOTITVE IN PROCESA IZVAJANJA PROGRAMOV V SLOVENIJI **148**

2.1 SISTEM NAPOTITVE 148

2.2 IZVAJANJE PROGRAMA DODATNEGA USPOSABLJANJA ZA VARNO VOŽNJO IN REHABILITACIJSKIH PROGRAMOV 152

3 ANALIZA ZNAČILNOSTI IN STALIŠČ UDELEŽENCEV PROGRAMOV 155

3.1 ZNAČILNOSTI UDELEŽENCEV PROGRAMA DODATNEGA USPOSABLJANJA ZA VARNO VOŽNJO 155

3.2 ZNAČILNOSTI UDELEŽENCEV EDUKACIJSKIH DELAVNIC 166

3.3 ZNAČILNOSTI UDELEŽENCEV PSIHOSOCIALNIH DELAVNIC 193

3.4 RAZLIKE MED UDELEŽENCI PROGRAMOV IN SPLOŠNO POPULACIJO 220

3.4.1 Razlike v samooceni voznega vedenja (DBQ) med splošno javnostjo in udeleženci programov 221

3.4.2 Stališča splošne javnosti in udeležencev programov do alkohola, drog in hitrosti v prometu 230

3.4.3 Mnenja udeležencev o izvedbi in vsebini dodatnega usposabljanja za varno vožnjo in rehabilitacijskih programov 241

4 STALIŠČA IN PREDLOGI IZVAJALCEV PROGRAMOV IN AVP RS O REHABILITACIJSKIH PROGRAMIH IN PROGRAMU DODATNEGA USPOSABLJANJA ZA VARNO VOŽNJO 248

5 UČINKI PROGRAMOV NA VEDENJE UDELEŽENCEV IN POJAV RECIDIVIZMA 266

5.1 KRATKOROČNA UČINKOVITOST PROGRAMOV 266

5.1.1 Kratkoročna učinkovitost programa dodatnega usposabljanja za varno vožnjo 267

5.1.2 Kratkoročna učinkovitost edukacijskih in psihosocialnih delavnic 279

5.2 DOLGOROČNA UČINKOVITOST REHABILITACIJSKIH PROGRAMOV 304

5.3 RECIDIVIZEM UDELEŽENCEV EDUKACIJSKIH IN PSIHOSOCIALNIH DELAVNIC 340

6 USMERITVE ZA NADALJNJI RAZVOJ 347

6.1 SMERNICE IZBOLJŠAV CELOTNEGA SISTEMA REHABILITACIJE VOZNIKOV 348

6.1.1 Predlog 1: Vzpostavitev enotne evidence udeležencev 349

6.1.2 Predlog 2: Vzpostavitev progresivnega sistema napotovanja z enotnimi kriteriji in doslednim upoštevanjem recidivizma 353

6.1.3 Predlog 3: Dopolnitev in standardizacija kontrolnih zdravstvenih pregledov voznikov 362

6.1.4 Predlog 4: Vzpostavitev rednih srečanj in usklajevanj med ključnimi deležniki v sistemu 366

6.2 PREDLOGI, SKUPNI VSEM REHABILITACIJSKIM PROGRAMOM 368

6.2.1 Predlog 5: Posodobitev in skupni razvoj vsebin rehabilitacijskih programov z izvajalci 369

6.2.2 Predlog 6: Vzpostavitev sistematične kratkoročne in dolgoročne evalvacije rehabilitacijskih programov in programa dodatnega usposabljanja za varno vožnjo 372

6.2.3 Predlog 7: Krepitev strokovne vloge izvajalcev pri zaključevanju programov 375

6.2.4 Predlog 8: Krepitev koordinacijske, strokovne in razvojne vloge AVP v sistemu rehabilitacije voznikov 378

6.2.5 Predlog 9: Krepitev strokovnih pogojev, usposabljanja in nadzora nad izvajalci 382

6.3 DODATNO USPOSABLJANJE ZA VARNO VOŽNJO 385
6.3.1 Predlog 10: Sistematična vključitev simulatorjev vožnje v program 385
6.4 EDUKACIJSKE DELAVNICE 388
6.4.1 Predlog 11: Konceptualna prenova edukacijskih delavnic glede na resnost prekrškov udeležencev in z obvezno praktično nadgradnjo glede na stopnjo alkoholiziranosti ali vožnjo pod vplivom drog 389
6.5 PSIHOSOCIALNE DELAVNICE 400
6.5.1 Predlog 12: Nadgradnja psihosocialnih delavnic z vmesno individualno uro 401
6.5.2 Predlog 13: Ločena obravnava alkohola in drog v psihosocialnih delavnicah 403
6.5.3 Predlog 14: Uvedba rednega testiranja v rehabilitacijskih programih 406
BIBLIOGRAFIJA 409

Kazalo slik

SLIKA 1: SKUPNA PORABA ALKOHOLA NA PREBIVALCA MED ODRASLIMI (15 LET IN VEČ) V KOLEDARSKEM LETU (LITRI ČISTEGA ALKOHOLA), OCENE 2015 IN 2019 9
SLIKA 2: REGULACIJA ALKOHOLA V EVROPSKI UNIJI 10
SLIKA 3: VZROKI ZA PROMETNO NESREČO V LETU 2023 14
SLIKA 4: DELEŽ ALKOHOLIZIRANIH POVZROČITELJEV PROMETNIH NESREČ V LETU 2023 15
SLIKA 5: ALKOHOL MED POVZROČITELJI PROMETNIH NESREČ MED VOZNIKI ZAČETNIKI 16
SLIKA 6: POSTOPKOVNE POTI NAPOTITVE VOZNIKOV V PROGRAME V SLOVENIJI 150
SLIKA 7: STAROST UDELEŽENCEV PROGRAMA DODATNEGA USPOSABLJANJA ZA VARNO VOŽNJO (N = 158) 157
SLIKA 8: SKUPNO ŠTEVILO LET IMETNIŠTVA VOZNIŠKEGA IZPITA ZA B KATEGORIJO (N = 158) 158
SLIKA 9: POVPREČNO ŠTEVILO PREVOŽENIH KILOMETROV NA MESEC (N = 158) 158
SLIKA 10: RAZLOGI ZA UDELEŽBO V PROGRAMU DODATNEGA USPOSABLJANJA ZA VARNO VOŽNJO (N = 158) 159
SLIKA 11: IZOBRAŽEVALNE AKTIVNOSTI VOZNIKOV NA PODROČJU VARNE VOŽNJE (N=122) 160
SLIKA 12: SAMOEVALVACIJA VOZNIH NAVAD V ZADNJEM LETU UDELEŽENCEV PROGRAMA (DBQ) (N=158) 163
SLIKA 13: POGOSTOST TVEGANEGA VEDENJA V PROMETU V ZADNJIH SEDMIH DNEH (N=157) 164
SLIKA 14: ANALIZA ODNOSOV DO VOŽNJE IN PROMETNIH PRAVI (N=156) 165
SLIKA 15: SAMOOCENA VOZNIKOV GLEDE VOZNIŠKIH LASTNOSTI (N=148) 166
SLIKA 16: ŠTEVILO EDUKACIJSKIH DELAVNIC PO LETIH 167
SLIKA 17: ŠTEVILO UDELEŽENCEV EDUKACIJSKIH DELAVNIC 167
SLIKA 18: STAROST UDELEŽENCEV EDUKACIJSKIH DELAVNIC (N = 34.116) 168
SLIKA 19: RAZPOREDITEV UDELEŽENCEV EDUKACIJSKIH DELAVNIC PO POŠTNIH OKOLIŠIH NJIHOVEGA STALNEGA PREBIVALIŠČA (N = 35.471) 169
SLIKA 20: ŠTEVILO UDELEŽENCEV EDUKACIJSKIH DELAVNIC NA 1.000 PREBIVALCEV PO STATISTIČNIH REGIJAH (POŠTNIH OKOLIŠEV STALNEGA PREBIVALIŠČA UDELEŽENCEV) (N = 35.471) 170
SLIKA 21: SKUPNO ŠTEVILO LET IMETNIŠTVA VOZNIŠKEGA IZPITA ZA B KATEGORIJO PRI UDELEŽENCIH EDUKACIJSKIH DELAVNIC (N = 292) 171
SLIKA 22: POVPREČNA MESEČNA RAZDALJA, PREVOŽENA Z AVTOMOBILOM (N = 270) 171
SLIKA 23: RAZLOGI ZA UDELEŽBO V PROGRAMU (N = 291) 172
SLIKA 24: RAZLOGI ZA UDELEŽBO NA EDUKACIJSKIH DELAVNICAH (N = 34.829) 173
SLIKA 25: SAMOEVALVACIJA VOZNIH NAVAD V ZADNJEM LETU UDELEŽENCEV EDUKACIJSKIH DELAVNIC (DBQ) (N = 289) 174
SLIKA 26: SAMOPOROČANJE PROMETNIH VEDENJ V ZADNJEM TEDNU – UDELEŽENCI EDUKACIJSKIH DELAVNIC (N = 268) 176
SLIKA 27: STALIŠČA UDELEŽENCEV EDUKACIJSKIH DELAVNIC DO VOŽNJE (N=235) 178
SLIKA 28: SAMOOCENA VOZNIŠKEGA STILA – UDELEŽENCI EDUKACIJSKIH DELAVNIC (N = 277) 179
SLIKA 29: RELEVANCA DEJAVNIKOV ZA VOŽNJO POD VPLIVOM ALKOHOLA IN/ALI DROG; UDELEŽENCI EDUKACIJSKIH DELAVNIC (N = 272) 180
SLIKA 30: IZKUŠNJE UDELEŽENCEV EDUKACIJSKIH DELAVNIC Z RABO ALKOHOLA IN PSIHOAKTIVNIH SNOVI (N = 284) 181

SLIKA 31: POGLEDI UDELEŽENCEV EDUKACIJSKIH DELAVNIC NA PRIHODNJO RABO ALKOHOLA IN NEDOVOLJENIH DROG (N = 249) 182
SLIKA 32: POGOSTOST UŽIVANJA ALKOHOLNIH PIJAČ V ZADNJIH 12 MESECIH MED UDELEŽENCI EDUKACIJSKIH DELAVNIC (N = 288) 183
SLIKA 33: POVPREČNA KOLIČINA ZAUŽITEGA ALKOHOLA OB PITJU V ZADNJIH 12 MESECIH (N = 278) 184
SLIKA 34: POGOSTOST ZAUŽITJA VEČJIH KOLIČIN ALKOHOLA (MOŠKI 6 MERIC ALI VEČ MERIC IN ŽENSKE 4 MERICE) OB ENI PRILOŽNOSTI V ZADNJIH 12 MESECIH (N = 284) 185
SLIKA 35: NEZMOŽNOST PRENEHANJA PITJA ALKOHOLA PO PRVI PIJAČI (N = 284) 185
SLIKA 36: POGOSTOST NEIZPOLNJEVANJA OBVEZNOSTI ZARADI PITJA ALKOHOLA V PRETEKLEM LETU (N = 282) 186
SLIKA 37: POGOSTOST UŽIVANJA ALKOHOLA ZJUTRAJ ZA OKREVANJE PO PREKOMERNEM PITJU (N = 278) 187
SLIKA 38: POGOSTOST OBČUTKOV KRIVDE ALI SLABE VESTI ZARADI PITJA ALKOHOLA V PRETEKLEM LETU (N = 283) 188
SLIKA 39: POGOSTOST IZGUBE SPOMINA ZARADI PREKOMERNEGA PITJA ALKOHOLA V PRETEKLEM LETU (N = 285) 189
SLIKA 40: POŠKODBE ZARADI PITJA ALKOHOLA PRI UDELEŽENCIH ALI DRUGIH OSEBAH (N = 285) 190
SLIKA 41: ZASKRBLJENOST BLIŽNJIH ALI STROKOVNJAKOV GLEDE PITJA ALKOHOLA PRI UDELEŽENCIH DELAVNIC (N = 285) .. 190
SLIKA 42: POGOSTOST UPORABE DROG MED UDELEŽENCI V PRETEKLEM LETU (N = 284) 191
SLIKA 43: POGOSTOST NEPRAVILNE UPORABE ZDRAVIL NA RECEPT MED UDELEŽENCI V PRETEKLEM LETU (N = 283) 192
SLIKA 44: ŠTEVILO PSIHOSOCIALNIH DELAVNIC PO LETIH 194
SLIKA 45: ŠTEVILO UDELEŽENCEV PSIHOSOCIALNIH DELAVNIC 194
SLIKA 46: STAROST UDELEŽENCEV PSIHOSOCIALNIH DELAVNIC (N = 4.962) 195
SLIKA 47: RAZPOREDITEV UDELEŽENCEV PSIHOSOCIALNIH DELAVNIC PO POŠTNIH OKOLIŠIH NJIHOVEGA STALNEGA PREBIVALIŠČA (N = 5.076) 195
SLIKA 48: ŠTEVILO UDELEŽENCEV PSIHOSOCIALNIH DELAVNIC NA 1000 PREBIVALCEV PO STATISTIČNIH REGIJAH (POŠTNIH OKOLIŠEV STALNEGA PREBIVALIŠČA UDELEŽENCEV) (N = 5.076) 196
SLIKA 49: SKUPNO ŠTEVILO LET IMETNIŠTVA VOZNIŠKEGA IZPITA ZA B KATEGORIJO PRI UDELEŽENCIH PSIHOSOCIALNIH DELAVNIC (N = 77) 197
SLIKA 50: POVPREČNO MESEČNO PREVOŽENI KILOMETRI UDELEŽENCEV PSIHOSOCIALNIH DELAVNIC (N = 74) 197
SLIKA 51: RAZLOGI ZA UDELEŽBO – PSIHOSOCIALNE DELAVNICE (N = 77) 198
SLIKA 52: RAZLOGI ZA UDELEŽBO NA PSIHOSOCIALNIH DELAVNICAH (N = 5.092) 199
SLIKA 53: SAMOEVALVACIJA VOZNIH NAVAD V ZADNJEM LETU UDELEŽENCEV PSIHOSOCIALNIH DELAVNIC (DBQ) (N = 77) 200
SLIKA 54: SAMOPOROČANJE PROMETNIH VEDENJ V ZADNJEM TEDNU – UDELEŽENCI PSIHOSOCIALNIH DELAVNIC (N = 69) . 202
SLIKA 55: STALIŠČA UDELEŽENCEV PSIHOSOCIALNIH DELAVNIC DO VOŽNJE (N=67) 204
SLIKA 56: SAMOOCENA VOZNIŠKEGA STILA – UDELEŽENCI PSIHOSOCIALNIH DELAVNIC (N = 72) 205
SLIKA 57: RELEVANCA DEJAVNIKOV ZA VOŽNJO POD VPLIVOM ALKOHOLA IN/ALI DROG – UDELEŽENCI PSIHOSOCIALNIH DELAVNIC (N = 72) 206
SLIKA 58: IZKUŠNJE UDELEŽENCEV DELAVNIC Z RABO ALKOHOLA IN PSIHOAKTIVNIH SNOVI (N = 74) 207
SLIKA 59: POGLEDI UDELEŽENCEV PSIHOSOCIALNIH DELAVNIC NA PRIHODNJO RABO ALKOHOLA IN NEDOVOLJENIH DROG (N = 64) 208

SLIKA 60: POGOSTOST UŽIVANJA ALKOHOLNIH PIJAČ V ZADNJIH 12 MESECIH MED UDELEŽENCI PSIHOSOCIALNIH DELAVNIC (N = 77) 209
SLIKA 61: POVPREČNA KOLIČINA ZAUŽITEGA ALKOHOLA OB PITJU V ZADNJIH 12 MESECIH (N = 75) 210
SLIKA 62: POGOSTOST ZAUŽITJA VEČJIH KOLIČIN ALKOHOLA (MOŠKI 6 MERIC ALI VEČ MERIC IN ŽENSKE 4 MERICE) OB ENI PRILOŽNOSTI V ZADNJIH 12 MESECIH (N = 76) 211
SLIKA 63: NEZMOŽNOST PRENEHANJA PITJA ALKOHOLA PO PRVI PIJAČI (N = 76) 211
SLIKA 64: POGOSTOST NEIZPOLNJEVANJA OBVEZNOSTI ZARADI PITJA ALKOHOLA V PRETEKLEM LETU (N = 76) 212
SLIKA 65: POGOSTOST UŽIVANJA ALKOHOLA ZJUTRAJ ZA OKREVANJE PO PREKOMERNEM PITJU (N = 75) 213
SLIKA 66: POGOSTOST OBČUTKOV KRIVDE ALI SLABE VESTI ZARADI PITJA ALKOHOLA V PRETEKLEM LETU (N = 76) 214
SLIKA 67: POGOSTOST IZGUBE SPOMINA ZARADI PREKOMERNEGA PITJA ALKOHOLA V PRETEKLEM LETU (N = 76) 215
SLIKA 68: POŠKODBE ZARADI PITJA ALKOHOLA PRI UDELEŽENCIH ALI DRUGIH OSEBAH (N = 76) 216
SLIKA 69: ZASKRBLJENOST BLIŽNJIH ALI STROKOVNJAKOV GLEDE PITJA ALKOHOLA PRI UDELEŽENCIH DELAVNIC (N = 75) 217
SLIKA 70: POGOSTOST UPORABE DROG MED UDELEŽENCI V PRETEKLEM LETU (N = 74) 218
SLIKA 71: POGOSTOST NEPRAVILNE UPORABE ZDRAVIL NA RECEPT MED UDELEŽENCI V PRETEKLEM LETU (N = 76) 219
SLIKA 72: ANALIZA TRDITEV DBQ – SPLOŠNA POPULACIJA (N=548) 222
SLIKA 73: ANALIZA TRDITEV DBQ – DODATNO USPOSABLJANJE ZA VARNO VOŽNJO (N=158) 223
SLIKA 74: ANALIZA TRDITEV DBQ – EDUKACIJSKE DELAVNICE (N=289) 224
SLIKA 75: ANALIZA TRDITEV DBQ – PSIHOSOCIALNE DELAVNICE (N=77) 225
SLIKA 76: STALIŠČA SPLOŠNE JAVNOSTI DO ALKOHOLA, DROG IN HITROSTI V PROMETU (N = 546) 232
SLIKA 77: STALIŠČA UDELEŽENCEV DODATNEGA USPOSABLJANJA ZA VARNO VOŽNJO DO ALKOHOLA, DROG IN HITROSTI V PROMETU (N = 156) 233
SLIKA 78: STALIŠČA UDELEŽENCEV EDUKACIJSKIH DELAVNIC DO ALKOHOLA, DROG IN HITROSTI V PROMETU (N = 289) 234
SLIKA 79: STALIŠČA UDELEŽENCEV PSIHOSOCIALNIH DELAVNIC DO ALKOHOLA, DROG IN HITROSTI V PROMETU (N = 77) 235
SLIKA 80: MNENJA UDELEŽENCEV O IZVEDBI IN VSEBINI DODATNEGA USPOSABLJANJA ZA VARNO VOŽNJO (N = 125) 242
SLIKA 81: MNENJA UDELEŽENCEV O IZVEDBI IN VSEBINI EDUKACIJSKIH DELAVNIC (N = 23) 244
SLIKA 82: MNENJA UDELEŽENCEV O IZVEDBI IN VSEBINI PSIHOSOCIALNIH DELAVNIC (N = 71) 246
SLIKA 83: STALIŠČA IZVAJALCEV PROGRAMOV GLEDE KRITERIJEV ZA NAPOTITEV NA REHABILITACIJSKE INTERVENCIJE (N = 17) 253
SLIKA 84: POVPREČNE OCENE TRDITEV O NAPOTITVI NA REHABILITACIJSKE INTERVENCIJE (N = 18) 254
SLIKA 85: OCENA VIDIKOV OBSTOJEČEGA PROGRAMA DODATNEGA USPOSABLJANJA ZA VARNO VOŽNJO S STRANI IZVAJALCEV (N = 7) 255
SLIKA 86: OCENA VIDIKOV OBSTOJEČIH EDUKACIJSKIH DELAVNIC S STRANI IZVAJALCEV (N = 6) 256
SLIKA 87: OCENA VIDIKOV OBSTOJEČIH PSIHOSOCIALNIH DELAVNIC S STRANI IZVAJALCEV (N = 6) 256
SLIKA 88: ELEMENTI ZA IZBOLJŠANJE UČINKOVITOSTI PROGRAMA DODATNEGA USPOSABLJANJA ZA VARNO VOŽNJO (N = 7) 257
SLIKA 89: ELEMENTI ZA IZBOLJŠANJE UČINKOVITOSTI EDUKACIJSKIH DELAVNIC (N = 6) 257
SLIKA 90: ELEMENTI ZA IZBOLJŠANJE UČINKOVITOSTI PSIHOSOCIALNIH DELAVNIC (N = 6) 258
SLIKA 91: STRINJANJEM S PROCESOM PO IZVEDENIH PROGRAMIH DODATNEGA USPOSABLJANJA ZA VARNO VOŽNJO (N = 7) 260

SLIKA 92: STRINJANJEM S PROCESOM PO IZVEDENIH EDUKACIJSKIH DELAVNICAH (N = 6) 261
SLIKA 93: STRINJANJEM S PROCESOM PO IZVEDENIH PSIHOSOCIALNIH DELAVNICAH (N = 6) 261
SLIKA 94: OCENA SODELOVANJA IN PODPORE AVP NA KLJUČNIH PODROČJIH – PROGRAM DODATNEGA USPOSABLJANJA ZA VARNO VOŽNJO (N = 7) 262
SLIKA 95: OCENA SODELOVANJA IN PODPORE AVP NA KLJUČNIH PODROČJIH – EDUKACIJSKE DELAVNICE (N = 6) 263
SLIKA 96: OCENA SODELOVANJA IN PODPORE AVP NA KLJUČNIH PODROČJIH – PSIHOSOCIALNE DELAVNICE (N = 6) 263
SLIKA 97: MNENJA UDELEŽENCEV O KORISTIH IN IZVEDBI EDUKACIJSKIH DELAVNIC (N = 365) 305
SLIKA 98: MNENJE UDELEŽENCEV PSIHOSOCIALNIH DELAVNIC O IZVEDBI PROGRAMA (N = 131) 306
SLIKA 99: RECIDIVIZEM UDELEŽENCEV REHABILITACIJSKIH PROGRAMOV (11. 04. 2017 DO 01. 04. 2025) (N = 36.056) 341
SLIKA 100: SEKVENCE PO POZICIJAH – DELEŽ TIPOV NA POSAMEZNI UDELEŽBI (100 %) 343
SLIKA 101: PREHODI MED TIPOMA DELAVNIC – DELEŽI PO IZHODIŠČNEM TIPU (100 %) (4.675 PREHODOV) 344
SLIKA 102: INTERVALI MED UDELEŽBAMI (2 ALI 3 UDELEŽBE) – DELEŽI (8.144 INTERVALOV) 345
SLIKA 103: PORAZDELITEV INTERVALOV MED UDELEŽBAMI (DELEŽI; UDELEŽBE ≥ 4-KRAT) (280 INTERVALOV) 345
SLIKA 104: INTERVALI MED UDELEŽBAMI (N = 2–6) – DELEŽI (N = 20.640 INTERVALOV) 346

Kazalo tabel

TABELA 1: DOVOLJENE VREDNOSTI BAC V DRŽAVAH EVROPE 11
TABELA 2: KAZNI ZA VOŽNJO POD VPLIVOM ALKOHOLA V SLOVENIJI 13
TABELA 3: PRIMERJAVA SANKCIJ ZA VOŽNJO POD VPLIVOM ALKOHOLA V EVROPSKIH DRŽAVAH 17
TABELA 4: SANKCIJE ZA VOZNIKE V AVSTRIJI (PODATKI IZ LETA 2021) 26
TABELA 5: KAZNI IN SANKCIJE, DOLOČENE V BELGIJSKI ZAKONODAJI O CESTNEM PROMETU, GLEDE NA RAVEN BAC 34
TABELA 6: KAZNI IN SANKCIJE, DOLOČENE V BOLGARSKI ZAKONODAJI O CESTNEM PROMETU, GLEDE NA RAVEN BAC 37
TABELA 7: SANKCIJE ZA VOZNIKE NA ČEŠKEM 38
TABELA 8: OSNOVNE ZNAČILNOSTI PROGRAMA NA ČEŠKEM 40
TABELA 9: SANKCIJE ZA VOZNIKE NA DANSKEM 41
TABELA 10: SANKCIJE ZA VOZNIKE V ESTONIJI 44
TABELA 11: SANKCIJE ZA VOZNIKE NA FINSKEM 47
TABELA 12: SANKCIJE ZA VOZNIKE V FRANCIJI 50
TABELA 13: SANKCIJE ZA VOZNIKE NA HRVAŠKEM 53
TABELA 14: SANKCIJE ZA VOZNIKE V LUKSEMBURGU 57
TABELA 15: SANKCIJE ZA VOZNIKE NA MADŽARSKEM 58
TABELA 16: SANKCIJE ZA VOZNIKE V NEMČIJI 66
TABELA 17: SANKCIJE ZA VOZNIKE NA NIZOZEMSKEM 71
TABELA 18: KAZNI ZA VOŽNJO/NESREČO POD VPLIVOM ALKOHOLA NA POLJSKEM 78
TABELA 19: SANKCIJE ZA VOZNIKE NA ŠVEDSKEM 83
TABELA 20: SANKCIJE ZA VOZNIKE V ŠVICI 90
TABELA 21: SANKCIJE ZA VOZNIKE V ZDRUŽENEM KRALJESTVU (PODATKI IZ LETA 2021) 98
TABELA 22: »UPRAVIČENOST« DO NACIONALNEGA TEČAJA OZAVEŠČANJA O HITROSTI PRI RAZLIČNIH OMEJITVAH HITROSTI (MPH) 101
TABELA 23: ZAHTEVE ZA PREKRŠKARJE 108
TABELA 24: POVZETKI PRIMERLJIVIH PROGRAMOV PO SVETU 113
TABELA 25: PREGLED ZNANSTVENIH RAZISKAV UČINKOVITOSTI REHABILITACIJE VOZNIKOV 136
TABELA 26: REZULTATI VPRAŠALNIKA DBQ (POVPREČJA IN STANDARDNI ODKLONI) GLEDE NA SKUPINO ANKETIRANCEV 226
TABELA 27: REZULTATI VPRAŠALNIKA SPLOŠNE JAVNOSTI IN UDELEŽENCEV PROGRAMOV GLEDE STALIŠČ DO ALKOHOLA, DROG IN HITROSTI V PROMETU (POVPREČJA IN STANDARDNI ODKLONI) 236
TABELA 28: REZULTATI ANALIZE RAZLIK Z UPORABO WILCOXONOVEGA TESTA (RAZLIKE V ODGOVORIH PRED IN PO ZA UDELEŽENCE DODATNEGA USPOSABLJANJA ZA VARNO VOŽNJO) 269
TABELA 29: REZULTATI ANALIZE RAZLIK Z UPORABO WILCOXONOVEGA TESTA – EDUKACIJSKE DELAVNICE (RAZLIKE V ODGOVORIH PRED IN PO) 280
TABELA 30: REZULTATI ANALIZE RAZLIK Z UPORABO WILCOXONOVEGA TESTA – PSIHOSOCIALNE DELAVNICE (RAZLIKE V ODGOVORIH PRED IN PO) 292

TABELA 31: REZULTATI MANN-WHITNEY U TESTA ZA PRIMERJAVO ODGOVOROV MED UDELEŽENCI EDUKACIJSKIH DELAVNIC IN SICER PRED DELAVNICO IN PO DALJŠEM OBDOBJU 308
TABELA 32: REZULTATI MANN-WHITNEY U TESTA ZA PRIMERJAVO ODGOVOROV MED UDELEŽENCI PSIHOSOCIALNIH DELAVNIC IN SICER PRED DELAVNICO IN PO DALJŠEM OBDOBJU 324

Etična deklaracija in deklaracija o avtorstvu

Izjavljamo, da je predloženi projekt rezultat skupnega avtorskega dela projektne skupine. Izjavljamo, da je bil projekt izdelan v skladu z načeli raziskovalne, strokovne in akademske etike ter v skladu z zahtevami projekta, financerjev in sheme financiranja. Projekt in njegovi rezultati so bili izvedeni v okviru in v skladu s projektnimi cilji, pogoji ter veljavnimi pravili financerja.

Pri pripravi projekta smo zagotavljali resničnost, sledljivost in verodostojnost predstavljenih podatkov, dosledno navajali uporabljene vire ter spoštovali veljavne pravne in etične standarde. Pri pripravi projekta so bili uporabljeni ustrezni znanstveni in strokovni viri, ki so navedeni v vsakokratnem seznamu literature oziroma virov pri posameznih projektnih poročilih. Pri tem smo dosledno spoštovali avtorske pravice in načela korektnega navajanja virov.

Pri delu je bila uporabljena tudi generativna umetna inteligenca kot podporno orodje, in sicer izključno za:

- iskanje in pregled splošnih podatkov predvsem pri regulativi in ureditvah v drugih državah zaradi jezikovnih ovir,
- prevajanju besedil iz tujih jezikov in v tuje jezike,
- slovnično in slogovno preverjanje avtorskih besedil, ki jih je ustvarila projektna skupina.

Generativna umetna inteligenca ni bila uporabljena za samostojno ustvarjanje vsebinskih delov raziskave in rezultatov projekta, temveč kot pomoč pri obdelavi, razumevanju in jezikovni optimizaciji vsebin.

UVOD

Evalvacija učinkovitosti rehabilitacijskih programov in programa dodatnega usposabljanja za varno vožnjo je eden ključnih pristopov k obvladovanju prometne varnosti, saj prometne nesreče predstavljajo pomemben javnozdravstveni in družbeni problem. Posledice segajo od izgube življenj in zmanjšane kakovosti življenja do pomembnih finančnih in družbenih bremen, ki vključujejo neposredne izdatke za zdravstveno obravnavo in rehabilitacijo ter posredne učinke, kot so izguba produktivnosti, zmanjšana delovna zmožnost in dolgoročne socialne posledice.

Kljub številnim ukrepom in izboljšavam v prometni politiki, tako na ravni EU kot v Sloveniji, ostajajo prometne nesreče pomemben izziv, predvsem zaradi dejstva, da so človeški dejavniki – kot so napačne odločitve, tvegana vožnja, vožnja pod vplivom alkohola in drugih psihoaktivnih snovi, ter nezadostna pozornost – še vedno glavni vzrok nesreč. Zato je osredotočenost na voznika in njegovo vedenje ključni element sodobnih strategij prometne varnosti, pri čemer imajo izobraževalni in rehabilitacijski programi pomembno vlogo. V Resoluciji o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje od 2023 do 2030 je med predlaganimi ukrepi analiza rehabilitacijskih programov za voznike, ki so vozili pod vplivom alkohola in prepovedanih drog, ter na podlagi ugotovitev analize podati in izvesti prilagoditve vsebine rehabilitacijskih programov in standarde napotitve na programe.

V Sloveniji se skladno z Zakonom o voznikih (ZVoz-1) izvajata dva pomembna pristopa, katerih cilj je izboljšati varno vožnjo: program dodatnega usposabljanja za varno vožnjo ter rehabilitacijska programa (edukacijske in psihosocialne delavnice). Čeprav so ti programi normativno in sistemsko vzpostavljeni, njihova dejanska učinkovitost ostaja premalo raziskana.

S ciljem celovite ocene učinkovitosti rehabilitacijskih programov in programa dodatnega usposabljanja za varno vožnjo so bile identificirane ključne značilnosti posameznih oblik izobraževanja in rehabilitacije ter ocenjeni njihovi učinki na voznike. V okviru projekta je

bila posebna pozornost namenjena razlikovanju med »trdimi kriteriji« (recidivizem, ponavljanje prekrškov) in »mehkimi kriteriji« (sprememba stališč, odnosov in zaznane odgovornosti), saj kombinacija obeh pristopov omogoča celovitejše razumevanje učinkov programov.

V zaključni fazi projekta, ki jo povzema to poročilo, je bil osrednji cilj (C12) usmerjen v združitev ugotovljenih značilnosti in učinkov različnih programov ter v oblikovanje smernic za njihovo nadgradnjo in izboljšanje.

Opomba: Razširjen povzetek temelji na predhodnih poročilih, ki so skupno obsegala 1236 strani. Ta poročila so:

- *Evalvacija učinkovitosti rehabilitacijskih programov in programa dodatnega usposabljanja za varno vožnjo: Analiza trenutnega stanja rehabilitacijskih programov v širšem okolju in njihova učinkovitost;*
- *Evalvacija učinkovitosti rehabilitacijskih programov in programa dodatnega usposabljanja za varno vožnjo: Zasnova vprašalnikov za merjenje voznih navad, rabe alkohola in drog ter kratkoročne učinkovitosti programov;*
- *Evalvacija učinkovitosti rehabilitacijskih programov in programa dodatnega usposabljanja za varno vožnjo: Analiza ankete splošne populacije: Raziskava o stilih vožnje in udeležbi na rehabilitacijskih programih za voznike;*
- *Evalvacija učinkovitosti rehabilitacijskih programov in programa dodatnega usposabljanja za varno vožnjo: Poročilo o izvedbi delavnice z izvajalci programa dodatnega usposabljanja za varno vožnjo;*
- *Evalvacija učinkovitosti rehabilitacijskih programov in programa dodatnega usposabljanja za varno vožnjo: Poročilo o izvedbi delavnice z izvajalci rehabilitacijskih programov;*
- *Evalvacija učinkovitosti rehabilitacijskih programov in programa dodatnega usposabljanja za varno vožnjo: Poročilo o izvedbi delavnice z odgovornimi na Javni agenciji RS za varnost prometa;*
- *Evalvacija učinkovitosti rehabilitacijskih programov in programa dodatnega usposabljanja za varno vožnjo: Analiza ankete izvajalcev rehabilitacijskih programov in programa dodatnega usposabljanja za varno vožnjo;*

- *Evalvacija učinkovitosti rehabilitacijskih programov in programa dodatnega usposabljanja za varno vožnjo: Kratkoročna učinkovitost edukacijskih in psihosocialnih delavnic - Analiza anket udeležencev delavnic;*
- *Evalvacija učinkovitosti rehabilitacijskih programov in programa dodatnega usposabljanja za varno vožnjo: Kratkoročna učinkovitost programa dodatnega usposabljanja za varno vožnjo - Analiza anket udeležencev programa;*
- *Evalvacija učinkovitosti rehabilitacijskih programov in programa dodatnega usposabljanja za varno vožnjo: Dolgoročna učinkovitost edukacijskih in psihosocialnih delavnic - Analiza anket udeležencev delavnic;*
- *Evalvacija učinkovitosti rehabilitacijskih programov in programa dodatnega usposabljanja za varno vožnjo: Analiza strukture in trendov udeležencev edukacijskih in psihosocialnih delavnic;*
- *Evalvacija učinkovitosti rehabilitacijskih programov in programa dodatnega usposabljanja za varno vožnjo: Dolgoročna učinkovitost edukacijskih in psihosocialnih delavnic - Analiza anket udeležencev delavnic.*

Razširjen povzetek ne vključuje vseh citatov/virov, ker gre za povzetke več virov v krajših odsekih. Vsi uporabljeni viri so razvidni iz celotnih poročil posameznega dela projekta.

1 PREGLED LITERATURE IN PRIMERLJIVIH PROGRAMOV

Ker je za celovito razumevanje učinkovitosti rehabilitacijskih in izobraževalnih programov potreben pregled obstoječih raziskav in praks, to poglavje temelji na vsebinah iz poročila Evalvacija učinkovitosti rehabilitacijskih programov in programa dodatnega usposabljanja za varno vožnjo: Analiza trenutnega stanja rehabilitacijskih programov v širšem okolju in njihova učinkovitost. Predstavljen je povzetek pregleda obstoječe literature ter primerljivih praks na področju rehabilitacijskih in izobraževalnih programov za voznike. Namen pregleda je zagotoviti širši vpogled v mednarodne izkušnje ter identificirati rešitve, ki se v tujini uporabljajo pri zmanjševanju tveganega vedenja voznikov in izboljševanju prometne varnosti.

S tem pregledom se uresničuje cilj projekta C1, in sicer proučiti obstoječe rehabilitacijske in izobraževalne programe v tujih praksah. Analiza omogoča primerjavo različnih pristopov, razumevanje njihove učinkovitosti ter oblikovanje podlage za nadaljnjo razpravo o možnih prilagoditvah in implementaciji ustreznih ukrepov v slovenski kontekst.

1.1 Zaznan problem in stanje prometne varnosti

Varnost v cestnem prometu je resen družbeni izziv. Širitev cestnih omrežij in povečanje lastništva osebnih vozil sta privedla do naraščanja dejavnikov tveganja, povezanih s prometom, kar je postalo velik vir obolevnosti in smrtnosti (Jiang, et al., 2017). Družbena in ekonomska bremena prometnih nesreč so postala prevladujoča tema za oblasti in politične odločevalce v razvijajočih državah (Jayanetti, Perera, & Ariyawansa, 2021).

V prometnih nesrečah vsako leto umre več kot 1,3 milijona ljudi. Poleg tega pa med 20 in 50 milijonov udeležencev cestnih prometnih nesreč utrpi nesmrtne poškodbe, mnogi pa postanejo invalidi (WHO, 2022).

V poročilu Road Safety Annual Report 2024 (IRTAD) je navedeno, da se je v 2023 — glede na 2022 — v povprečju zaznala 2,7 % redukcija smrtnih žrtev v državah, zajetih v analizi. Upad so zabeležili v 21 od 34 držav, pri nekaterih pa je bil padec nad 10 % (ITF, 2024).

Prometne nesreče predstavljajo velik družbeni problem tudi v EU, saj je v letu 2022 v prometnih nesrečah umrlo približno 20.600 ljudi, kar je 3 % več kot leta 2021 (European Commission, 2023). V letu 2023 je ta številka rahlo upadla na približno 20.400 smrti (European Commission, 2024), v letu 2024 pa na okrog 19.800 umrlih (European Commission, 2025).

V Sloveniji se je leta 2022 pripetilo 18.714 cestnih prometnih nesreč, v katerih je 85 ljudi izgubilo življenje (Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa, 2023). Po podatkih za leto 2023 pa je bilo na slovenskih cestah 19.780 evidentiranih prometnih nesreč — 6 % več kot leta 2022 — vendar je število umrlih rahlo upadlo: umrlo je 82 udeležencev, kar je 3 manj kot v 2022 (– 4 %). Po najnovejših podatkih je bilo v letu 2024 evidentiranih 20.233 prometnih nesreč (+ 1 % glede na 2023), v katerih je življenje izgubilo 65 oseb (- 14 % glede na 2023) (Javna agencija RS za varnost prometa, 2025). Do 23. novembra 2025 pa so, po podatkih Policije, slovenske ceste terjale 87 smrtnih žrtev, v enakem obdobju lanskega leta pa 66 smrtnih žrtev (Policija, 2025).

Evropska komisija je 30. marca 2023 objavila rezultate projekta Baseline o 8 ključnih kazalnikih uspešnosti, ki vplivajo na varnost v cestnem prometu v Evropi. Ta študija je bila namenjena jasnejšemu razumevanju učinkovitosti varnosti v cestnem prometu v sodelujočih državah članicah, pa tudi državam članicam pomagati pri razvoju usklajenih metodologij za zbiranje podatkov in obdelavo podatkov o varnosti v cestnem prometu. Ključni kazalniki, obravnavani v tem projektu, so bili: prekoračitev hitrosti; vožnja pod vplivom alkohola; odvračanje pozornosti; uporaba varnostnih pasov in sistemov za zadrževanje otrok; uporaba čelad; varnost vozil; varnost infrastrukture in kakovost oskrbe po nesreči. Medtem ko je študija razkrila visoko stopnjo skladnosti s cestnoprometnimi predpisi, je očitno še veliko prostora za izboljšave (European Commission, 2023).

Vzroki za cestne prometne nesreče v Evropi so večplastni in vključujejo različne dejavnike. Prekoračitev hitrosti je bila prepoznana kot vodilni vzrok za smrtne prometne nesreče, ki predstavlja znaten delež vseh nesreč. Evropski svet za varnost prometa je izpostavil prekoračitev hitrosti, neuporabo varnostnih pasov in vožnjo pod vplivom alkohola, kot tri glavne dejavnike tveganja za prometne smrti v državah EU (Hamann, Peek-Asa, & Rus, 2014).

Celotno škodo posledic teh prometnih nesreč je zelo težko oceniti, saj ne zajema le stroškov zdravljenja in materialne škode, ampak tudi posredno škodo v obliki zmanjšanja zaposlitvenih možnosti, izgube delazmožnosti, nezmožnosti opravljanja dejavnosti, zmanjšanja delovne sposobnosti, neposredne stroške medicinske ali profesionalne rehabilitacije, posredne stroške policije, stroške sodnih postopkov, zavarovalnic itd. Odvisno od države članice se ocenjuje, da te izgube znašajo do 1 % do celo 3 % bruto domačega proizvoda (WHO, 2022). To dokazuje tudi raziskava avtorjev Dumitru s kolegi (2021), ki podajajo vpogled v ekonomske stroške prometnih nesreč, ki kažejo, da ti znašajo približno 1 % BDP v državah z nizkimi dohodki, 1,5 % v državah s povprečnimi dohodki in 2 % v državah z visokimi dohodki. Wijnene s kolegi (2019) ugotavlja, da skupni stroški prometnih nesreč v EU znašajo 0,4–4,1 % BDP. Raziskave tudi kažejo, da se ocene stroškov na en primer smrti gibljejo od 0,7 do 3,0 milijona EUR. Stroški hudih poškodb znašajo od 2,5 % do 34,0 % stroškov smrtnih prometnih nesreč, medtem ko stroški lažjih poškodb znašajo od 0,03 % do 4,2 % stroškov smrtnih nesreč (Schützenhöfer & Krainz, 1999).

Prometne politike vse bolj osredotočajo na področje cestne prometne varnosti. Belin s soavtorji (2012) je izpostavil tradicionalni poudarek na pravni odgovornosti udeležencev v prometu, poleg tega pa sta Kopits in Cropper (2005) poudarila potrebo po politikah, ki zmanjšujejo število smrtnih žrtev. Raziskave kažejo tudi na vlogo nezadostnih prometnih politik in neustreznega kazenskega pregona pri prispevanju k visokim stopnjam smrtnih nesreč (Gössling, 2017).

Vsebina VI Lizbonske pogodbe in zlasti 91. člen Pogodbe o delovanju Evropske unije (Functioning of the European Union (TFEU)) je pravna podlaga za oblikovanje področja

varnosti v cestnem prometu, katerega cilj je izboljšati varnost v cestnem prometu in prispevati k trajnostni mobilnosti. Za preprečevanje smrti in poškodb v cestnem prometu sta ključnega pomena politična zaveza. Glavna naloga omenjenega programa je zmanjšati število smrtnih žrtev na cestah EU in spodbujati države članice, naj zagotovijo, da bodo njihovi sistemi, med drugim, spodbujali ali celo zahtevali rehabilitacijske programe (npr. obvezno usposabljanje za ozaveščanje o prometnih tveganjih) (European Transport Safety Council (ETSC), 2018).

Sodobne strategije varnosti v cestnem prometu jasno opisujejo dejavnike, ki so vzroki prometnih nesreč, ne glede na to, ali so dejavniki na strani voznika, ali so povezani z okolico, ali pa gre za dejavnike, povezane z vozilom. Takšna diferenciacija lahko omogoči učinkovitejše rešitve, usmerjene k preprečevanju napak z ukrepanjem na podlagi prepoznanih vzrokov, in s spodbujanjem boljše ergonomije v sistemu vožnje (Elslande, Naing, & Engel, 2008).

Na podlagi pregleda in poznavanja področja je voznik tisti, ki predstavlja glavni vzrok prometnih nesreč. Ena izmed raziskav je pokazala, da je voznik odgovoren za skoraj 90 % prometnih nesreč (Dingus, et al., 2016). Podobne ugotovitve so predstavljene tudi v drugih raziskavah, ki navajajo, da so vozniki odgovorni za 94 % kritičnih situacij na cesti, medtem ko so vozila vzrok v 2 % primerov, dejavniki iz okolja pa prav tako v 2 %, ostalih 2 % kritičnih situacij pa ostaja nepojasnjenih (Singh, 2018).

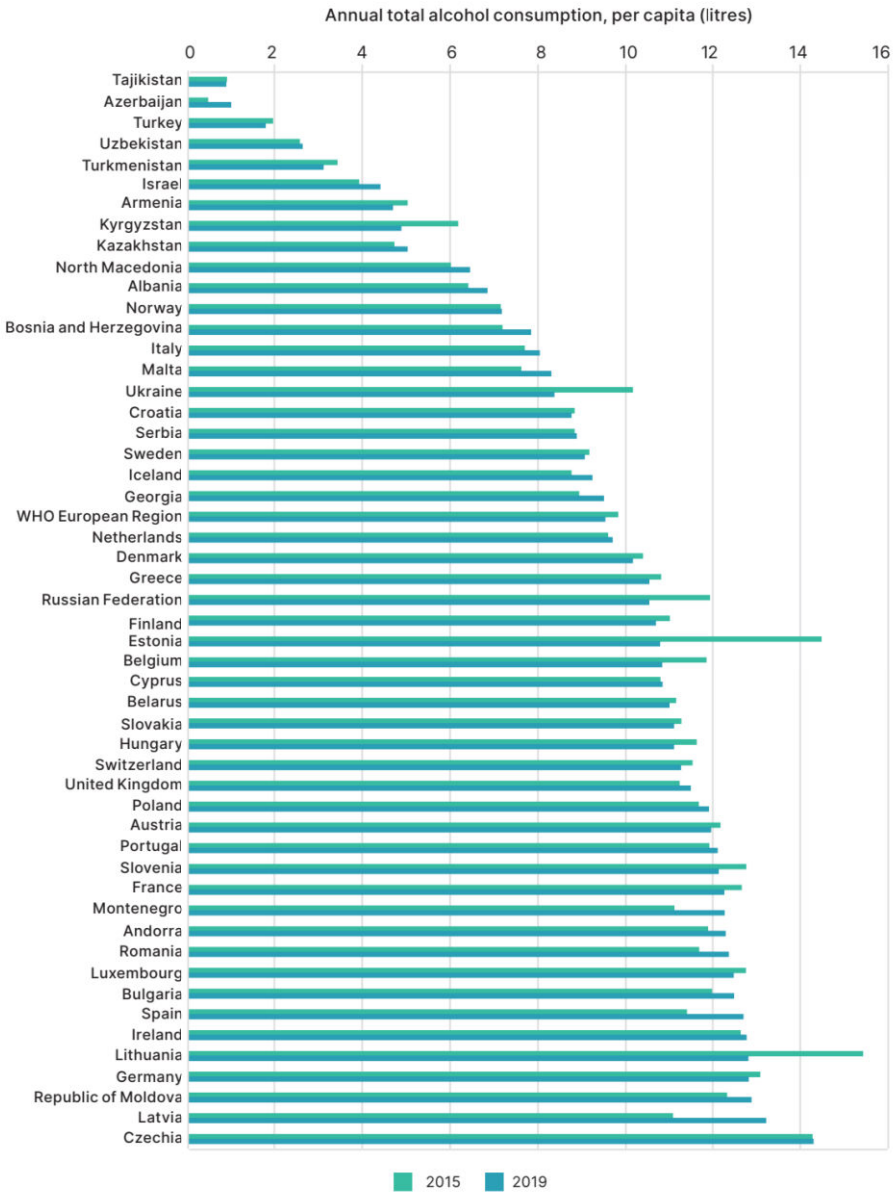
Za preprečevanje prometnih nesreč je nujen večplasten pristop, ki vključuje tudi izobraževanje, rehabilitacijske programe ter okolijske in regulativne ukrepe. Izobraževalni in rehabilitacijski programi imajo pomembno vlogo pri zmanjševanju prometnih nesreč. Zaznana je potreba po novih izobraževalnih programih za varnost v cestnem prometu, ki pokrivajo različne teme, povezane z glavnimi vzroki prometnih nesreč (An & Yang, 2022). Rehabilitacijski programi imajo tudi ključno vlogo pri preprečevanju nesreč. Shaw et al. (2020) poudarjajo potrebo po razvoju usposabljanja in rehabilitacije voznikov za izboljšanje varnosti v cestnem prometu (Shaw, et al., 2020).

Skoraj v vseh državah sveta je izobraževanje o varnosti v cestnem prometu v določeni meri del formalnega izobraževalnega sistema. Je tudi sestavni del pobud, programov in dejavnosti izven formalnega izobraževanja. Čeprav obstaja veliko izobraževalnih programov o varnosti v cestnem prometu, je število tistih, ki jim sledi podrobna evalvacija, precej omejeno (Dragutinovic & Twisk , 2006). S sklicevanjem na hierarhični model vedenja voznikov (1. stopnja: manevriranje vozila; 2. stopnja: obvladovanje prometnih situacij; 3. stopnja: težave, povezane s potovanjem; 4. stopnja: osebna stališča) (Keskinen, 1994), se rehabilitacijski programi voznikov osredotočajo na 3. (na 3. ravni je cilj spremeniti napačno izvajanje potovanj, da bi ločili dve stvari – pitje alkohola (in/ali uživanje drog) in vožnjo) in na 4. stopnjo (usmerjeni v spreminjanje »napačnih« osebnih stališč in kognitivnih prepričanj glede vožnje pod vplivom alkohola, drog in tvegane vožnje).

1.1.1 Alkohol in prometna varnost

WHO (World Health Organization) je podala podatke o uporabi alkohola in za leto 2021. Iz teh podatkov je mogoče povzeti, da je Evropa dom največjih »pivcev« alkohola na svetu. Skupna poraba alkohola na prebivalca se je sicer med letoma 2000 in 2019 zmanjšala za 1,3 litra (iz 12 na 9,5 litra), kar pa ni tolažilno, če se zavedamo, da je od 10 držav, katerih prebivalci pijejo največ alkohola na svetu, 9 v evropski WHO regiji (World Health Organization, 2021). Naslednja slika (Slika 1) prikazuje skupno rabo alkohola na prebivalca med odraslimi (15 let in več) v koledarskem letu (litri čistega alkohola). V Sloveniji skupna poraba alkohola na prebivalca upada; 12,7 litra iz leta 2015 na 12,1 litra v letu 2019 (World Health Organization, 2022).

Slika 1: Skupna poraba alkohola na prebivalca med odraslimi (15 let in več) v koledarskem letu (litri čistega alkohola), ocene 2015 in 2019

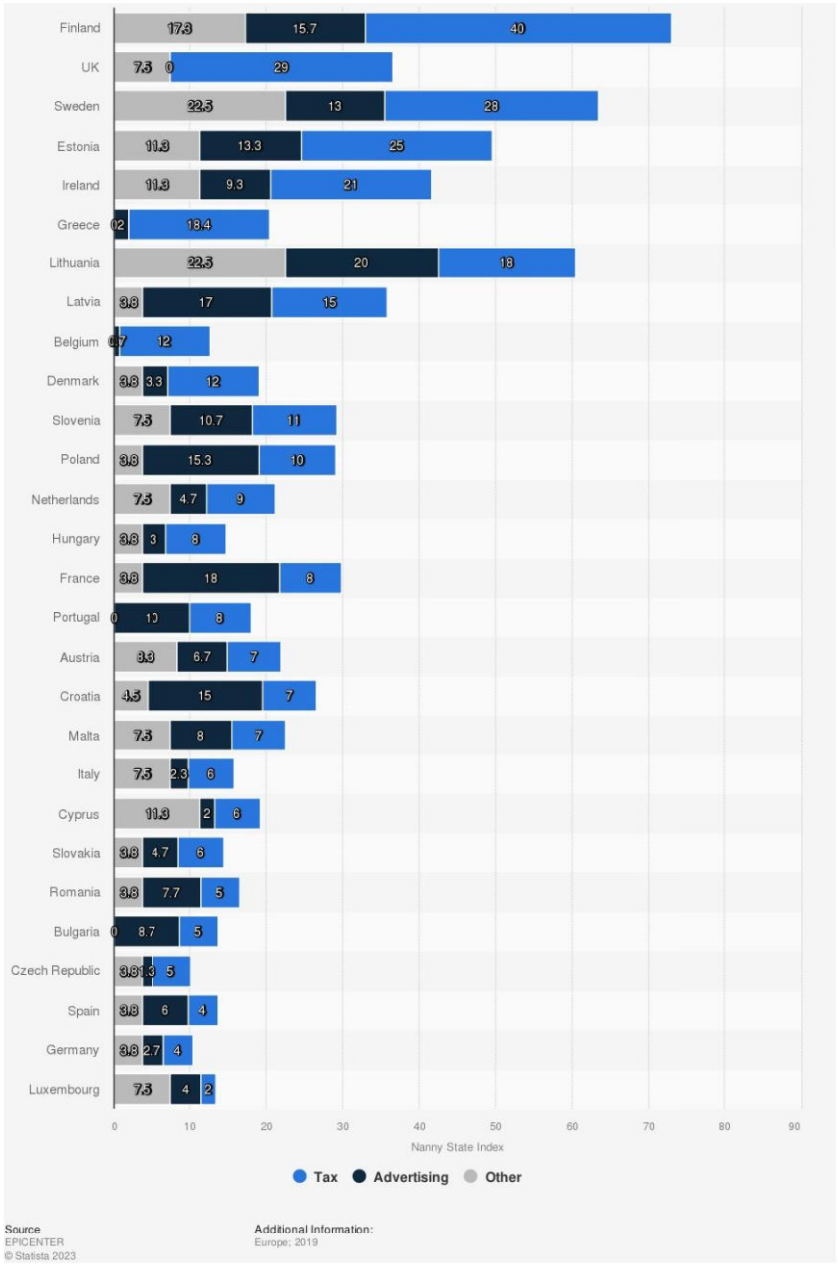


Vir: (World Health Organization, 2022)

Portal Statista podaja indeks »varuške države«[1] glede na regulacije alkohola v Evropski uniji (EU-28) v letu 2019 (Slika 2). Na podlagi najvišjega možnega rezultata 100, pri čemer država z višjim rezultatom predstavlja manjšo svobodo, je Finska dosegla 73 točk, sledita ji Švedska (63,5) in Litva (60,5). Češka republika je prejela najnižjo oceno (10,1), kar jo uvršča med najbolj liberalne države v EU glede na regulacije alkohola (Statista, 2019).

[1] Indeks »nanny state« se običajno nanaša na oceno, ki meri stopnjo regulacije in nadzora vlade nad osebnimi izbirami posameznikov, v tem primeru v kontekstu oglaševanja alkohola.

Slika 2: Regulacija alkohola v Evropski uniji



Vir: (Statista, 2019)

Splošna dostopnost do alkohola in njegova uporaba predstavljata začetni podatek o tem, koliko je voznikom in tudi splošni populaciji alkohol na voljo. Dejanska raba le tega pred in med vožnjo pa ne sledi nujno sami razpoložljivosti, v veliki meri je le ta namreč tudi v odvisnosti od strogosti zakonodaje in tolerance do mej prisotnosti alkohola v krvi voznikov. V Evropi se dovoljene meje alkohola v krvi, med državami, znatno razlikujejo. ETSC (European Transport Safety Council) na svoji spletni strani objavlja tudi podatke o

dovoljeni vsebnosti alkohola v krvi (BAC[2]) voznikov in omejitve vožnje pod vplivom alkohola po Evropi (Tabela 1).

Tabela 1: Dovoljene vrednosti BAC v državah Evrope

Država	Standard (g/l)	Poklicni vozniki (g/l)	Vozniki začetniki (g/l)
Avstrija	0,5	0,1	0,1
Belgija	0,5	0,2	0,5
Bolgarija	0,5	0,5	0,5
Hrvaška	0,5	0,0	0,0
Ciper	0,5	0,2	0,2
Češka	0,0	0,0	0,0
Danska	0,5	0,5	0,5
Estonija	0,2	0,2	0,2
Finska	0,5	0,5	0,5
Francija	0,5	0,5 (vozniki avtobusov 0,2)	0,2
Nemčija	0,5	0,0	0,0
Grčija	0,5	0,2	0,2
Madžarska	0,0	0,0	0,0
Irska	0,5	0,2	0,2
Italija	0,5	0,0	0,0
Latvija	0,5	0,5	0,2
Litva	0,5	0,5	0,2
Luksemburg	0,5	0,2	0,2
Malta	0,5	0,2	0,2
Nizozemska	0,5	0,5	0,2
Norveška	0,2	0,2	0,2
Poljska	0,2	0,2	0,2
Portugalska	0,5	0,2	0,2
Romunija	0,0	0,0	0,0
Slovaška	0,0	0,0	0,0

[2] BAC ali blood alcohol level je mera koncentracije alkohola v krvi, ki se meri in izraža glede na maso alkohola v volumenski ali masni meri krvi. Tako na primer 0,5 g/l pomeni, da ima oseba na en liter krvi v krvi 0,5 g alkohola. V nekaterih državah se uporablja tudi mera gramov alkohola na kilogram krvi, kar ne sovpada popolnoma z mero g/l, vendar se enoti v praksi navadno uporabljata izmenjaje (Blood Alcohol Content, brez datuma). Drugače se enak koncept predstavi tudi s promili alkohola, torej znakom ‰.

Slovenija	0,5	0,0	0,0
Škotska	0,5	0,5	0,5
Španija	0,5	0,3	0,3 (0,0 za tiste pod 18 let)
Švedska	0,2	0,2	0,2
Švica	0,5	0,1	0,1
Združeno kraljestvo	0,8	0,8	0,8

Vir: (ETSC, b.d.)

V Sloveniji so določene kazni za vožnjo pod vplivom alkohola. Zakonsko je, za neprofesionalne voznike, dovoljena stopnja alkohola 0,24 mg alkohola na liter izdihanega zraka oz. 0,5 promila alkohola (torej grama alkohola na kg krvi); pod pogojem, da tudi pri nižji koncentraciji alkohola ne kažejo znakov motenj v vedenju, katerih posledica je lahko nezanesljivo ravnanje v cestnem prometu (Vozniska.si, b.d.). Ničelna toleranca pa velja za (mora imeti 0,00 ‰): voznika motornega vozila kategorije C1, C, D1, D, BE, C1E, CE, D1E, DE; voznika, ki opravlja javni prevoz potnikov ali blaga ali prevoz oseb za lastne potrebe; voznika, ki prevaža nevarno blago; poklicnega voznika motornega vozila; učitelja vožnje med usposabljanjem kandidata za voznika v vožnji motornega vozila; kandidata za voznika med usposabljanjem v vožnji motornega vozila; spremljevalca; voznika začetnika (mladi voznik); voznika, ki nima vozniškega dovoljenja; voznika, ki nima vpisane kategorije motornega vozila, ki ga vozi; voznika, ki izvršuje prepoved vožnje ali mu je bilo vozniško dovoljenje odvzeto; voznika, ki prevaža skupino otrok. Kazni, ki se dodelijo voznikom, ki prekoračijo dovoljene meje ravni alkohola v krvi v Sloveniji, so opisane v naslednji tabeli (Tabela 2).

Tabela 2: Kazni za vožnjo pod vplivom alkohola v Sloveniji

Gram alkohola/kg krvi oz. promil alkohola (BAC)	Miligram alkohola/liter izdihanega zraka	Kazen	Sankcije/Opomba
do 0,5 g/kg	do 0,24 mg/l	300 EUR + 4 kazenske točke	(Voznik kaže znake motenj v vedenju, katerih posledica je lahko nezanesljivo ravnanje v cestnem prometu.)
od 0,5 g/kg do 0,8 g/kg	od 0,24 mg/l od 0,38 mg/l	600 EUR + 8 kazenskih točk	Možna udeležba na zdravstvenem pregledu s svetovanjem pri osebnem zdravniku – za izbris 4 KT
od 0,8 g/kg do 1,1 g/kg	od 0,38 mg/l do 0,52 mg/l	900 EUR + 16 kazenskih točk	Prostovoljna udeležba na rehabilitacijskem programu za izbris 4 KT (enkrat v treh letih)
več kot 1,1 g/kg	več kot 0,52 mg/l	najmanj 1.200 EUR + 18 kazenskih točk	Možnost pridržanja voznika in/ali odvzem vozniškega dovoljenja

Vir: (Vozniska.si, b.d.)

1.1.2 Prometna varnost v Sloveniji

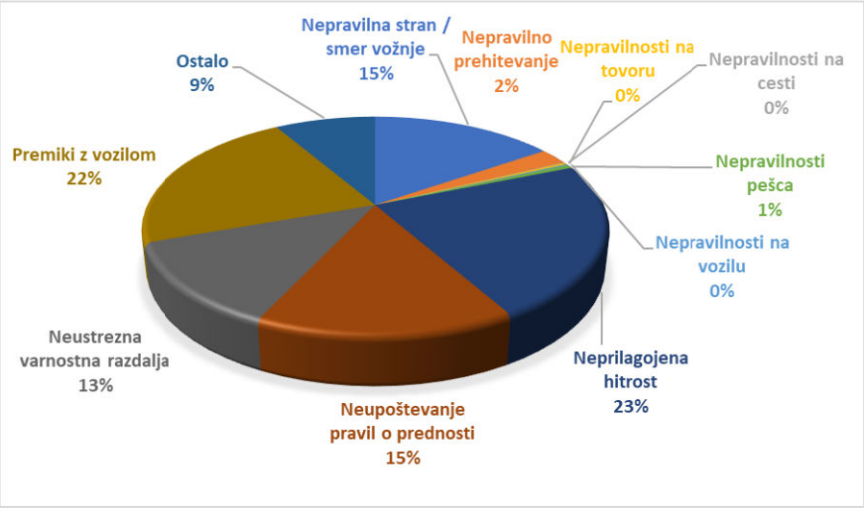
V letu 2022 je bilo zabeleženo zmanjšanje števila smrtnih primerov v cestnem prometu na območju Slovenije, s 25-odstotnim padcem v primerjavi z letom 2021 (Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa, 2023).

Leta 2022 je bilo v Sloveniji zabeleženo povečanje prometnih nesreč, ki jih povzročijo vozniki pod vplivom alkohola, s 5 % rastjo v primerjavi z letom 2021. Smrtnih žrtev v teh nesrečah je bilo za več kot polovico manj kot prejšnje leto. Prav tako je naraslo število hudo poškodovanih, medtem ko je bilo lažje poškodovanih za 1 % več. Kljub manjšemu številu nesreč, ki vključujejo alkoholizirane voznike, je bilo še vedno veliko nesreč s hudimi posledicami.

Po podatkih Policije, oziroma njihovi bazi podatkov dostopni na spletni strani Policije (Policija, b.d.), se je v letu 2023 pripetilo 19.559 prometni nesreč, v katerih je bilo skupno

udeleženih (zabeleženih) 34.636 oseb. Vzroki za prometno nesrečo so bili različni, izstopa pa »Neprilagojena hitrost«. Rezultati analizi baze podatkov so prikazani na naslednjem grafu (Slika 3).

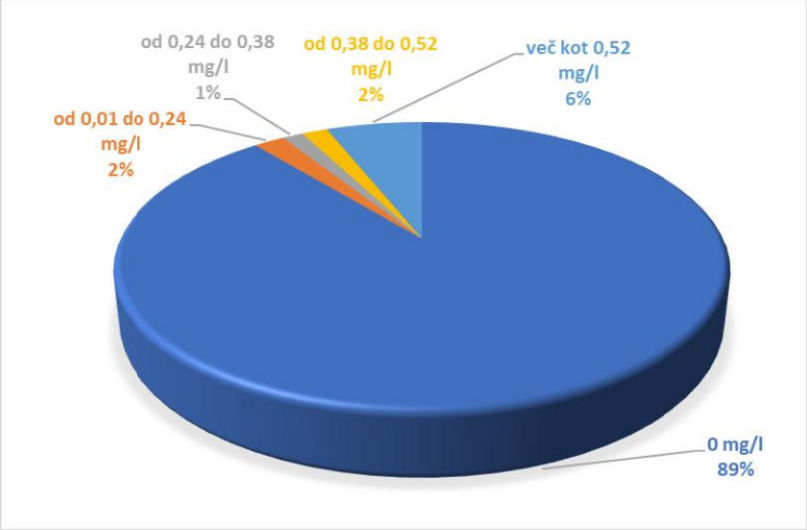
Slika 3: Vzroki za prometno nesrečo v letu 2023



Vir podatkov: (Policija, b.d.)

Zaradi cilja tega projekta, povezanega z rehabilitacijskimi programi, na katere so napoteni kršitelji, ki so vozili pod vplivom alkohola ali psihoaktivnih snovi, je v nadaljevanju, podana kratko analizo tega področja. Slika 4 prikazuje delež alkoholiziranih povzročiteljev prometnih nesreč v zadnjem letu.

Slika 4: Delež alkoholiziranih povzročiteljev prometnih nesreč v letu 2023

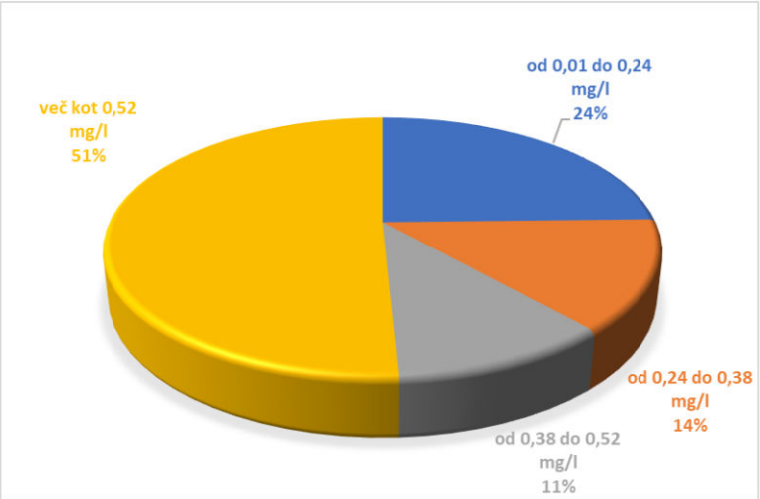


Vir podatkov: (Policija, b.d.)

Glede na dovoljeno mejo alkohola, ki v Sloveniji znaša do 0,24 mg alkohola na liter izdihanega zraka, je bilo v letu 2023 v Sloveniji kar 1.392 povzročiteljev prometnih nesreč, ki so vozili z alkoholiziranostjo nad zakonsko dovoljeno mejo. Tukaj so podani vsi podatki združeno za vse voznike (namreč iz baze ni mogoče natančno določiti, za katere voznike velja ničelna toleranca).

V nadaljevanju (Slika 5) so podani podatki za voznike začetnike (torej voznike motornega vozila do dopolnjenega 21. leta starosti in voznike motornega vozila dve leti od prve pridobitve vozniškega dovoljenja).

Slika 5: Alkohol med povzročitelji prometnih nesreč med vozniki začetniki



Vir podatkov: (Policija, b.d.)

Na zgornjem grafu (Slika 5) je prikazan delež voznikov začetnikov, ki so povzročili prometno nesrečo pod vplivom alkohola (zanje namreč velja ničelna toleranca). Od 1.316 voznikov začetnikov, ki so povzročili prometno nesrečo, jih je bilo 65 takšnih, ki niso dosegli ničelne tolerance.

1.2 Analiza trenutnega stanja rehabilitacijskih programov v širšem okolju in njihova učinkovitost

Analiza trenutnega stanja je bila usmerjena v pregled rehabilitacijskih programov v širšem, predvsem evropskem, okolju ter v oceno njihove učinkovitosti. Ugotovitve kažejo, da imajo med osnovnimi značilnostmi posameznih sistemov pomembno vlogo določene mejne vrednosti BAC ter z njimi povezane kazni.

Tabela 3: Primerjava sankcij za vožnjo pod vplivom alkohola v evropskih državah

Gram alkohola/kg krvi oz. promil alkohola (BAC)	Kazen/sankcije/opomba
Slovenija	
0,5 g/kg	• 300 EUR + 4 kazenske točke; • Če voznik kaže znake motenj v vedenju, katerih posledica je lahko nezanesljivo ravnanje v cestnem prometu;
od 0,5 g/kg do 0,8 g/kg	• 600 EUR + 8 kazenskih točk; • Možna udeležba na zdravstvenem pregledu s svetovanjem pri osebnem zdravniku – za izbris 4 KT;
od 0,8 g/kg do 1,1 g/kg	• 900 EUR + 16 kazenskih točk; • Prostovoljna udeležba na rehabilitacijskem programu za izbris 4 KT (enkrat v treh letih);
več kot 1,1 g/kg	• Najmanj 1.200 EUR + 18 kazenskih točk; • Možnost pridržanja voznika in/ali odvzem vozniškega dovoljenja;
Avstrija	
0,1 - 0,49 g/l (kat. C1/C, D1/D)	• Od 36 EUR do 2.180 EUR (kat. C/C1); • 1 (od 3 skupnih točk v sistemu kazenskih točk); • Tečaj za izboljšanje vožnje po 2. prekršku v sistemu kazenskih točk;
0,5 - 0,79 g/l	• Od 363 do 2.180 EUR (kat. D/ D1); • 1 (od 3 skupnih točk v sistemu kazenskih točk); • Tečaj za izboljšanje vožnje po 2. prekršku v sistemu kazenskih točk; • Če je trikrat nad 0,5 v 12 mesecih, lahko zavarovalnica v primeru nezgode od zavarovane osebe zahteva povračilo plačane škode (do določene višine);
0,8 – 1,19 g/l	• Prepoved vožnje: 1 mesec (lahko tudi do 3 mesece); • Od 800 do 3.700 EUR; • Alkoholna ključavnica (prostovoljno); • Tečaj za izboljšanje vožnje; • V primeru nezgode lahko zavarovalnica od zavarovane osebe, ki vozi pod vplivom alkohola, zahteva povračilo izplačane škode (do določene višine);
> 1,6 g/l	• Prepoved vožnje: od 6 mesecev; • Od 1.200 do 4.400 EUR; • Alkoholna ključavnica (prostovoljno); • Prometno-psihološki pregled (zdravstvena in psihološka ocena voznika); • V primeru nezgode lahko zavarovalnica od zavarovane osebe, ki vozi pod vplivom alkohola, zahteva povračilo izplačane škode (do določene višine);
Recidivizem/povratniki	• Drugi prekršek obdobje začasnega odvzema vozniškega dovoljenja podaljša; • Kazenske točke enake kot »prvič«; • Od 1.600 do 5.900 EUR; • Alkoholna ključavnica (prostovoljno); • Tečaj za izboljšanje vožnje;
Belgija	
od 0,5 do 0,8 g/l	• Prepoved vožnje: 2h; • 179 EUR;

Gram alkohola/kg krvi oz. promil alkohola (BAC)	Kazen/sankcije/opomba
od 0,8 do 1,0 g/l	• Prepoved vožnje: 3h; • 420 EUR;
od 1,0 do 1,14 g/l	• Prepoved vožnje: 6h; • 578 EUR;
od 1,14 do 1,48 g/l	• Prepoved vožnje: 6h; • 1.260 EUR;
nad 1,48 g/l	• Prepoved vožnje: 6h; • Sodišče določi denarno kazen;
Bolgarija	
0,5 – 1,2 g/l	Prvi prekršek: • Upravna sankcija; • Kazen 250-500 EUR; • 10 kazenskih točk; • Odvzem vozniškega dovoljenja za obdobje najmanj šestih mesecev do enega leta; Sistematični prekrškarji: • 2 ali večkrat v dveh letih; • Višja upravna sankcija; • Kazen 500 – 1.000 EUR; • 15 kazenskih točk; • Odvzem vozniškega dovoljenja za obdobje najmanj enega leta do treh let; • Po 4. Prekršku in naprej 1 do 5 let zapora
> 1,2 g/l	Prvi prekršek: • Kaznivo dejanje; • Zapor od 1 do 3 let; Sistematični prekrškarji: • Kaznivo dejanje; • Zapor od 1 do 5 let;
Vožnja pod vplivom drog	Prvi prekršek: • Kaznivo dejanje; • Zapor od 1 do 3 let; Sistematični prekrškarji: • Kaznivo dejanje; • Zapor od 1 do 5 let;
Zavrnitev preizkusa alkoholiziranosti	• Kazen 1.000 EUR; • 12 kazenskih točk; • Odvzem vozniškega dovoljenja za obdobje 24 mesecev
Češka	
≤0.3 g/l	• 100 – 800 EUR; • 0 od 12 kazenskih točk; • Prepoved vožnje: od 6 mesecev do 1 leta;
0.3 – 1.0 g/l	• 100 – 800 EUR; • 7 od 12 kazenskih točk; • Prepoved vožnje: od 1 do 2 leti
>1.0 g/l	• 1.000 – 2.000 EUR; • 7 od 12 kazenskih točk; • Prepoved vožnje: do 10 let;

Gram alkohola/kg krvi oz. promil alkohola (BAC)	Kazen/sankcije/opomba
• Od 1. 4. 2024: Terapevtski programi za voznike; • Je nova zahteva za vračilo vozniškega dovoljenja;	
Danska	
0,5 – 1,2 g/l	• Globa = neto mesečni dohodek x raven BAC; • Pogojni odvzem vozniškega dovoljenja; • Obvezen 12-urni tečaj na temo »Alkohol, droge in promet«;
1,2 – 2,0 g/l	• Globa = neto mesečni dohodek x raven BAC; • Brezpogojni odvzem vozniškega dovoljenja za tri leta; • Obvezen 12-urni tečaj na temo »Alkohol, droge in promet« IN zahtevan nov teoretični in nov praktični del vozniškega izpita;
Nad 2,0 g/l	• Neto dohodek za en mesec; • Brezpogojni odvzem vozniškega dovoljenja za 3 leta; • Dve leti z obvezno uporabo alkoholne ključavnice; • Obvezen 12-urni tečaj na temo »alkohol, droge in promet« in zahtevan nov teoretični in nov praktični del vozniškega izpita in 2 leti alkoholne ključavnice;
Estonija	
0,2-0,49 g/l	• Do 100 enot* kazni; • Prepoved vožnje: do 6 mesecev kot alternativa globi;
0,5-1,49 g/l	• Do 300 enot* kazni; • Prepoved vožnje: do 12 mesecev kot alternativa globi; • Zapor: lahko;
Nad 1,5 g/l	• Denarna kazen od trideset do petsto dnevnih stopenj; • Prepoved vožnje: za najmanj tri mesece; • Zapor: do 3 leta;
• * Enota globe je osnovni znesek globe in znaša 4 evre. • Če je vozniku izrečena prepoved vožnje za obdobje od šest do dvanajst mesecev, mora ponovno delno opravljati vozniški izpit (samo teorija). Če je vozniku izrečena prepoved vožnje za obdobje več kot dvanajst mesecev, mora ponovno opravljati vozniški izpit (teoretični in praktični del). • Kazenski zakonik: vožnja vozila v vinjenem stanju kazniva. • Prometni zakon: prekoračitev dovoljene količine alkohola je prekršek.	
Finska	
0,5-0,59 g/l	• Manj kot 40 - dnevna globa[3]; Prepoved vožnje: • 2 meseca (prvič); • 7 mesecev (recidivizem);
0,6-0,69 g/l	• 40-49 - dnevna globa; Prepoved vožnje: • 2 meseca 2 tedna (prvič); • 7 mesecev dva tedna (recidivizem);
0,7-0,89 g/l	• 50-59 - dnevna globa; Prepoved vožnje: • 3 mesece (prvič); • 8 mesecev (recidivizem);

[3] Finska kazen je sestavljena iz najmanj enodnevne globe in največ 120 enodnevnih glob. Najnižji znesek enodnevne globe je 6 evrov. Običajno je enodnevna kazen polovica dnevnega razpoložljivega dohodka.

Gram alkohola/kg krvi oz. promil alkohola (BAC)	Kazen/sankcije/opomba
0,9-0,99 g/l	• 60-69 - dnevna globa; Prepoved vožnje: • 4 mesece (prvič); • 9 mesecev (recidivizem);
1,0-1,09 g/l	• Več kot 69 - dnevna globa; Prepoved vožnje: • 5 mesecev (prvič); • 9 mesecev dva tedna (recidivizem);
1,1-1,19 g/l	• Zapor; Prepoved vožnje: • 6 mesecev (prvič); • 10 mesecev (recidivizem);
1,2-1,49 g/l	• Zapor (manj kot 45 dni); Prepoved vožnje: • 7 mesecev (prvič); • 1 leto dva meseca (recidivizem);
1,5-1,99 g/l	• Zapor (45-59 dni); Prepoved vožnje: • 8 mesecev (prvič); • 1 leto 4 mesece (recidivizem);
2,0-2,49 g/l	• Zapor (60-79 dni); Prepoved vožnje: • 10 mesecev (prvič); • 1 leto 6 mesecev (recidivizem);
2,5-2,99 g/l	• Zapor (4 mesece); Prepoved vožnje: • 1 leto (prvič); • 1 leto 8 mesecev (recidivizem);
3,0 g/l	• Zapor (več kot 4 mesece); • Prepoved vožnje: do 5 let;
• Finska kazen je sestavljena iz najmanj enodnevne globe in največ 120 enodnevnih glob. Najnižji znesek enodnevne globe je 6 evrov. Običajno je enodnevna kazen polovica dnevnega razpoložljivega dohodka.	
Francija	
0,2 g/l ali več (samo za voznike začetnike)	• 135 EUR; • 6 od 6 kazenskih točk; • Obvezen tečaj varnosti v cestnem prometu;
0,5-0,8 g/l	• 135 EUR; • 6 od 12 kazenskih točk; Prepoved vožnje: • Do 3 leta; • Zaseg vozila;
Nad 0,8 Kaznivo dejanje	• Do 4.500 EUR; • 6 od 12 kazenskih točk;

Gram alkohola/kg krvi oz. promil alkohola (BAC)	Kazen/sankcije/opomba
	• Zapor do 2 leti; Prepoved vožnje: • Začasni odvzem vozniškega dovoljenja do 3 let; • Preklic vozniškega dovoljenja s prepovedjo ponovnega opravljanja izpita za največ 3 leta; • Obvezen tečaj varnosti v cestnem prometu; • Sodelovanje v programu alkoholnih ključavnic do pet let;
Hrvaška	
0,5 – 1,0 g/l	• 390 – 652 EUR; • 3 kazenske točke; Prepoved vožnje - za povratnike: • 3 mesece (če so ujeti dvakrat); • 6 mesecev (če so ujeti več kot dvakrat);
1,0 – 1,5 g/l	• 652 – 1.954 EUR; • 4 kazenske točke Prepoved vožnje - za povratnike: • Vsaj 6 mesecev (če so ujeti dvakrat); • 9 mesecev (če so ujeti več kot dvakrat);
Nad 1,5 g/l	• 1.303 – 2.605 EUR; • 6 kazenskih točk; Prepoved vožnje - za povratnike: • Vsaj 6 mesecev (če so ujeti dvakrat); • 12 mesecev (če so ujeti več kot dvakrat); • Zapor do 60 dni;
Odklonitev preizkusa alkohola, mamil ali zdravil v organizmu ali zdravstveni pregled	• 652 – 1.954 EUR; • Denarna ali zaporna kazen do 60 dni;
Luksemburg	
05-0,8 g/l	• 145 EUR; • 2 kazenski točki;
0,8-1,2 g/l	• Do 500 EUR; • 4 kazenske točke;
≥1,2 g/l	• 500 do 10000 EUR; • 6 kazenskih točk; • Takojšni zaseg vozila; • Zapor od 8 dni do 3 leta;
Madžarska	
Do 0,3 g/l	• 75 EUR; • 6 kazenskih točk;
0,3-0,5 g/l	• 80-265 EUR; • 8 kazenskih točk; • Zadržanje vozniškega dovoljenja;
Nad 0,5 g/l Velja za kaznivo dejanje	• 11 kazenskih točk; • Prepoved vožnje: minimalno 1 mesec pa do 10 let; • Zapor do 2 leti;
Nemčija	

Gram alkohola/kg krvi oz. promil alkohola (BAC)	Kazen/sankcije/opomba
0,5-1,09 g/l	• 500 EUR; • 2 kazenski točki; • Prepoved vožnje: 1 mesec;
0,5-1,09 g/l – druga kršitev	• 1.000 EUR; • 2 kazenski točki; • Prepoved vožnje: 3 mesece;
0,5-1,09 g/l – tretja kršitev	• 1.500 EUR; • 2 kazenski točki; • Prepoved vožnje: 3 mesece;
Vožnja z BAC 1,1 ‰ in več (absolutna nezmožnost za vožnjo)	• Se obravnava kot kaznivo dejanje; • 3 kazenske točke; • Velika kazen ali zapor; • Prepoved vožnje: odvisno od ravni BAC in zgodovine;
Neupoštevanje meje ničelne tolerance za voznike začetnike	• 250 EUR; • 1 kazenska točka; • Prepoved vožnje: podaljšanje poskusne dobe za dodatni 2 leti;
Nizozemska	
0,54-0,8 g/l	• 300 EUR; Vozniki začetniki: • 300 EUR; • Možno: LEMA (Light Educational Measure Alkohol);
0,81-1,0 g/l	• 425 EUR; • Možno: LEMA; Vozniki začetniki: • 425 EUR + 2 meseca odvzem vozniškega dovoljenja; • Možno: EMA (Educational Measure Alcohol);
1,01-1,15 g/l	• 550 EUR; • Možno: EMA; Vozniki začetniki: • 550 EUR + 2 meseca odvzem vozniškega dovoljenja; • Možno: EMA;
1,16-1,3 g/l	• 650 EUR; • Možno: EMA; Vozniki začetniki: • 650 EUR+ 4 mesece odvzem vozniškega dovoljenja; • Možno: EMA;
1,31-1,5 g/l	• 650 EUR + 4 mesece odvzem vozniškega dovoljenja; • Možno: EMA; Vozniki začetniki: • 650 EUR + 6 mesecev odvzem vozniškega dovoljenja; • Možno: pregled sposobnosti za vožnjo;
1,51-1,65 g/l	• 750 EUR + 6 mesecev odvzem vozniškega dovoljenja; • Možno: EMA; Vozniki začetniki: • 750 EUR + 6 mesecev odvzem vozniškega dovoljenja;

Gram alkohola/kg krvi oz. promil alkohola (BAC)	Kazen/sankcije/opomba
	• Možno: pregled sposobnosti za vožnjo;
1,66-1,8 g/l	• 850 EUR + 7 mesecev odvzem vozniškega dovoljenja; • Možno: EMA; Vozniki začetniki: • 850 EUR + 7 mesecev odvzem vozniškega dovoljenja; • Možno: pregled sposobnosti za vožnjo;
Nad 1,81 g/l	• Minimalno 950 EUR + 8 mesecev odvzem vozniškega dovoljenja; • Možno: Pregled sposobnosti za vožnjo; Vozniki začetniki: • Minimalno 950 EUR + 8 mesecev odvzem vozniškega dovoljenja; • Možno: Pregled sposobnosti za vožnjo;
Nad 2,36 g/l	• Najmanj 60 h družbenokoristnega dela + min 12 mesečni odvzem vozniškega dovoljenja; • Možno: pregled sposobnosti za vožnjo; Vozniki začetniki: • Najmanj 60 h družbenokoristnega dela + min 12 mesečni odvzem vozniškega dovoljenja; • Možno: pregled sposobnosti za vožnjo;
Recidivizem	V primeru ponovitve so globe višje in odvzem vozniškega dovoljenja daljši. V skladu s shemo resnih kaznivih dejanj v zvezi s povratništvom iz junija 2011 se vozniško dovoljenje odvzame, če je BAC pri drugi kršitvi alkohola > 1,3‰. V tem primeru mora voznik še enkrat opraviti teoretični in praktični izpit za pridobitev vozniškega dovoljenja
Poljska	
Vožnja pod vplivom alkohola	• Zapor do 3 let; • Prepoved vožnje od 1 do 15 let; • Denarno nadomestilo od 5.000 (1.150 EUR) PLN do 60.000 (13.805 EUR) PLN; • Zaseg avtomobila pri BAC nad 1,5*;
Vožnja pod vplivom alkohola - drugič	• Zapor od 3 mesecev do 5 let; • Prepoved vožnje od 3 do 15 let; • Denarno nadomestilo od 10.000 (2.300 EUR) PLN do 60.000; • Zaseg avtomobila*;
Vožnja pod vplivom alkohola - tretjič	• Zapor od 3 mesecev do 5 let; • Dosmrtna prepoved vožnje; • Denarno nadomestilo od 10.000 PLN do 60.000 PLN; • Zaseg avtomobila*;
Povzročitev prometne nesreče pod vplivom alkohola brez smrtnih žrtev	• Zapor do 3 let; • Prepoved vožnje od 3 do 15 let; • Denarno nadomestilo od 10.000 PLN do 60.000 PLN; • Zaseg avtomobila*;
Povzročitev prometne nesreče s hudo telesno poškodbo ali smrtjo pod vplivom alkohola	• Zaporna od 3 do 16 let; • Dosmrtna prepoved vožnje; • Denarno nadomestilo od 10.000 PLN do 60.000 PLN; • Zaseg avtomobila*;

Gram alkohola/kg krvi oz. promil alkohola (BAC)	Kazen/sankcije/opomba
Povzročitev katastrofe s smrtnim izidom pod vplivom alkohola	• Zapor do 15 let; • Dosmrtna prepoved vožnje; • Denarno nadomestilo od 10.000 PLN do 60.000 PLN; • Zaseg avtomobila*;
Švedska	
Vožnja pod vplivom alkohola Od 0,2 do 0,99 g/l	• »Dnevne denarne kazni« ali zapor do šestih mesecev (čeprav zelo neobičajno); • Eno leto (standardna dolžina); • Za nižje koncentracije (0,2 – 0,3) je možno opozorilo namesto prekinitve;
Vožnja pod »večjim« vplivom alkohola; nad 1,0 g/l	• Zapor od enega meseca do dveh let; • Dve leti (standardna dolžina), lahko pa tudi dlje;
Švica	
Manjši prekršek Vožnja z BAC med 0,50 in 0,79g/l; za voznike začetnike in poklicne voznike z BAC med 0,10 in 0,79g/l - in brez storitve drugih prekrškov	• Opozorilo: (upravni ukrep) in globa (kazenski postopek); • Enomesečni odvzem vozniškega dovoljenja; • 600 do 800 EUR;
Zmerni prekršek Vožnja z BAC med 0,50 in 0,79 g/l ali začetniki in poklicni vozniki z BAC med 0,10 in 0,79 g/l - in storitev drugega prekrška	• Odvzem vozniškega dovoljenja: od 1 meseca - za nedoločen čas; najmanj dve leti; • V kazenskem pravu se zmerni prekršek obravnava kot manjši prekršek in se kaznuje z globo;
Hujši prekršek Vožnja z BAC najmanj 0,8 g/l.	• Odvzem vozniškega dovoljenja: od 3 mesece - za nedoločen čas; najmanj dve leti; • Hujši prekrški prav tako vodijo do kaznovanja v obliki zaporne kazni do treh let ali finančne kazni;
Združeno kraljestvo	
Biti odgovoren za vozilo, medtem ko ste nad zakonsko dovoljeno mejo ali neprimerni za vožnjo zaradi alkohola	• Do 2.500 EUR; • Možna prepoved vožnje • Zaporna kazen do 3 mesece;
Voziti ali poskušati voziti, medtem ko ste nad zakonsko dovoljeno mejo ali neprimerni za vožnjo zaradi alkohola	• Finančna kazen je neomejena; • Prepoved vožnje vsaj eno leto (3, če je bila oseba obsojena dvakrat v 10 letih); • Zaporna kazen do 6 mesecev;
Odklonitev predložitve vzorca izdihanega zraka, krvi ali urina za analizo	• Finančna kazen je neomejena; • Prepoved vožnje minimalno 1 leto; • Zaporna kazen do 6 mesecev;
Povzročitev smrti zaradi neprevidne vožnje pod vplivom alkohola	• Finančna kazen je neomejena; • Prepoved vožnje minimalno dve leti; • Zaporna kazen 14 let.

V nadaljevanju sledi opis obstoječih rehabilitacijskih programov in programov dodatnih usposabljanj za varno vožnjo v širšem okolju. V analizo so vključeni vsi programi, o katerih so bile informacije dostopne v zadostni meri, ali pa so bile le-te uspešno

pridobljene preko osebnih komunikacij z raziskovalci, izvajalci programov ali pristojnih agencij/ministrstev.

Podani so le povzetki, celotne vsebine so podane v ločenem poročilu s podnaslovom: Analiza trenutnega stanja rehabilitacijskih programov v širšem okolju in njihova učinkovitost.

1.2.1 Programi v Avstriji

V Avstriji se je število smrtnih žrtev v cestnem prometu v zadnjih letih zmanjšalo s 552 v letu 2010 na 416 v letu 2019. Zmanjšalo se je tudi število nesreč s telesnimi poškodbami s 40.831 leta 2012 na 35.736 nesreč leta 2019 (Federal Ministry for Climate Action, Environment, Energy, Mobility, 2021). Po uradnih podatkih je v Avstriji 7 % mrtvih in 8 % hudo poškodovanih posledica nesreč, povezanih z alkoholom. V avstrijski uradni statistiki je zaradi drog potrjenih kot »nesposobnih za vožnjo« 0,1 % voznikov (manj kot 100), udeleženih v nesrečah, in manj kot 10 (0,1 %) pešcev, udeleženih v nesrečah.

Vozniki, ki prekoračijo dovoljene meje alkohola v krvi, so finančno oglobljeni, dobijo kazenske točke, v odvisnosti od stopnje alkoholiziranosti pa sledijo tudi ustrezni rehabilitacijski programi. Podrobneje so ukrepi opisani v naslednji tabeli (Tabela 4).

Tabela 4: Sankcije za voznike v Avstriji (podatki iz leta 2021)

BAC (g/l)	Prepoved vožnje	Globe v €	Kazenske točke	Alkoholne ključavnice[4]	Rehabilitacija	Drugo
0,1 - 0,49 (kat. C1/C, D1/D)	-	Od 36 do 2.180 (kat. C/ C1)	1 (od 3 skupnih točk v sistemu kazenskih točk)	-	Tečaj za izboljšanje vožnje po 2. prekršku v sistemu kazenskih točk	-
0,5 - 0,79	-	Od 363 do 2180 (kat. D/ D1)	1 (od 3 skupnih točk v sistemu kazenskih točk)	-	Tečaj za izboljšanje vožnje po 2. prekršku v sistemu kazenskih točk	Če je trikrat nad 0,5 v 12 mesecih, lahko zavarovalnica v primeru nezgode od zavarovane osebe zahteva povračilo plačane škode (do določene višine)
0,8 – 1,19	1 mesec (lahko tudi do 3 mesece)	Od 800 do 3.700		-	Prometno svetovanje (kratek tečaj o posledicah DUI[5] v kombinaciji s psihološko komponento, namenjeno spreminjanju voznikovega vedenja	V primeru nezgode lahko zavarovalnica od zavarovane osebe, ki vozi pod vplivom alkohola, zahteva povračilo izplačane škode (do določene višine)
1,2 – 1,59	Od 4 mesecev	Od 800 do 3.700	-	Da (prostovoljno sodelovanje je možno po preteku polovice	Tečaj za izboljšanje vožnje	V primeru nezgode lahko zavarovalnica od zavarovane osebe, ki vozi pod vplivom

[4] Alkoholne ključavnice ukinjene po 2022.
[5] DUI- Vožnja pod vplivom alkohola (Driving under influence of alcohol)

BAC (g/l)	Prepoved vožnje	Globe v €	Kazenske točke	Alkoholne ključavnice[4]	Rehabilitacija	Drugo
				obdobja odvzema licence, trajanje dvakrat daljše od preostalega obdobja odvzema, najmanj šest mesecev)		alkohola, zahteva povračilo izplačane škode (do določene višine)
> 1,6	Od 6 mesecev	Od 1.200 do 4.400	-	Da (prostovoljno sodelovanje je možno po preteku polovice obdobja odvzema licence, trajanje dvakrat daljše od preostalega obdobja odvzema, najmanj šest mesecev)	Prometno-psihološki pregled (zdravstvena in psihološka ocena voznika)	V primeru nezgode lahko zavarovalnica od zavarovane osebe, ki vozi pod vplivom alkohola, zahteva povračilo izplačane škode (do določene višine)
Recidivizem/povratniki	V primeru drugega prekrška zaradi alkoholiziranosti v petih letih se obdobje začasnega odvzema	Od 1.600 do 5.900	Kot prvi prestopniki	Da (prostovoljno sodelovanje je možno po preteku polovice obdobja odvzema licence, trajanje dvakrat daljše od preostalega obdobja	Tečaj za izboljšanje vožnje	Kot prvi prestopniki

BAC (g/l)	Prepoved vožnje	Globe v €	Kazenske točke	Alkoholne ključavnice[4]	Rehabilitacija	Drugo
	vozniškega dovoljenja podaljša, odvisno od ravni BAC obeh prekrškov. Odvzem v sistemu kazenskih točk po treh prekrških.			odvzema, najmanj 6 mesecev)		

Vir: Prirejeno po: (ETSC, 2021)

Tečaj za izboljšanje vožnje (nem. »Nachschulung«)

Tečaj za izboljšanje vožnje je tečaj, ki je predpisan v primerih, ko je voznik vozil pod vplivom alkohola (nad 1,2 promila) ali drog, pri kaznovanem vedenju v prometu ali v okviru t.i. »Vormerksystem« sistema. Vormerksystem, imenovan tudi sistem predhodnega obveščanja (ukrepi proti tveganim voznikom), prepoznava 14 tveganih predhodnih kaznivih dejanj. Poleg tega ostajajo tako imenovani prekrški odvzema vozniškega dovoljenja in upravne kazni. Pri storitvi kaznivega dejanja pred obvestilom je zagotovljeno naslednje (oesterreich.gv.at, brez datuma):

- Prvič: Rezerviraj. Prvič, ko je storjen prekršek, se v register vozniških dovoljenj izvede pred-prijava za dve leti. Po tem času, če oseba v prometu ne dela prekrškov, se to ne bo več upoštevalo. Če se v dveletnem opazovalnem obdobju zabeleži nadaljnji prekršek, se t. i. rezervacija za prvi prekršek podaljša na tri leta.
- Drugič: Ukrep. Če je prekršek storjen že drugič v dveh letih, mora organ odrediti poseben ukrep.
- Tretjič: Odvzem. Odvzem vozniškega dovoljenja za najmanj tri mesece. Upravno kazen (globo) je treba plačati v vsakem primeru, ne glede na to, ali gre za rezervacijo/pridržek, ukrep ali odvzem.

Ko je vozniku odvzeto vozniško dovoljenje, lahko oblasti zahtevajo, da se udeleži tečaja izboljšanja vožnje. Ta tečaj pomaga pri spreminjanju vedenja, ki je privedlo do prometnega prekrška. Ti tečaji potekajo v sproščenem okolju. Na začetku posebej usposobljeni psihologi razložijo natančen potek tečaja. Udeleženci v majhnih skupinah razpravljajo o svojem vedenju v prometu (na primer, kateri dejavniki so bili odločilni za prometni prekršek). Nato skupaj z voditeljem razvijejo strategijo za ustrezno vedenje, da bi se izognili podobnim prekrškom v prihodnosti. Cilj je, da lahko trajno obdržijo svoje vozniško dovoljenje. Po uspešno zaključenem tečaju v obliki seminarja udeležencem vrnejo vozniško dovoljenje.

Trajanje tečaja (KFV, b.d.):

- tečaj za voznike, ki so imeli težave z alkoholom: 4 x 3,5 ure (cena 495,00 €);

- tečaj za voznike z opaznimi težavami v prometu: 4 x 3 ure + vožnja (cena 495,00 €);
- tečaj za voznike, ki so imeli težave z drogami: 4 x 3,5 ure (cena 495,00 €);
- tečaj v okviru sistema Vormerksystem: skupinski tečaj: 2 x 2,5 ure (cena 198,00 €);/ individualni tečaj: 2 x 1 uro (cena 206 €).

Prometno-psihološki pregled

Prometno-psihološki pregled (nem. Verkehrspsychologische Untersuchung) naroči oblast, če ima voznik stopnjo alkohola v krvi več kot 1,6 promila ali v primeru zavrnitve ugotavljanja vsebnosti alkohola v izdihanem zraku, pri uporabi drog za volanom ali za storilce s ponavljajočimi prekrški. Prometno-psihološki pregled obsega dva dela (KFV, b.d.):

- Praktični del. Na testni napravi se pri vozniku preverijo reakcijske sposobnosti, sposobnost opazovanja, zmožnost koncentracije ter osebnostne lastnosti, ki so pomembne za vedenje v cestnem prometu.
- Pogovor s prometnim psihologom. V osebnem pogovoru s prometnim psihologom se obravnava vzrok, dosedanje vedenje udeleženca, izkušnje v cestnem prometu ter težave.

Pregled lahko vključuje tudi svetovanje in strategije za preprečevanje ponovitve podobnih prekrškov v prihodnosti. Glede na vrsto in obseg pregleda prometno-psihološki pregled stane med 130 evri in 363 evri (brez DDV). Izvirnik prometno-psihološkega mnenja, se v skladu z zakonskimi določbami, posreduje organu za izdajo vozniških dovoljenj (KFV, b.d.).

Prometno svetovanje/usmerjanje (nem. Verkehrscoaching)

Prometno svetovanje oziroma usmerjanje je bilo uvedeno septembra 2009. Prometno svetovanje mora voznik opraviti, če je prvič storil alkoholni prekršek z od 0,8 do 1,19

promila alkohola v krvi (istočasno sledi tudi odvzem vozniškega dovoljenja). Tudi če je posameznik vozil vozilo pod vplivom psihoaktivnih substanc, mu je lahko določeno prometno svetovanje (KFV, b.d.).

Glavni cilj tega programa je izboljšati varnost v cestnem prometu z ozaveščanjem udeležencev o posledicah njihovega vedenja in spodbujanjem bolj odgovornega ravnanja za volanom. Ključne značilnosti in nameni programa lahko vključujejo:

- Ozaveščanje in izobraževanje: Program se osredotoča na izobraževanje udeležencev o tveganjih in posledicah vožnje pod vplivom alkohola, drog ali drugih prepovedanih substanc. Poudarek je na razumevanju, kako te snovi vplivajo na voznikove sposobnosti in splošno varnost na cesti.
- Skupinski format: Verkehrscoaching običajno poteka v skupinskih sejah, kar omogoča udeležencem, da delijo svoje izkušnje in se učijo drug od drugega.
- Vključevanje strokovnjakov: Seje pogosto vodijo usposobljeni strokovnjaki, kot so prometni psihologi, ki lahko nudijo strokovno znanje in podporo.
- Ni poudarka na vožnji ali tehničnih znanjih. V nasprotju s tradicionalnimi tečaji varne vožnje se tukaj ne poudarja toliko tehničnih spretnosti vožnje, temveč se osredotočajo na psihološke in vedenjske vidike vožnje.

V prometnem svetovanju in usmerjanju gre predvsem za razvijanje zavesti. Udeleženci se intenzivno ukvarjajo z dejstvom, da če je voznik pod vplivom alkohola ali drog, vožnja predstavlja posebne nevarnosti. V štiriurnih usmerjanjih, z najmanj štirimi in največ dvanajstimi osebami, je cilj izostriti lastno zaznavanje in občutek odgovornosti. Prvi dve uri sta namenjeni izobraževanju s strani reševalcev ali zdravnikov, naslednji dve uri pa vsebinsko oblikujejo psihologi. Poleg pravnih, materialnih in psiholoških posledic morebitne nesreče ter osebnih izkušenj strokovnjakov se poudarja predvsem lastna odgovornost in poskuša razviti individualne strategije motivacije (Malteser, b.d.).

Stroški tečaja na udeleženca znašajo 100 EUR. Ta pristojbina je zakonsko predpisana in vključuje tudi potrdilo o udeležbi na tečaju, ki se izda po uspešno zaključeni udeležbi (Malteser, b.d.).

Če se napotena oseba ne udeleži tega programa (ali ga ne opravi uspešno) potem lahko sledijo sankcije. Če je zaradi prekrška vožnje pod vplivom alkohola posamezniku dodeljena ta aktivnost, ji je istočasno odvzeto tudi vozniško dovoljenje. Da bi vozniško dovoljenje posameznik dobil nazaj, je treba ta program uspešno zaključiti v določenem roku. Če tega posameznik ne stori, se mu vozniško dovoljenje ne vrne, prekrškar pa bo morda moral celo ponovno opraviti praktični del vozniškega izpita (KFV, b.d.).

Če gre za prekrškarja, ki ima vozniško dovoljenje manj kot 18 mesecev, je treba poleg prometnega usmerjanja ponovno opraviti tudi praktični del vozniškega izpita. Šele potem lahko prekrškar pridobi vozniško dovoljenje nazaj (KFV, b.d.).

Alkoholne ključavnice

Med letoma 2012 in 2013 je v Avstriji potekal pilotni program za voznike, obsojene zaradi vožnje pod vplivom alkohola, kjer so jim ponudili alternativo odvzemu vozniškega dovoljenja — namestitev avtomobilske »alkoholne ključavnice« (interlock) in mentorsko spremljanje. Rezultati so bili dovolj uspešni, da je bil leta 2017 uveden petletni program (trial), v katerem se lahko vozniki B kategorije s krvnim alkoholom ≥ 1.2 g/l ali ponavljavci prekrškov (z vsaj 4-mesečnim odvzemom vozniškega dovoljenja) prostovoljno vključijo. Po polovici odvzema dovoljenja so lahko izbirali med nadaljevanjem odvzema ali sodelovanjem v interlock-programu, ki traja dvakrat dlje od preostalega odvzema (vsaj šest mesecev). Voznik je moral redno (vsaka dva meseca) hoditi na mentoriranje, kjer so se preverjali podatki interlock naprave, morebitne kršitve, umerjanje in pogovor o izkušnjah. Če je program prekrškar uspešno zaključil, je dobil potrdilo, kar je bil predpogoj za ponovno veljavnost vozniškega dovoljenja. Konec leta 2022 je bila sporočena informacija, da se Samariterbund (organizacija, ki je izvajala program) odloča, da program ne bo podaljšan. Kar zadeva stroške: udeleženec je imel v programu precejšnje finančne obveznosti — po poročilu so to okoli 2.500 €/leto za napravo, plus stroške mentorstva, namestitve in odstranitve.

1.2.2 Programi v Belgiji

V Belgiji je bilo leta 2022 540 smrtnih žrtev v cestnem prometu, kar je precej več od cilja, da jih do leta 2030 ne bi bilo več kot 320 (The Bulletin, 2023).

Belgija še ni uvedla sistema kazenskih točk za prometne prekrške. Namesto tega se prometni prekrški v Belgiji običajno obravnavajo s kaznimi, prepovedmi vožnje ali drugimi pravnimi ukrepi, odvisno od resnosti prekrška. Ko je vozniško dovoljenje odvzeto, je treba slediti določenim korakom za njegovo ponovno pridobitev.

Postopek ponovne pridobitve običajno vključuje naslednje (Education, 2023):

- Izpolnjevanje obdobja odvzema. Prvi korak k ponovni pridobitvi odvzetega vozniškega dovoljenja je izpolnjevanje določenega obdobja odvzema. To obdobje se lahko razlikuje glede na storjeni prekršek in ga določijo oblasti.
- Izpolnjevanje dodatnih zahtev. V nekaterih primerih je treba izpolniti dodatne zahteve pred ponovno pridobitvijo vozniškega dovoljenja. To lahko vključuje udeležbo na tečajih za izboljšanje vožnje, opravljanje obveznih zdravstvenih pregledov ali dokazovanje odgovornega vedenja in skladnosti s prometnimi predpisi.
- Prijava za ponovno pridobitev. Po preteku obdobja odvzema in izpolnjevanju vseh dodatnih zahtev lahko voznik zaprosi za ponovno pridobitev vozniškega dovoljenja. To običajno vključuje oddajo prijave, plačilo potrebnih pristojbin in predložitev vseh potrebnih dokumentov ali potrdil, kot jih zahteva organ za izdajo vozniških dovoljenj.
- Ponovno opravljanje izpita. Glede na okoliščine začasnega odvzema vozniškega dovoljenja bo voznik morda moral ponovno opravljati določene izpite. To lahko vključuje teoretični izpit, praktični del vozniškega izpita ali oboje.

V skladu z belgijsko zakonodajo testi alkoholiziranosti, v primeru prometne nesreče s poškodbami, niso obvezni, čeprav je direktiva Sveta generalnih tožilcev (angl. Board of General Prosecutors) navedla, da mora vsak voznik motornega vozila, ki je ustavljen zaradi kakršnegakoli (prometnega) nadzora, kot tudi vsak voznik, vpleten v prometno nesrečo, opraviti test alkoholiziranosti, tudi če ni dokazov o uživanju alkohola.

Pri vožnji pod vplivom alkohola je za izrek kazni odločilna koncentracija alkohola v krvi (BAC), ki je prikazana v spodnji tabeli (Tabela 5). Takojšnje denarne kazni (DK) in sporazumne poravnave (SP) so fiksne stopnje.

Tabela 5: Kazni in sankcije, določene v belgijski zakonodaji o cestnem prometu, glede na raven BAC

BAC (g/l)	**od 0,5 do 0,8**	**od 0,8 do 1,0**	**od 1,0 do 1,14**	**Od 1,14 do 1,48**	**Nad 1,48**
Prepoved vožnje	2 h	3 h	6 h	6 h	6 h
Alkoholna opitost	DK 179 €	SP 420 €	SP 578 €	SP 1.260 €	Sodišče
Pijanost	Vedno sodišče				
Nezakonite droge	Načeloma sodišče				
Zavrnitev alkotesta/preiskave krvi	Načeloma sodišče				

Vir: (Vias institute, 2020) in (ETSC, 2021)

Inštitut Vias (nekdanji Belgijski inštitut za varnost v cestnem prometu; l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR)) je razvil izobraževalne oziroma vzgojne ukrepe, katerih cilj je predvsem trajno spremeniti vedenje voznikov (Vias institute, 2020).

Tečaji za ozaveščanje o varnosti v cestnem prometu za prekrškarje

Institut Vias izvaja tečaje za ozaveščanje o varnosti v cestnem prometu za prekrškarje (angl. Driver Improvement Project awareness-raising training courses). Ponujajo različne module glede na storjeni prekršek: vožnja pod vplivom alkohola, vožnja pod vplivom drog, manipuliranje s kolesi z motorjem in tudi obvladovanje agresivnosti v prometu. Na voljo je tudi bolj splošen modul za osebe, ki so storile prekršek prehitre vožnje, prometno nesrečo s pobegom s kraja nesreče in podobno. Namen usposabljanja je

ozavestiti prekrškarje o tveganjih na cesti, soočiti jih z lastno odgovornostjo in skupaj z njimi iskati rešitve za popravljanje takšnega vedenja (Vias institute, b.d.).

Tečaj obsega 20-urni program, ki je razporejen na 1 soboto, 1 delavnik in 2 delovna večera ali 3 delavnike. V nekaterih okrožjih je možno usposabljanje opraviti tudi med 3 dnevi v tednu. Idealno je, da ima skupina 8 do 12 udeležencev (Vias institute, b.d.).

Tečaji so del alternativnih sodnih ukrepov in so obvezni za posameznike, ki jih na sodišču ali iz strani preiskovalnega sodnika ali javnega tožilca usmerijo kot alternativo dodatnim sankcijam ali pregonu. To pomeni, da je usposabljanje pogoj, ki ga sodišče (pogojna kazen), preiskovalni sodnik (pogojno izpustitev) ali, javni tožilec (kazenska mediacija) postavi namesto dodatnih sankcij ali tožbe. Usposabljanje je brezplačno in obvezno. Po upodabljanju pa posameznik prejme potrdilo (če je uspešno izpolnil pogoje) (Vias institute, b.d.).

V nekaterih sodnih okrožjih Driver Improvement ponuja možnost, da se posameznik udeleži tečaja usposabljanja, ki ga predlaga državni tožilec. Ti tečaji usposabljanja so plačljivi in omogočajo zamenjavo globe, znižanje kazni ali celo zaključek primera brez nadaljnjega ukrepanja. Modul »Hitrost« poteka v popoldanskem času, v katerem udeleženec prejme informacije o omejitvah hitrosti ter prepozna prednosti in slabosti prehitre vožnje. Potem se udeleženci odpravijo na dirkališče, kjer se soočijo s fizičnimi omejitvami prevelike hitrosti ne glede na njihove vozne sposobnosti. Nazadnje načrtujejo večerno srečanje, v katerem razpravljajo o prihodnjem vedenju posameznika glede hitrosti vožnje. Modul » Lahka opitost« traja dva popoldneva, v katerem se preučujejo tveganja, povezana z vožnjo pod vplivom alkohola. Dva popoldneva traja tudi modul »Prometna nesreča ranljivih udeležencev«. Skupaj preučijo naravo prekrška: kje, kdaj in zakaj. Cilj je bolje razumeti možne posledice nepazljivosti med vožnjo in se bolje zavedati potencialnih žrtev (Vias institute, b.d.).

Program »Prehitra vožnja: vzemimo si čas za razmislek« je predlagan, če je posameznik zagrešil hujšo kršitev. Modul »Lahka opitost« je posebej namenjen voznikom z nižjim BAC in je na voljo voznikom, ki so prvič storili prekršek vožnje pod vplivom alkohola.

Modul »Prometna nesreča z udeležbo ranljivejših udeležencev (VKO)« je namenjen osebam, ki so povzročile prometno nesrečo z udeležbo ranljivejšega udeleženca v prometu (Vias institute, b.d.).

Alkoholne ključavnice

Zakonodaja o uporabi alkoholnih ključavnic, kot del rehabilitacijskega programa, je v Belgiji začela veljati 1. oktobra 2010, vendar je bila to le neobvezna izbira do 1. julija 2018, ko je postala obvezna za naslednje kategorije storilcev kaznivih dejanj (ETSC, 2021):

- ponovni kršitelji z BAC, enakim ali višjim od 1,2 g/l: sodniki izrečejo alkoholno ključavnico kot ukrep;
- prvi kršitelji z BAC, enakim ali višjim od 1,8 g/l: sodniki izrečejo alkoholno ključavnico kot ukrep, razen če je to jasno utemeljeno;
- prvi prekrškarji z BAC enakim ali višjim od 0,8 g/l ali večkratni kršitelji z BAC nad 1,2 g/l: sodniki lahko predlagajo alkoholno ključavnico (čeprav je to še vedno precej redko).

Trajanje belgijskega programa alkoholnih ključavnic je odvisen od posameznika do posameznika in lahko traja od enega do treh let. Osebe, odvisne od alkohola (s prepovedjo vožnje iz zdravstvenih ali psiholoških razlogov) so izključene iz belgijskega programa alkoholnih ključavnic (ETSC, 2021).

Uporaba interlock naprave daje voznikom – ki bi sicer izgubili dovoljenje – priložnost, da še naprej vozijo, pod pogojem da so trezni (naprava preveri izdihani alkohol pred zagonom).

1.2.3 Pristopi v Bolgariji

V Bolgariji je v letu 2020 v prijavljenih prometnih nesrečah umrlo 463 ljudi. Glede na stopnjo umrljivosti je bilo 67 smrtnih žrtev prometnih nesreč na milijon prebivalcev, kar je med najvišjimi stopnjami v Evropski uniji (European Commission - European Road Safety Observatory, 2023). Kazni in sankcije, vezane na prometne prekrške v Bolgariji, prikazuje naslednja tabela (Tabela 6).

Tabela 6: Kazni in sankcije, določene v bolgarski zakonodaji o cestnem prometu, glede na raven BAC

BAC (g/l)	Prvi prekršek	Sistematični prekrškarji
0,5 – 1,2	• upravna sankcija; • kazen 250-500 EUR; • 10 kazenskih točk; • odvzem vozniškega dovoljenja za obdobje najmanj šestih mesecev do enega leta;	• 2 ali večkrat v dveh letih; • višja upravna sankcija; • kazen 500 – 1.000 EUR; • 15 kazenskih točk; • odvzem vozniškega dovoljenja za obdobje najmanj enega leta do treh let; • po 4. prekršku in naprej → 1 do 5 let zapora;
> 1,2	• kaznivo dejanje; • zapor od 1 do 3 let;	• kaznivo dejanje; • zapor od 1 do 5 let;
Vožnja pod vplivom drog	• kaznivo dejanje; • zapor od 1 do 3 let;	• kaznivo dejanje; • zapor od 1 do 5 let;
Zavrnitev preizkusa alkoholiziranosti	• kazen 1.000 EUR; • 12 kazenskih točk; • odvzem vozniškega dovoljenja za obdobje 24 mesecev	

Vir: (Markov, 2023) in (ETSC, 2021)

V Bolgariji obstaja sistem kazenskih točk. Sistem je »obrnjen«. Največje število točk je 39 in 27 za voznike začetnike (2 leti od pridobitve dovoljenja). Vozniki za različne prekrške izgubijo različno število točk. Ko voznik izgubi vse točke, izgubi pravico do vožnje in mora počakati 6 mesecev, preden lahko ponovno opravlja vozniški izpit. V 12 mesecih imajo vsi vozniki pravico do udeležbe na tečaju in opravljanja izpita za povrnitev točk; maksimalno 13 točk, oziroma 9 točk za voznike začetnike. Če voznik v dveh letih ne

stori nobenega upravnega ali kazenskega prekrška cestnoprometnih pravil, se mu število kazenskih točk spet poviša na največjo vrednost (Markov, 2023).

Razen voznikov iz skupine 1 (BAC: 0,5 – 1,2, Tabela 6, prva vrstica) morajo vsi ostali prekrškarji (vključno s tistimi, ki so pridobili maksimalno število kazenskih točk) poleg zniževanja kazenskih točk z udeležbo tečaja in opravljanjem vozniškega izpita opraviti tudi psihološki pregled. Ta pregled izvajajo usposobljeni psihologi in običajno traja med 1,5 in 2 uri (Markov, 2023).

1.2.4 Programi na Češkem

Od leta 2011 do 2020 je na čeških cestah umrlo 5.879 oseb, 25.463 pa je bilo hudo poškodovanih (Czech Republic, Ministry of Transport, 2021).

V naslednji tabeli (Tabela 7) so prikazane sankcije za voznike, ki so vozili pod vplivom alkohola.

Tabela 7: Sankcije za voznike na Češkem

BAC (g/l)	Globe v €	Kazenske točke	Prepoved vožnje	Zapor
≤0.3	100 – 800	0 od 12	Od 6 mesecev do 1 leta	-
0.3 – 1.0	100 – 800	7 od 12	Od 1 do 2 leti	-
>1.0	1.000 – 2.000	7 od 12	Do 10 let	Do 3 leta

Vir: Prirejeno po: (Kurečková, et al., 2021) in (ETSC, 2021)

Na Češkem so se prvi poskusi uvajanja rehabilitacij v zakonodajo, začeli v 70. letih prejšnjega stoletja, kar je sicer pomenilo zelo dolg proces, ki je na koncu privedel do novelacije zakona o cestnem prometu (Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu, št. 361/2000 Coll.)) (Zákon č. 361/2000 Sb.).

Terapevtski programi za voznike

Udeležba v teh programih je od 1. 4. 2024 nova zahteva za vračilo vozniškega dovoljenja za določene skupine voznikov. Ciljna skupina udeležencev programa je opredeljena z omenjenim zakonom št. 361/2000 Coll. in z ustreznimi določbami Češkega kazenskega postopkovnega zakonika št. 141/1961 Coll. (The Czech Criminal Procedure Code, Act No. 141/1961 Coll.). Ciljna skupina vključuje (Kurečková, et al., 2021):

- Voznike, ki jim je bila izrečena upravna kazen prepovedi opravljanja dejavnosti, ki vključuje prepoved vožnje motornih vozil za obdobje najmanj 18 mesecev. Poleg tega vozniki, ki so se v okviru pogojne odložitve kazenskega pregona ali pogojne odložitve vložitve predloga za kazen zavezali, da ne bodo vozili motornih vozil za obdobje najmanj 18 mesecev.
- Voznike, ki jim je bila izrečena upravna kazen prepovedi opravljanja dejavnosti zaradi prekrška zavrnitve dovoljenja za preizkus alkoholiziranosti ali vožnje pod drugimi opojnimi snovmi.
- Voznike, ki jim je državni tožilec ali sodnik odredil, da morajo opraviti terapevtski program v skladu s posebnim pravnim predpisom.

102f. člen Zakona o cestnem prometu določa obveznost prometno-psihološkega razgovora in usposabljanja za voznike začetnike. Zakon določa, da mora voznik, ki je v dveh letih od izdaje vozniškega dovoljenja storil prekršek ali kaznivo dejanje, za katero ima v vozniškem registru vpisanih 6 točk, opraviti prometno-psihološki razgovor in usposabljanje za voznike začetnike. Prometno-psihološki razgovor in usposabljanje voznikov začetnikov v skladu s posebnimi pravnimi predpisi mora opraviti tudi oseba, ki zaprosi za vrnitev vozniškega dovoljenja, ki ga je izgubila, ker: (1) ni bila zdravstveno sposobna, (2) je popolnoma izgubila strokovno usposobljenost, (3) ob izdaji vozniškega dovoljenja ni izpolnjevala vseh pogojev; ali (4) zaradi kaznivega dejanja, storjenega v 2 letih od izdaje vozniškega dovoljenja (Zákon č. 361/2000 Sb.).

Kaznovani voznik je povabljen na prometno-psihološki razgovor in usposabljanje za voznike začetnike in ob uspešnem zaključku obeh dobi tudi potrdilo. Če voznik ne

predloži potrdila v 3 mesecih od dneva vročitve vabila, izgubi vozniško dovoljenje (Zákon č. 361/2000 Sb.).

Programi so načrtovani za skupine z najmanj štirimi in največ 12 udeleženci (optimalno 8), ki jih vodi en predavatelj. Program ima šest srečanj, ki trajajo po štiri ure. Okvir srečanja je določen, vendar predavatelj vsebino vedno prilagodi trenutnim potrebam. Podrobneje je struktura programa opisana v spodnji tabeli (Tabela 8).

Tabela 8: Osnovne značilnosti programa na Češkem

Srečanja	Struktura	Teme
Prvo srečanje	Uvod.	Predstavitev programa in udeležencev, organizacijskih zahtev in formalnosti, skrbi in pričakovanj, pravil skupine.
Drugo srečanje	Povzetek kaznivega dejanja.	Jaz kot voznik, analiza prekrška.
Tretje srečanje	Alkohol in druge snovi, ki povzročajo zasvojenost.	Absorpcija, stopnja in razgradnja alkohola, miti, izračun stopnje alkohola.
Četrto srečanje	Medsektorske teme: • hitrost; • agresija, obvladovanje jeze; • utrujenost; • posledice tvegane vožnje; • pravila in njihovo neupoštevanje; • življenjski slog.	Izbira tem glede na trenutne potrebe in odločitve predavatelja.
Peto srečanje	Prva pomoč.	Poučevanje prve pomoči na praktičen način, kolikor je to mogoče.
Šesto srečanje	Strategije za spremembe – Zaključek.	Povzetek programa, oblikovanje individualne strategije sprememb, zaključek.

1.2.5 Programi na Danskem

Na Danskem je leta 2020 v prijavljenih prometnih nesrečah skupno umrlo 163 ljudi. Kar zadeva stopnjo umrljivosti, je bilo 28 smrtnih žrtev na milijon prebivalcev, kar je precej pod povprečjem EU (42) (European Commission, 2023).

Na Danskem je zakonska omejitev BAC za vse voznike enaka in znaša 0,5 g/l. Danska ima strog sistem sankcioniranja za cestne prekrške na splošno in še posebej za vožnjo pod vplivom alkohola. Sankcije za vožnjo pod vplivom alkohola so bile od leta 2005 večkrat poostrene. Podobno kot na Finskem tudi Danska uporablja sistem višine kazni, ki je odvisen od dohodka (ETSC, 2021) (Tabela 9).

Tabela 9: Sankcije za voznike na Danskem

BAC (g/l)	Globe v €	Prepoved vožnje	Zapor	Rehabilitacija/drugo
0,5 – 1,2	neto mesečni dohodek x raven BAC;	pogojni odvzem vozniškega dovoljenja;	-	obvezen 12-urni tečaj na temo »Alkohol, droge in promet« IN zahtevan nov teoretični in nov praktični del vozniškega izpita;
1,2 – 2,0	neto mesečni dohodek x raven BAC;	brezpogojni odvzem vozniškega dovoljenja za tri leta (lahko se spremeni v vožnjo z alkoholizirano ključavnico čez isto časovno obdobje);	-	obvezen 12-urni tečaj na temo »Alkohol, droge in promet« IN zahtevan nov teoretični in nov praktični del vozniškega izpita
Nad 2,0	neto dohodek za en mesec;	brezpogojni odvzem vozniškega dovoljenja za 3 leta, ki mu sledita dve leti z obvezno uporabo alkoholne ključavnice - ali še dve leti brez dovoljenja (skupaj 5 let);	20 dni pogojnega zapora	obvezen 12-urni tečaj na temo »Alkohol, droge in promet« IN zahtevan nov teoretični in nov praktični del vozniškega izpita, ter 2 leti alkoholne ključavnice.

Vir: Prirejeno po: (ETSC, 2021)

Za voznike povratnike se kazen zviša glede na mejo BAC in je povezana tudi s tem, kolikokrat je voznik že vozil pod vplivom alkohola ali drugih nedovoljenih snovi. Pogoji za ponovno pridobitev vozniškega dovoljenja so: udeležba na tečaju Alkohol, droge in promet (ANT) in ponovno opravljen vozniški izpit (teoretični in praktični del).

Alkoholna ključavnica

Na Danskem so leta 2015 uvedli program alkoholnih ključavnic za storilce kaznivih dejanj na visoki ravni in recidiviste. Program velja za naslednje kategorije storilcev kaznivih dejanj (ETSC, 2021):

- Prostovoljni program: storilec, ki prvič stori prekršek z BAC nad 2 g/l, ali če gre za recidivista z BAC nad 1,2 g/l, lahko v prostovoljnem programu sodeluje od prvega dne odvzema vozniškega dovoljenja. Če pa je voznik med vožnjo povzročil telesno poškodbo ali resno nevarnost, ne more sodelovati v programu.
- Obvezni program: storilec, ki prvič stori prekršek z BAC višjo od 2,0; recidivisti kot storilci kaznivih dejanj z BAC višjo od 1,2. Če gre za tretji prekršek ali več, potem raven BAC ni pomembna. V obveznem programu lahko storilec sodeluje po preteku minimalnega obdobja odvzema vozniškega dovoljenja.

Program Alkohol, droge in promet

Vožnja pod vplivom alkohola (s koncentracijo alkohola v krvi nad 0,50 promila) in drog ter bolezni ali oslabelosti, se na Danskem obravnava kot kaznivo dejanje. Kazen in odvzem vozniškega dovoljenja za prvo kršitev pomeni pogojni odvzem vozniškega dovoljenja. S spremembo zakona (marca 2011) pa je zakonodaja za vožnjo pod vplivom snovi, ki spreminjajo duševno stanje, postala strožja, kazni pa so se zvišale. V skladu s to zakonodajo je bila kršitev ničelne meje za snovi, ki spreminjajo duševno stanje, izenačena z vožnjo pod vplivom alkohola v krvi z več kot 1,20 promila, zato je bila sankcionirana z brezpogojnim odvzemom vozniškega dovoljenja. Vendar je poznejša sprememba zakona junija 2017 pomenila, da je kazen za vožnjo ali poskus vožnje

motornega vozila po zaužitju tetrahidrokanabinola (THC) (psihoaktivna snov v konoplji) zdaj stopnjevana glede na vsebnost THC v krvi. Kazni za vožnjo s THC v krvi so se zviševale glede na izmerjeno vsebnost THC v krvi. To pomeni, da sankcije zdaj temeljijo na tristopenjskem stopniščnem modelu: (1) globa, (2) pogojna prepoved vožnje in (3) brezpogojna prepoved vožnje. Z določitvijo treh mejnih vrednosti v spremembi se tako kazni za vožnjo pod vplivom konoplje ali hašiša (THC) ocenjujejo po enakih načelih kot kazni za vožnjo pod vplivom alkohola (Christensen, Rasmussen, & Brandhøj Wiuff og Lone Grøn, 2018).

Od leta 2002 morajo osebe, ki jim je bilo brezpogojno odvzeto vozniško dovoljenje ali jim je bila prepovedana vožnja zaradi vožnje pod vplivom alkohola, v okviru ponovne pridobitve vozniškega dovoljenja opraviti Program (tečaj) Alkohol, droge in promet (angl. Alcohol, drugs and traffic course (ANT)). Udeležba na tem programu je potrebna tudi za ponovno pridobitev vozniškega dovoljenja po pogojni ali brezpogojni prepovedi vožnje (v določenih okoliščinah) zaradi (Christensen, Rasmussen, & Brandhøj Wiuff og Lone Grøn, 2018):

- prisotnosti substanc, ki vplivajo na duševno stanje, v krvi med vožnjo ali po njej;
- bolezni, oslabelosti, izčrpanosti, pomanjkanja spanja, vpliva poživljajočih ali uspavalnih sredstev, ali če voznik je v takšnem stanju, da ni zmožen voditi vozila na popolnoma zadovoljiv način.

Osebe, ki jim je bilo vozniško dovoljenje brezpogojno odvzeto, lahko začnejo program ANT najhitreje tri mesece pred iztekom odvzema. Osebe s pogojnim odvzemom vozniškega dovoljenja lahko začnejo s prvim razpoložljivim tečajem ANT. Tečajniki morajo tečaj ANT zaključiti in opraviti vozniški izpit v šestih mesecih po pogojnem odvzemu vozniškega dovoljenja. Osebe, ki jim je bila prepovedana vožnja zaradi vožnje pod vplivom alkohola, lahko začnejo s prvim razpoložljivim tečajem, ko je odločitev o prepovedi vožnje dokončna (Christensen, Rasmussen, & Brandhøj Wiuff og Lone Grøn, 2018).

Ceno tečaja ANT določi izvajalec tečaja, to je Danish Regions. Udeleženci tečaja morajo sami plačati stroške, povezane s tečajem ANT, cena pa je 3.200 DKK (430 €). Vsebina

poučevanja je razdeljena na štiri lekcije tečaja, ki potekajo v obdobju štirih tednov, in vsaka traja tri ure. Glede metode poučevanja je navedeno, da lahko učitelji (izvajajo terapevti za odvisnost od alkohola ali svetovalci za zlorabo substanc) svobodno izberejo svojo metodo poučevanja. Ob koncu tečaja se udeležencem izda potrdilo o opravljenem tečaju, ki ga je treba predložiti ob prijavi na teoretični in praktični del izpita; v zvezi s ponovno pridobitvijo vozniškega dovoljenja. Potrdilo o tečaju velja eno leto od datuma izdaje (Christensen, Rasmussen, & Brandhøj Wiuff og Lone Grøn, 2018).

1.2.6 Programi v Estoniji

V Estoniji je leta 2019 v prijavljenih cestnih prometnih nesrečah skupno umrlo 52 ljudi. V zadnjih desetih letih se je število smrtnih žrtev zmanjšalo za 34 %. Kar zadeva stopnjo umrljivosti, je bilo leta 2019 v Estoniji 39 smrtnih žrtev na cestah na milijon prebivalcev, kar je pod povprečjem EU (51) in pod stopnjami vseh vzhodnoevropskih držav (European Commission, 2021).

V Estoniji velja praktično ničelna toleranca do vožnje pod vplivom alkohola. Vozniki motornih vozil, vozniki tramvajev in vozniki terenskih vozil ne smejo imeti več kot 0,2 miligrama alkohola v gramu krvi oziroma več kot 0,1 miligrama v enem litru izdihanega zraka (Liikleja, 2023). Sankcije za voznike v Estoniji prikazuje Tabela 10.

Tabela 10: Sankcije za voznike v Estoniji

BAC (g/l)	Globe/kazni	Prepoved vožnje	Zapor
0,2-0,49	Do 100 enot* kazni	Do 6 mesecev kot alternativa globi	-
0,5-1,49	Do 300 enot* kazni	Do 12 mesecev kot alternativa globi	Lahko se »prijavi«
Nad 1,5	Za kaznivo dejanje sme sodnik izreči denarno kazen od trideset do petsto dnevnih stopenj. Sodišče izračuna dnevno stopnjo globe glede na povprečni dnevni dohodek storilca.	Poleg tega lahko sodnik odloči o odvzemu vozniškega dovoljenja za najmanj tri mesece.	Do 3 leta

BAC (g/l)	Globe/kazni	Prepoved vožnje	Zapor
	Sodišče lahko zniža dnevnico zaradi posebnih okoliščin ali zviša glede na življenjski standard storilca kaznivega dejanja. Uporabljena dnevna stopnja ne sme biti nižja od najnižje dnevne stopnje. Minimalen dnevni znesekje okoli 10 evrov.		

* Enota globe je osnovni znesek globe in znaša 4 evre.

Če je vozniku izrečena prepoved vožnje za obdobje od šest do dvanajst mesecev, mora ponovno delno opravljati vozniški izpit (samo teorija). Če je vozniku izrečena prepoved vožnje za obdobje več kot dvanajst mesecev, mora ponovno opravljati vozniški izpit (teoretični in praktični del).

Vir: Prirejeno po: (ETSC, 2022)

Estonsko ministrstvo za pravosodje je predlagalo ukrepe za zmanjšanje ponavljajočih se primerov vožnje pod vplivom alkohola. Ti predlogi vključujejo zaostritev kazni in obvezno udeležbo pijanih voznikov v ustreznem rehabilitacijskem programu. Ti ukrepi so del prizadevanj za obravnavo resnih prometnih nesreč, ki jih povzročajo pijani vozniki.

Obvezna udeležba v rehabilitacijskem programu za pijane voznike v Estoniji je določena z različnimi zakoni, vključno z Zakonom o alkoholu in Zakonom o prometu, ki sta del estonskega pravnega okvira za ravnanje z alkoholom, upravljanje prometa in varnost na cestah (Sügis, 2018).

Leta 2016 je v Estoniji stekel pilotni projekt, v okviru katerega so vozniki, ki so bili prvič ujeti pri vožnji pod vplivom alkohola, dobili možnost, da postopek končajo s »priložnostjo«. Vendar je ta »priložnost« pogojena z opravljenim rehabilitacijskim programom. Rehabilitacijski program je izdelan na znanstveni podlagi, izvajajo ga osebe z diplomo psihologije, ki so se izobraževale tudi iz prometne psihologije (Liikleja, 2023).

Program za pijane voznike

Program za voznike, ki vozijo pod vplivom alkohola v Estoniji (Joobes juhtide programm), je usmerjen v preprečevanje ponovnih kršitev. Osnovna ideja programa je, da pijani vozniki ne bodo izgubili vozniškega dovoljenja. To velja pod pogojem, da v predpisanem obdobju ne storijo nobenega novega prometnega prekrška. Kot dodatek k udeležbi na rehabilitacijskem programu morajo ti vozniki redno dajati vzorce krvi (marker PEth) in ti morajo ostati znotraj vnaprej določenega obsega ((Gunnar, 2024), (Liikleja, 2023)).

Program je sestavljen iz izobraževanj, ki obsegajo skupno štiri module predavanj v razmiku 1 tedna (tj. 4 srečanja na teden, vsako srečanje traja 2 x 90 min), vmes pa udeleženci izvajajo tudi domače naloge, kjer opazujejo lastno vedenje in navade. Teme, ki se obravnavajo na izobraževanjih, so: vpliv alkohola na človeško fiziologijo; vpliv oslabljene fiziologije na vedenje v prometu; analiza lastnega uživanja alkohola in obnašanja v prometu. Prispevek za udeležbo na izobraževanju plača udeleženec in znaša 230 € (Kriminaalpoliitika, b.d.).

1.2.7 Programi na Finskem

Na Finskem je leta 2020 v prometnih nesrečah umrlo 223 ljudi. Glede na stopnjo smrtnosti je bilo 40 smrtnih žrtev na milijon prebivalcev, kar je pod povprečjem EU (42), vendar višje kot v drugih severnoevropskih državah. V zadnjih desetih letih se je število smrtnih žrtev na Finskem zmanjšalo za 18 % (European Commission, 2022).

Finska nima pravega točkovnega sistema, ki bi kršiteljem v cestnem prometu, z različnimi stopnjami resnosti dodal ali odštel različno število kazenskih točk. Finska uporablja alternativni sistem, v katerem se število kaznivih dejanj, vključenih na seznam nevarnih kaznivih dejanj, šteje in spremlja v obdobju enega ali dveh let. Prekrški, ki jih zabeleži policija, se samodejno prenesejo v register vozil in voznikov, ki ga upravlja Finska agencija za promet in komunikacije. Registracija štirih kršitev v obdobju dveh let ali treh

kršitev v obdobju enega leta samodejno povzroči prepoved vožnje (Silverans, Delannoy, Boudry, & Tant, 2022).

Ločijo med naslednjimi vrstami prekrškov (Silverans, Delannoy, Boudry, & Tant, 2022):

- Manjši prekrški - brez posledic za vozniško dovoljenje, samo globa/prometna kazen. Gre za lažje prekrške, ki niso vpisani v evidenco vozil in voznikov. Te vrste prekrškov sankcionirajo z globo, vozniki pa si lahko naberejo toliko prekrškov, »kolikor jim denarnica dopušča«. Manjše prometne prekrške, vključno s prekoračitvijo hitrosti pod 10 km/h v območjih s hitrostjo 60 km/h in pod 15 km/h v območjih z višjo omejitvijo hitrosti, se sankcionirajo le z globo, ki se evidentira le za plačilne zadeve. Ti prekrški se ne evidentirajo in nimajo posledic za evidenco voznikov (Silverans, Delannoy, Boudry, & Tant, 2022).
- Prekrški - globa/prometna kazen in posledice za vozniško dovoljenje, če je prekršek ponovljen. Ta kategorija se nanaša na vse prekrške, ki se štejejo v sistemu štetja ponovnih prekrškov.
- Hujši prekrški – globa/druge sankcije in prepoved vožnje. Tretja kategorija se nanaša na prometna kazniva dejanja in se sankcionirajo v pravnem sistemu in na sodišču. Finski kazenski zakonik (39/1889) vključuje možnost uvedbe strožjih sankcij. Če prejšnja kazniva dejanja storilcev kaznivih dejanj in podobnost novega kaznivega dejanja kažejo na očitno brezbrižnost do prepovedi in zapovedi zakona.

Tabela 11: Sankcije za voznike na Finskem

BAC (g/l)	Prepoved vožnje	Globe v €
0,5-0,59	2 meseca (prvič); 7 mesecev (recidivizem);	Manj kot 40 - dnevna globa[6];
0,6-0,69	2 meseca 2 tedna (prvič); 7 mesecev dva tedna (recidivizem);	40-49 - dnevna globa;
0,7-0,89	3 mesece (prvič); 8 mesecev (recidivizem);	50-59 - dnevna globa;
0,9-0,99	4 mesece (prvič);	60-69 - dnevna globa;

[6] Finska kazen je sestavljena iz najmanj enodnevne globe in največ 120 enodnevnih glob. Najnižji znesek enodnevne globe je 6 evrov. Običajno je enodnevna kazen polovica dnevnega razpoložljivega dohodka.

BAC (g/l)	Prepoved vožnje	Globe v €
	9 mesecev (recidivizem);	
1,0-1,09	5 mesecev (prvič); 9 mesecev dva tedna (recidivizem);	več kot 69 - dnevna globa;
1,1-1,19	6 mesecev (prvič); 10 mesecev (recidivizem);	Zapor;
1,2-1,49	7 mesecev (prvič); 1 leto dva meseca (recidivizem);	Zapor (manj kot 45 dni);
1,5-1,99	8 mesecev (prvič); 1 leto 4 mesece (recidivizem);	Zapor (45-59 dni);
2,0-2,49	10 mesecev (prvič); 1 leto 6 mesecev (recidivizem);	Zapor (60-79 dni);
2,5-2,99	1 leto (prvič); 1 leto 8 mesecev (recidivizem);	Zapor (4 mesece);
3,0	do 5 let;	Zapor (več kot 4 mesece).

Vir: Prirejeno po: (ETSC, 2021)

Tečaj za izboljšanje vožnje – za voznike začetnike

Za voznike začetnike so merila strožja. V prvih dveh letih po pridobljenem prvem vozniškem dovoljenju se prepoved vožnje izreče po treh kršitvah v dveh letih ali dveh kršitvah v enem letu. Za voznike začetnike s prepovedjo vožnje je obiskovanje tečajev za izboljšanje vožnje prav tako obvezna zahteva za ponovno pridobitev vozniškega dovoljenja. Usposabljanje zajema področje tveganega vedenja in njegov vpliv na prometno varnost. Gre za teoretični pouk, ki vključuje samostojne naloge in skupinske diskusije. Traja štiri ure, izvaja pa se lahko tudi kot spletni tečaj prek povezave na daljavo. Usposabljanje je mogoče opraviti v šoli vožnje ali v okviru programa, ki ga nudi podjetje v sektorju prometne varnosti, ki ga je odobril Traficom (Finska agencija za promet in komunikacije). Usposabljanje se lahko opravi med ali po prepovedi vožnje. Policisti bodo osebi vrnili pravico do vožnje, ko bo ta opravila usposabljanje, policiji pa predložila potrdilo o usposabljanju in, ko ji je pretekla kazen prepovedi vožnje (Silverans, Delannoy, Boudry, & Tant, 2022).

Alkoholna ključavnica

Leta 2008 je finska vlada po poskusu, ki se je začel leta 2005, sprejela rehabilitacijski program z alkoholno ključavnico. Program je prostovoljen za vse storilce DUI, ne glede na stopnjo koncentracije alkohola v krvi v času aretacije. Kršitelji se lahko odločijo za sodelovanje v programu namesto prepovedi vožnje odvzema vozniškega dovoljenja. Program je na voljo voznikom, ki so vozili pod vplivom alkohola in sicer (ETSC, 2021):

- BAC 0,5 - 1,2 g/l: 12-36 mesecev, mediana 16 mesecev;
- BAC 1,2 g/l in več: 12-26 mesecev, mediana 18 mesecev.

Za vstop v program morajo kršitelji poslati vlogo policiji. Udeleženci se morajo sestati tudi z zdravstvenim delavcem in pridobiti potrdilo policije. Stroški programa so naslednji: 1. leto: 2.400 evrov; 2. leto: 1.920 evrov; 3. leto: 1.440 evrov (ETSC, 2021).

1.2.8 Programi v Franciji

V Franciji je leta 2020 v prijavljenih prometnih nesrečah skupno umrlo 2.538 ljudi. Kar zadeva stopnjo smrtnosti, je bilo 39 smrtnih žrtev na milijon prebivalcev (European Commission, 2022).

Vozniško dovoljenje »ima« največji obseg 12 točk, pridobljenih postopoma med poskusno dobo. Število točk se samodejno zmanjša po eni ali več kršitvah. V primeru prometnega prekrška (globa ali prekršek glede na težo) se točka (-e) odvzame (-jo). Hujša, kot je kršitev, večje število točk se odvzame (Ce site est géré par la Délégation à la sécurité routière (DSR), b.d.).

Tabela 12: Sankcije za voznike v Franciji

BAC (g/l)	Globe v €	Kazenske točke	Prepoved vožnje	Zapor	Rehabilitacija/drugo
0,2 g/l ali več (samo za voznike začetnike)	135	6 od 6	-	-	*Obvezen tečaj varnosti v cestnem prometu na stroške voznika - če je imetnik poskusne licence storil prekršek, za katerega se kaznuje odvzem najmanj treh točk.
0,5-0,8	135	6 od 12	Odvisno od: odločitve tožilca v okviru sodne prekinitve odločitve prefekta ali podprefekta v okviru upravne prekinitve. Do treh let in zaseg vozila.	-	-
Nad 0,8 Kaznivo dejanje	Do 4.500	6 od 12	Začasni odvzem vozniškega dovoljenja do 3 let. Preklic vozniškega dovoljenja s prepovedjo ponovnega opravljanja izpita za največ 3 leta.	Do 2 leti	Obvezen tečaj varnosti v cestnem prometu na stroške voznika. IN Za nadaljevanje vožnje mora voznik sodelovati v programu alkoholnih ključavnic do pet let.

Vir: Prirejeno po: (ETSC, 2021) in (Securite routiere, b.d.)

Tečaj ozaveščanja o varnosti v cestnem prometu

Državni tožilec lahko prekrškarju ponudi več vrst usposabljanja (Securite routiere, b.d.):

- Alternativni način kazenskega pregona. Zaradi neupoštevanja cestnoprometnega predpisa vozniku sledi sojenje. Državni tožilec odloči o umiku obtožbe zoper kršitelja pod pogojem, da voznik opravi tečaj ozaveščanja o varnosti v cestnem prometu. Z udeležbo na tem usposabljanju se voznik izogne sankcijam, ki so mu naložene v zvezi s storjenim prekrškom: nobenega začasnega odvzema pravice do vožnje, nobene globe, nobenega odvzema točk. Ko je tečaj zaključen, voznik ne bo pridobil 4 točk kot v okviru prostovoljnega tečaja ozaveščanja.
- Tečaj ozaveščanja o varnosti v cestnem prometu organizira državni tožilec. Če se prekrškar strinja z udeležbo na tem usposabljanju, bodo kazni znižane. Za razliko od alternativnega tečaja pregona tečaj ozaveščanja ne nadomešča izrečenih kazni, temveč jih dopolnjuje. Sodišče lahko zato glede na težo prometnega prekrška predlaga dodatne sankcije: odvzem dovoljenja, začasni odvzem dovoljenja in globe. Tečaj ozaveščanja o varnosti v cestnem prometu na področju kaznivega dejanja velja za vse imetnike vozniškega dovoljenja (vključno s poskusno dobo) in ne omogoča pridobitve 4 točk kot v okviru prostovoljnega tečaja ozaveščanja. Po opravljenem tečaju lahko storilec opravi prostovoljni tečaj za obnovitev točk in pridobi 4 točke licence. To velja, če imetnik vozniškega dovoljenja med letom ni opravil tega usposabljanja (en sam tečaj omogoča povrnitev 4 točk na leto).
- Dopolnilno usposabljanje. O tem odloča sodnik, v okviru hujšega prometnega prekrška. Imetnik vozniškega dovoljenja mora opraviti tečaj ozaveščanja o varnosti v cestnem prometu v 6 mesecih po obsodbi. Opravljeno usposabljanje je dodatek k drugim kaznim, ki jih naloži sodnik: globe, preklic licence, začasni odvzem licence. Ta tečaj ne prinaša 4 dodatnih točk. Stroške tečaja nosi kršitelj. Če želi imetnik vozniškega dovoljenja pridobiti dodatne 4 točke, lahko opravi prostovoljni tečaj ozaveščanja, največ en tečaj na leto, ki omogoča pridobitev 4 točk.

Udeležba na tečaju ozaveščanja o varnosti v cestnem prometu je torej lahko prostovoljna ali pa jo predlaga sodnik namesto sankcije. Obvezna (neupoštevanje

obveznosti udeležbe na tečaju se kaznuje z globo do 750 evrov; lahko se tudi začasno odvzame vozniško dovoljenje za do 3 leta) je, če je imetnik poskusne licence/vozniškega dovoljenja storil prekršek, za katerega se kaznuje odvzem najmanj treh točk. Tečaja se posameznik ne more udeležiti, če je že prejel priporočeno pismo Ministrstva za notranje zadeve o razveljavitvi vozniškega dovoljenja zaradi »nič« točk. V vseh primerih je potek tečaja enak. Tečaj omogoča pridobitev do 4 točk v okviru omejitve največ 12 točk na licenci (Ce site est géré par la Délégation à la sécurité routière (DSR), b.d.).

Podlage za udeležbo na tem programu so lahko sledeče: (Ce site est géré par la Délégation à la sécurité routière (DSR), b.d.):

- Za pridobivanje točk med poskusno dobo. Če je posameznik med preizkusno dobo storil prekršek, zaradi katerega so mu bile odvzete tri ali več točk, mora opraviti tečaj ozaveščanja o varnosti v cestnem prometu.
- Izogib pravni kazni. Državni tožilec lahko posamezniku ponudi udeležbo na tečaju ozaveščanja o varnosti v cestnem prometu, da se izogne kazni (globa, začasni odvzem vozniškega dovoljenja itd.). V tem primeru udeležba na tečaju ne omogoča povrnitve točk.
- Poleg drugih sankcij lahko zahteva tudi udeležbo na izobraževanju, zlasti v primeru prekoračitve hitrosti ali vožnje pod vplivom alkohola. V tem primeru udeležba na tečaju ne omogoča povrnitve točk.

Tečaj ozaveščanja o varnosti v cestnem prometu je namenjen preprečevanju ponavljanja nevarnega vedenja. Prednosti načina usposabljanja se kažejo predvsem v: (1) usposobljenih inštruktorjih s tehničnimi in pedagoškimi veščinami, (2) učinkovitih in inovativnih materialnih sredstvih ob upoštevanju obveznosti v zvezi z organizacijo tečajev ozaveščanja o varnosti v cestnem prometu (Aftral, 2023).

Program se izvaja dva zaporedna dneva, po 7h dnevno s 6 do največ 20 udeleženci. Cena tečaja se giblje od 100 € do 280 €, odvisno od centra (Ce site est géré par la Délégation à la sécurité routière (DSR), b.d.).

Program usposabljanja za ozaveščanje o varnosti v cestnem prometu je sestavljen iz (Secrétariat général du Gouvernement, 2020):

- skupnega modula, ki omogoča določitev okvira in izzivov tečaja, odkrivanje sistema varnosti v cestnem prometu, vključevanje pripravnika in spodbujanje njihovega razumevanja kompleksnosti vozniške dejavnosti;
- enega ali več specializiranih modulov, ki se nanašajo bodisi na hitrost in s tem povezane prekrške ali na alkohol ali psihoaktivne snovi ali na vožnjo težkih tovornih vozil.

Po potrebi se lahko izvede osebni razgovor in/ali vožnja. Ta razgovor je obvezen za udeležence, ko so se že udeležili dveh tečajev ozaveščanja o varnosti v cestnem prometu. Traja najmanj petinštirideset minut. Personalizirani razgovor je organiziran izven štirinajsturnega trajanja prakse.

1.2.9 Programi na Hrvaškem

Umrljivost udeležencev v prometnih nesrečah v letu 2019, v katerih je umrlo 297 ljudi, je najnižja od osamosvojitve Republike Hrvaške (Republika Hrvatska, 2022). Tabela 13 prikazuje sankcije za prekrškarje na hrvaških cestah.

Tabela 13: Sankcije za voznike na Hrvaškem

BAC (g/l)	Kazen (€)	Kazenske točke	Prepoved vožnje	Zaporna kazen
0,5 – 1,0	390 – 652 €;	3	Za povratnike: 3 mesece (če so ujeti dvakrat); 6 mesecev (če so ujeti več kot dvakrat);	
1,0 – 1,5	652 – 1.954 €;	4	Za povratnike: vsaj 6 mesecev (če so ujeti dvakrat); 9 mesecev (če so ujeti več kot dvakrat);	

Nad 1,5	1.303 – 2.605 €;	6	Za povratnike: vsaj 6 mesecev (če so ujeti dvakrat); 12 mesecev (če so ujeti več kot dvakrat);	Do 60 dni;
Odklonitev preizkusa alkohola, mamil ali zdravil v organizmu ali zdravstveni pregled	652 – 1.954 €;			Denarna ali zaporna kazen do 60 dni.

Vir: Prirejeno po: (Narodne novine, br. 67/08) in (RH Policijska uprava varaždinska, b.d.) in (ETSC, 2021)

286. člen Zakona o sigurnosti prometa na cestama (Narodne novine, br. 67/08) določa pravne posledice pravnomočne obsodbe voznika motornega vozila za določene prekrške. Iz tega zakona je na podlagi določenega števila zbranih negativnih prekrškovnih točk (hr. Negativnih prekršajnih bodova) določena tudi izguba pravice do vožnje motornega vozila določene kategorije ali vseh kategorij za določen čas. Po preteku dveh let od odločbe o prekršku, na podlagi katere so bile zbrane in evidentirane negativne prekrškovne točke, se te črtajo iz evidence (Narodne novine, br. 67/08).

Zakon določa (Narodne novine, br. 67/08):

- Vozniku motornega vozila, ki je v obdobju dveh let zbral devet negativnih točk o prekršku samo ali pretežno za prekrške, za katere so s tem zakonom predpisane tri negativne točke, se izda odločba o prepovedi vožnje motornega vozila za vozila vseh kategorij za obdobje dvanajstih mesecev.
- Vozniku motornega vozila, ki je v obdobju dveh let zbral devet negativnih točk o prekršku, večinoma za prekrške, za katere so s tem zakonom predpisane manj kot tri negativne točke, se izda odločba o prepovedi vožnja motornega vozila tiste kategorije, v kateri ima večinoma zbrane negativne točke, za devet mesecev.

- Voznik motornega vozila, ki mu je bil izrečen ukrep prepovedi vožnje motornega vozila in, ki v naslednjem obdobju dveh let, šteto od preteka izvršitve zadnjega ukrepa prepovedi vožnje motornega vozila, zbere devet negativnih prekrškovnih točk, bo deležen ukrepa odvzema vozniškega dovoljenja za vožnjo motornega vozila vseh kategorij. Po preteku dveh let od izvršitve ukrepa odvzema vozniškega dovoljenja lahko voznik ponovno opravlja vozniški izpit.

Za en prometni prekršek lahko voznik prejme največ 6 prekrškovnih točk. Vozniško dovoljenje bodo odvzeli tudi vozniku, ki je v obdobju dveh let zbral 12 negativnih prekrškovnih točk. Vozniško dovoljenje bodo odvzeli tudi mlademu vozniku, ki je v obdobju dveh let zbral 9 negativnih prekrškovnih točk (RH Policijska uprava varaždinska, b.d.).

Oseba, ki ji je bilo vozniško dovoljenje odvzeto, lahko ponovno opravlja vozniški izpit po poteku dveh let od dneva pravnomočnosti odločbe o preklicu vozniškega dovoljenja, potem ko je bil zaključen postopek usposabljanja kandidata za voznika (RH Policijska uprava varaždinska, b.d.).

Omenjeni zakon ne določa dodatnih usposabljanj za prekrškarje, pa vendar je moč na hrvaškem zaznati dva sistema izobraževanj za prekrškarje v cestnem prometu. V letu 2016 so se v zaporih, kazenskih ustanovah in vzgojnih zavodih uporabljali naslednji posebni programi obdelave zapornikov, med katere se uvršča tudi »Obravnava zaprtih oseb s prometnimi prekrški« (hr. Tretman zatvorenika počinitelja kaznenih djela iz prometa); med izobraževalno-razvojnimi programi pa se izvaja tudi program »Voznik – dejavnik varnosti v prometu« (izobraževalno-razvojni program) (hr. Vozač- čimbenik sigurnosti u prometu) .

Program »Voznik – dejavnik varnosti v prometu«

Ta program je namenjen storilcem kaznivih dejanj proti varnosti v prometu. Natančneje ta program je obvezen za zapornike, obsojene na zaporno kazen zaradi kaznivega

dejanja ali zaradi prekrška v prometu, ter za tiste, ki so bili večkrat kaznovani za prometne prekrške ali so bili prej obsojeni za kazniva dejanja v prometu; vendar se lahko vključijo tudi vsi, ki jih to področje zanima (motivacija). Cilji programa so preprečevanje ponovitve kaznivih dejanj s področja prometnih prekrškov, osvojitev prometnih predpisov, pridobivanje vpogleda v lastno vedenje in posledice tega vedenja, razvoj empatije do žrtve storjenega dejanja ter razvoj čustvenega nadzora in odgovornega vedenja v prometu. Izvaja se enkrat tedensko v trajanju ene ure v skupinah odprtega tipa. Program vključuje izvedbo devetih delavnic, tematsko razdeljenih v štiri skupine. Skupine so nekoliko večje in običajno štejejo petnajst do dvajset članov. Štiri področja, ki jih program pokriva, so: učenje prometnih predpisov, o posledicah nesreč, vzročnosti in pojavni obliki nesreč ter o prometni kulturi in psihologiji. Najpogosteje uporabljena metoda zdravljenja je skupinska diskusija (Morić, 2017).

Obravnava zaprtih oseb s prometnimi prekrški

Predlagani program psihosocialne obravnave storilcev prekrškov in prometnih prekrškov temelji na dolgoletnih izkušnjah pri delu s storilci kaznivih dejanj in prometnih prekrškov; to je na izvajanju prometnega programa Obravnava prometnih prekrškarjev, ki se izvaja od leta 2005 v kaznilnici v Lipovici – Popovači, od 2009 v kaznilnici v Valturi, od 2010 pa v zagrebškem zaporu (Mikuš & Franjić, 2010).

1.2.10 Programi v Luksemburgu

V Luksemburgu je leta 2020 v prijavljenih prometnih nesrečah skupno umrlo 26 ljudi. Kar zadeva stopnjo smrtnosti, je bilo 42 smrtnih žrtev na milijon prebivalcev (European Commission, 2022).

Zakonska meja je 0,25 mg alkohola na liter izdihanega zraka za voznike na splošno. Za nekatere kategorije voznikov pa je meja določena na 0,1 mg na liter izdihanega zraka:kandidati za vozniški izpit, vozniki učenci, inštruktorji pri praktičnih urah vožnje,

spremljevalci med nadzorovano vožnjo, vozniki interventnih vozil, vozniki vozil za prevoz nevarnega blaga, vozniki taksijev, najetih avtomobilov, reševalnih vozil in vozil v okvari, vozniki avtobusov, tovornjakov in vlačilcev, vozniki vseh vozil, s katerimi se opravlja plačljivi prevoz potnikov ter vsak voznik vozila, ki še ni dopolnil 18 let (Police Letyebuerg, b.d.). Sankcije za voznike, ki prekoračijo dovoljene meje, podaja Tabela 14.

Tabela 14: Sankcije za voznike v Luksemburgu

BAC (g/l)	Globe v €	Kazenske točke (znižanje točk)	Takojšnji zaseg vozniškega izpita	Poročilo o prijetju	Zapor
< 0,5	-				
05-0,8	145	2			
0,8-1,2	Do 500	4		da	
≥1,2	500 do 10.000	6	da	da	8 dni do 3 leta

Vir: Prirejeno po: (Police Letyebuerg, b.d.)

Vsakemu imetniku vozniškega dovoljenja se dodeli 12 točk. Za prekršek proti cestnoprometnemu zakoniku se lahko odvzamejo točke, pri čemer je število odštetih točk odvisno od vrste prekrška. Popolna izguba točk vodi v začasni odvzem vozniškega dovoljenja (Mersch, 2024).

Točkovna licenca - Tečaj s 3 točkami

Vozniki, ki so izgubili nekaj svojih točk, se lahko enkrat na 3 leta udeležijo obnovitvenega tečaja v Centru za usposabljanje voznikov (Centre de Formation pour Conducteurs) in tako povečajo svoje število točk za 3 točke. Tečaj traja en dan (7 ur) in je namenjen ozaveščanju udeležencev o nevarnostih cestnega prometa in krepitvi občutka odgovornosti udeležencev v prometu. Po tečaju se udeležba potrdi Ministrstvu in udeležencem se pripišejo 3 točke. Skupnega kredita 12 točk ni mogoče preseči. Ne glede na ta tečaj se točkovni »račun« samodejno znova poveča na 12 točk, če 3 leta po izgubi točk ni bil ugotovljen nov prometni prekršek (Mersch, 2024).

Točkovna licenca -Tečaj 12 točk

Izguba vseh točk ima za posledico začasni odvzem pravice do vožnje, ki traja 12 mesecev. V primeru nove izgube vseh točk na vozniškem dovoljenju v obdobju 3 let od datuma, ko se je prejšnji začasni odvzem pravice do vožnje končal, se trajanje začasnega odvzema podaljša na 24 mesecev. Med začasnim odvzemom pravice do vožnje mora zadevni imetnik vozniškega dovoljenja opraviti usposabljanje. Ko se pravica do vožnje povrne, se točke na vozniškem dovoljenju ponovno vrnejo na začetno stanje (Ministère de la mobilité et des travaux publics, 2023).

Gre za 6-dnevni tečaj. Namen tečaja je ozavestiti udeležence o nevarnostih cestnega prometa in njihov občutek odgovornosti kot voznika (Mersch, 2024).

1.2.11 Programi na Madžarskem

Na Madžarskem je leta 2020 v prometnih nesrečah skupno umrlo 460 ljudi. Kar zadeva stopnjo umrljivosti, je bilo 47 smrtnih žrtev na milijon prebivalcev, kar je nad povprečjem EU (42) (European Commission, 2022).

Zakonska meja BAC za vse voznike je 0,0 g/l. Politika ničelne tolerance je bila na Madžarskem uvedena leta 2008. Sankcije so opisane v naslednji tabeli (Tabela 15).

Tabela 15: Sankcije za voznike na Madžarskem

BAC (g/l)	Globe v €	Kazenske točke	Prepoved vožnje	Zapor
Do 0,3	Okrog 75	6	-	-
0,3-0,5	80-265	8	Zadržanje vozniškega dovoljenja	-
Nad 0,5 Velja za kaznivo dejanje	-	11	Minimalno 1 mesec pa do 10 let	Do 2 leti

Vir: Prirejeno po: (ECTS, 2023) in (Uniautosiskola, b.d.)

Na Madžarskem je »popravni sistem« del zakona o cestnem prometu. Na Madžarskem se vozniško dovoljenje odvzame zaradi točk (Uniautosiskola, b.d.):

- Omejitev točk. Na Madžarskem lahko vozniki zberejo največ 18 kazenskih točk v 24-mesečnem obdobju. Če voznik doseže to mejo točk, lahko organi začnejo postopek za odvzem vozniškega dovoljenja. Voznik prejme prvo opozorilo, ko doseže 12 točk.
- Potek točk. Potek točk na vozniškem dovoljenju pomeni izbris nabranih kazenskih točk po določenem času. Na Madžarskem kazenske točke potečejo v 24 mesecih. To pomeni, da če voznik v tem obdobju ne zbere 18 točk, se njegove točke izbrišejo.
  Začasni odvzem vozniškega dovoljenja zaradi točk. Če voznik preseže 18 kazenskih točk, pristojni organi sprožijo postopek za odvzem vozniškega dovoljenja, kar vodi v prepoved vožnje. Po tem mora voznik ponovno opraviti izpit, da dobi nazaj vozniško dovoljenje.

Pravni sistem na Madžarskem ponuja možnosti za povrnitev odvzetega vozniškega dovoljenja, tako da lahko vpleteni znova sedejo za volan, seveda po izpolnjevanju določenih pogojev (Uniautosiskola, b.d.):

- Preusposabljanje. Za ponovno pridobitev odvzetega vozniškega dovoljenja se mora zadevna oseba običajno udeležiti posebnega programa prekvalifikacije. Ta program pripravlja voznike na varnejšo in odgovornejšo vožnjo.
- Ponovni izpit. Po opravljenem osvežitvenem usposabljanju bo zadevna oseba v nekaterih primerih morda morala ponovno opraviti teoretični del izpita in izpit praktične vožnje. To lahko še posebej velja, če je bil razlog za odvzem vozniškega dovoljenja hujša ali ponavljajoča se kršitev zakona.
- Zdravstvena sposobnost. V nekaterih primerih, zlasti če je bilo vozniško dovoljenje odvzeto zaradi zdravstvenih težav, mora zadevna oseba ponovno opraviti tudi zdravniški pregled.

Sistem rehabilitacije za madžarske voznike deluje od 1. januarja 1992 v skladu z vladno uredbo 139/1991 (na podlagi člena 18§ (2) zakona št. 1 iz leta 1988 o cestnem prometu). Celoten sistem rehabilitacije voznikov je sestavljen iz sedmih različnih programov, ki se

uporabljajo v devetih različicah. Od tega so na voljo trije programi (V-VII) za različne vrste prestopnikov DUI (Klipp, et al., 2008).

V madžarskem pravnem sistemu je prekvalifikacija po pridobitvi licence posebej zasnovan celovit program usposabljanja, ki je sestavljen iz dveh glavnih stopenj: odkrivanja/raziskovanja in nadaljnjega izobraževalnega programa/programa prekvalifikacije. Namen teh programov ni samo posodobitev vozniških veščin, temveč tudi razvoj novega, varnejšega in odgovornejšega odnosa do vožnje.

Odkrivanje oziroma raziskovanje je prvi korak prekvalifikacije, kjer v okviru individualnega posvetovalnega procesa analizirajo pretekle vozne navade posameznika, odnos in morebitne napake, da bi tako dobili jasno sliko o področjih, ki potrebujejo izboljšanje ali spremembo. Namen odkrivanja je identificirati morebitna problematična področja v voznikovem odnosu in vedenju, katerih izboljšanje lahko pomaga pri varnejši vožnji v prihodnosti (Uniautosiskola, b.d.).

Programi nadaljnjega izobraževanja

Po prvem delu se določi, kdo bi moral sodelovati v katerem programu, ki v vsakem primeru vključuje niz posebnih srečanj ali modulov, katerih cilj je pomagati udeležencem izboljšati njihove sposobnosti vožnje in spremeniti stališča ob naslednjih temah (Uniautosiskola, b.d.), (Utankepzes, b.d.):

- Program I: Teoretični del, ki je usmerjen v odpravljanje in izboljšanje pomanjkljivosti znanja o prometu, prometnih pravilih in teoriji vožnje. Na predavanjih poskušajo obravnavati strokovno (pravno, teoretično vožnjo, prometno etiko, tehniko vozil itd.) analizo akcij preusposabljanja in preiskavo Kresz[7]. Trajanje programa: 6 ur, razdeljenih na eno ali dve srečanji. Velikost skupine: max. 20 ljudi. Program se

[7] KRESZ je Közúti Rendészeti és Szabályzati Előírások pomeni Cestna redarska in regulativna pravila. Ta izraz se nanaša na zbirko pravil in predpisov, ki urejajo cestni promet na Madžarskem. Podobno kot prometni predpisi v drugih državah KRESZ določa pravila o prometnih znakih, pravilih vožnje, prednostnih pravicah, omejitvah hitrosti in drugih vidikih varne vožnje, da zagotavlja varnost in red na cestah.

zaključi z računalniško izvedenim izpitom (55 vprašanj, 55 minut, najmanj 65 točk). V primeru neuspešno opravljenega izpita število ponavljajočih /popravnih/ izpitov ni omejeno. Cena programa je 40.250 HUF (107 €).

- Program II: Praktična vožnja za razvoj prometne izobrazbe, kulture in vedenja, ki cilja na odpravo pomanjkljivosti in napak. Program je namenjen razvoju prometnih spretnosti, kulture in vedenja ter odpravljanju pomanjkljivosti in napak. Med programom izvajalci pomagajo prepoznati pomanjkljivosti v vozniških spretnostih. V tem kontekstu se poskušajo eliminirati slaba stališča in navade. Pravilno vedenje razvijajo z metodami pedagogike/andragogike. Trajanje programa: 7 ur, 8. ura je izpit, ki je razdeljen na štiri sklope (vsak po eno srečanje, 2×50 minut). Srečanja potekajo samo individualno. Program se zaključi z uradnim izpitom. Cena programa je 53.760 HUF (142 €).
- Program III: Skupinska vadba, ki cilja na spoštovanje prometnih pravil. S pedagoškimi, psihološkimi in skupinsko dinamičnimi metodami pomagajo odkrivati in popravljati napačna vedenja članov skupine s problemsko analizo in situacijskimi vajami (komunikacija, samozavedanje, ocena situacije, obvladovanje konfliktov, iskanje konsenza ipd.). Udeležencem pomagajo z vplivanjem na stališča, prepoznavanjem težav in (ne)upoštevanjem pravilnih prometnih pravil. Trajanje programa: 12 ur, razdeljen na dva sklopa. Udeležba na programu je obvezna. Velikost skupine: min. 8 oseb – max. 15 oseb. Kandidati, ki se prostovoljno udeležijo programa, na podlagi točkovnega sistema, so lahko dodeljeni samo temu programu. Cena programa je 69.000 HUF (183 €).
- Program IV: Skupinska vadba za izboljšanje prometnega vedenja, program za osebe, ki so povzročile resne nesreče ali so povratniki. Dinamično naravnano skupinsko delo (tolmačenje, konfrontacija, svetovanje, spodbujanje) kot tudi konfrontacijska izkušnja. Trajanje programa: 25 ur, razdeljenih na 5 srečanj. Velikost skupine: min. 8 oseb, - max. 15 ljudi. Cena je 143.750 HUF (380 €).
- Program V: Program za »rahlo opite voznike« (naveden v nadaljevanju).
- Program VI: Program za »zmerno opite voznike«.
- Program VII: program za »hudo opite ali večkratne opite voznike (povratniki)«.

Nacionalni prometni organ (NTA) podeli dovoljenja za izvajanje programov in ukrepov zelo majhnemu številu avtošol, ki so vse pridobile predhodna/začasna dovoljenja na podlagi meril kakovosti njihovega dela v preteklem letu. To pooblastilo velja le eno leto.

Program V: Program za »rahlo opite voznike«

Udeležba v tem programu je obvezna in jo izreče sodišče v primeru, če kršitelj želi vrnitev vozniškega dovoljenja. Udeležba v programu se lahko obsojencu naloži v kombinaciji s programom I, II ali III. To pomeni, da sodelovanja v programu V ni mogoče naložiti posebej (Klipp, et al., 2008).

Predhodna ocena voznika določa udeležbo v tem programu, če je kršitelj DUI dosegel raven BAC od 0,8 do 1,6 . Uspešen zaključek vodi do zmanjšanja/odprave kazenskih točk in izboljša možnosti za opravljanje naslednjih prihajajočih ocen: čeprav za uspešno dokončanje programa V ni treba opraviti izpita, mora udeleženec opraviti izpit na koncu programa I in II. Poleg tega se na koncu programa III opravi ocenjevanje voznikov. Po pridobitvi potrdila o obiskovanju programa V in programa I, II ali III se vozniško dovoljenje obnovi. Tečaj vodi psiholog z dodatno izobrazbo. Za nastavitev programa in postopek obstaja pravna podlaga, ne da bi bile dovoljene kakršne koli izjeme od običajnega postopka. Program je v osnovi zasnovan kot skupinska intervencija, vendar se lahko velikost skupine razlikuje od enega samega udeleženca do največ 15 oseb. Znotraj programa se prekrškarji DUI ne mešajo s prekrškarji DUID[8] ali splošnimi prometnimi prekrškarji. Celotna intervencija poteka v 7 enotah v eni sami seji, v trajanju 50 minut na enoto. Stroški so zakonsko določeni (40.250 HUF/107 €) (Utankepzes, b.d.) in jih plača udeleženec. Ponovna udeležba je možna pod pogojem, da udeleženec ponovno plača kotizacijo (Klipp, et al., 2008).

[8] [8] DUI – Driving Under the Influence. Pomeni vožnja pod vplivom alkohola ali drugih psihoaktivnih snovi. Uporablja se kot splošen izraz za primer, ko voznik vozi, čeprav je pod vplivom snovi, ki zmanjšujejo njegove sposobnosti (najpogosteje alkohol).
DUID – Driving Under the Influence of Drugs. Specifična oblika DUI, ki pomeni vožnja pod vplivom drog ali zdravil, ki vplivajo na psiho-fizične sposobnosti voznika (npr. marihuana, kokain, opioidi, benzodiazepini).

Cilj programa je popraviti prepričanja in vedenja udeležencev, povezanih z uživanjem alkohola. Najpomembnejše vsebine tečaja se nanašajo na informacije o učinkih alkohola, izračun BAC v odvisnosti od popitega alkohola, dvig občutka odgovornosti ter strategije za ločevanje alkohola in vožnje ter vožnje pod vplivom alkohola. Informacije, samoopazovanje in refleksija veljajo za najpomembnejše dejavnike za uspeh programa (Klipp, et al., 2008).

Program VI: Program za »zmerno opite voznike«

Udeležba v tem programu je obvezna in jo izreče sodišče v primeru, da kršitelj želi vrnitev vozniškega dovoljenja. Predhodna ocena voznika določa udeležbo v tem programu, če je kršitelj DUI dosegel raven BAC od 1,6 do 2,8. Uspešen zaključek programa vodi do znižanja/odprave kazenskih točk in je nujen pogoj za ponovno pridobitev vozniškega dovoljenja. Za uspešno dokončanje tega programa ni treba opraviti nobenega izpita. Tečaje izvaja ekipa dveh psihologov z dodatno izobrazbo. Program je v osnovi zasnovan kot skupinska intervencija, velikost skupine pa lahko variira od najmanj 8 do največ 12 udeležencev. Znotraj programa se storilci DUI ne mešajo s kršitelji DUID ali splošnimi prometnimi prekrškarji. Skupaj intervencija poteka v 15 enotah, ki so razporejene v 3 sklope, po 50 minut na enoto. Časovni razmik med dvema srečanjema je 3 dni. Časovni razpon za celoten program je med 8 in 14 dnevi. Stroški so zakonsko urejeni (86.250 HUF/230 €) (Utankepzes, b.d.) in jih plača udeleženec. Ponovna udeležba je možna pod pogojem, da udeleženec ponovno plača kotizacijo (Klipp, et al., 2008).

Cilji programa so določeni z zakonom in določeni kot (Klipp, et al., 2008):

- spremeniti lažne motive;
- povečati samospoznavanje;
- pridobiti strategije samokontrole (negacija, averzija-izogibanje).

Intervencijski pristop je enoten, ni individualno prilagojen, ampak ima pretežno psihološki in terapevtski značaj, vključno z uporabo skupinske dinamike in korektivnih

vedenjskih terapevtskih elementov, da bi podprli razvoj strategij za ločevanje vožnje od alkohola. Ta program se osredotoča na prenos znanja, pa tudi na raziskovanje individualnih motivov (Klipp, et al., 2008).

Najpomembnejše teme v programu so (Klipp, et al., 2008):

- povečanje odgovornosti storilcev;
- pomoč pri ločitvi med vožnjo in vožnjo pod vplivom alkohola;
- pomoč pri spreminjanju vedenja posameznika;
- strategije za upoštevanje prometnih pravil.

Program VII: program za »hudo opite ali večkrat opite voznike (povratniki)«

Udeležba v tem programu je obvezna in jo izreče sodišče v primeru, da kršitelj želi vrnitev vozniškega dovoljenja. Predhodna ocena voznika določa udeležbo v tem programu v primeru ponavljajočega se DUI ali če je kršitelj dosegel raven BAC enako ali večjo od 2,0. Uspešen zaključek programa vodi do znižanja kazenskih točk in je nujen pogoj za ponovno pridobitev vozniškega dovoljenja. Za uspešno dokončanje tega programa ni treba opraviti nobenega izpita. Tečaje izvaja ekipa dveh psihologov z dodatno izobrazbo. Program je v osnovi zasnovan kot skupinska intervencija, velikost skupine pa lahko variira od najmanj 8 do največ 12 udeležencev. Znotraj programa se storilci DUI ne mešajo s kršitelji DUID ali splošnimi prometnimi prekrškarji. Skupni čas intervencije je sestavljen iz 25 enot, razporejenih v 5 srečanj, s trajanjem 50 minut na enoto. Časovni razpon med prvo in zadnjo sejo je 4 dni. Stroški so zakonsko urejeni (143.750 HUF/ 380 €) in jih mora plačati udeleženec (Klipp, et al., 2008).

Podobno kot v programu VI ima intervencijski pristop enoten, ne individualno prilagojen, temveč pretežno psihološko-terapevtski značaj. Uporabljeni so raziskovalno dinamično naravnani elementi terapije (opredelitev fokusa: 1. na ravni nagiba, 2. na ravni preventivnega mehanizma) ter analitično naravnani elementi skupinske terapije (vpliv osebnostne strukture), ki so podprti s skupinskimi dinamičnimi procesi. Poleg tega

raziskovanje in spopadanje z osebnostnimi lastnostmi, ki so povezane z neprimernim vedenjem v prometu, služi kot intervencijska tehnika. Najpomembnejši dejavniki za uspeh programa so (Klipp, et al., 2008):

- samoopazovanje in refleksija;
- razprava in soočenje;
- čustveno verbalno/nebesedno izražanje.

1.2.12 Programi v Nemčiji

Leta 2020 je v prijavljenih prometnih nesrečah v Nemčiji skupno umrlo 2.719 ljudi. Nemčija je sedma med 27 državami EU po najnižjem številu smrtnih žrtev na milijon prebivalcev.

Nacionalna zakonodaja o varnosti v cestnem prometu v Nemčiji se v več pogledih razlikuje od tiste v večini držav EU. Največja dovoljena hitrost na podeželskih cestah (100 km/h) je večja kot v večini drugih držav EU. Poleg tega je Nemčija edina država brez splošne omejitve hitrosti na avtocestah (European Commission, 2023).

Zakonodaja o vožnji pod vplivom alkohola je nekoliko manj stroga kot v drugih državah: meja alkohola za poklicne voznike je 0,5 g/l, v večini držav pa je meja nižja. Ničelna toleranca (BAC) pa velja za voznike začetnike, za voznike na dveletnem poskusnem delu in za voznike, mlajše od 21 let. Podrobneje sankcije prikazuje Tabela 16.

Tabela 16: Sankcije za voznike v Nemčiji

BAC (g/l)	Globe v €	Kazenske točke	Prepoved vožnje
0,5-1,09	500	2	1 mesec
0,5-1,09 – druga kršitev	1000	2	3 mesece
0,5-1,09 – tretja kršitev	1500	2	3 mesece
Vožnja z BAC 1,1 in več (absolutna nezmožnost za vožnjo) - se obravnava kot kaznivo dejanje	Velika kazen ali zapor	3	Odvisno od ravni BAC in zgodovine vožnje
Neupoštevanje meje ničelne tolerance za voznike začetnike	250	1	Podaljšanje poskusne dobe za dodatni 2 leti

Vir: Prirejeno po: (ETSC, 2021)

Rehabilitacija prometnih prekrškarjev je povezana z ukrepi za storilce DUI/DUID. Ločijo dva glavna oddelka z različnimi pododdelki (Klipp, et al., 2008):

- področje programov, ki jih ureja zakon, to je:
  - posebni napredni tečaji za izpopolnjevanje voznikov FeV (Fahrerlaubnis-Verordnung = Uredba o vozniških dovoljenjih),
  - rehabilitacijski tečaji za ponovno vzpostavitev sposobnosti za vožnjo (Fahrerlaubnis-Verordnung = Uredba o vozniških dovoljenjih).
- področje programov brez pravne podlage, to je prostovoljnih programov, ki so predpogoj za vlogo za skrajšanje odpovednega roka vozniškega dovoljenja ali predvsem kot priprava na zdravstveno psihološko oceno.

Zakonsko urejeni programi rehabilitacije voznikov

Posebni napredni tečaji za izpopolnjevanje voznikov

Razvoj posebnih tečajev za izboljšanje voznih spretnosti v Nemčiji se je začel v 70. letih prejšnjega stoletja, in sicer na pobudo Zveznega inštituta za raziskave avtocest. Novi vozniki prejmejo vozniško dovoljenje na preizkušnji za dve leti in če so v tem obdobju

ujeti pri vožnji pod vplivom alkohola ali drog, so dolžni sodelovati na posebnem naprednem tečaju za izboljšanje voznih spretnosti. Ta zahteva velja tudi za voznike z več prekrški, vključno s prekrški zaradi vožnje pod vplivom alkohola ali drog, kot del nemškega sistema kazenskih točk. Prostovoljna udeležba je možna za voznike z 8 do 13 točkami, medtem ko je obvezna udeležba predpisana pri 14 točkah (Klipp, et al., 2008).

V primeru, da je voznik začetnik v preizkusni vozil pod vplivom alkohola ali mamil, je uspešno sodelovanje v programu nujen predpogoj za nadaljnjo veljavnost vozniškega dovoljenja oziroma za obnovitev odvzetega vozniškega dovoljenja. Upravno licenčni organ odredi obvezno udeležbo na posebnem nadaljevalnem tečaju za voznike v določenem roku. Če voznik v tem roku ne predloži potrdila o udeležbi, se vozniško dovoljenje odvzame za najmanj tri mesece oziroma se ne izda ponovno, če je bilo že odvzeto. V obeh primerih se poskusna doba podaljša še za dve leti. V primeru, da voznik po preteku preizkusne dobe ponovi prekršek in je ena kršitev prekršek DUI/DUID in s tem doseže 8, vendar ne več kot 13 točk, mora upravni organ voznika pisno obvestiti o možnosti prostovoljne udeležbe v programu. Če voznik izkoristi to možnost in sodeluje prostovoljno, se točke zmanjšajo. Za voznike z 8 točkami ali manj je znižanje za 4 točke, za voznike z med 9 in 13 točkami je znižanje za 2 točki. Znižanje točk je dopustno le enkrat v 5 letih. Če voznik doseže 14 točk ali več z vsaj enim prekrškom DUI/DUID, upravni licenčni organ odredi obvezno udeležbo v določenem časovnem obdobju. Če voznik v tem roku ne predloži potrdila o udeležbi, se vozniško dovoljenje odvzame (Klipp, et al., 2008).

Značilnosti teh tečajev so sledeče (Klipp, et al., 2008).

- velikost skupine vsakega tečaja, ki je najmanj 6, vendar do največ 12 oseb;
- struktura in trajanje programa: stavljen iz enega predhodnega predavanja, ki mu sledijo tri srečanja, dolga najmanj 180 minut, v časovnem obdobju med dvema in štirimi tedni plus domače naloge med različnimi sejami;
- cilji in teme:
    - pogovor o izvoru prometnih prekrškov;
    - prenos znanja o alkoholu in drogah;

- razvoj individualnih in ustreznih alternativ vedenja za zmanjšanje uporabe alkohola ali izogibanje uživanju drog, kar vodi do zanesljive kompetence za preprečevanje prihodnjega prekrška DUI/DUID;

- izvedba tečaja kot posamezna intervencija v treh terminih po 90 minut.

Tečaj/seminar za obnovitev sposobnosti za vožnjo

Zakon o cestnem prometu (Straßenverkehrsgesetz (StVG)) v sekciji 4a določa pravila t. i. Kondicijskega seminarja za vožnjo (Fahreignungsseminar). Cilj programa je zagotoviti, da prekrškarji prepoznajo in zmanjšajo pomanjkljivosti, ki so pomembne za varno vedenje v prometu. Tečaj je sestavljen iz prometno-vzgojnega in prometno-psihološkega podukrepa, ki pa morata biti med seboj usklajena. Če se imetniki vozniškega dovoljenja prostovoljno udeležijo tega seminarja in predložijo potrdilo o udeležbi pristojnemu organu v dveh tednih po koncu stečaja, se jim odšteje ena točka (če imajo med eno in pet točk). Udeležba ima za posledico odbitek točk le enkrat v petih letih (BGBl. 2023 I Nr. 315).

Za izvrševanje teh predpisov je pristojen upravni organ za vozniška dovoljenja. Odreja, da se v določenem časovnem okviru opravi ta tečaj kot priprava na odločitev o izdaji vozniškega dovoljenja ali odvzemu dovoljenja zaradi morebitnih težav voznika ali kandidata za vozniško dovoljenje (alkohol ali mamila) v primerih (Klipp, et al., 2008):

- DUI prekrški z BAC enakim ali višjim od 1,6;
- ponavljajoče se kršitve DUI ne glede na BAC dosežen ob dogodku;
- vse druge dogodke, ki kažejo na težave z alkoholom ali vzorec uživanja alkohola;
- občasno uživanje konoplje v povezavi z drugimi dogodki, ki povzročajo dvome o sposobnosti za vožnjo;
- zasvojenost ali uživanje prepovedanih drog, zaradi česar je bilo odvzeto vozniško dovoljenje;
- pojasnilo, ali je oseba še vedno odvisna od drog ali še vedno uživa droge, ne da bi bila zasvojena.

Če imetnik vozniškega dovoljenja ali kandidat za vozniško dovoljenje ne opravi tečaja v določenem roku ali dobi negativen rezultat, se vozniško dovoljenje odvzame ali vloga zavrne. V primeru pozitivnega rezultata se licenca (ponovno) izda oziroma ostane veljavna. V primeru, da medicinski in psihološki izvedenec, ki sta opravila oceno, priporočata udeležbo na tem tečaju za povrnitev sposobnosti za vožnjo in se licenčni organ s tem strinja, se storilec udeleži takšnega tečaja, ki ga izvaja akreditirani izvajalec (Klipp, et al., 2008).

Tečaj je torej namenjen širjenju znanja o tveganem vedenju, izboljšanju kognicije tveganja, spodbujanju samorefleksije in razvoju vedenjskih različic. Vključuje dva modula po 90 minut; izvaja se lahko za posameznika ali skupinsko do šest udeležencev (BGBl. 2023 I Nr. 315).

Cilj prometno-psihološkega dela ukrepa je udeležencu pokazati povezave med sprožilnimi in vzdrževalnimi pogoji nepravilnega prometnega vedenja. Njegov namen je pri udeležencu spodbuditi pripravljenost za razmislek in pripravljenost za spremembe. Vključuje dve seji, vsaka po 75 minut,in se izvaja kot individualni ukrep. (BGBl. 2023 I Nr. 315).

Programi izven zakonskih predpisov

Na tem področju obstajajo različni sistemi prostovoljne rehabilitacije. Ti segajo od enkratnega svetovanja prek kratkih skupinskih intervencij do dolgotrajnih skupinskih ali posameznih intervencij. Storitve pogosto zagotavljajo akreditirani izvajalci tečajev, vendar celotne storitve za zdravljenje odvisnosti ponujajo tako imenovane »Führerscheingruppen« (skupine za vozniško dovoljenje), ki jih pogosto izvajajo psihologi ali socialni delavci. Ker se ti programi izvajajo brez določenih ali fiksnih pravnih posledic, niti standardi niso opredeljeni z zakonodajo, niti ni uradnega organa, ki bi bil odgovoren za pravilno izvajanje teh programov.

Ti programi so namenjeni dvema glavnima skupinama (Klipp, et al., 2008):

- za prekrškarje, ki si prizadevajo za zmanjšanje obdobja odvzema vozniškega dovoljenja;
- za prekrškarje, ki se želijo pripraviti na oceno sposobnosti za vožnjo (Beurteilung der Fahreignung BdF).

Tečaji za zmanjšanje obdobja odvzema vozniškega dovoljenja

Nemški kazenski zakonik (§ 69a (7) StGB) prekrškarjem omogoča, da zaprosijo za zmanjšanje obdobja odvzema vozniškega dovoljenja, ki ga je prvotno določilo sodišče. Sodišče lahko prošnjo odobri, če je od prekrška preteklo vsaj tri mesece in če obstajajo razlogi za domnevo, da sposobnost vožnje prekrškarja ni več vprašljiva. To je lahko tudi izpolnjeno, če je prekrškar sodeloval v nekakšni rehabilitaciji in pridobil potrdilo o uspešnem zaključku.

Intervencije pri pripravah na oceno sposobnosti za vožnjo (BdF)

Negativen rezultat pri BdF pogosto deluje kot sprožilec za prostovoljno udeležbo v takšnih programih, ker prekrškar spozna, da je potrebna nekakšna priprava, da bi izboljšal možnosti za uspeh na BdF in dosegel pozitiven rezultat. Poleg tega medicinski in psihološki strokovnjaki, ki so izvedli oceno, pogosto priporočajo pripravljalno popravljalne intervencije.

1.2.13 Programi na Nizozemskem

Na Nizozemskem je leta 2020 v prometnih nesrečah skupno umrlo 515 ljudi. Kar zadeva stopnjo smrtnosti, je bilo 30 smrtnih žrtev na milijon prebivalcev (European Commission, 2022).

Zakonska meja za vožnjo pod vplivom alkohola je: 0,5 g/l, zakonska omejitev za voznike začetnike in voznike lahkih mopedov je: 0,2 g/l. Za pešce ni zakonske omejitve alkohola. Vozniki, ki jih zalotijo pri vožnji pod vplivom alkohola, so pogosto kaznovani z enim ali več izmed naslednjih ukrepov: globa, začasni odvzem vozniškega dovoljenja, vzgojni ukrep ali pregled zmožnosti za vožnjo.

Na Nizozemskem se voznik, ki je prijet zaradi vožnje pod vplivom alkohola, pogosto sooči z dvema postopkoma: kazenskim postopkom, v katerem je kazen naložena z zakonom (s strani javnega tožilstva ali na sodišču), in upravnim postopkom, v katerem se lahko storilec sooči z »nalogom za obveščanje« Centralnega urada za vozniška dovoljenja (Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen – CBR). Glavni namen kazenskega postopka je kaznovanje storilca. Namen odredbe je ugotoviti, ali je voznik še dovolj zmožen oziroma usposobljen za opravljanje naloge vožnje in ali mu je mogoče z dodatnim ukrepom preprečiti ponovno vožnjo pod vplivom alkohola. Odredba o obveščanju se torej bolj osredotoča na preventivo in ravnanje v prihodnosti (SWOV, 2023). Tabela 17 opisuje sankcije za voznike, ki vozijo pod vplivom, na Nizozemskem.

Tabela 17: Sankcije za voznike na Nizozemskem

BAC (g/l)	Izkušeni vozniki	Vozniki začetniki
0,54-0,8	300 €;	300 €; Možno: LEMA;
0,81-1,0	425 €; Možno: LEMA (Light Educational Measure Alkohol);	425 € + 2 meseca odvzem vozniškega dovoljenja; Možno: EMA (Educational Measure Alcohol);
1,01-1,15	550 €;	550 € + 2 meseca odvzem vozniškega dovoljenja; Možno: EMA;
1,16-1,3	650 €; Možno: EMA;	650 € + 4 mesece odvzem vozniškega dovoljenja; Možno: EMA;
1,31-1,5	650 € + 4 mesece odvzem vozniškega dovoljenja; Možno: EMA;	650 € + 6 mesecev odvzem vozniškega dovoljenja; Možno: pregled sposobnosti za vožnjo;

BAC (g/l)	Izkušeni vozniki	Vozniki začetniki
1,51-1,65	750 € + 6 mesecev odvzem vozniškega dovoljenja; Možno: EMA;	750 € + 6 mesecev odvzem vozniškega dovoljenja; Možno: pregled sposobnosti za vožnjo;
1,66-1,8	850 € + 7 mesecev odvzem vozniškega dovoljenja; Možno: EMA;	850 € + 7 mesecev odvzem vozniškega dovoljenja; Možno: pregled sposobnosti za vožnjo;
Nad 1,81	Minimalno 950 €+ 8 mesecev odvzem vozniškega dovoljenja; Možno: Pregled sposobnosti za vožnjo;	Minimalno 950 € + 8 mesecev odvzem vozniškega dovoljenja; Možno: Pregled sposobnosti za vožnjo;
Nad 2,36	Najmanj 60 h družbenokoristnega dela + min 12 mesečni odvzem vozniškega dovoljenja; Možno: pregled sposobnosti za vožnjo;	Najmanj 60 h družbenokoristnega dela + min 12 mesečni odvzem vozniškega dovoljenja; Možno: pregled sposobnosti za vožnjo;
Recidivizem	V primeru ponovitve so globe višje in odvzem vozniškega dovoljenja daljši. V skladu s shemo resnih kaznivih dejanj v zvezi s povratništvom iz junija 2011 se vozniško dovoljenje odvzame, če je BAC pri drugi kršitvi alkohola > 1,3. V tem primeru mora voznik še enkrat opraviti teoretični in praktični izpit za pridobitev vozniškega dovoljenja	

Vir: Prirejeno po: (SWOV, 2023)

V primeru ponovitve so globe višje in prepoved vožnje daljša. Vozniško dovoljenje se odvzame, če voznika že drugič zalotijo z BAC nad 1,3 g/l. V tem primeru mora voznik za vrnitev vozniškega dovoljenja ponovno opraviti tudi teoretični in praktični del izpita (ETSC, 2021).

V upravnem postopku se alkoholiziranemu prekrškarju izrečejo ukrepi, ki jih izreče Centralni urad za vozniška dovoljenja: vzgojni ukrep (Light Educational Measure Alkohol - LEMA ali Educational Measure Alcohol - EMA) ali pregled zmožnosti za vožnjo (do leta 2015 tudi alkoholne ključavnice[9]). Izid pregleda sposobnosti za vožnjo je lahko, da voznik

[9] Nizozemski program alkoholnih ključavnic je bil obvezen program za prve kršitelje z BAC 1,3-1,8 g/l. Nad 1,8 g/l je bila opravljena medicinsko psihološka ocena odvisnosti od alkohola. Če je bilo ocenjeno, da voznik ni odvisen od alkohola, je bil dolžan sodelovati v programu alkoholne ključavnice. Za voznike začetnike in večkratne kršitelje je bila meja BAC za vključitev nastavljena nižje na 1,0 g/l. Nizozemski Alcohol Interlock Program je bil leta 2014 prekinjen zaradi novih primerov, marca 2015 pa je Državni svet odločil, da ga CBR (administrativni oddelek, odgovoren za vozniške preizkuse in dovoljenja) ne more več uvesti, glavni argument pa je bil, da lahko AIP imajo v velikem številu primerov nesorazmerne učinke (ETSC, 2021).

ne izpolnjuje zahtev glede vozniških sposobnosti. V tem primeru se vozniško dovoljenje odvzame. Razlika z začasnim odvzemom vozniškega dovoljenja je v tem, da mora voznik po preklicu dovoljenja še enkrat dokazati svoje sposobnosti in/ali sposobnost za vožnjo pri Centralnem uradu za vozniška dovoljenja. V upravnem postopku višina BAC, število let vozniškega dovoljenja (voznik začetnik ali izkušen voznik) in ali je voznik večkratni prekrškar, določajo tudi vrsto sankcije. Pregled voznikovega uživanja alkohola je predvsem namenjen ugotavljanju ali je mogoče kršiteljevo uživanje alkohola diagnosticirati kot problematično; pregled je sestavljen iz psihiatričnega in telesnega pregleda ter krvnega testa. Če se ugotovi, da je storilec »primeren«, se izreče EMA; če se ugotovi, da je storilec »nesposoben«, se vozniško dovoljenje odvzame, dokler voznik ni vsaj eno leto dokazano brez zlorabe alkohola ali odvisnosti.

Kazni za vožnjo pod vplivom drog so lahko sledeče (Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen, b.d.):

- Globa do največ 21.750 €.
- Izguba vozniškega dovoljenja za krajši ali daljši čas. Včasih je treba vozniški izpit opravljati še enkrat.
- V najhujših primerih lahko voznik dobi leto dni zaporne kazni.
- Poleg tega mora prekrškar pogosto obiskati zdravnika za kontrolni pregled; pregled plača sam in stane več kot 1.200 €.

LEMA - Lahki izobraževalni ukrep za alkohol (Light Educational Measure Alcohol)

Večina voznikov, ki so vozili pod vplivom alkoholom, mora opraviti ta tečaj. Cilj tečaja je zagotoviti, da prekrškar ne bo več vozil pod vplivom alkohola in da se mu povrne začasno odvzeto vozniško dovoljenje. Tečaj je namenjen voznikom, ki so bili aretirani zaradi vožnje pod vplivom alkohola, in sicer (Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen, b.d.):

- za vsakogar, ki je bil aretiran s stopnjo alkohola v krvi med 0,8 in 1,0;
- za voznike začetnike, ki so bili pridržani z vsebnostjo alkohola v krvi med 0,54 in 0,8.

Tečaj podaja informacije o vplivu alkohola na telo in nevarnosti alkohola v prometu. Tečaj se izvede skupinsko, z 8 do 12 udeleženci. Udeleženci si z drugimi udeleženci lahko izmenjujejo izkušnje in se učijo drug od drugega. Nalogo delajo tudi doma. Kratek tečaj je sestavljen iz dveh srečanj po 3,5 ure: dvakrat zjutraj ali dvakrat popoldne. Drugo srečanje je teden dni po prvem srečanju. Tečaj plačajo udeleženci sami in je sestavljen iz dveh delov. Fiksni stroški uvedbe tečaja (stroški uvedbe) znašajo 470 €, in stroški samega tečaja (stroški izvedbe), ki znašajo 280 € (Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen, b.d.).

EMA - Izobraževalni ukrep za alkohol (Educational Measure Alcohol)

EMA se izreče v okviru upravnega prava, ki vsebuje splošne predpise o vprašanjih vozniškega dovoljenja, vključno z odvzemom in zahtevanimi pregledi in ukrepi za kršitelje. Prav tako opredeljuje CBR (Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen – Nizozemska organizacija za vozniške izpite) kot odgovorno organizacijo za preglede in ukrepe. Poleg tega obstaja zakonodaja upravnega prava o tem, kako naj CBR pripravi ukrepe (Regeling Maatregelen Rijvaardigheid en geschiktheid – Uredba o merilih vozniških sposobnosti in sposobnosti).

Glavna pravna merila za napotitev na EMA so naslednja (Klipp, et al., 2008):

- Voznik je bil prijet s koncentracijo alkohola v krvi BAC med 1,01 ‰ in 1,8 ‰ pri prvem prekršku ali nad 0,8 ‰ v primeru ponovitve.
- Voznik je bil v zadnjih petih letih dvakrat aretiran zaradi vožnje pod vplivom alkohola in kjer je bila stopnja alkohola višja od 0,5 ‰.
- Voznik začetnik, če je bil prijet s koncentracijo alkohola v krvi med 0,8 ‰ in 1,3 ‰.
- Voznik začetnik, ki je bil v zadnjih petih letih že dvakrat aretiran zaradi vožnje pod vplivom alkohola in če je bila stopnja alkohola enkrat višja od 0,2 ‰.
- Kdor je prijet z BAC, višjim od 1,8 ‰, mora opraviti zdravniški pregled. Če oseba uspešno opravi ta zdravniški pregled, mora še vedno slediti rehabilitacijskemu programu zaradi vprašljivega odnosa do vožnje pod vplivom alkohola.

- Za vse, ki niso želeli sodelovati s policijo pri testu alkoholiziranosti.

Primarna pristopa programa EMA sta psihološka in terapevtska obravnava. Glavni cilji/teme in vsebine so (Klipp, et al., 2008):

- povečanje varnosti v cestnem prometu;
- povečanje znanja;
- vplivanje na pričakovanja pozitivnih in negativnih rezultatov;
- povečanje osebne učinkovitosti in diskusija običajnega vedenja.

EMA je obvezna, in če kršitelj ne sodeluje (ali premalo aktivno), se vozniško dovoljenje začasno odvzame. EMA želi voznike naučiti ločiti alkohol od udeležbe v prometu. Med tečajem udeleženci dobijo informacije o vplivu alkohola na telo in na sposobnosti za vožnjo. Skupino EMA sestavlja 8 do 12 udeležencev (SWOV, 2015).

EMA je tridnevni tečaj, ki je sestavljen iz enega celodnevnega srečanja (od 9.00 do 16.30) in dveh 4-urnih srečanj. Tečaj traja sedem tednov in se zaključi z osebno enourno razpravo. Tečaj plačajo udeleženci sami in je sestavljen iz dveh delov. Fiksni stroški uvedbe tečaja (stroški uvedbe), ki znašajo 470 €, in stroški samega tečaja (stroški izvedbe), ki znašajo 726 € (Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen, b.d.).

Test sposobnosti za vožnjo

Testa sposobnosti za vožnjo (angl. fitness-to-drive test; nizozemsko: onderzoek geschiktheid) se morajo udeležiti (Onderzoeknaarderijgeschiktheid.nl, b.d.):

- (izkušeni) vozniki (> 5 let vozniškega dovoljenja) z vsebnostjo alkohola v krvi nad 1,8 ‰;
- vozniki začetniki (< 5 let vozniškega dovoljenja) z vsebnostjo alkohola v krvi nad 1,3 ‰;
- vozniki, ki so bili v obdobju 5 let trikrat aretirani zaradi vožnje pod vplivom alkohola;
- vozniki, ki niso upravičen do LEMA programa, ker:

- so v zadnjih petih letih sodelovali v programu alkoholnih ključavnic (kar ne velja več);
- so morali v zadnjih petih letih opraviti test telesne pripravljenosti zaradi alkohola;
- imajo po mnenju izvedenca medicinske stroke resno psihiatrično motnjo ali demenco ali dolgotrajno telesno motnjo, ki onemogoča sodelovanje v programu;
- policija ve, da voznik redno uživa mamila.

Med testom se ugotovi, ali kandidat lahko varno vozi vozilo, za katero ima vozniško dovoljenje. Test je sestavljena iz dveh delov (Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen, b.d.):

- Teoretični del, kjer se udeležencu postavi 50 vprašanj o prometnih situacijah.
- Praktični del predstavlja opravljanje vozniškega izpita. Ta test preučuje vedenje osebe na cesti in nadzor nad vozilom. Preveri se tudi, ali oseba pozna prometna pravila in prometne znake. Za praktični del mora oseba pripeljati učno vozilo, ki ga lahko najame tudi v avtošoli.

Celoten preizkus vozniških sposobnosti traja približno 2,5 ure. Pregled kandidat plača sam. Voznik začetnik, ki je dvakrat kršil prometna pravila, ali pa mora sodelovati pri tem testu, ker ne more opraviti tečaja odgovorne vožnje bo plačal fiksne stroški uvedbe preiskave (stroški uvedbe), ki znašajo 470 € in stroške same izvedbe, ki znašajo 810 €. Ostali kandidati pa plačajo fiksne stroške uvedbe preiskave (stroški uvedbe) 470 € in stroške za vozniški izpit, ki znašajo 273 € (Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen, b.d.).

Preiskava vozniških sposobnosti je obvezna, če je oseba od CBR (Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen) prejela pismo, v katerem jo pozovejo na test. Če kandidat ne sodeluje, bo njegovo vozniško dovoljenje razglašeno za neveljavno. Na podlagi testa CBR ugotovi, ali je oseba usposobljena za varno vožnjo. Možna sta dva izida: (1) lahko vozi, kar pomeni, da lahko nadaljuje vožnjo ali pa dobi nazaj vozniško dovoljenje; (2) ni sposoben voziti, kar pomeni, da njegovo vozniško dovoljenje postane neveljavno in ne sme več voziti (Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen, b.d.).

1.2.14 Programi na Poljskem

Na Poljskem je leta 2020 v prijavljenih prometnih nesrečah skupno umrlo 2.491 ljudi. Kar zadeva stopnjo umrljivosti, je bilo 66 smrtnih žrtev na milijon prebivalcev, kar je ena najvišjih stopenj umrljivosti v Evropski uniji (European Commission, 2022).

Zakon o cestnem prometu (Prawo o ruchu drogowym) določa, med drugim, tudi pogoje za začasni odvzem vozniškega dovoljenja ter odvzem in ponovno pridobitev pravic za vožnjo. Posamezniku se lahko odvzame vozniško dovoljenje (Dz.U.2023.1047 t.j.):

- v primeru utemeljenega suma, da je voznik vozil pod vplivom alkohola ali alkoholu podobnih substanc;
- če voznik vozila preseže število 24 točk za kršitev cestnoprometnih predpisov v 5 letih;
- če je voznik vozila v 1 letu od dneva izdaje vozniškega dovoljenja prvič presegel 20 točk zaradi kršitve cestnoprometnih predpisov, ali pa če je bilo s pravnomočno odločbo ugotovljeno, da je storil prekršek v obdobju 2 let od dneva izdaje vozniškega dovoljenja;
- zaradi vožnje vozila s hitrostjo, ki presega dovoljeno hitrost za več kot 50 km/h v naselju.

Na Poljskem obravnavajo dva »vidika«, povezana s pitjem alkohola in udeležbo v cestnem prometu. In sicer (Wojciechowski, 2023):

- Stanje po pitju alkohola. Po zakonu je dovoljena koncentracija alkohola v krvi voznika 0,2 promila. Stanje, ko je koncentracija alkohola v krvi osebe, ki vozi vozilo, med 0,2 in 0,5 promila (0,1-0,25 g alkohola na 1 l izdihanega zraka), se imenuje stanje po pitju alkohola.
- Stanje opitosti. V primeru koncentracije, višje od 0,5 promila alkohola v krvi (nad 0,25 g alkohola na 1 l izdihanega zraka), se to stanje imenuje kot stanje opitosti.

Kazni za vožnjo pod vplivom alkohola se razlikujejo glede na koncentracijo alkohola v krvi. Po zakonu je vožnja pod vplivom alkohola »le« prekršek. Sesti za volan pod vplivom

alkohola pa je po kazenskem zakoniku kaznivo dejanje. Po zakonu se vožnja motornega vozila pod vplivom alkohola kaznuje z/s (Wojciechowski, 2023):

- zaporno kaznijo do 3 let;
- prepovedjo vožnje od 3 do 15 let;
- denarno kazijo od 5.000 (1.148 €) PLN do 60.000 PLN (13.772 €) (v Sklad za pomoč žrtvam in pomoč po prestajanju kazni);
- 15 kazenskimi točkami.

Globa se izračuna glede na premoženjsko stanje storilca. Sodišče jo naloži v višini od 10 do 540 dnevnih tarif, pri čemer 1 dnevna stopnja ni manjša od 10 PLN in ne višja od 2.000 PLN (Wojciechowski, 2023). Podrobneje sankcije opredeljuje Tabela 18.

Tabela 18: Kazni za vožnjo/nesrečo pod vplivom alkohola na Poljskem

Kazni za vožnjo pod vplivom alkohola		
Vožnja pod vplivom alkohola	**Vožnja pod vplivom alkohola - drugič**	**Vožnja pod vplivom alkohola - tretjič**
Zapor do 3 let;	Zapor od 3 mesecev do 5 let;	Zapor od 3 mesecev do 5 let;
Prepoved vožnje od 1 do 15 let;	Prepoved vožnje od 3 do 15 let;	Dosmrtna prepoved vožnje;
Denarno nadomestilo od 5.000 (1.150 €) PLN do 60.000 (13.805 €) PLN;	Denarno nadomestilo od 10.000 (2300 €) PLN do 60.000;	Denarno nadomestilo od 10.000 PLN do 60.000;
Zaseg[10] avtomobila pri BAC nad 1,5*;	Zaseg avtomobila*;	Zaseg avtomobila*;
Kazni za prometno nesrečo, povzročeno z vožnjo pod vplivom alkohola		
Povzročitev prometne nesreče pod vplivom alkohola brez smrtnih žrtev	**Povzročitev prometne nesreče s hudo telesno poškodbo ali smrtjo pod vplivom alkohola**	**Povzročitev katastrofe s smrtnim izidom pod vplivom alkohola**
Zapor do 3 let;	Zaporna od 3 do 16 let;	Zapor do 15 let;
Prepoved vožnje od 3 do 15 let;	Dosmrtna prepoved vožnje;	Dosmrtna prepoved vožnje;

[10] Če vinjeni voznik ne vozi svojega avtomobila, mu namesto odvzema izrečejo odvzem vrednosti vozila.

Denarno nadomestilo od 10.000 PLN do 60.000 PLN;	Denarno nadomestilo od 10.000 PLN do 60.000 PLN;	Denarno nadomestilo od 10.000 PLN do 60.000 PLN;
Zaseg avtomobila*;	Zaseg avtomobila*;	Zaseg avtomobila*.

*Določba je začela veljati 14. 3. 2024

Vir: Prirejeno po: (Wojciechowski, 2023)

Usposabljanje voznikov, ki kršijo cestnoprometne predpise

Zakon iz leta 1988 določa glavna pravila o obveznosti prekvalifikacije. 18. člen tega zakona določa obveznost prekvalifikacije za naslednje voznike (Szabó, 2024):

- tiste, ki jim je sodišče ali pooblaščeni organ zaradi prometnega prekrška prepovedal vožnjo za najmanj 6 mesecev;
- tiste, ki jim je sodišče prepovedalo vožnjo zaradi kaznivega dejanja v cestnem prometu;
- tiste, ki jim je bilo vozniško dovoljenje odvzeto zaradi sistema kazenskih točk.

Kazenske točke se lahko zmanjšajo s prostovoljnim ponovnim postopkom. Če je bila prekrškarju prepovedana vožnja zaradi prometnega kaznivega dejanja, je prekvalifikacija, poleg trajanja prepovedi, obvezna. V posebnih primerih je prekvalifikacija obvezna že zaradi enomesečne ali dvomesečne prepovedi (Szabó, 2024).

Postopek prekvalifikacije je razdeljen na dva dela: Raziskovanje in potreben program ali program prekvalifikacij. Prekrškarji se morajo na vseh dogodkih pojaviti v stanju »sposoben za vožnjo«. Raziskovanje vsebuje teoretični preizkus na računalniku (prometna pravila), vadbo vožnje in pogovor s psihologom. Komisija se na podlagi rezultatov raziskave odloči, kateri program ali programe prekvalifikacije mora prekrškar opraviti (Szabó, 2024).

Vladni odlok št. 139/1991. (X. 29.) podrobno določa pravila programov prekvalifikacije, in sicer kot (Szabó, 2024):

- Program I.: Teoretično srečanje, namenjeno odpravi slabih praks v prometni vzgoji;
- Program II.: Praktična vožnja, namenjena odpravi pomanjkljivosti in napak v prometni vzgoji, kulturi in vedenju;
- Program III: Tečaj, namenjen spoštovanju prometnih pravil;
- Program IV: Usposabljanje vedenja;
- Program V.: Posvet za »rahlo pijane voznike«;
- Program VI.: Posvet za »zmerno pijane voznike;
- Program VII.: Posvet za »močno pijane ali ponavljajoče se pijane voznike«.

Namen usposabljanja je ozaveščanje o posledicah kršitve cestnoprometnih predpisov, predvsem predpisov, ki oblikujejo načela varnega ravnanja v prometu. Usposabljanje je namenjeno osebam, ki so vpisane v evidenco voznikov kršiteljev cestnoprometnih predpisov, po opravljenem programu pa se jim prizna 6 točk (znižanja). Usposabljanja se lahko posameznik udeleži največ enkrat na 6 mesecev. Voznik se lahko udeleži usposabljanja, če (WORD, b.d.):

- ima vozniško dovoljenje več kot eno leto;
- mu ni bilo dodeljenih več kot 24 kazenskih točk.

To pravilo ne velja za vse voznike. Voznik se v enem letu od dneva prve izdaje vozniškega dovoljenja nima pravice usposabljati. Voznik začetnik, to je eno leto od dneva prve izdaje vozniškega dovoljenja, ne sme preseči 20 kazenskih točk. Če prejme več točk, se mu vozniško dovoljenje odvzame, kar pomeni, da mora od začetka opraviti usposabljanje v Centru za usposabljanje voznikov in opraviti državni vozniški izpit (Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Warszawie, b.d.).

Teoretično usposabljanje traja 8 ur in ga izvajata prometni policist in prometni psiholog. Poleg tega se izvajajo praktične vaje pod nadzorom izpraševalca za vozniško dovoljenje. Po opravljenem usposabljanju udeleženec prejme potrdilo, ki ga izda direktor WORD v Varšavi. Informacije o usposabljanju posredujejo pristojni policijski enoti.

Posameznik usposabljanje plača sam, in sicer 950 PLN (219 €) [11]. Število mest je zakonsko omejeno in znaša 15 oseb na en termin (WORD, b.d.).

Tečaj prevzgoje o vprašanjih odvisnosti od alkohola in drog

Prevzgoja o problematiki alkohola in boja proti odvisnosti od drog je namenjena osebam, ki so vozile vozilo pod vplivom alkohola ali alkoholu podobnih substanc in so prejele ustrezno upravno odločbo okrožnega »staroste«[12].

Zakon o voznikih določa naslednje pogoje za prekrškarje (ki so povezani z obravnavanim programom) (Dz.U.2023.622 t.j.):

- Voznik, ki je vozil vozilo pod vplivom alkohola ali pod vplivom alkoholu podobnih snovi, je dolžen:
    - opraviti zdravstveni pregled in psihološki pregled s področja prometne psihologije in;
    - opraviti tečaj prevzgoje o preprečevanju odvisnosti od alkohola in drog.
- Voznik je dolžan opraviti psihološki pregled s področja prometne psihologije, če:
    - je presegel število 24 prejetih točk zaradi kršitev cestnoprometnih predpisov;
    - je v preizkusni dobi storil dve kaznivi dejanji s področja varnosti prometa;
    - je med vožnjo vozila povzročil prometno nesrečo, zaradi katere je druga oseba umrla ali se poškodovala.
- Voznik je dolžan opraviti tečaj ponavljanja iz varnosti cestnega prometa oziroma prevzgoje, če:
    - presegel število 24 točk zaradi kršitve prometnih predpisov;
    - je v preizkusni dobi storil dve kaznivi dejanji s področja prometne varnosti.

[11] Po podatkih spletne strani: https://word.waw.pl/index.php?lng=pl&id=186&s=186,185,42 je cena usposabljanja 1.000 PLN

[12] "Starosta" je v poljskem administrativnem sistemu vodja okrožja ali občine, podobno kot župan v nekaterih drugih državah.

- Starosta pošlje dotičnim voznikom (omenjenim zgoraj), informacijo o obveznosti zdravniških pregledov, psiholoških pregledov ali opravljenih ustreznih tečajev prevzgoje.
- Starosta pošlje podatke po uradni dolžnosti na podlagi:
    - podatkov, pridobljenih od upravljavca centralnega registra voznikov;
    - sodbe sodišča;
    - zahteve organa za nadzor cestnega prometa.
- Prevzgojni tečaj o varnosti v cestnem prometu poteka v obliki predavanj in delavnic in obsega predvsem predstavitev:
    - posledic prometnih nesreč;
    - dejavnikov, ki vplivajo na varnost cestnega prometa;
    - psiholoških vidikov vožnje in udeležbo v cestnem prometu.
- Tečaj prevzgoje na temo odvisnosti od alkohola in drog poteka v obliki predavanj in vključuje predvsem predstavitev:
    - posledice prometnih nesreč;
    - vpliv alkohola ali alkoholu podobne snovi na voznikove zaznavne funkcije in na njegove odločitve v cestnem prometu;
    - psiholoških vidikov vožnje in udeležbe v cestnem prometu.
- Pokrajinski center za cestni promet izda potrdilo o opravljenem tečaju prešolanja za voznika.
- Voznik lahko pridobi pravico do vožnje vozila, ko ponovno izpolni vse pogoje, ki veljajo za osebo, ki prvič zaprosi za pravico do vožnje vozila.

Tečaj poteka po programu, ki je določen z uredbo ministra za zdravje in poteka v dveh osemurnih srečanjih. Glavni cilj programa je ozaveščati voznike o: učinkih prometnih nesreč; vpliv alkohola ali alkoholu podobnih substanc na voznikove zaznavne funkcije in odločitve v cestnem prometu ter psihološke vidike vožnje in udeležbe v cestnem prometu. Število mest je omejeno na 15 oseb (WARD, b.d.).

Osnova za opravljeno usposabljanje in izdajo potrdila o opravljenem tečaju je prisotnost pri pouku, zato je obvezna. Stroški usposabljanja so 500 PLN (115 €).

1.2.15 Programi na Švedskem

Na Švedskem je leta 2019 v prijavljenih prometnih nesrečah skupno umrlo 221 ljudi. Kar zadeva stopnjo umrljivosti, je bilo 22 smrtnih žrtev na milijon prebivalcev, kar je najnižja stopnja umrljivosti v Evropski uniji (European Commission, 2021).

Sankcije v zvezi z vožnjo pod vplivom alkohola se razlikujejo glede na resnost prekrška (»vožnja pod vplivom alkohola« in »huda vožnja pod vplivom alkohola«). Sankcije, ki jih nalaga švedska zakonodaja, prikazuje Tabela 19.

Tabela 19: Sankcije za voznike na Švedskem

Vrsta prekrška	BAC g/l	Sankcije	Odvzem vozniškega dovoljenja
Vožnja pod vplivom alkohola	Od 0,2 do 0,99;	»Dnevne denarne kazni« ali zapor do šestih mesecev (čeprav zelo neobičajno);	Eno leto (standardna dolžina); Za nižje koncentracije (0,2 – 0,3) je možno opozorilo namesto prekinitve;
Huda vožnja pod vplivom alkohola	Nad 1,0;	Zapor od enega meseca do dveh let; Lahko na poskusnem nivoju;	Dve leti (standardna dolžina), lahko pa tudi dlje.

Vir: Prirejeno po: (ETSC, 2020)

Vsa kazniva dejanja, povezana z DUI, na Švedskem obravnava tožilec. Tožilec se lahko odloči, da je manjše prekrške DUI mogoče poravnati brez vpletanja sodišča, osebi pa se nato izreče denarna kazen. Globa se razlikuje glede na dohodek prekrškarja. Če kaznivo dejanje DUI ni manjše in/ali oseba noče priznati zločina, se postopek nadaljuje na sodišču. Obravnava na sodišču se lahko konča z denarno kaznijo, pogojno ali zaporno kaznijo do dveh let; vendar pa je »običajni« čas zapora od enega do dveh mesecev. Po mnenju nacionalnega strokovnjaka je trajanje odvzema licence v primeru prvega prekrška DUI običajno 1 ali 2 leti (Meesmann & Rossi, 2015).

Ko je nekdo kaznovan zaradi vožnje pod vplivom alkohola, se začneta dva različna postopka - kazenski postopek (okrožno sodišče) in postopek za odvzem vozniškega dovoljenja (švedska agencija za promet). Kazen za vožnjo pod vplivom alkohola je običajno dnevna globa. Za hujšo vožnjo pod vplivom alkohola je najpogostejša kazen zaporna kazen. Zaporne kazni se večinoma izvršujejo z elektronskimi zapestnicami na gležnjih. Če gre za prvo kršitev in voznik ni povzročil nesreče, je kazen običajno pogojna kazen ali pogojna obsodba skupaj z družbeno koristnim delom. Pogojna kazen lahko pomeni, da je storilec deležen zdravstvene oskrbe ali zdravljenja za odvajanje od alkohola. Če je stopnja alkohola v krvi visoka, je kazen običajno zaporna kazen, tudi v primeru prvega prekrška. Kazen je lahko tudi pogodbena oskrba, pri kateri storilec podpiše pogodbo o oskrbi z določenimi pogoji. Če pogoji niso izpolnjeni, se lahko pogojna kazen nadomesti z zaporno kaznijo. Voznik, ki pod vplivom alkohola poškoduje osebo ali povzroči smrt, je lahko obsojen na do osem let zapora (Trafikverket, 2012).

Zaradi vožnje pod vplivom alkohola se skoraj vedno odvzame vozniško dovoljenje. Le pri vrednostih 0,2-0,3 promila (0,10-0,15 mg/l zraka) obstaja možnost opozorila namesto odvzema. Običajno je obdobje suspenza zaradi vožnje pod vplivom alkohola 12 mesecev. Obdobje odvzema pravice je običajno 24 mesecev za hude oblike vožnje pod vplivom alkohola, ponavljajočo se vožnjo pod vplivom alkohola ali če gre za vožnjo pod vplivom alkohola v kombinaciji z diagnozo zlorabe/odvisnosti od alkohola. Za vožnjo pod vplivom drog se, ne glede na vrsto droge, izreče obdobje prepovedi vožnje, ki je običajno vsaj 12 mesecev. V času začasnega odvzema ni mogoče izdati novega vozniškega dovoljenja. Vsi, ki so bili obsojeni zaradi vožnje pod vplivom alkohola ali vožnje pod vplivom drog, morajo za vrnitev vozniškega dovoljenja zaprositi za novo vozniško dovoljenje. Če je obdobje začasnega odvzema krajše od 12 mesecev, prekrškarju ni treba opravljati novega vozniškega izpita, temveč le vložiti vlogo za izdajo novega vozniškega dovoljenja. Če je obdobje začasnega odvzema daljše od 12 mesecev, mora prekrškar ponovno opraviti vozniški izpit, ki vključuje preizkus znanja in izpitno vožnjo (Trafikverket, 2012).

Švedska ponuja rehabilitacijo in program »zaščite« pred alkoholom za storilce kaznivih dejanj, ki vozijo pod vplivom alkohola. Rehabilitacija voznika je pogosto del pogojne

kazni, vendar ima Švedska tudi prostovoljni program, imenovan SMADIT (Skupna akcija proti alkoholu in drogam v prometu).

Program alkoholnih ključavnic

Na Švedskem je program alkoholnih ključavnic prostovoljen. Vendar pa storilec ne more sodelovati, če je vozil pod vplivom alkohola in hkrati pod vplivom prepovedanih drog.

Vsakdo, ki je osumljen ali kriv vožnje pod vplivom alkohola, lahko zaprosi za vozniško dovoljenje pod pogojem alkoholne ključavnice. Pogojno obdobje je najmanj eno leto za vožnjo pod vplivom alkohola in najmanj dve leti za hudo vožnjo pod vplivom alkohola, ponavljajočo se vožnjo pod vplivom alkohola ali običajno vožnjo pod vplivom alkohola v kombinaciji z diagnozo zlorabe/odvisnosti od alkohola (Trafikverket, 2012).

Trajanje švedskega programa alkoholnih ključavnic je eno ali dve leti, odvisno od koncentracije alkohola v krvi: eno leto za voznike, obsojene zaradi vožnje pod vplivom alkohola s stopnjo BAC med 0,2 in 0,9 g/l; dve leti za obsojene večkratne kršitelje vožnje pod vplivom alkohola (v petletnem obdobju) in osebe, obsojene zaradi vožnje pod vplivom alkohola z vrednostjo BAC nad 1,0 g/l. Izstopno obdobje za tiste, ki ne sodelujejo v programu, je običajno eno ali dve leti, odvisno od resnosti prekrška. Eno leto na splošno velja za tiste z BAC manj kot 1 g/l in dve leti za tiste z 1 g/l ali več. Švedska je morala prilagoditi svojo zakonodajo v zvezi z izvajanjem programov alkoholnih ključavnic po postopku za ugotavljanje kršitev, ki ga je izvedla EU: Direktiva EU o vozniških dovoljenjih osebam, odvisnim od alkohola, dejansko ne dovoljuje, da bi imeli v lasti vozniško dovoljenje. Evropska komisija je zato izpodbijala možnost, da storilci kaznivih dejanj, ki vozijo pod vplivom alkohola in so odvisni od alkohola, sodelujejo v dvoletnem programu, ki jim omogoča, da še naprej vozijo avtomobil, opremljen z alkoholno ključavnico. Nova zakonodaja je začela veljati marca 2018 in storilcem kaznivih dejanj z odvisnostjo ali zasvojenostjo ne dovoljuje vstopa v program alkoholnih ključavnic na Švedskem, razen če lahko dokažejo, da predhodno izpolnjujejo vse zdravstvene zahteve, npr. dokazati treznost šest mesecev pred vstopom v program (Trafikverket, 2012).

Program SMADIT - Sodelovanje proti alkoholu in drogam v prometu

SMADIT (Samverkan mot alkohol och droger i trafiken) je metoda, katere cilj je zmanjšati število povratnikov pri kršitvah, povezanih z vožnjo pod vplivom alkohola. V programu sodelujejo švedska prometna uprava, policija, obalna straža, carina, občine (socialne službe), okrožni sveti (službe za zasvojenost), švedska prometna agencija ter zaporniška in probacijska služba. SMADIT obstaja po vsej državi, vendar se lahko regionalno/lokalno razlikuje (Gustafsson, Nyberg, & Forsberg, 2013).

Švedska uprava za ceste je leta 2003 začela izvajati nacionalni projekt na podlagi sodelovanja, ki se je začelo leta 1997 v Skellefteå med policijo, socialnimi službami in službami za zdravljenje odvisnosti pod imenom model Skellefteå. Izhodišče metode je, da je treba voznike, ki vozijo pod vplivom alkohola, čim prej povezati s socialnimi službami in/ali službami za zdravljenje odvisnosti, če želijo pomagati pri premagovanju odvisnosti. Policijski pregledi treznosti naj bi sprožili krizno situacijo, zaradi katere je zadevna oseba dovzetna za ponudbo pomoči pri reševanju svojih težav. Ko pijanega voznika začnejo skrbeti posledice, kot so težave s prihodom na delo brez vozniškega dovoljenja, kaj si bo mislila družina, denarne kazni ali v najslabšem primeru zaporna kazen, mu je treba ponuditi pomoč, po možnosti v štiriindvajsetih urah. Po štiriindvajsetih urah se domneva, da je oseba zaradi zanikanja odvisnosti manj dovzetna za ponujeno pomoč. Če oseba sprejme ponudbo policije, da se pogovori s socialno službo/službo za zasvojenost, podpiše poseben obrazec, ki ga policija pošlje socialni službi/službi za zasvojenost. Obrazec se uporabi kot podlaga, ko socialne službe/službe za zasvojenost stopijo v stik z osumljenim pijanim voznikom za prvi razgovor. V nekaterih delih države se zgodi tudi, da osumljenega pijanega voznika pripeljejo neposredno v sobo, v kateri sta skupaj policija in služba za zasvojenost. Pomembno izhodišče v programu SMADIT je prostovoljnost; zadevna oseba lahko ponudbo sprejme ali zavrne, saj ni pravne podlage za to, da bi nekoga prisilili, da sprejme svetovanje pri socialni službi/oskrbi za odvisnike (Gustafsson, Nyberg, & Forsberg, 2013).

Policija ima pravico opraviti preizkus alkoholiziranosti brez utemeljenega suma storitve kaznivega dejanja vožnje pod vplivom alkohola. Vsako srečanje z voznikom motornega

vozila, ki ga sproži policija, se mora običajno končati s preizkusom alkoholiziranosti. Pri teh preizkusih policija uporablja presejalni instrument, ki ga je mogoče uporabiti na kraju samem in ki pokaže le, ali koncentracija alkohola presega mejo 0,10 miligrama na liter izdihanega zraka ali ne. V primerih, ko je presejalni instrument pozitiven, se opravijo nadaljnji testi, da se določi koncentracija alkohola za dokazne namene (Gustafsson, Nyberg, & Forsberg, 2013).

Delo SMADIT je po vsej državi organizirano na različne načine. V nekaterih okrožjih so vključeni vsi ustrezni organi, v drugih pa je sodelovanje omejeno na policijo, socialne službe in/ali službe za zdravljenje odvisnosti. Proces je sledeči (Trafikverket, 2012):

- Postopek se začne, ko policija, carina ali obalna straža prijavi osebo zaradi suma vožnje pod vplivom alkohola.
- Med razgovorom z osumljencem mora policist osumljenca seznaniti s sistemom SMADIT.
- SMADIT je predstavljen kot ponudba pomoči, na osnovi katere lahko oseba takoj prejme začetno svetovanje s strani socialne službe ali službe za zasvojenost.
- Cilj je prepričati osumljenca, da privoli v ponudbo.
- Ko oseba sprejme ponudbo, se obrazec SMADIT po telefaksu pošlje na socialno službo ali službo za odvisnosti v občini stalnega prebivališča.
- Socialna služba ali služba za zasvojenost mora čim prej, po možnosti v 24 urah, stopiti v stik z osumljenim pijanim voznikom in mu ponuditi svetovanje.
- Med prvim svetovanjem se bodo dogovorili o nadaljevanju zdravljenja in podpori.

1.2.16 Programi v Švici

V Švici je bilo v letu 2019 v prijavljenih prometnih nesrečah ubitih skupno 187 ljudi. Glede na stopnjo smrtnosti je bilo 22 smrtnih žrtev na milijon prebivalcev, kar je nižje od stopnje smrtnosti v skoraj vseh državah EU (European Commission, 2020).

Čeprav Švica nima sistema kazenskih točk, pa ima tako imenovani »kaskadni sistem«, ki se izvaja za sankcioniranje večkratnih kršiteljev in je do neke mere podoben sistemu kazenskih točk. Tako imenovani kaskadni sistem, uveden leta 2005, pomeni postopno strožje minimalne upravne ukrepe za vse ponavljajoče se primere glede na pogostost, število in resnost sedanjih in prejšnjih kršitev. Kaskadni sistem in s tem sankcioniranje ponavljajočih se kršiteljev bo posegel le v primeru kršitev, obravnavanih v kazenskem in upravnem postopku. Upravni postopek (vključno z opozorili, začasnim odvzemom vozniškega dovoljenja in tečaji za prevzgojo voznikov) pa je podoben tipičnemu sistemu kazenskih točk, saj zagotavlja postopno strožje sankcije (Silverans, Delannoy, Boudry, & Tant, 2022).

Za zelo lahke prekrške, navedene v zakonu o fiksnih kaznih, policija izreče fiksno denarno kazen. Globa postane pravnomočna, ko je plačana, kar se mora zgoditi v 30 dneh, in ni mogoče zaračunati dodatnih stroškov. Če se globa izpodbija, če ni plačana v roku ali sploh ni plačana, se sproži običajni kazenski postopek. Upravni postopek za fiksne globe je v celoti avtomatiziran. V primeru več zelo lahkih prekrškov, storjenih hkrati, če vsota določenih glob presega 600 CHF, se zadeva obravnava v rednem kazenskem postopku. V primeru združitve prekrška, ki ga je mogoče obravnavati s fiksno globo, in prekrška, ki ga ni mogoče obravnavati, se oba prekrška obravnavata v rednem kazenskem postopku (Silverans, Delannoy, Boudry, & Tant, 2022).

Pri lažjih, srednje težkih in težkih kršitvah se uporabi »kaskadni sistem« in več prekrškov, kot jih oseba stori, hujše so posledice. Lahke in težje prometne kršitve se sankcionirajo v okviru kazenskega in upravnega postopka. Za lažje do srednje hude prekrške se izreče denarna kazen in opomin ali odvzem vozniškega dovoljenja. Globe izreče sodišče, odvzem licence pa se obravnava v upravnem postopku (Silverans, Delannoy, Boudry, & Tant, 2022).

Huda kršitev cestnoprometnih predpisov je prekršek, ki se lahko kaznuje z denarno kaznijo/dnevno globo ali zaporno kaznijo do treh let. Najvišji znesek znaša 540.000 švicarskih frankov (največ 180 dni denarne kazni v višini največ 3.000 švicarskih frankov) (Silverans, Delannoy, Boudry, & Tant, 2022).

V švicarskem pravnem okviru so kršitve prekoračitve hitrosti razvrščene v pet stopenj resnosti, od »zelo« lahkih prekrškov (npr.: 1-15 km/h nad dovoljeno hitrostjo v naseljih) do zelo hudih prekrškov (npr. ≥40 km/h na območju 30). Ta zadnja kategorija ustreza »brezobzirnim voznikom« in vključuje še posebej veliko prekoračitev hitrosti, zasledovanje in brezobzirno prehitevanje (Silverans, Delannoy, Boudry, & Tant, 2022).

Poseben primer je tudi vožnja pod vplivom alkohola. Za voznike s »polnimi« vozniškimi dovoljenji je prekršek zaradi vožnje pod vplivom alkohola upravni in kazenski postopek. V Odloku Zvezne skupščine o najvišji dovoljeni vsebnosti alkohola v cestnem prometu sta določeni dve stopnji kršitve vožnje pod vplivom alkohola (Silverans, Delannoy, Boudry, & Tant, 2022):

- Nekvalificirana opitost (»état d'ébriété non qualifiée«), ki ustreza koncentraciji alkohola v krvi med 0,5 ‰ in 0,8 ‰. To kaznivo dejanje se šteje za lažje kaznivo dejanje:
    - Prva kršitev: storilcu se v upravnem postopku izreče opomin in mora plačati globo (600 CHF), ki se izreče v kazenskem postopku.
    - Ob drugem prekršku v dveh letih se sproži kaskadni sistem.
- Kvalificirana zastrupitev (»état d'ébriété qualifiée«) se nanaša na koncentracijo alkohola v krvi nad 0,8 ‰. V okviru te kvalificirane opitosti obstajata dve mejni vrednosti:
    - koncentracija alkohola v krvi med 0,8 ‰ in 1,6 ‰ pomeni hujši prekršek:
        - v kazenskem postopku bo kršitelj kaznovan z denarno kaznijo (20-dnevna denarna kazen za BAC med 0,80 ‰ in 0,89 ‰);
        - v upravnem postopku pa z odvzemom vozniškega dovoljenja za najmanj 3 mesece;
    - alkohol v krvi nad 1,6 ‰ se lahko primerja z »nepremišljenim prekrškom« in že prvič se lahko uvede varnostni ukrep na vozniškem dovoljenju:
        - v kazenskem postopku bo storilcu naložena denarna kazen (60-dnevna denarna kazen za BAC med 1,60 ‰ in 1,79 ‰) in začasni odvzem dovoljenja, za kar bo potrebna zdravniška ekspertiza (dovoljenje bo vrnjeno le, če bo zdravniška ekspertiza pozitivna);

- v upravnem postopku se odvzame vozniško dovoljenje za najmanj 5 mesecev;
- v primeru ponovitve kršitelju grozi tudi odvzem dovoljenja za minimalno pet mesecev in do dveh let, odvisno od pogostosti ponovitve.

Poklicni vozniki, vozniki začetniki, učitelji vožnje in spremljevalci morajo upoštevati določeno koncentracijo alkohola (≥ 0,05 mg/l ali 0,10 ‰). Če tega ne storijo, že od samega začetka zagrešijo hud prekršek, za katerega jim grozi trimesečni odvzem vozniškega dovoljenja ter denarna kazen (Silverans, Delannoy, Boudry, & Tant, 2022).

Obnovitev kazenskih točk v švicarskem sistemu ne obstaja (Silverans, Delannoy, Boudry, & Tant, 2022). Podrobneje sankcije v švicarskem sistemu opisuje Tabela 20.

Tabela 20: Sankcije za voznike v Švici

Vrsta prekrška	Sankcije	Kazen v €
Manjši prekršek Vožnja z BAC med 0,50 in 0,79g/l; za voznike začetnike in poklicne voznike z BAC med 0,10 in 0,79g/l - in brez storitve drugih prekrškov	***Opozorilo*** (upravni ukrep) in globa (kazenski postopek), če vozniško dovoljenje v preteklih dveh letih ni bilo odvzeto in ni bilo izrečenih drugih upravnih ukrepov. ***Enomesečni odvzem vozniškega*** dovoljenja, če je bilo to odvzeto ali je bil izrečen drug upravni ukrep v preteklih dveh letih.	Globa v višini približno 600 do 800 evrov. Poleg tega so tu še upravne takse in morebitni stroški analize alkohola v krvi, ki lahko celo presežejo znesek same globe.
Zmerni prekršek Vožnja z BAC med 0,50 in 0,79 g/l ali začetniki in poklicni vozniki z BAC med 0,10 in 0,79 g/l - in storitev drugega prekrška	Odvzem vozniškega dovoljenja za ***najmanj en mesec;*** ***Štiri ali devet mesecev,*** če je bilo vozniško dovoljenje odvzeto zaradi enega ali dveh zmernih prekrškov v preteklih dveh letih;	V kazenskem pravu se zmerni prekršek obravnava kot manjši prekršek in se kaznuje z globo.

Vrsta prekrška	Sankcije	Kazen v €
	Najmanj 15 mesecev, če je bilo vozniško dovoljenje dvakrat odvzeto zaradi hudih prekrškov v preteklih dveh letih; ***Za nedoločen čas***, vendar najmanj dve leti, če je bilo vozniško dovoljenje trikrat odvzeto zaradi prekrškov vsaj zmerne resnosti v preteklih desetih letih.	
Hujši prekršek Vožnja z BAC najmanj 0,8 g/l.	Odvzem vozniškega dovoljenja za ***najmanj tri mesece***; ***Najmanj šest mesecev***, če je bilo vozniško dovoljenje odvzeto zaradi zmernega prekrška v zadnjih petih letih; ***Najmanj 12 mesecev***, če je bilo vozniško dovoljenje dvakrat odvzeto zaradi zmernih prekrškov ali enkrat zaradi hujšega prekrška; ***Za nedoločen čas***, vendar najmanj dve leti, če je bilo poleg tega vozniško dovoljenje dvakrat odvzeto zaradi hujših prekrškov ali trikrat zaradi prekrškov vsaj zmerne resnosti v preteklih desetih letih.	Hujši prekrški prav tako vodijo do kaznovanja v obliki zaporne kazni do treh let ali finančne kazni. Višina finančne kazni je odvisna od resnosti prekrška in finančnega stanja storilca. Takšne globe znašajo vsaj štirimestne zneske. Poleg tega obstajajo tudi takse in stroški za morebitno analizo alkohola v krvi.

Vir: Prirejeno po: (ETSC, 2022)

Za izobraževalne ukrepe v Švici obstajajo različni možni scenariji. Prvi je povezan z začasnim odvzemom vozniškega dovoljenja. V primeru običajnega odvzema vozniškega dovoljenja (opomin) ima storilec možnost, da se udeleži tečaja tudi zato, da bi izkoristil možnost predčasne vrnitve vozniškega dovoljenja (največ 3-mesečno skrajšanje) (Silverans, Delannoy, Boudry, & Tant, 2022).

V primeru varnostnega odvzema (po izvedenskem mnenju, ki ugotavlja, da oseba ni sposobna za varno vožnjo) se lahko ukrep na splošno odpravi šele po izvedenskem mnenju, ki ugotavlja, da je oseba sposobna za vožnjo. Udeležba na tečaju je lahko koristna in se lahko upošteva pri novi oceni. Vozniško dovoljenje se odvzame za najmanj dve leti. V skladu zakonodajo so kantoni dolžni organizirati prometne tečaje. Tečaje je

mogoče naročiti ali se jih udeležiti prostovoljno. Obseg tečajev se razlikuje od kantona do kantona. Nekatere tečaje izvajajo kantonski organi sami, druge organizirajo druge institucije, nekatere s podporo švicarskega Sveta za preprečevanje nesreč (The Swiss Council for Accident Prevention BFU), ki je razvil štiri različne tečaje. In sicer posebne tečaje za kršitelje, ki so vozili pod vplivom alkohola (enega za prve kršitelje in enega za ponovne kršitelje), ter dva tečaja za druge kršitelje v cestnem prometu. Ti tečaji so za kršitelje prometnih predpisov neobvezni, kar zadeva neobvezne tečaje, pa se jih načeloma lahko udeleži vsak kršitelj. Oba tečaja BFU za kršitelje, ki so vozili pod vplivom alkohola, nista namenjena osebam, ki imajo resne težave z alkoholom (odvisnost). Tečaja BFU kršitelj ne more opraviti dvakrat, kršitelji, ki prvič storijo kršitev, pa ne obiskujejo istega tečaja kot ponavljajoči se kršitelji vožnje pod vplivom alkohola.

Tečaj za voznike, ki vozijo pod vplivom alkohola I

Tečaj je namenjen prekrškarjem, ki so bili prvič ujeti pri vožnji pod vplivom alkohola in si želijo predčasno vrnitve vozniškega dovoljenja. Tečaj temelji na izmenjavi izkušenj s povprečno štirimi osebami v enakem položaju in se osredotoča na oblikovanje praktičnih rešitev, ki preprečujejo, da bi le-ti ponovno sedli za volan pod vplivom alkohola.

Prednosti za udeleženca se kažejo v (Bureau de prévention des accidents, 2010):

- možnost predčasne povrnitve vozniškega dovoljenja v okviru zakonskih možnosti;
- zmanjšanje tveganja za ponovitev prekrškov, povečanje varnosti v cestnem prometu;
- izmenjava izkušenj;
- razvoj konkretnih rešitev, ki se lahko uporabljajo v prometu in vsakdanjem življenju;
- razvoj rešitev za osebne vzorce, povezane z alkoholom in vožnjo.

Program obsega 4 enote, kjer vsaka enota traja 90 minut, zaključi pa se v okviru 4 tednov. Program vključuje tudi dva neobvezna telefonska razgovora, od katerih vsak traja 20

minut. Izvedeta pa se v šestih mesecih po zaključku tečaja (Bureau de prévention des accidents, 2010).

Tečaj vodi neodvisen psiholog, član FSP (Federacije švicarskih psihologov), ki ni povezan z oblastmi, ki so izrekle odvzem vozniškega dovoljenja (Bureau de prévention des accidents, 2010). Udeleženec izvedbo tečaja plača sam in ta znaša 530 CHF (Silverans, Delannoy, Boudry, & Tant, 2022).

Tečaj za voznike, ki vozijo pod vplivom alkohola II (za recidiviste)

Gre za tečaj za prekrškarje vožnje pod vplivom alkohola z namenom preprečevanja ponovitev. Tečaj temelji na izmenjavi izkušenj z 8 do 10 osebami v enakem položaju in se osredotoča na oblikovanje praktičnih rešitev, ki preprečujejo, da bi prekrškarji ponovno sedli za volan pod vplivom alkohola. Med tem tečajem bodo udeleženci analizirali lastno vedenje v prometu ter vedenje drugih udeležencev. Ta pristop je osnova za varno in pravilom ustrezno vožnjo v prihodnosti. Cilj programa je, da udeleženec ne sede več za volan v stanju opitosti (Silverans, Delannoy, Boudry, & Tant, 2022).

Prednosti programa za udeležence se kažejo v (Bureau de prévention des accidents, 2010):

- morebitni predčasni vrnitvi vozniškega dovoljenja (do treh mesecev);
- zmanjšanje tveganja ponovitve prekrška;
- izmenjava izkušenj;
- razvoj konkretnih rešitev, ki se jih lahko udeleženec programa uporabi v cestnem prometu in vsakdanjem življenju;
- razvoj rešitev za vsako posamezno situacijo.

Tečaj vodi neodvisni psiholog FSP, ki ni povezan z oblastjo, ki je izrekla odvzem vozniškega dovoljenja. Udeleženec izvedbo tečaja plača sam in ta znaša 650 CHF (Silverans, Delannoy, Boudry, & Tant, 2022).

Program: Umik opozorilnega odvzema

Umik opozorilnega odvzema pravzaprav predstavlja tečaj za prometne prekrškarje za predčasno vrnitev vozniškega dovoljenja. Ta postopek omogoča prekrškarju, da predčasno pridobi nazaj vozniško dovoljenje. Tečaj temelji na izmenjavi izkušenj s povprečno štirimi osebami v enakem položaju in se osredotoča na oblikovanje praktičnih rešitev za preprečevanje nadaljnjih kršitev cestnoprometnih predpisov, zaradi katerih je treba odvzeti vozniško dovoljenje (Silverans, Delannoy, Boudry, & Tant, 2022).

Pri tem tečaju udeleženci analizirajo svoje vedenje v cestnem prometu in tudi vedenje drugih udeležencev. Ta pristop predstavlja osnovo za varno in s predpisi skladno vožnjo. Cilj je razviti individualne strategije, ki bodo bistveno zmanjšale tveganje novega odvzema licence (Bureau de prévention des accidents, b.d.).

Program tako udeležencem omogoča (Bureau de prévention des accidents, 2010):

- predčasno vrnitev vozniškega dovoljenja v okviru zakonskih možnosti;
- zmanjšanje tveganja ponovitve;
- izmenjava izkušenj;
- razvoj konkretnih rešitev, ki se jih lahko udeleženec uporabi v cestnem prometu in vsakdanjem življenju;
- razvoj rešitev za vsako posamezno situacijo.

Tečaj vodi neodvisni psiholog FSP, ki ni povezan z oblastjo, ki je izrekla odvzem vozniškega dovoljenja. Anonimnost je zagotovljena, saj je vodja tečaja zavezan k strokovni tajnosti. Program zajema 4 enote po 90 minut in dva zaporedna telefonska pogovora (opcijsko) po približno 20 minut vsak. Na koncu sledita še dva (opcijska)

zaporedna telefonska pogovora po 20 minut vsak in okviru šestih mesecev po koncu tečaja. Udeleženec izvedbo tečaja plača sam in ta znaša 530 CHF (Silverans, Delannoy, Boudry, & Tant, 2022).

Program: Varnostni odvzem

Ta program je namenjen prometnim prekrškarjem, ki so kršili prometne predpise. Tečaj temelji na izmenjavi izkušenj s približno desetimi osebami v enakem položaju in se osredotoča na oblikovanje praktičnih rešitev za preprečevanje nadaljnjih kršitev cestnoprometnih predpisov, zaradi katerih je treba odvzeti vozniško dovoljenje (Silverans, Delannoy, Boudry, & Tant, 2022).

Prednosti, ki jih udeleženci pridobijo z udeležbo na tečaju, so (Bureau de prévention des accidents, 2010):

- podlaga za obnovitev vozniškega dovoljenja;
- zmanjšano tveganje za ponovitev;
- izmenjava izkušenj;
- razvoj konkretnih rešitev uporabnih v cestnem prometu in vsakdanjem življenju;
- razvoj rešitev za vsako posamezno situacijo.

Tečaj vodi neodvisni psiholog FSP, ki ni povezan z oblastjo, ki je izrekla odvzem vozniškega dovoljenja. Tečaj obsega dva predhodna razgovora po približno eno uro, katerih cilj je motivacija udeleženca za iskanje novih rešitev, predstavitev pogojev, ciljev in dogovor med vodstvom tečaja in udeležencem. Temu sledi 6 enot po 2 uri in en neobvezen zaporedni razgovor v trajanju približno eno uro (kritični pregled osebnih strategij in uspehi ter ponovitve). Udeleženec izvedbo tečaja plača sam in ta znaša 1.050 CHF (Silverans, Delannoy, Boudry, & Tant, 2022).

1.2.17 Programi v Združenem kraljestvu

Pristop k varnosti v cestnem prometu v Združenem kraljestvu temelji predvsem na ravnovesju med izvajanjem zakonov, izobraževanjem in inženiringom (varnostni ukrepi v avtomobilih in na cestah). Njihova nacionalna cestnoprometna zakonodaja je na novo opredelila prednost uporabnikov cest glede na njihovo ranljivost, znano, kot Pravilo H1 »Hierarhija uporabnikov cest« (angl. Hierarchy of Road Users), ki voznikom nalaga večjo odgovornost (HighwayCode.org.uk, b.d.).

Zakon o prekrškarjih v cestnem prometu iz leta 1988 (Road Traffic Offenders Act, 1988), ki je osnova za dodatna usposabljanja v Združenem kraljestvu (Courses offered as alternative to prosecution) v 34A delu, določa t.i. diskvalifikacijo[13] za določene prekrške, in sicer za primere (Road Traffic Offenders Act, 1988):

- Če je oseba obsojena za prekršek, ki pomeni obvezno odvzetje vozniškega dovoljenja, ga mora sodišče obsoditi na vsaj 12-mesečno prenehanje veljavnosti dovoljenja; razen v primeru izjem.
- Če je oseba nasilno ukradla vozilo; dejstvo, da vozila oseba ni vozila, ni izjema.
- Drugi del se nanaša na prekrške, ki nimajo obveznega ukrepa odvzema vozniškega dovoljenja, ampak diskrecijskega, takrat lahko pod posebnimi pogoji sodišče določi dobo, za katero se začasno odvzame vozniško dovoljenje (če ima manj kot 12 kazenskih točk ali če prekršek ni tak, da bi zahteval obvezno odvzetje vozniškega dovoljenja). In sicer:
    - Če v obdobju 10 let oseba naredi enak prekršek kot prej - in povezan z: povzročitvijo smrti zaradi neprevidne vožnje pod vplivom alkohola ali mamil; ali v primeru vožnje ali poskusa vožnje, ko posameznik ni sposoben vožnje; ali poskus vožnje pod vplivom alkohola; ali vožnja ali poskus vožnje s koncentracijo določene nadzorovane droge nad določeno mejo; ali

[13] V okviru Zakona o prekrškarjih cestnega prometa iz leta 1988, "disqualification" pomeni zakonsko odrejeno prepoved vožnje motornih vozil. Ko je oseba diskvalificirana, ji je sodišče prepovedalo voziti motorna vozila na javnih cestah za določeno obdobje. Ta ukrep je običajno sprejet kot kazen za resne prometne prekrške, kot so vožnja pod vplivom alkohola ali drog, nevarna vožnja ali drugi prekrški, ki resno ogrožajo varnost v cestnem prometu. Diskvalifikacija se razlikuje od točkovanja prekrškov ali manjših kazni, saj je to popolna prepoved vožnje za določeno obdobje. Po preteku tega obdobja mora oseba običajno ponovno opraviti vozniški izpit ali izpolniti druge pogoje, preden ji je dovoljeno znova voziti.

nepredložitev vzorca, če je to prekršek, ki vključuje obvezno diskvalifikacijo; posameznik ne dovoli, da bi bil vzorec podvržen laboratorijskemu testiranju, če je to prekršek, ki vključuje obvezno diskvalifikacijo - še enkrat, potem se namesto najmanj 12 mesecev uporabljajo sledeče dobe: 6 let, če je bil prekršek povzročitev smrti med vožnjo pod vplivom alkohola ali drog, ali 3 leta v ostalih primerih.

- 2 leti minimalne diskvalifikacije velja, če je oseba obsojena za uboj, povzročitev resne poškodbe zaradi nevarne vožnje, povzročitev smrti med vožnjo z odvzetim vozniškim dovoljenjem in povzročitev resnih poškodb med vožnjo z odvzetim vozniškim dovoljenjem.
- 2 leti diskvalifikacije, če mu je bila v zadnjih 3 letih pred tem prekrškom več kot enkrat odvzeto vozniško dovoljenje za več kot 56 dni.
- 5 let diskvalifikacije, če oseba povzroči smrt zaradi nevarne vožnje ali če povzroči smrt zaradi vožnje pod vplivom alkohola ali drog.

Diskvalifikacija pa se udeležencu cestnega prometa lahko dodeli tudi zaradi ponavljajočih se prekrškov in zaradi števila kazenskih točk, če te znašajo dvanajst ali več (Road Traffic Offenders Act, 1988).

Zakon tudi določa možnosti zmanjšanja obdobja diskvalifikacije ob udeležbi na tečajih. Ta se nanaša na primere, ko: (a) osebo obsodijo za ustrezen prekršek pod vplivom alkohola[14] ali za določen prekršek[15] na ali pred sodiščem, in (b), če sodišče izda odredbo, s katero voznika diskvalificira za obdobje najmanj dvanajstih mesecev. Zmanjšanje obdobja diskvalifikacije je obdobje, določeno v odredbi, in sicer: (a) najmanj tri mesece,

[14] Kar velja v primerih (Road Traffic Offenders Act, 1988):
- povzročanje smrti zaradi malomarne vožnje, ko ni sposoben vožnje zaradi alkohola;
- povzročanje smrti zaradi malomarne vožnje s presežkom alkohola;
- nepridobivanja vzorca, kjer se vzorec zahteva v zvezi z alkoholom ali uživanjem alkohola;
- vožnja ali nadzor nad vozilom pod vplivom alkohola;
- vožnja ali nadzor nad vozilom s presežkom alkohola.

[15] V tem členu "določen prekršek" pomeni (Road Traffic Offenders Act, 1988):
- malomarna in neprevidna vožnja;
- nespoštovanje prometnih znakov;
- uporaba ceste v nasprotju s shemo ali predpisi;
- prekoračitev hitrostne omejitve.

in (b) največ eno četrtino nereduciranega obdobja (in posledično, če je nereducirano obdobje dvanajst mesecev, je skrajšano obdobje devet mesecev). Sodišče ne sme izdati odredbe v primeru obsojenega za določen prekršek, če: (a) je storilec v obdobju treh let, ki se konča z datumom, ko je bil prekršek storjen, storil določen prekršek in uspešno zaključil odobren tečaj (b) je bil določen prekršek storjen med njegovim probacijskim obdobjem (Road Traffic Offenders Act, 1988).

Tabela 21: Sankcije za voznike v Združenem kraljestvu (podatki iz leta 2021)

Vrsta prekrška	Kazen v £	Prepoved vožnje	Zaporna kazen
Biti odgovoren za vozilo, medtem ko ste nad zakonsko dovoljeno mejo ali neprimerni za vožnjo zaradi alkohola.	Do 2.500	Možna	Do 3 mesece
Voziti ali poskušati voziti, medtem ko ste nad zakonsko dovoljeno mejo ali neprimerni za vožnjo zaradi alkohola.	Neomejeno	Vsaj eno leto (3, če je bila oseba obsojena dvakrat v 10 letih)	Do 6 mesecev
Odklonitev predložitve vzorca izdihanega zraka, krvi ali urina za analizo.	Neomejeno	Minimalno eno leto	Do 6 mesecev
Povzročitev smrti zaradi neprevidne vožnje pod vplivom alkohola.	Neomejeno	Minimalno dve leti	Do 14 let

Vir: Prirejeno po: (ETSC, 2021)

V Združenem kraljestvu obstaja več izobraževalnih ukrepov za voznike z visokim tveganjem zaradi vožnje pod vplivom alkohola, ki jih izdajo sodišča, kar posledično ponuja olajšavo pri dolžini obdobij diskvalifikacije za tiste, ki vozijo z visoko stopnjo alkohola v krvi.

Rehabilitacijski tečaji za vožnjo pod vplivom alkohola

Rehabilitacijski tečaji za vožnjo pod vplivom alkohola (angl. Drink drive rehabilitation courses – DDR) so se začeli leta 1991, ko je Zakon o cestnem prometu uvedel določbo,

da sodišča, ki izrekajo kazni, napotijo tiste, ki so bili suspendirani zaradi kaznivih dejanj vožnje pod vplivom alkohola, k odobrenim izvajalcem rehabilitacijskih tečajev za vožnjo pod vplivom alkohola. Zaključek rehabilitacijskega tečaja za vožnjo pod vplivom alkohola lahko zmanjša kakršno koli diskvalifikacijo za do 25 %. Prav tako lahko pomaga zmanjšati prihodnje premije avtomobilskega zavarovanja za obsojene voznike. Danes se več kot 30.000 posameznikov vsako leto udeleži teh tečajev. Tečaj je namenjen podpori udeležencem, da prevzamejo odgovornost za svoja dejanja, prepoznajo, kje so ravnali neustrezno in spoznajo, da se lahko/morajo obnašati drugače in v skladu s standardi vožnje, prometnim pravom in za splošne koristi za zdravje. Rehabilitacijski tečaj za vožnjo pod vplivom alkohola je trenutno na voljo številnim kršiteljem, ki priznajo krivdo za vožnjo pod vplivom alkohola in jim je prepovedana vožnja za 12 mesecev ali več. Tečaj lahko stane do 250 £. Po opravljenem tečaju se kršitelju prepoved vožnje običajno zmanjša za četrtino, njegovo avtomobilsko zavarovanje pa bo pogosto cenejše. Podobna shema se izvaja na Severnem Irskem, vendar z nižjimi stroški (do 160 £). Tečaj poteka osebno in v skupinah. Poteka v saj 16 ur, običajno tri dni v treh tednih. Tečaj ima dve enoti, eno o razumevanju vpliva uživanja alkohola v povezavi z vožnjo in eno o spreminjanju uživanja alkohola v povezavi z vožnjo (Norbury & Webster, 2021).

DDR tečaji so namenjeni kršiteljem, ki so spoznani, za krive katerega koli od spodaj navedenih prekrškov vožnje pod vplivom alkohola in jim je bila prepovedana vožnja 12 mesecev ali več (Norbury & Webster, 2021):

- Vožnja z alkoholom v krvi nad predpisano mejo.
- Vodenje (biti odgovoren ali imeti nadzor nad vozilom) motornega vozila z alkoholom v krvi nad predpisano mejo.
- Vodenje motornega vozila, ko je bil voznik nezmožen zaradi alkohola ali drog (prizadetost).
- Ko je posameznik vodil motorno vozilo in ni dal vzorca za analizo (izdihanega zraka, krvi ali urina).
- Vodenje vozila, medtem ko ni sposoben za vožnjo pod vplivom alkohola ali drog (prizadetost) – Pijača.

- Vožnja ali poskus vožnje vozila, medtem ko ni sposoben voziti pod vplivom alkohola ali mamil (prizadetost) – Pijača.
- Vožnja ali poskus vožnje motornega vozila, medtem ko ni zmožen zaradi alkohola ali drog (zmožnost[16]).
- Ne zagotovi vzorca za začetni alkotest.
- Nasprotovanje laboratorijskemu testiranja vzorca krvi.

Tečaji za ozaveščanje o hitrosti vožnje (Nacionalna shema za ponovno usposabljanje voznikov, ki so prekrškarji; angl. National Driver Offender Retraining Scheme – NDORS)

Policijske storitve prav tako ponujajo voznikom, ki so prekoračili hitrost v majhni meri, možnost (enkrat na vsaka 3 leta), da se udeležijo njihovega tečaja za ozaveščanje o hitrosti, ki se izvaja v okviru nacionalne sheme za ponovno usposabljanje prekrškarjev (angl. National Driver Offender Retraining Scheme – NDORS). Če so vozniki ujeti pri prekoračitvi hitrostne omejitve znotraj 10 % + 2mph, na primer 30mph = do 35mph, 40mph = 46mph in tako dalje, se imajo možnost udeležiti tečaja za ozaveščanje o hitrosti (fizični ali virtualni sistem). Če uspešno opravijo tečaj, ne dobijo 3 kazenskih točk na vozniško dovoljenje. Kljub temu še vedno plačajo globo (do 100 £) (Robertson, 2023).

Nacionalni tečaj ozaveščanja o hitrosti (angl. National Speed Awareness Course) je tečaj za izobraževanje voznikov, pri katerih so zaznali vožnjo pri hitrostih nad zakonsko določenimi omejitvami. Možnost preusposabljanja kot alternative uporabi sistema Obvestila o fiksnih kaznih (angl. Fixed Penalty Notices- FPN), ki je pridobila moč v devetdesetih letih prejšnjega stoletja, ko so policijske enote in oddelki lokalnih oblasti za varnost v cestnem prometu vsesplošno sprejeli fiksne kamere za merjenje hitrosti, kar je povzročilo povečanje števila sodno preganjanih voznikov, ki so prekoračili omejitev hitrosti. Medtem ko je bilo takrat mnenje večine pozitivno, je vse večje nezadovoljstvo javnosti, dalo dodaten zagon uvedbi programov prekvalifikacije voznikov

[16] Zmanjšana sposobnost ali okrnjena zmožnost. Ta izraz se uporablja za opis stanja, ko so motorične, kognitivne ali druge sposobnosti osebe oslabljene zaradi uživanja alkohola, kar vpliva na njihovo zmožnost varne vožnje.

kot alternative kazenskim točkam. Raznolike in lokalne ad-hoc tečaje za ozaveščanje o hitrosti, ki so se razvili na nekaterih policijskih območjih, je leta 2007 združilo Združenje načelnikov policije (angl. Association of Chief Police Officers ACPO), da bi oblikovali nacionalni tečaj za ozaveščanje o hitrosti (angl. National Speed Awareness Course – NSAC) (Ipsos MORI, 2018).

Tabela 22: »Upravičenost« do nacionalnega tečaja ozaveščanja o hitrosti pri različnih omejitvah hitrosti (mph)

	Toleranca	**Fiksna kazen, ko izobraževanje ni primerno**	**Udeležba na tečaju, če je oseba vozila…**	**Poziv na sodišče v vseh drugih primerih in nadalje**
Omejitev 20 mph	22	24	24 – 31	35
Omejitev 30 mph	32	35	35 – 42	50
Omejitev 40 mph	42	46	46 – 53	66
Omejitev 50 mph	52	57	57 – 64	76
Omejitev 60 mph	62	68	68 – 75	86
Omejitev 70 mph	73	79	79 – 86	96

Vir: Prirejeno po: (Ipsos MORI, 2018)

Iz podanega sledi (Ipsos MORI, 2018):

- Če je policija ustavila udeleženca zaradi prekoračitve hitrosti ali je bil udeleženec ujet s hitrostnim radarjem, bo le ta po pošti prejel Obvestilo o nameravani tožbi in Obvestilo odseka 172 (običajno poslana v 14 dneh).
- Udeleženec, ki je storil prekršek, mora izpolniti in vrniti obrazec, v katerem navede, kdo je bil voznik avtomobila. Sledijo tri možnosti:
    - plačilo kazni in dodajanje treh kazenskih točk vozniku;
    - udeležba tečaja o zavedanju hitrosti; če je policija ponudila to možnost in če velja:
        - je to prvi prekršek prekoračitve hitrosti osebe, ali pa oseba ni bila ujeti pri prekoračitvi hitrosti v zadnjih treh letih;
        - oseba ni zagrešila nobenih drugih prekrškov v času, ko je bila ujeta pri prekoračitvi hitrosti;

- oseba je prekoračila hitrost v mejah, ki so dovoljene za udeležbo na tečaju (glej Tabela 22);
- treba je upoštevati, da tudi če posameznik izpolnjuje zgornja merila, mu morda ne bo ponujena možnost obiska tečaja o zavedanju hitrosti, saj vse policijske enote ne sodelujejo v programu;

- poziv na sodišče za rešitev primera.

Časovne omejitve in nevšečnosti lahko naredijo plačilo kazni in prevzem kazenskih točk bolj mamljivo možnost kot udeležba na delavnici. Vendar pa obstaja veliko prednosti obiska tečaja o zavedanju hitrosti, med katerimi izstopa ta, da prekrškar ne dobi kazenskih točk na vozniškem dovoljenju. Točke ne samo, da lahko povečajo ceno avtomobilskega zavarovanja, ampak vsakič, ko je oseba ujeti pri prekoračitvi hitrosti vožnje, se na njegovo vozniško dovoljenje dodajo tri kazenske točke. In če v treh letih prekrškar zbere vsaj 12 kazenskih točk (ali šest v prvih dveh letih po opravljenem vozniškem izpitu) posledično izgubi vozniško dovoljenje.

Struktura in vsebina izvedbe NSAC temelji na vedenjskem modelu, ki izhaja iz dela članka z naslovom Effective Interventions for Speeding Motorists, ki se navezuje na napovednike prekoračitve hitrosti in učinkovitih posegih za spremembo vedenja voznikov (Fylan, Hempel, Grunfeld, Conner, & Lawton, 2006). Poročilo je predlagalo, da je vedenje najmočneje vodeno z nameni, odnosom, zaznano vedenjsko kontrolo (prepričanji o tem, kako lahko ali težko je nekaj storiti) in samo-učinkovitostjo (kako močno so posamezniki čutili, da so sposobni nekaj storiti). Specifikacija tečaja potrjuje, da so enote tečaja zasnovane tako, da obravnavajo vse vidike voznikovih misli in zaznav o hitrosti, s katero vozijo, kot so: njihovi motivi, njihova mnenja o tveganju, njihova ocena posledic in kako močno upoštevajo lastno odgovornost. Specifikacija tečaja prav tako pojasnjuje potreben čas za tečaj in kako naj bi se uporabljal. To vključuje čas v učilnici 240 minut, od katerih je samo 50 minut namenjenih »predstavitvam«, preostanek (180 minut) pa mora vključevati »interaktivno« poučevanje. Interaktivni del vključuje vrsto skupinskih razprav, skupinskih vaj in individualnih vaj.

1.2.18 Programi v Kanadi

Vožnja pod vplivom alkohola in/ali drugih psihoaktivnih substanc je še vedno glavni vzrok prometnih nesreč, poškodb in smrti v Kanadi. Izobraževalni programi za kršitelje, ki vozijo pod vplivom alkohola ali drugih psihoaktivnih substanc, so bili prvotno razviti v šestdesetih letih 20. stoletja, ko je postalo očitno, da mnogi takšni storilci kaznivih dejanj vedo malo o učinkih alkohola na vožnjo in s tem povezanih vprašanjih, ter da imajo neprimeren odnos do vožnje po pitju alkohola. Celovit program za celotno provinco v Manitobi je služil kot model za programe v drugih provincah. Obvezni pregledi/ocenjevanje in izobraževalni ali intervencijski programi zdravljenja so v veljavi v številnih provincah. Ti od storilca zahtevajo, da opravi pregled, oziroma postopek ocenjevanja in/ali za dokončanje izobraževalnega posega ali posega zdravljenja pred ponovno pridobitvijo licence. Program običajno obsega dve ali tri stopnje intervencije. Prva stopnja – za prve storilce kaznivih dejanj ali tiste, ki veljajo za skupine z nizkim tveganjem – je običajno kratka izobraževalna seja. Druga stopnja posredovanja je namenjena storilcem kaznivih dejanj v zgodnji fazi težav z uporabo psihoaktivnih substanc ali pri večjem tveganju zaradi njihovega odnosa in vedenja glede pitja alkohola in vožnje. Običajno poteka v daljšem časovnem obdobju in lahko vključuje celovitejšo oceno ter priložnost za delo na strategijah za obravnavo ugotovljenih problematičnih področij. Tretja stopnja posredovanja je namenjena storilcem kaznivih dejanj, za katere je ocenjeno, da imajo resne težave z uživanjem psihoaktivnih snovi ali odvisnostjo od njih in običajno vključuje napotitev v program zdravljenja odvisnosti od substanc (Health Canada, 2004).

V nadaljevanju je podan primer, ki izhaja iz Britanske Kolumbije. RoadSafetyBC je agencija v okviru Ministrstva za javno varnost in pravosodje province Britanska Kolumbija v Kanadi. Ta vladna organizacija je odgovorna za določanje, usklajevanje in izvajanje strategij za izboljšanje varnosti na cestah v provinci. RoadSafetyBC ima ključno vlogo pri zmanjševanju števila in resnosti prometnih nesreč, ter pri zagotavljanju varnejšega prometnega okolja za vse uporabnike cest. RoadSafetyBC spremlja evidence voznikov, da prepozna voznike z visokim tveganjem. Njihovi rehabilitacijski programi obsegajo (British Columbia, b.d.):

- program za izboljšanje voznikov (vožnje);
- program za zaklepanje vžiga (alkoholne ključavnice);
- program odgovornega voznika;
- program za zaseg vozil.

Če se odgovorni odločijo, da voznik predstavlja veliko tveganje, se mu lahko prepove vožnja, ne da bi sploh bil napoten k enemu od programov.

Prekrški, povezani z vožnjo pod vplivom alkohola, in/ali drog postanejo del vozniške kartoteke posameznika. Če ima oseba vozniško kartoteko, ki je po mnenju nadzornika nezadovoljiva, ali ko oseba zbere minimalni prag točk, povezanih z alkoholom in/ali drogami, ima nadzornik pooblastilo, da zahteva od voznika, da opravi program odgovorne vožnje in/ali program blokade vžiga (British Columbia, b.d.).

Program za izboljšanje voznikov

RoadSafetyBC lahko vozniku določi sodelovanje v programu za izboljšanje voznika, če se ugotovi, da ima nezadovoljivo vozniško evidenco, kar je verjetno zaradi njegovih kazenskih točk ali obsodb v skladu s kazenskim zakonikom zaradi hujših prometnih prekrškov (British Columbia, b.d.).

Program za izboljšanje voznikov je program, ki prepoznava in posreduje pri voznikih, ki vozijo slabo ali nevarno ter jih spodbuja k izboljšanju njihovih vozniških navad. Voznike s slabimi ali nevarnimi vozniškimi navadami na splošno prepoznajo po enem ali več od naslednjega: kopičenju voznikovih kazenskih točk; obsodbe za posebna kazniva dejanja po zakonu o motornih vozilih (MVA) ali kazenskem zakoniku Kanade (kanadski zakonik) in z ukrepanjem policije (RoadSafetyBC, 2020).

V skladu s tem programom lahko sodniki naložijo različne »posege«, od zgodnjih opozorilnih pisem do prepovedi vožnje, da bi tako spodbudili voznike, da izboljšajo svoje

vozne navade. Pri kakršni koli odločitvi v zvezi z morebitnimi ukrepi za izboljšanje voznika sodniki upoštevajo posamezne okoliščine vsakega primera, vključno z vrsto, časom in resnostjo prometnih prekrškov, zabeleženih v vozniški kartoteki voznika. Nadzornik motornih vozil (Superintendent) prenese nekatere pristojnosti odločanja za ta program na Zavarovalniško družbo Britanske Kolumbije (ICBC) in RoadSafetyBC (RoadSafetyBC, 2020).

Intervencije programa vključujejo obvestila o preizkusni kazni, opozorila in prepovedi vožnje. Dejavniki, ki jih upoštevajo, ko se odločajo, kako posredovati, vključujejo (British Columbia, b.d.):

- število kršitev, prejetih v določenem časovnem okviru;
- ponavljajoče se kršitve;
- vrsta in resnost kršitev.

Tovrsten voznik se v tem programu sooča z: opozorilnim pismom, pogojno obsodbo in možnostjo prepovedi vožnje od 1 do 9 mesecev, če prejme med 2 in 6 kazenskih točk v obdobju dveh let. Edina izjema pri tem je, če je posameznik v obdobju enega leta obsojen za katero koli kombinacijo dveh od naslednjih kaznivih dejanj: prekoračitev hitrosti, vožnja brez ustrezne previdnosti in pozornosti ali vožnja brez razumnega upoštevanja drugih (DriveSmartBC, 2023).

Izkušeni vozniki se soočijo z opozorilnim pismom, če v določenem časovnem obdobju prejmejo med 9 in 14 točk. Ko bodo prejeli med 15 in 19 točk, jih čaka pogojna kazen in prepoved vožnje. Pogojna kazen za voznika pomeni, da mu ostanejo pravice do vožnje, vendar služi kot opozorilo, da bodo nadaljnje kršitve povzročile prepoved vožnje. Voznike, ki so bili na preizkusni dobi, bodo po preteku preizkusne dobe pozorneje spremljali še dve leti. Voznik mora plačati 250 USD pristojbine za obnovitev licence in 31 USD pristojbine za začasno licenco, preden lahko znova vozi (DriveSmartBC, 2023).

Program blokade vžiga motorja

RoadSafetyBC lahko vozniku naroči sodelovanje v programu za blokado vžiga motorja na podlagi alkoholnih ključavnic, ki ga zagotavlja Smart Start. Program pomaga voznikom ločiti pitje od vožnje. Voznik, obsojen zaradi vožnje v alkoholiziranem stanju, lahko izgubi vozniško dovoljenje in mora opraviti rehabilitacijski program, kot je program za odgovornega voznika, preden se namesti alkoholna ključavnica/blokada vžiga (British Columbia, b.d.).

Voznik, ki je vključen v program, mora namestiti napravo, da se lahko udeleži programa za odgovornega voznika, če želi nadaljevati vožnjo (British Columbia, b.d.).

Program za odgovornega voznika

RoadSafetyBC napoti voznike v program odgovorne vožnje. To storijo, ko so vozniku prepovedali vožnjo zaradi alkohola ali mamil.

1.2.19 Programi v ZDA

Program za rehabilitacijo voznikov, ki so vozili pod vplivom alkohola ali drog (angl. The Impaired Driver Rehabilitation Program IDRP), znan tudi kot Program za rehabilitacijo voznikov pod vplivom (angl. Impaired Driver Program IDP), je ključna pobuda v Združenih državah Amerike, namenjena obravnavi oseb, ki so vozile vplivom alkohola ali drog. Ta program je predvsem usmerjen k posameznikom, ki so bili obsojeni zaradi vožnje pod vplivom (DUI). Njegov cilj je zagotoviti izobraževanje in rehabilitacijske storitve tem osebam, da bi zmanjšali verjetnost ponovnih prekrškov in spodbujali varnejše vedenje v prometu.

Eden od temeljnih vidikov IDRP je izobraževalna komponenta, ki običajno vključuje predavanja, razprave in gradivo o vplivu alkohola in drugih drog na sposobnost vožnje,

odločanje in splošno zdravje. Ta izobraževalna faza je obvezna za udeležence in je enaka v različnih državah, kjer se program izvaja. Program v Vermontu na primer zahteva 10 ur izobraževanja, ki jih je mogoče dokončati v obdobju 2 dni ali raztegniti čez 4 tedne. Če se na podlagi ocene ugotovi, da je potrebno nadaljnje zdravljenje, se morajo udeleženci vključiti tudi v zdravljenje pri licenciranem svetovalcu za alkohol in droge (Vermont Department of Health, 2017).

V New Yorku je program, prej znan kot Program za voznike ki pijejo (angl. Drinking Driver Program DDP), preimenovan v Program za voznike pod vplivom (angl. Impaired Driver Program IDP). Tudi ta se osredotoča na zagotavljanje izobraževanja udeležencem o vedenju z visokim tveganjem, povezanim z uporabo alkohola in drog. V New Yorku morajo udeleženci obiskati vse seje (skupaj približno 16 ur) in se lahko napotijo tudi na oceno zlorabe substanc in zdravljenje, če je to potrebno.

Pomembno je opozoriti, da čeprav so splošni cilji teh programov podobni, se lahko specifične zahteve, struktura in izvedba znatno razlikujejo od države do države. Te razlike so lahko posledica razlik v zakonodaji posameznih držav, politikah izvajalskih agencij ali specifičnih potreb lokalnega prebivalstva.

Vermont: Program za rehabilitacijo voznikov, ki so vozili pod vplivom alkohola ali drog

Program za rehabilitacijo voznikov, ki so vozili pod vplivom alkohola ali drog (angl. The Impaired Driver Rehabilitation Program IDRP) v Vermontu je izobraževalni program, ki je na voljo po celotnem Vermontu za posameznike, ki so bili obsojeni zaradi upravljanja motornega vozila pod vplivom alkohola ali drugih substanc. Program je zasnovan tako, da pomaga posameznikom razumeti, kako alkohol in druge substance vplivajo na vedenje in vozniške sposobnosti. Dokler program IDRP ni zaključen, oddelek za motorna vozila ne vrne vozniškega dovoljenja posamezniku. IDRP uporablja tudi klinične ocenjevalce, da ocenijo, ali je treba posameznike napotiti tudi na zdravljenje k pooblaščenemu svetovalcu za droge in alkohol (Vermont Department of Health, 2017).

Tabela 23: Zahteve za prekrškarje

Število prekrškov	IDRP izobraževanje	Zdravljenje
Prvi prekršek	Lahko se udeleži intenzivnega (10 ur v dveh srečanjih) ali neintenzivnega (10 ur v štirih srečanjih) programa.	IDRP lahko zahteva Klinični ocenjevalec. Najmanj 4 ure zdravljenja v najmanj 4 tednih, če je to potrebno.
Drugi prekršek		Najmanj 20 ur zdravljenja v najmanj 24 tednih.
Tretji prekršek ali več (doživljenjska doba - suspenzija[17])	IDRP izobraževanje ni zahtevano.	Najmanj 20 ur zdravljenja v najmanj 24 tednih, ter DMV Total Abstinence Program[18].

Vir: Prirejeno po: (Vermont Department of Health, 2023)

Celoten proces je sestavljen iz štirih delov (Vermont Department of Health, b.d.):

- Ocenjevanje: Klinični ocenjevalec IDRP opravi pregled.
- Izobraževanje: 10 ur izobraževanja, ki vključuje predavanja, bralno gradivo, videoposnetke in razprave v majhnih skupinah. To izobraževanje je enako kjer koli v Vermontu in se lahko opravi v dveh dneh ali v štirih tednih.
- Zdravljenje: morda bo potrebno zdravljenje. Če je, mora kršitelj opraviti zahtevano število ur z zdravnikom.
- Izhodni razgovor: Ocenjevalec lahko po izpolnitvi zahtev zahteva izhodni razgovor.

Osebe, ki jih zanima sodelovanje v programu IDRP, morajo poklicati enega od vključenih ponudnikov IDRP na obvestilu DMV ali na spletni strani DSU, da se registrirajo. Ponudnik IDRP bo določil termin kliničnega pregleda z ocenjevalcem IDRP. Registracija vključuje izpolnjevanje obrazcev, vprašalnikov in plačilo pristojbin IDRP (Vermont Department of Health, 2023).

[17] Doživljenjska odložitev za kršitelja pomeni, da izpolniti zdravljenje (najmanj 20 ur zdravljenja v najmanj 24 tednih) in vložiti vlogo za ponovno pridobitev vozniškega dovoljenja prek aplikacije DMV Total Abstinence Application (Vloga za popolno abstinenco) (Vermont Department of Health, 2023).

[18] Program "Total Abstinence" (Popolna abstinenca), ki ga izvaja Oddelek za motorna vozila (DMV) v Vermontu, je namenjen posameznikom, ki so zaradi vožnje pod vplivom alkohola (DUI) ali drugih substanc izgubili vozniško dovoljenje. Ta program omogoča ponovno pridobitev vozniškega dovoljenja, vendar zahteva dokaz o triletnem obdobju popolne abstinence od vseh alkoholnih pijač in drog ter uspešno zaključen program zdravljenja odvisnosti (Vermont Department of Health, 2023).

Pri kliničnem vrednotenju IDRP se zberejo informacije o zgodovini osebe, da se preveri motnje uporabe alkohola ali drog in ugotavljanje tveganja za ponovitev kaznivega dejanja vožnje v vinjenem stanju. Pred začetkom izobraževalne komponente IDRP mora evalvacijo opraviti ocenjevalec IDRP. Klinični ocenjevalci IDRP bodo uporabili informacije, zbrane razgovorom in svojo klinično presojo, da določijo prihodnje potrebe po oceni in zdravljenju (Vermont Department of Health, 2023). Na osnovi tega se potem kršitelju dodelijo nadaljnje obveze programa.

Posameznik se na izobraževalnem delu programa udeleži 10 ur izobraževanja (predavanja, branje, videoposnetki) in razpravah v majhnih skupinah. To izobraževanje lahko posameznik opravi v dveh srečanjih (»intenzivno«) ali v štirih srečanjih (»neintenzivno«) (Vermont Department of Health, 2023). Stroški IDRP so odvisni od posameznega programa. Obvezno ocenjevanje znaša 180 USD. Obvezni izobraževalni program znaša 220 USD. Intenzivni programi, ki ponujajo IDRP izobraževanje v dveh dneh) imajo lahko nekoliko višje stroške (Vermont Department of Health, 2023).

Država New York - Program za rehabilitacijo voznikov pod vplivom

V državi New York so obsojeni vozniki zaradi kršitve, povezane z alkoholom ali drogami, podvrženi programom rehabilitacije.

Če je prekrškar obsojen zaradi vožnje pod vplivom alkohola ali drog, bo njegovo vozniško dovoljenje za vožnjo v zvezni državi New York preklicano ali začasno odvzeto, ob tem pa so prekrškarji lahko upravičeni do pogojne vozniške pravice, če sodelujejo v programu za rehabilitacijo voznikov pod vplivom. Če se prekrškar vpiše v takšen program, lahko zaprosi za pogojno licenco/privilegij vožnje (New York State, b.d.).

Začasni odvzem ali preklic vozniškega dovoljenja uradno začne teči ob zaslišanju ali obsodbi na sodišču, razen če prekrškarju sodišče izda »Nadaljevanje vozniških pravic«.

Če je posameznik kriv vožnje pod vplivom alkohola (Driving While Intoxicated DWI), vožnje, medtem ko je njegova sposobnost vožnje okrnjena (Driving While Ability Impaired DWAI) ali vožnje, medtem ko je njegova sposobnost vožnje okrnjena zaradi drog (Driving While Ability Impaired by Drugs), ali če je zavrnil sodelovanje pri kemičnem testu, bo moral plačati oceno odgovornosti voznika vsako leto za naslednja tri leta (New York State, b.d.).

Sodelovanje v Programu za rehabilitacijo voznikov pod vplivom ne prepreči, zmanjša, ali odloži glob, pristojbin ali kazni, naloženih v okviru programa ocenjevanja voznikove odgovornosti (New York State, b.d.).

Program za voznike, ki so vozili pod vplivom (IDP) (prej znan kot Program za vožnjo pod vplivom alkohola ali DDP) je del prizadevanj države New York za zmanjšanje pojavnosti poškodb, invalidnosti in smrti, ki so posledica prometnih nesreč, povezanih z alkoholom in drugimi drogami. S tem se zmanjšuje tveganje za ponovno storitev prekrška vožnje pod vplivom. Udeleženci programa IDP so deležni izobraževanja o tveganih izbirah alkohola in drog, da bi jim pomagali prepoznati in spremeniti tvegano vedenje. Multimedijske predstavitve in vodena razprava povečajo motivacijo udeležencev za spremembo vedenja v zaščito tistega, kar v življenju najbolj cenijo. Individualne in skupinske dejavnosti se izvajajo z uporabo delovnih zvezkov udeležencev. Udeleženci opravijo tudi začetno oceno, namenjeno prepoznavanju dejavnikov tveganja za motnjo zaradi zlorabe substanc. Osebe, pri katerih obstaja tveganje za motnjo zaradi zlorabe substanc, so napotene na celovito klinično oceno in zdravljenje, če je to potrebno (New York State, b.d.).

Udeleženec programa IDP mora obiskati vseh sedem tedenskih sej v učilnici. Vsaka seja traja 2 do 3 ure, skupaj 16 ur. Ko uspešno zaključi seje v učilnici, se njegova vključenost v IDP konča, razen če ga je program napotil na formalno oceno in morebitno zdravljenje (New York State, b.d.).

Udeležence IDP lahko napoti na uradno oceno zlorabe substanc državno sodišče v New Yorku, Ministrstvo za pogojne kazni ali IDP. Napotitve IDP so lahko posledica (New York State, b.d.):

- rezultatov pisnega samoocenjevanja;
- dveh ali več obsodb zaradi vožnje pod vplivom alkohola ali drog v zadnjih 10 letih;
- aretacije zaradi kršitve vožnje pod vplivom alkohola ali drog med vpisom v IDP;
- udeležbe na predavanjih pod vplivom alkohola ali drog ali ob razumnem sumu tega;
- pisne prošnje udeleženca za pomoč pri težavah z zlorabo substanc.

Med tečajem IDP je prekrškar lahko napoten k ponudniku zdravljenja, ki ga je odobril NY State OASAS, za formalno oceno in, če je treba, zdravljenje. Če je potrebna formalna ocena ali zdravljenje, bo prekrškar moral plačati dodatne pristojbine agenciji, ki nudi te storitve. Po oceni bo posameznik morda moral opraviti formalni program zdravljenja odvisnosti od substanc. Če ne opravi zahtevane ocene ali zdravljenja, bo izključeni iz IDP in njegova pogojna licenca bo preklicana (New York State, b.d.).

Po uspešnem zaključku vseh obvez je lahko vozniško dovoljenje posameznika obnovljeno ali pa posameznik postane upravičen do prijave za novo dovoljenje. Upravičenost za novo dovoljenje je odvisna od kandidata (New York State, b.d.):

- ima dve ali več kršitev vožnje pod vplivom alkohola/drog v svoji vozniški evidenci;
- je njegovo pogojno vozniško dovoljenje pod revokacijo;
- je bil mlajši od 21 let, ko je prišlo do kršitve vožnje pod vplivom alkohola ali drog;
- je na dan kršitve zavrnil test za alkohol ali droge;
- je storil kršitev vožnje pod vplivom alkohola ali drog med upravljanjem komercialnega motornega vozila.

Ko se posameznik vpiše v program IDP, mora Oddelku za motorna vozila plačati pristojbino v višini 75 dolarjev. Po vpisu mora plačati tudi pristojbino neposredno samemu izvajalcu tečaja IDP; najvišja pristojbina za vpis v IDP je 233 dolarjev (New York State, b.d.).

1.2.20 Povzetek programov

V okviru povzetka programov je podana le tabela z najpomembnejšimi elementi, ki zasledujejo cilje projekta in zastavljene aktivnosti.

Tabela 24: Povzetki primerljivih programov po svetu

Država	Ime (vrsta) programa	Napotitev in Razlogi za udeležbo/napotitev	Učinki/Cilji	Način podajanja informacij in uporabljenih pristopov izvedbe programa
Avstrija	Prometno svetovanje/usmerjanje	• določi oblast; • voznik prvič storil alkoholni prekršek z 0,8 do 1,19 promila alkohola v krvi; • vozil vozilo pod vplivom psihoaktivnih substanc (možno);	• vrnitev vozniškega dovoljenja;	• 4 ure; • skupinsko (4 – 12 oseb);
	Tečaj za izboljšanje vožnje	• vožnja pod vplivom alkohola (nad 1,2 promila); • vožnja pod vplivom drog; • kaznovano vedenje v prometu; • »Vormerksystem«;	• vrnjeno vozniško dovoljenje;	• psihologi; • manjše skupine; • tečaj za voznike, ki so imeli težave z alkoholom: 4 x 3,5 ure (cena 495,00 €); • tečaj za voznike z opaznimi težavami v prometu: 4 x 3 ure + vožnja (cena 495,00 €); • tečaj za voznike, ki so imeli težave z drogami: 4 x 3,5 ure (cena 495,00 €); • tečaj v okviru sistema Vormerksystem: skupinski tečaj: 2 x 2,5 ure (cena 198,00 €);/ individualni tečaj: 2 x 1 uro (cena 206 €);
	Prometno-psihološki pregled	• naroči oblast; • stopnja alkohola v krvi več kot 1,6 promila; • ali v primeru zavrnitve ugotavljanja vsebnosti alkohola v izdihanem zraku; • ali pri uporabi drog za volanom; • ali za ponavljajoče se storilce prekrškov;	• del procesa vrnitve vozniškega dovoljenja;	• okviren čas trajanja od 3 do 4h; • od 130 do 363 €;

Država	Ime (vrsta) programa	Napotitev in Razlogi za udeležbo/napotitev	Učinki/Cilji	Način podajanja informacij in uporabljenih pristopov izvedbe programa
	Prometno svetovanje/usmerjanje (nem. Verkehrscoaching)	• prvič storil alkoholni prekršek z 0,8 do 1,19 promila alkohola v krvi (istočasno sledi tudi odvzem vozniškega dovoljenja); • vožnja pod vplivom psihoaktivnih substanc;	• vrnitev vozniškega izpita;	• v skupinskih sejah; • 4 – 20 udeležencev; • 4 h; • vodijo usposobljeni strokovnjaki, kot so prometni psihologi; • 100 €;
	Alkoholne ključavnice	• BAC nad 1,2; • prostovoljno sodelovanje je možno po preteku polovice obdobja odvzema licence; • trajanje dvakrat daljše od preostalega obdobja odvzema - najmanj šest mesecev;	• vozniku ni bilo treba čakati na potek celotnega obdobja odvzema vozniškega dovoljenja; • po tem, ko je prestal polovico odvzema, je lahko z vključitvijo v interlock-program spet vozil;	
Belgija	Tečaj za ozaveščanje o varnosti v cestnem prometu za prekrškarje	• del alternativnih sodnih ukrepov in obvezni, če izrečeni; • vožnja pod vplivom alkohola; • vožnja pod vplivom drog; • manipuliranje z mopedi; • obvladovanje agresivnosti v prometu; • prekršek prehitre vožnje; • prometna nesreča s pobegom s kraja nesreče;	• je pogoj, ki ga sodišče (pogojna kazen), preiskovalni sodnik (pogojno izpustitev) ali, javni tožilec (kazenska mediacija) postavi namesto dodatnih sankcij ali tožbe;	• 20-urni program (razporejen na 1 soboto, 1 delavnik in 2 delovna večera ali 3 delavnike); • skupina 8 do 12 udeležencev • je brezplačno in obvezno;
	Alkoholne ključavnice	• ponovni kršitelji z BAC, nad 1,2 g/l – kot ukrep; • prvi kršitelji z BAC, nad 1,8 g/l – kot ukrep; • od enega do treh let;	• uporaba interlock naprave daje voznikom – ki bi sicer izgubili dovoljenje – priložnost, da še naprej vozijo, pod pogojem da so trezni;	

Država	Ime (vrsta) programa	Napotitev in Razlogi za udeležbo/napotitev	Učinki/Cilji	Način podajanja informacij in uporabljenih pristopov izvedbe programa
Češka	Terapevtski programi za voznike	• udeležba je od 1. 4. 2024 nova zahteva za vračilo vozniškega dovoljenja; • obveznost velja za posameznike, če so nezakonito dejanje zagrešili po datumu 1. 7. 2023; • vozniki, ki dobijo prepoved vožnje motornih vozil za obdobje najmanj 18 mesecev; • vozniki, ki so se v okviru pogojne odložitve kazenskega pregona ali pogojne odložitve vložitve predloga za kazen zavezali, da ne bodo vozili motornih vozil za obdobje najmanj 18 mesecev; • vozniki, ki jim je bila izrečena upravna kazen prepovedi opravljanja dejavnosti zaradi prekrška zavrnitve dovoljenja za preizkus, ali so bili med vožnjo pod vplivom alkohola ali druge zasvojljive snovi • vozniki, ki jim je državni tožilec ali sodnik odredil, da morajo opraviti terapevtski program v skladu s posebnim pravnim predpisom;	• vračilo vozniškega dovoljenja;	• skupine; • 4 - 12 udeležencev; • vodi jih en predavatelj; • program ima šest srečanj, ki trajajo po štiri ure;
Danska	Program Alkohol, droge in promet	• pogojni odvzem vozniškega dovoljenja; • brezpogojni odvzem vozniškega dovoljena;	• povrnitev vozniškega dovoljenja (v povezavi s teoretičnim in praktičnim delom izpita);	• 4 lekcije; vsaka 3h; • v obdobju 4 tednov; • učitelji (izvajajo terapevti za alkohol ali svetovalci za zlorabo substanc)

Država	Ime (vrsta) programa	Napotitev in Razlogi za udeležbo/napotitev	Učinki/Cilji	Način podajanja informacij in uporabljenih pristopov izvedbe programa
				lahko svobodno izberejo metodo poučevanja; • psihoedukacija in pogovori o življenjskem slogu v zvezi z uživanjem alkohola;
	Alkoholna ključavnica	BAC od 12,-2,0: • brezpogojni odvzem vozniškega dovoljenja za tri leta ALI vožnja s ključavnico za 3 leta; • BAC nad 2,0: brezpogojni odvzem vozniškega dovoljenja za 3 leta, ki mu sledita dve leti z obvezno uporabo alkoholne ključavnice – ali še dve leti brez dovoljenja;		
Estonija	Program za pijane voznike	• obvezen za polnoletne osebe, ki so vozile pod vplivom alkohola; • preprečevanje ponovnih kršitev prometnih predpisov, vključno z vožnjo pod vplivom alkohola;	• povrnitev pravice do vožnje;	• 4 moduli (v razmiku 1 tedna); • 4 srečanja na teden, vsako po 2 x 90 min; • plača udeleženec 230 €;
Finska	Tečaj za izboljšanje vožnje – le za voznike začetnike	• v prvih dveh letih po prvem vozniškem dovoljenju po treh navedenih kršitvah v dveh letih ali dveh kršitvah v enem letu;	• povrnitev pravice do vožnje;	• teoretični pouk, ki vključuje samostojne naloge in skupinske diskusije; • štiri ure; • izvaja pa se lahko tudi kot spletni študij prek povezave na daljavo;

Država	Ime (vrsta) programa	Napotitev in Razlogi za udeležbo/napotitev	Učinki/Cilji	Način podajanja informacij in uporabljenih pristopov izvedbe programa
	Alkoholne ključavnice	• prostovoljno; vsi storilci DUI, in sicer: • BAC 0,5 – 1,2 g/l: 12-36 mesecev, mediana 16 mesecev; • BAC 1,2 g/l in več: 12-26 mesecev, mediana 18 mesecev;	• sodelovanje v programu namesto odvzema vozniškega dovoljenja;	
Francija	Tečaj ozaveščanja o varnosti v cestnem prometu	• prostovoljna udeležba v primeru pridobivanja točk; • obvezna udeležba, če je imetnik poskusne licence storil prekršek, za katerega se kaznuje odvzem najmanj treh točk	• pridobitev do 4 točk v okviru omejitve največ 12 točk na licenci; • izogib pravni kazni (državni tožilec lahko ponudi udeležbo na tečaju v izogib kazni (globa, začasni odvzem vozniškega dovoljenja itd.); • uspešno zaključen tečaj – prejem potrdila;	• 2 zaporedna dneva, po 7h, dnevno; • 6 do največ 20 udeležencev; • izvajata skupaj dva usposobljena moderatorja (en strokovnjak za varnost v cestnem prometu, drugi psiholog); • podajanje snovi iz strani moderatorja in vaje, samoocene,... • od 100 € do 280 €, odvisno od centra;
	Alkoholna ključavnica	• do pet let; • BAC nad 0,8;	• za nadaljevanje pravice vožnje mora voznik sodelovati v programu alkoholnih ključavnic do pet let;	
Hrvaška	Program »Voznik - dejavnik varnosti v prometu«	• obvezen za zapornike: ○ obsojene na zaporno kazen zaradi kaznivega dejanja ali zaradi prekrška v prometu; ○ za tiste, ki so bili večkrat kaznovani za prometne prekrške ali so bili prej	• preprečevanje ponovitve kaznivih dejanj s področja prometnih prekrškov; • natančnejše osvojitev prometnih predpisov;	• temelji na modelih in teorijah percepcije tveganja, sprejemanja tveganja in tveganega vedenja, ki se uporabljajo v prometni psihologiji, motivacijskih teorijah, ki se nanašajo

Država	Ime (vrsta) programa	Napotitev in Razlogi za udeležbo/napotitev	Učinki/Cilji	Način podajanja informacij in uporabljenih pristopov izvedbe programa
		obsojeni za kazniva dejanja v prometu; • namenjen storilcem kaznivih dejanj proti varnosti v prometu;	• pridobivanje vpogleda v lastno vedenje in posledice tega vedenja; • razvoj empatije do žrtve storjenega dejanja; • razvoj čustvenega nadzora in odgovornega vedenja v prometu;	na vedenje voznikov, ter sodobnih pristopih učenja varne vožnje; • enkrat tedensko v trajanju ene ure v skupinah odprtega tipa • vključuje izvedbo devetih delavnic, tematsko razdeljenih v štiri skupine; • skupine so nekoliko večje in običajno štejejo petnajst do dvajset članov;
	Obravnava zaprtih oseb s prometnimi prekrški	• prostovoljno; • rizični vozniki; • večkratni kršitelji prometnih predpisov, ki so zbrali 9 kazenskih točk; • jim je bil izrečen varstveni ukrep prepovedi vožnje motornih vozil; • udeležba storilcev kaznivih dejanj in prometnih prekrškov;	• kratkoročni: seznanitev s prometnimi predpisi, pridobivanje vpogleda v vzroke in posledice prometnih nesreč ter izboljšanje prometne kulture; • dolgoročni: preprečevanje prometnih prekrškov in kaznivih dejanj ter preprečevanje povratništva v prometu, prometnih prekrškov in kaznivih dejanj; • cilji, ki jih je treba doseči za posameznika, so: razvoj kritičnosti, zavesti in odgovornosti, razvoj samozavesti in boljše prometne spretnosti; • cilji, ki jih je treba doseči za skupino, pa so: izmenjava	• udeležba storilcev kaznivih dejanj in prometnih prekrškov; • sodelovanje strokovnjakov z različnih področij; • skupno sodelovanje povzročiteljev in oškodovancev v preventivnih prometnih programih;

Država	Ime (vrsta) programa	Napotitev in Razlogi za udeležbo/napotitev	Učinki/Cilji	Način podajanja informacij in uporabljenih pristopov izvedbe programa
			znanja in izkušenj ter pomoč in podpora skupine posameznim članom;	
Luksemburg	Točkovna licenca – Tečaj s 3 točkami	• ni napotitve; • obnovitveni tečaj za povrnitev 3 točk;	• izbris 3 točk;	• en dan (7h)
	Točkovna licenca -Tečaj 12 točk	• ni napotitve; • obnovitveni tečaj za povrnitev 3 točk;	• izbris 12 točk;	• 6-dnevni tečaj;
Madžarska	Program V: Program za »rahlo opite voznike«	• za kršitelje od 0,8 ‰ do 1,6 ‰; • udeležba je obvezna (kršitelj želi vrnitev vozniškega dovoljenja); • opraviti ga je treba skupaj z enim od programov I, II ali III;	• zmanjšanje/odprava kazenskih točk; • obnovitev vozniškega dovoljenja;	• skupinski program; • od 1 do 15 oseb; • program obsega 7 enot; • vse enote v okviru enega srečanja; • 50 minut na eno enoto; • stroške programa plača udeleženec (40250 HUF/107 €)
	Program VI: Program za »zmerno opite voznike«	• udeležba je obvezna (kršitelj želi vrnitev vozniškega dovoljenja); • za kršitelje od 1,6 ‰ do 2,8 ‰;	• znižanje/odprava kazenskih točk; • je nujen pogoj za ponovno pridobitev vozniškega dovoljenja;	• izvaja ekipa dveh psihologov; • skupinsko delo; • od 8 do največ 12 udeležencev; • program obsega 15 enot, razdeljene v 3 sklope; • 50 minut na enoto; • skupno 2 srečanji (med njima vsaj 3 dni premora);

Država	Ime (vrsta) programa	Napotitev in Razlogi za udeležbo/napotitev	Učinki/Cilji	Način podajanja informacij in uporabljenih pristopov izvedbe programa
				• skupni časovni razpon med 8 in 14 dni; • stroške plača udeleženec in so zakonsko določeni (86250 HUF/230 €);
	Program VII: program za »hudo opite ali večkratne opite voznike (povratniki)«	• udeležba je obvezna (kršitelj želi vrnitev vozniškega dovoljenja); • za kršitelje nad 2,0 ‰;	• znižanje/izbris kazenskih točk; • nujen pogoj za ponovno pridobitev vozniškega dovoljenja;	• izvaja ekipa dveh psihologov; • skupinsko delo; • od 8 do največ 12 udeležencev; • program sestavljen in 25 enot; • program razporejen na 5 srečanj; • 50 minut na eno enoto; • časovni razpon med prvo in zadnjo sejo je 4 dni; • stroške plača udeleženec in so zakonsko določeni (143750 HUF/ 380 €);
Nemčija	Posebni napredni tečaji za izpopolnjevanje voznikov	• voznik začetnik v poizkusni dobi; • vozil pod vplivom alkohola ali mamil;	• podaljšanja veljavnost vozniškega dovoljenja; • če se ne udeleži: vozniško dovoljenje odvzame najmanj za tri mesece oziroma se ne izda ponovno, če je bilo že odvzeto (vedno se vozniku podaljša poizkusna doba za 2 leti); • znižanje točk (za voznike z 8 točkami ali manj je znižanje 4	• skupaj od 6 do 12 udeležencev; • eno predhodno predavanje; • sledijo tri srečanja, dolga najmanj 180 minut, v časovnem obdobju med dvema in štiri tedne plus domače naloge med različnimi sejami;

Država	Ime (vrsta) programa	Napotitev in Razlogi za udeležbo/napotitev	Učinki/Cilji	Način podajanja informacij in uporabljenih pristopov izvedbe programa
			točke, za voznike z med 9 in 13 točkami je znižanje 2 točki);	
	Tečaj/seminar za obnovitev sposobnosti za vožnjo (fitness to drive)	• lahko preko napotitve ali prostovoljno;	• če je prostovoljna udeležba, potem odbitek točk (1 točka); • izdaja/ohranitev vozniškega dovoljenja;	2 modula: • prometno-vzgojni del (dva modula, vsak 90 min); lahko individualno ali skupinsko do 6 oseb; • prometno-psihološki del (dve seji vsaka 75 min); je individualni;
Nizozemska	LEMA – Lahki izobraževalni ukrep za alkohol (Light Educational Measure Alcohol)	• obvezno za povrnitev začasno odvzetega vozniškega dovoljenja; voznik z BAC od 0,8 in 1,0; • voznik začetnik z BAC med 0,54 in 0,8;	• povrnitev začasno odvzetega vozniškega dovoljenja;	• skupinsko; • od 8 – 12 udeležencev; • iz dveh srečanj po 3,5 ure: dvakrat zjutraj ali dvakrat popoldne; • plača udeleženec: stroški uvedbe = 470 € + stroški izvedbe = 280 €
	EMA – Izobraževalni ukrep za alkohol (Educational Measure Alcohol)	• obvezno za povrnitev začasno odvzetega vozniškega dovoljenja; • voznik: BAC med 1,01 ‰ in 1,8 ‰ pri prvem prekršku ali nad 0,8 ‰ v primeru ponovitve; • voznik: v zadnjih petih letih dvakrat aretiran zaradi BAC nad 0,5 ‰; • voznik začetnik: BAC med 0,8 ‰ in 1,3 ‰; • voznik začetnik: v zadnjih petih letih dvakrat aretiran zaradi nad 0,2 ‰; • odrek alkotesta;	• povrnitev začasno odvzetega vozniškega dovoljenja;	• skupinsko; • od 8 – 12 udeležencev; • tridnevni tečaj: celodnevnega srečanja (od 9.00 do 16.30) in dveh 4-urnih srečanj; • skupaj traja tečaj 7 tednov; • plača udeleženec: stroški uvedbe = 470 € + stroški izvedbe = 726 €;

Država	Ime (vrsta) programa	Napotitev in Razlogi za udeležbo/napotitev	Učinki/Cilji	Način podajanja informacij in uporabljenih pristopov izvedbe programa
	Test sposobnosti za vožnjo	Obvezen za: • (izkušeni) vozniki z BAC nad 1,8 ‰; • vozniki začetniki z BAC nad 1,3 ‰; • voznik v obdobju 5 let trikrat aretiran zaradi vožnje pod vplivom alkohola; • če voznik ni upravičen do LEMA programa;	• veljavnost vozniškega dovoljenja;	• 2,5 h; • voznik začetnik: 470 € + 810 €; • ostali: 470 € + 273 €;
Poljska	Usposabljanje voznikov, ki kršijo cestnoprometne predpise	• prostovoljno; Udeleži se lahko voznik: • ima vozniško dovoljenje več kot eno leto; • mu ni bilo dodeljenih več kot 24 kazenskih točk; Ne more pa se udeležiti voznik, ki: • v prvem letu od dneva prve izdaje vozniškega dovoljenja; • voznik začetnik (eno leto od dneva prve izdaje vozniškega dovoljenja), ne sme preseči 20 kazenskih točk;	• povrnitev 6 kazenskih točk; • največ enkrat na 6 mesecev;	• skupinsko usposabljanje; • do 15 oseb; • predavanja; • praktična vaja; • teoretični del 8 h; • usposabljanje plača voznik sam, 950 PLN (219 €);
	Tečaj prevzgoje o vprašanjih odvisnosti od alkohola in drog	• oseba napotena na program zaradi vožnje pod vplivom alkohola ali alkoholu podobnih substanc IN prejela ustrezno upravno odločbo okrožnega »staroste«;	• možnost ponovnega pridobivanja vozniškega dovoljenja – ko izpolni pogoje;	• skupinsko delo – do 15 oseb; • 2 x po 8 h; • predavanja/vaje;
Švedska	SMADIT	• prostovoljno;	• cilj je zmanjšati število povratnikov pri kršitvah,	• postopek se začne, ko organ prijavi osebo zaradi suma vožnje pod vplivom alkohola;

Država	Ime (vrsta) programa	Napotitev in Razlogi za udeležbo/napotitev	Učinki/Cilji	Način podajanja informacij in uporabljenih pristopov izvedbe programa
			• povezanih z vožnjo pod vplivom alkohola; • zmanjšanje ponovnih kršitev;	• SMADIT je predstavljen kot ponudba pomoči, na osnovi katere lahko oseba takoj prejme začetno svetovanje s socialnimi službami ali službami za zasvojenost; • socialna služba ali služba za zasvojenost mora čim prej, po možnosti v 24 urah, stopiti v stik z osumljenim pijanim voznikom in mu ponuditi svetovanje;
	Program alkoholnih ključavnic	• prostovoljno; • program se osebi ponudi v roku 24 h po dejanju; • eno leto za BAC med 0,2 in 0,9 g/l; • dve leti BAC nad 1,0 g/l; • dve leti za večkratne kršitelje (v obdobju 5 let) vožnje pod vplivom alkohola;		
Švica	Tečaj za voznike, ki vozijo pod vplivom alkohola I	• namenjen prekrškarjem, ki so bili prvič ujeti pri vožnji pod vplivom alkohola;	• predčasna vrnitev vozniškega dovoljenja;	• skupinsko – do 4 osebe; • program obsega 4 enote; • vsaka enota traja 90 minut; • zaključi se v okviru 4 tednov; • tudi dva neobvezna telefonska razgovora, od katerih vsak traja 20 minut; • cena: 530 CHF

Država	Ime (vrsta) programa	Napotitev in Razlogi za udeležbo/napotitev	Učinki/Cilji	Način podajanja informacij in uporabljenih pristopov izvedbe programa
	Tečaj za voznike, ki vozijo pod vplivom alkohola II (za recidiviste)	• tečaj za ponovne prekrškarje vožnje pod vplivom alkohola z namenom preprečevanja ponovitev;	• cilj programa je, da udeleženec ne sede več za volan v stanju opitosti; • morebitna predčasna vrnitev vozniškega dovoljenja;	• skupinsko z 8 do 10 osebami; • enourni uvodni razgovor; • sledi 6 enot, kjer vsaka traja po dve uri; • cena: 650 CHF;
	Program: Umik opomina	• za prekrškarje- kršitev cestnoprometnih predpisov;	• predčasna vrnitev vozniškega dovoljenja;	• skupinsko – 4 osebe; • 4 enote po 90 minut; • dva zaporedna telefonska pogovora (opcijsko) po približno 20 minut vsak; • cena: 530 CHF;
	Program: Varnostni umik	• prometnim prekrškarjem, ki so kršili prometne predpise;	• podlaga za obnovitev vozniškega dovoljenja;	• skupinsko – 10 oseb; • dva predhodna razgovora po približno eno uro; • 6 enot po 2 uri; • en neobvezen razgovor v trajanju približno eno uro; • cena: 1050 CHF;
Združeno kraljestvo	Rehabilitacijski tečaji za vožnjo pod vplivom alkohola (angl. Drink drive rehabilitation courses – DDR)	• napoten preko sodišča; Če je prepovedana vožnja 12 mesecev ali več, in sicer v povezavi z/s: • vožnja z alkoholom v krvi nad predpisano mejo; • vožnja in ne dajanje vzorca za analizo (izdihanega zraka, krvi ali urina); • vodenje (biti odgovoren ali imeti nadzor nad vozilom) motornega vozila z alkoholom v krvi nad predpisano mejo;	• do 25-odstotno zmanjšanje dolžine prepovedi vožnje; • ugodnejše ponudbe zavarovanja;	• online ali v živo; • tridnevni tečaj (običajno razporejen čez tri tedne, enkrat tedensko);

Država	Ime (vrsta) programa	Napotitev in Razlogi za udeležbo/napotitev	Učinki/Cilji	Način podajanja informacij in uporabljenih pristopov izvedbe programa
		• vodenje motornega vozila, ko je bil nezmožen zaradi alkohola ali drog (prizadetost); • vodil motorno vozilo in ni dal vzorca za analizo (izdihanega zraka, krvi ali urina); • vodenje vozila, medtem ko ni sposoben za vožnjo pod vplivom alkohola ali drog (prizadetost) – Pijača; • vožnja ali poskus vožnje vozila, medtem ko ni sposoben voziti pod vplivom alkohola ali mamil (prizadetost) – Pijača; • vožnja ali poskus vožnje motornega vozila, medtem ko ni zmožen zaradi alkohola ali drog (zmožnost); • ne zagotovi vzorca za začetni alkotest; • ne dovoli laboratorijskega testiranja vzorcev krvi;		
	Nacionalni tečaj za ozaveščanje o hitrosti vožnje	• ni obvezne napotitve; • vožnja s preveliko hitrostjo	• znižanje kazenskih točk; • izogib obsodbi;	• 240 minut; • od katerih je 50 minut namenjenih »predstavitvam«; • 180 minut »interaktivno« poučevanje;
Kanada	Program za izboljšanje voznikov	Napoten zaradi: • kazenskih točk; • obsodbe za posebna kazniva dejanja po zakonu o motornih vozilih (MVA); • obsodbe po kazenskem zakoniku Kanade; • ukrep policije;	ni dostopnih podatkov	ni dostopnih podatkov

Država	Ime (vrsta) programa	Napotitev in Razlogi za udeležbo/napotitev	Učinki/Cilji	Način podajanja informacij in uporabljenih pristopov izvedbe programa
		• izkušeni vozniki med 15 in 19 točk;		
	Program blokade vžiga (alkoholna ključavnica)	• povezano s programom Odgovornega voznika;		
	Program odgovornega voznika	• napoten zaradi prepovedi vožnje zaradi alkohola in mamil;	ni dostopnih podatkov	ni dostopnih podatkov
ZDA	Vermont: Program za rehabilitacijo voznikov, ki so vozili pod vplivom alkohola ali drog	• obvezen za posameznike, ki so bili obsojeni zaradi upravljanja motornega vozila pod vplivom alkohola ali drugih substanc;	• predpogoj do povrnitve vozniškega dovoljenja;	• najprej klinično vrednotenje (ocenjevanje prekrškarja); • enoten program, ki sledi učnemu načrtu; • skupinsko – do 20 udeležencev; • 10 h; • vodi licencirani moderator; • izobraževalni del programa 220 USD;
	Država New York - Program za rehabilitacijo voznikov pod vplivom	• obvezen za obsojene prekrškarji zaradi kršitve, povezane z alkoholom ali drogami; • včasih predpogoj zdravljenje;	• povrnitev (ali je bilo preklicano ali začasno odvzeto) vozniškega dovoljenja;	• individualno in skupinsko; • multimedijske predstavitve in vodena razprava; • 7 x po 2-3 h (skupno 16 h); • 75 USD pristojbina oddelku za motorna vozila; • IDP program 233 USD.

1.3 Pregled znanstvenih raziskav in relevantne literature

Obstoječi znanstveni korpus o rehabilitacijskih programih za voznike, ki so bili »ujeti« pri vožnji pod vplivom alkohola ali drugih psihoaktivnih substanc, je razmeroma omejen, zlasti v zadnjem obdobju. Analiza objav v bazi Scopus je pokazala 240 zadetkov, od katerih je bilo po izločitvi nerelevantnih raziskav v bibliometrično obdelavo vključenih 119 virov. Rezultati kažejo, da se raziskave na tem področju objavljajo predvsem v revijah s področij medicine, psihologije in družboslovja, pri čemer ZDA in Nemčija izstopata, kot najaktivnejši raziskovalni okolji. Tematska razpršenost in odsotnost močneje povezanih skupkov citiranja nakazujeta na relativno nepovezanost ter še nerazvitost raziskovalnega področja.

Analiza ključnih besed je pokazala štiri prevladujoče tematske sklope:

- Rehabilitacijski programi in alkohol (klinične študije, vplivi starosti in spola);
- Prometna varnost in preventiva (programi za zmanjšanje tveganj);
- Intoksikacija in dejavniki tveganja (učinki alkohola na voznike, vedenjski vidiki);
- Druge psihoaktivne snovi in pravni vidiki (kaznovanje, recidivizem).

Ti tematski sklopi se tesno povezujejo s širšimi ugotovitvami raziskav o dejavnikih, ki vplivajo na prometno varnost, kjer je treba upoštevati interakcijo človeka, vozila in okolja. Glavni dejavniki tveganja so človeške napake (utrujenost, zaspanost, neizkušenost, bolezen), kratkoročni vplivi (uporaba alkohola in drog, stres, motnje pozornosti), dolgoročno tvegano vedenje (precenjevanje sposobnosti, neupoštevanje pravil) in kratkoročni vedenjski impulzi (kompulzivna dejanja, uporaba substanc). Utrujenost je posebej izpostavljena – odgovorna je za približno petino nesreč in celo za do 30 % smrtnih primerov. Pomemben dejavnik so tudi vremenske razmere (sneg, dež, poledica, slaba vidljivost), ki povečujejo tveganje in resnost nesreč. Prehitra vožnja ostaja eden ključnih vzrokov prometnih nesreč – odgovorna je za okoli tretjino smrtnih prometnih nesreč, raziskave pa potrjujejo, da bi že minimalno zmanjšanje povprečne hitrosti (npr. za 1 km/h) rešilo na tisoče življenj. Posebej kritična je tudi vožnja pod vplivom alkohola in drog, ki močno poveča tveganje in resnost nesreč.

1.3.1 Dejavniki za nastanek prometnih nesreč

Ker je celotna varnost v cestnem prometu odvisna od medsebojnega delovanja treh glavnih elementov: človeka, okolja in vozila, se sklepa, da prometne nesreče predstavljajo napako celotnega prometnega sistema (interakcija med tremi elementi). Človeška napaka je bila (in je še) dolgo najpogosteje obravnavana kot glavni in bolj ali manj usoden vzrok za težave v prometni varnosti.

Pri tako kompleksnih nalogah, kot je vožnja, je verjetnost pojava različnih dejavnikov pri vozniku, ki zmanjšujejo učinkovitost opravljanja posameznih nalog, velika. Petridou in Moustaki (Petridou & Moustaki, 2000) te dejavnike delita na: (1) tiste, ki dolgoročno zmanjšajo sposobnost vožnje, npr. neizkušenost, staranje, bolezen ali invalidnost, alkoholizem, zloraba drog; (2) tiste, ki kratkoročno zmanjšajo sposobnost vožnje, npr. utrujenost, zaspanost, akutna uporaba alkohola, kratkoročna uporaba drog, stres, motnje, ki odvrnejo pozornost; (3) tiste, ki dolgoročno spodbujajo tvegano vedenje, npr. precenitev sposobnosti, večkratno neupoštevanje hitrostnih omejitev in drugih prometnih predpisov, neuporaba varnostnega pasu ali druge zaščitne opreme; (4) tiste, ki kratkoročno spodbujajo tvegano vedenje, npr. kompulzivna dejanja, uporaba psihotropnih drog in alkohola, samomorilskih nagnjenj.

Tvegano vedenje med vožnjo, kot je motena vožnja, vožnja brez vozniškega dovoljenja, prekoračitev hitrosti in nepremišljena vožnja pomembno prispevajo k prometnim nesrečam (Hassen, Godesso, Abebe, & Girma, 2011), (Wang & Zhang, 2023), (Boulagouas, et al., 2020). Eden najpogostejših vzrokov za prometne nesreče so vsekakor motnje pozornosti voznika. Na splošno je voznikova nepazljivost opredeljena kot »nezadostna ali neobstoječa pozornost na dejavnosti, ki so ključne za varno vožnjo« (Regan, Hallet, & Gordon, 2011), motnja voznika pa je opredeljena kot odvračanje pozornosti od dejavnosti, ki so ključne za varno vožnjo. Raziskava, izvedena s 23 udeleženci v realnem okolju (testna steza) v normalnih prometnih razmerah, je voznike podvrgla 15 motnjam v vozilu, vključno z uporabo mobilnih telefonov (ročnih in prostoročnih), iskanjem predmetov v vozilu ter nadzorom in upravljanjem različnih

sistemov v vozilu. Vse motnje so povzročile znatno zmanjšanje vizualne pozornosti na področjih, povezanih z vožnjo (Cvahte Ojsteršek, Babić, Areh, Babić, & Topolšek, 2023).

Vsaka peta prometna nesreča se zgodi zaradi utrujenosti. Dokazi iz različnih študij močno podpirajo trditev, da je utrujenost pomemben vzrok prometnih nesreč, saj se pri utrujenosti voznikov poslabša ohranjanje pozicije na voznem pasu in nadzor nad upravljanjem volana (Mortazavi, Eskandarian, & Sayed, 2009), vplivi pa se pokažejo že pri majhnem pomanjkanju spanja (Caponecchia & Williamson, 2018).

Vremenske razmere lahko udeležencem v prometu predstavljajo vrsto izzivov. Na primer, pozimi je varnost v cestnem prometu še posebej pomembna, saj so vozne razmere po navadi slabše, dejavniki, kot sta slaba vidljivost in spolzka cestna površina, pa predstavljajo večje tveganje. Vreme povzroči hujša trčenja, saj lahko odvrne pozornost in zmanjša zaznavanje pešcev kot tudi ostalih udeležencev v prometu in vpliva tudi na sposobnost hitrega odzivanja na incidente (Tay, Choi, & Khan, 2011). Poleg tega je dokazano, da različni vremenski pogoji, kot so oblačnost, dež, sneg, ledeni dež, žled, toča in omejitev vidljivosti, pomembno vplivajo na verjetnost nastanka prometne nesreče (Tofigni, et al., 2021).

Prehitra vožnja ostaja glavni vzrok prometnih nesreč. Prevelika in neprilagojena hitrost je vzrok približno tretjine smrtnih trčenj in je pri večini trkov oteževalni dejavnik. Vsako leto bi lahko rešili 2.100 življenj, če bi se povprečna hitrost na vseh cestah v EU zmanjšala le za 1 km/h (European Transport Safety Council, 2019).

Vožnja pod vplivom drog ali alkohola in drugih opojnih substanc je nezakonita in se ji je treba vedno izogibati. Vožnja pod vplivom alkohola je ključni dejavnik tveganja za 27 % vseh poškodb v cestnih prometnih nesrečah (World Health Organization, b.d.). Tudi pri nizki ravni alkohola v krvi imajo vozniki težave s koncentracijo, koordinacijo in prepoznavanjem tveganj v cestnem okolju.

1.3.2 Prehitra vožnja in ostali prekrški

Prehitra vožnja pomembno vpliva na varnost vožnje, pri čemer so višje hitrosti povezane s povečanim tveganjem za povzročitev nesreče (Gargoum & El-Basyouny, 2016). To še posebej velja za lokalne ceste, kjer se stopnja prometnih nesreč s povečano hitrostjo vožnjo hitro povečuje (Aarts & van Schagen, 2006). Razmerje med hitrostjo in tveganjem nesreče je zapleteno, pri čemer hitrost vpliva tako na resnost kot na verjetnost nesreče (Hauer, 2009). Dejavniki, kot so spol in starost voznika ter vrsta ceste, lahko vplivajo na voznikovo upoštevanje omejitev hitrosti in njegovo vpletenost v nesreče, povezane s hitrostjo (Hassan, Shawky, Kishta, Garib, & Al-Harthei, 2017). Kljub prepoznavanju nevarnosti prekoračitve dovoljene hitrosti velik delež voznikov še vedno vozi nad dovoljenimi hitrostmi (Hatfield & Job, 2006). Vendar pa oznaka nesreč »povezanih s prehitro vožnjo« morda ne odraža vedno natančno vloge hitrosti pri nesrečah (Fitzpatrick, Rakasi, & Knodler, 2017).

1.3.3 Vpliv alkohola in psihoaktivnih snovi na prometno varnost

Raziskave nedvomno kažejo, da prihaja pri vožnji pod vplivom alkohola ali/in drog do znatnega poslabšanja različnih elementov voznih sposobnosti voznikov (npr. (Sewell, Poling, & Sofuglu, 2009), (Zhao, Zhang, & Rong, 2014) (Allen, et al., 2009). Učinki so v veliki meri odvisni tudi od odmerka oziroma stopnje, pri čemer povečevanje odmerkov vodi do splošnega zmanjšanja zmogljivosti vožnje, kar vključuje zmožnost pozornosti in ustreznih reakcij med izvajanjem nalog vožnje ((Allen, et al., 2009), (Calhoun, Pekar, & Pearlson, 2004)). Poleg tega je bilo ugotovljeno, da kombinacija alkohola z drugimi psihoaktivnimi snovmi, kot so energijske pijače ali benzodiazepini, še bolj izrazi škodljive učinke na zmogljivost vožnje ((Marczinski & Fillmore, 2014), (Maxwell, Dubois, Weaver, & Bédard, 2010)).

Deloma na vozne sposobnosti ob uživanju alkohola vpliva tudi akutna toleranca do stopnje alkohola pri ljudeh, ki pijejo v čezmernih količinah (Marczinski & Fillmore, 2009). Akutno uživanje alkohola škoduje različnim vidikom sposobnosti za vožnjo, vključno s

sposobnostmi za nadzor vozila, psihomotoričnimi funkcijami ter kognitivnimi in motoričnimi zmogljivostmi (Irwin, Iudakhina, Desbrow, & McCartney, 2017). Ugotovljeno je bilo, da uživanje alkohola poslabša presojo, kar vodi do precenjevanja sposobnosti posameznika za varno upravljanje vozila, kar lahko vodi v tvegano vedenje med vožnjo, in to tudi pri ravneh alkohola v krvi pod najpogosteje postavljenimi dovoljenimi mejami (Garrisson, Scholey, Verster, Shiferaw, & Benson, 2022). Poleg tega je uživanje alkohola povezano s poslabšanjem binokularnega vida, torej vida, pri katerem obe očesi skupaj omogočata zaznavanje globine in tridimenzionalnega prostora, kar lahko dodatno vpliva na vozniške zmogljivosti (Martino, et al., 2021). Laboratorijske študije so pokazale, da alkohol poslabša več kritičnih vidikov vozne zmogljivosti, kot sta krmiljenje in sposobnost ohranjanja položaja vozila na cestišču, še posebej pri voznikih, ki svojo alkoholiziranost ocenijo kot nižjo, kot je v resnici (Laude & Fillmore, 2016). Poleg tega je uživanje alkohola povezano s povečano hitrostjo vožnje, kaznimi za prehitro vožnjo in prometnimi nesrečami, kar kaže na pomemben vpliv na vedenje med vožnjo (Aston, Shannon, & Liguori, 2014).

Učinki alkohola na vozne zmogljivosti niso omejeni le na čas po uživanju. Raziskave so pokazale, da lahko akutna toleranca do vpliva alkohola na vedenjske in kognitivne mehanizme, povezane z vožnjo, vpliva na zmanjšano vozno zmogljivost in odločitve za vožnjo po pitju alkohola tudi v fazi, ko po pitju alkohola stopnja opitosti upada (Weafer & Fillmore, 2011). Poleg tega lahko učinki opitja trajajo tudi naslednje dni, ko na dojemanje sposobnosti vožnje vplivajo prepričanja o učinkih alkohola na telo med opitjem in »mačkom« ter fizični simptomi okrevanja po opitosti, kjer vpliv alkoholiziranosti traja tudi pri voznikih, ki imajo manj fizičnih simptomov in občutka preostale opitosti (Cameron & French, 2015). Pomembno je omeniti, da vpliv alkohola na vozno zmogljivost ni enak pri vseh posameznikih, saj se je pokazalo, da interakcije med starostjo in zmernimi učinki alkohola različno vplivajo na simulirano vozno zmogljivost (Sklar, Boissoneault, Fillmore, & Nixon, 2013).

Tudi uporaba drugih psihoaktivnih snovi poleg alkohola lahko zelo škodljivo vpliva na vozne sposobnosti. Raziskave so pokazale, da lahko uporaba psihoaktivnih snovi, kot so konoplja in prepovedane droge, poslabša vozno zmogljivost, kar poveča tveganje za

prometne nesreče (Marillier & Verstraete, 2019), vendar se tega vozniki pogosto ne zavedajo (Kelly, Darke, & Ross, 2004). Uživanje konoplje je namreč povezano z zmanjšano pozornostjo, povečanim odzivnim časom, zmanjšano sposobnostjo nadzora smeri in zmanjšanjem kognitivnih in motoričnih funkcij, povezanih z vožnjo, kar lahko na koncu povečuje verjetnost prometne nesreče (Beccegato, Ruggeri, Montisci, & Terranova, 2021). Ugotovljeno je tudi bilo, da sinergijski učinki alkohola in konoplje povzročajo večje poslabšanje sposobnosti vožnje kot vsaka snov posebej (Parekh, 2019).

Študije so poudarile tudi povezavo med uporabo psihoaktivnih snovi in zmanjšanjem vozne zmogljivosti, pri čemer psihoaktivne snovi vplivajo na voznikovo čustveno vedenje, presojo, agresijo in tveganje (Jamt, et al., 2020). Poleg tega je bila uporaba psihoaktivnih snovi, vključno z drogami in farmacevtskimi izdelki, opredeljena kot dobro znan dejavnik tveganja za poškodbe v cestnem prometu, pri čemer alkohol še vedno predstavlja največjo težavo v smislu tveganja poškodb voznikov med psihoaktivnimi snovmi (Hels, Lyckegaard, Simonsen, Steentoft, & Bernhoft, 2013).

Psihoaktivne snovi, ki vplivajo na vozno zmogljivost, zajemajo tudi nadzorovane snovi, ki se predpisujejo na recept, kot so benzodiazepini in z-hipnotiki, marihuana, stimulansi centralnega živčnega sistema, gama-hidroksibutirat (GHB), halucinogene snovi in opioidi, za katere je bilo dokazano, da imajo potencialne škodljive učinke na vožnjo (Voas, DuPont, Shea, & Talpins, 2012).

1.3.4 Rehabilitacijski programi

Da bi preprečili, da bi vozniki, ki so bili ujeti pri vožnji pod vplivom alkohola, ponovili prekršek, je potreben celovit pristop. Voas & Fisher (2001) na splošno definirata štiri skupine pristopov, ki jih lahko pri tem uporabljamo:

- Kazni za odvračanje. Uporaba teh sankcij (npr. globe in zaporna kazen) temelji na predpostavki, da se vožnja pod vplivom alkohola zgodi, ker voznik ni motiviran za spremembo svojega vedenja in morda sprejemanje nevšečnosti (npr. uporaba drugega voznika ali taksija), da bi se izognil vožnji pod vplivom alkohola. V teh

primerih lahko kazen (ali grožnja s kaznijo) ugodno vpliva na prihodnje odločanje o pitju in vožnji.

- Izobraževalni programi. Te sankcije predpostavljajo, da je voznik storil prekršek vožnje pod vplivom zaradi pomanjkanja znanja o naslednjem: zakonih o pitju in vožnji, učinkih alkohola na vožnjo in načinih, kako se izogniti pitju in vožnji. Izobraževalni programi, skupaj s programi zdravljenja alkoholizma, so razvrščeni med rehabilitacijske pristope.
- Programi zdravljenja alkoholizma. Uporaba teh sankcij temelji na predpostavki, da mnogi storilci zlorabljajo alkohol ali so odvisni od njega in torej morajo okrevati od svojega nekontroliranega vzorca uživanja alkohola, da bi se izognili vožnji pod vplivom.
- Onemogočajoče sankcije. Ti ukrepi, ki vključujejo odvzem vozniškega dovoljenja in ukrepe v zvezi z vozili (npr. zaseg vozila), so zasnovani za zaščito javnosti (vsaj za čas trajanja sankcije), tako da storilcu onemogočijo pitje in vožnjo, ne glede na razlog za prvotni prekršek.

Različne študije so raziskovale strategije za zmanjšanje ponovitve prekrškov voznikov, ki vozijo pod vplivom alkohola (angl. driving under the influence – DUI ali driving while intoxicated - DWI). Metaanaliza pristopov h korektivnim intervencijam pri storilcih vožnje pod vplivom alkohola je pokazala, da so kombinacije intervencij, zlasti tiste, ki vključujejo izobraževanje, psihoterapijo/svetovanje in nadaljnji stik/probacijski nadzor, bolj učinkovite pri zmanjševanju ponovitve vožnje pod vplivom alkohola (Wells-Parker, Bangert-Drowns, McMillen, & Williams, 1995). Voas in Fisher (2001) in Lapham, Kapitula, C'de Baca, in McMillan (2006) so ugotovili, da so rehabilitacijski programi v kombinaciji z začasnim odvzemom vozniškega dovoljenja učinkoviti pri zmanjševanju ponovitve prekrškov oziroma recidivizmom. Wells-Parker, Anderson, Landrum in Snowq (1988) in DeYoung (1997) so poudarili pomen probacije (pogojnega odvzema) in zdravljenja težav z alkoholom, pri čemer je slednji predlagal, da je kombinacija teh dveh posegov še posebej učinkovita. Yu (2000) in Taxman in Piquero (1998) so poudarili potrebo po obravnavi težav z alkoholom vzporedno z ostalimi ukrepi, pri čemer so slednji ugotovili, da so rehabilitacijski ukrepi učinkovitejši od kazenskih ukrepov. Rider in kolegi (2007) so ugotovili, da so inovativni izobraževalni programi, npr. izobraževanje s ciljem

opuščanja vožnje v opitem stanju namesto opuščanja pitja, učinkoviti pri zmanjševanju ponovitve prekrškov, enako velja za strožje kazni (Hansen, 2015).

Dobre rezultate kažejo tudi krajši intervencijski programi, na primer kratke izobraževalne intervencije v travmatoloških centrih za motnje, povezane z alkoholom, ki so pokazale zmanjšanje kasnejših prekrškov zaradi vožnje pod vplivom alkohola (Schermer, Moyers, Miller, & Bloomfield, 2006). Prav tako so pristopi, kot sta motivacijski intervju in novi programi hitrega, a zmernega ukrepanja takoj po zaznanem prekršku, pokazali obet v zmanjšanju prihodnjih prekrškov zaradi vožnje pod vplivom alkohola, kar poudarja potencial vedenjskih posegov in takojšnjih, a zmernih sankcij za odvračanje ponovitve prekrškov ((Osilla, et al., 2015) in (Midgette & Kilmer, 2021)).

Pristopi, usmerjeni v komorbidnost psihiatričnih težav med ponavljajočimi se storilci, lahko prispevajo k preprečevanju ponovitve vožnje pod vplivom alkohola (Shaffer, et al., 2007). Komorbidnost psihiatričnih težav je namreč identificirana kot korelat ponovitve vožnje pod vplivom alkohola, kar kaže na potrebo po obravnavi osnovnih psiholoških in vedenjskih dejavnikov pri preprečevanju ponovitve prekrškov (Nelson, Shoov, LaBrie, & Shaffer, 2019). Na vožnjo pod vplivom alkohola in drugih psihoaktivnih snovi vpliva tudi nagnjenost k iskanju vznemirjenja (Jamt, et al., 2020). Poleg tega je bila kot potencialna intervencija za posameznike z enim prekrškom vožnje pod vplivom alkohola in tveganim pitjem predlagana kognitivno-vedenjska terapija, kar kaže na pomembnost psiholoških posegov pri obravnavi voženj, povezanih z alkoholom (Osilla, et al., 2015).

1.3.5 Učinkovitost rehabilitacijskih programov

Pomembno vprašanje je, kako se lahko prepreči, da bi vozniki, ki so že storili prekršek, tega v prihodnje ponovili. Kar zadeva sankcije za tovrstna dejanja, se ločijo tradicionalne in alternativne sankcije. Tradicionalna kazen je običajno sestavljena iz plačila globe in odvzema vozniškega dovoljenja. Namen alternativne sankcije je trajno spremeniti vedenje voznikov z intenzivnim usposabljanjem.

Usposabljanje in izobraževanje sta pomembna dejavnika povečanja varnosti v cestnem prometu, vendar je izziv oceniti uspešnost in učinkovitost posameznih usposabljanj, izobraževanj ali programov. Različne metode vrednotenja ali evalvacije so lahko razlog, zakaj več študij ni vedno (ali v zanesljivi meri) uspelo dokazati pozitivnih rezultatov takšnih usposabljanj in programov, kar kažejo različni sistemizirani pregledi do zdaj zbranih dokazov in raziskav ((Vernick, et al., 1999), (Williams, Preusser, & Ledingham, 2009), (Engström, Gregersen, Hernetkoski, Keskinen, & Nyberg, 2003), (Simpson, 2003), (Lonero & Mayhew, 2010)). So pa nekatere nedavne študije ((Shell, Newman, Córdova-Cazar, & Heese, 2015), (Mayhew , et al., 2017)) z boljšimi metodami vrednotenja in raziskavami o izobraževanju voznikov o varnosti v cestnem prometu pokazale statistično značilno zmanjšanje prometnih nesreč.

Učinkovitost določenih rehabilitacijskih programov so s kontrolnimi skupinami že raziskovali (v Avstriji, Nemčiji, Veliki Britaniji ter tudi ZDA) in prišli do zaključkov, da se je stopnja recidivizma zmanjšala za približno 50 % pri voznikih, ki so bili napoteni na programe zaradi vožnje pod vplivom alkohola; torej tisti vozniki, ki so vozili pod vplivom alkohola in so sodelovali v rehabilitacijskem programu, v primerjavi z vozniki, ki so vozili pod vplivom alkohola in se niso udeležili rehabilitacijskih programov ((Schützenhöfer & Krainz, 1999), (Michalke, Barglik-Chory, & Brandstätter, 1987), (Jacobshagen, 1998)).

V nadaljevanju so predstavljeni strnjeni povzetki izbranih tujih znanstvenih objav, ki preučujejo različne programe, ukrepe in intervencije za zmanjševanje ponovitev vožnje pod vplivom psihoaktivnih snovi ter za izboljšanje varnosti v cestnem prometu. Ti povzetki omogočajo hiter pregled ključnih značilnosti ter primerljivo interpretacijo učinkovitosti posameznih pristopov (celotna vsebina pa je v poročilu: Evalvacija učinkovitosti rehabilitacijskih programov in programa dodatnega usposabljanja za varno vožnjo: Analiza trenutnega stanja rehabilitacijskih programov v širšem okolju in njihova učinkovitost).

Tabela 25: Pregled znanstvenih raziskav učinkovitosti rehabilitacije voznikov

Vir (naslov študije in avtorji)	Opis programa	Metoda evalvacije	Rezultati
Vir: Can novel ' swift-certain-fair' programs work outside of pioneering jurisdictions? An analysis of 24/7 Sobriety in Montana (Midgette & Kilmer, 2021)	Program Montana 24/7 - Sobriety za obtožene zaradi DUI. Zahteva popolno abstinenco od alkohola in pogosto testiranje: • osebni testi dvakrat na dan (zjutraj in zvečer), mejna vrednost BAC 0,02; • oddaljeno transdermalno spremljanje alkohola. Pozitiven ali izpuščen test → takojšnja, kratkotrajna zaporna kazen (običajno ≤ 24 ur, odvisno od pristojnosti). Udeleženci sami krijejo del stroškov programa.	Uporabljeni administrativni podatki Oddelka za motorna vozila (MVD) o obsodbah zaradi DUI. Vzorec: posamezniki z ≥2 obsodbama DUI; druga obsodba med jan. 2009 in avg. 2013. Povezava evidenc MVD s kazensko evidenco, prometnimi kršitvami in sodnimi zapisniki. Primerjava stopenj ponovne aretacije zaradi DUI med udeleženci 24/7 in primerjalno skupino.	Po prilagoditvi na kovariate so modeli instrumentalnih spremenljivk pokazali, da udeležba v 24/7 pomembno zmanjša verjetnost ponovne aretacije zaradi DUI v enem letu. Preferirani model: približno 86 % relativno zmanjšanje tveganja (–8,9 odstotne točke) v primerjavi s kontrolno skupino drugič obsojenih zaradi DUI, ki niso bili vključeni v program.
Vir: Long-term effectiveness of the alcohol ignition interlock programme: A retrospective cohort study in the Netherlands (Blom & Blokdijk, 2021)	Nizozemski program alkoholnih ključavnic (AK) s tremi komponentami: • namestitev alkoholne ključavnice v vozilo; • izobraževalni tečaj za »piječe voznike« (ločiti pitje od vožnje); • finančna komponenta: udeleženci krijejo stroške (~4000 €).	Retrospektivna kohortna študija na podlagi kazenskih evidenc. Udeleženci programa AK, spremljani vsaj 2 leti po zaključku programa; izid: nova obsodba zaradi DUI. Primerjava s sočasno kontrolno skupino podobnih prekrškarjev, ki niso bili vključeni v AK.	Po 2 letih je 3 % udeležencev AK ponovno storilo DUI (vs. 10 % v kontrolni skupini); po 4 letih 7 % vs. 12 %. Neprilagojena stopnja ponovne obsodbe AK je bistveno nižja ($p < 0,001$). Logistična regresija kaže na edinstven prispevek AK: 4 % vs. 8 % verjetnost ponovitve v 2 letih ($p < 0,001$), kar ustreza približno 54 % relativnemu zmanjšanju ponovitve.

Vir: Randomized Clinical Trial Examining Cognitive Behavioral Therapy for Individuals With a First-Time DUI Offense (Osilla, Paddock, McCullough, Jonsson, & Watkins, 2019)	Randomizirana klinična študija med prvič obsojenimi zaradi DUI v Južni Kaliforniji. Primerjava 12-sejnega skupinskega programa kognitivno-vedenjske terapije (KVT) z obstoječo skupinsko terapijo. KVT je poudarjala veščine spoprijemanja, prepoznavanje tveganih situacij, preprečevanje vožnje po pitju, pozitivno komunikacijo, reševanje problemov in podporne odnose.	Izhodišče, 4- in 10-mesečno spremljanje. Meritve: tipična poraba alkohola, dnevi abstinence, epizode prekomernega pitja, alkoholne posledice (SIPAD). Udeleženci: >21 let, prvi program DUI, AUDIT-C > 3, izpolnjena minimalna izobrazbena raven. Samoporočevalne ankete v živo ob vseh treh časovnih točkah.	V obeh skupinah (KVT in običajna intervencija) zaznana pomembna izboljšanja znotraj skupin v prekomernem pitju. Običajna intervencija: dodatna izboljšanja v količini popitega alkohola na teden in dnevih abstinence. KVT je v primerjavi z običajno intervencijo zmanjšala verjetnost vožnje po pitju alkohola za 63 % (4 meseci) in 71 % (10 mesecev; OR ≈ 0,29, p = 0,065), brez pomembnih razlik v ostalih izidih.
Vir: Does the probability of DWI arrest fall following participation in DWI and hybrid drug treatment court programs? (Sloan, Gifford, Eldred, & McCutchan, 2016)	Sodno osnovani programi z multidisciplinarnim pristopom (sodnik, tožilec, obramba, probacija, policija, ponudniki zdravljenja). Kombinacija zdravljenja odvisnosti, sodnega nadzora, obveznega testiranja na alkohol/droge, nagrad in sankcij. Tipično trajanje programa: 12–18 mesecev; zaključek zahteva daljše obdobje abstinence (≥6 mesecev).	Podatki iz dveh državnih baz AOC: kazenski sistem (vse aretacije/obsodbe) in sistem za sodišča zdravljenja. Tri odvisne spremenljivke: (1) ≥1 aretacija zaradi DWI; (2) ≥1 obsodba zaradi DWI; (3) število aretacij DWI. Uporabljeno ujemanje na podlagi ocene verjetnosti za oblikovanje primerjalnih kontrolnih skupin. Primerjava izidov v 4-letnem obdobju spremljanja med udeleženci sodišč in ujemajočimi se kontrolami.	Osebe, obsojene zaradi DWI, ki so zaključile program specializiranega sodišča, so imele nižje stopnje ponovnih aretacij in obsodb zaradi DWI kot ujemajoče se kontrole. Sodišča za DWI so bila učinkovitejša pri zmanjševanju ponovne aretacije kot sodišča za droge.

Vir: Benefits of short educational programmes in preventing drink-driving recidivism: A ten-year follow-up randomised controlled trial (Vaucher, et al., 2016)	RCT v kantonu Ženeva (Švica). Trije izobraževalni programi za prvič kaznovane zaradi DUI: (1) standardni 7-urni program (pravnik, zdravnik, psiholog); (2) skrajšan 4-urni program s soudeležencem; (3) kratko 2-urno predavanje (psiholog). Vsi programi temeljijo na izobraževanju o učinkih alkohola, pravnih posledicah in tveganem pitju. Udeleženci so za udeležbo dobili 1 mesec krajši suspenz; strošek 250 CHF. Pred programom enourni individualni intervju s psihologom (navade pitja, svetovanje).	Primarni izid: ponovitev DUI v 5 letih; sekundarni: ponovitev v 2 in 10 letih. Ponovitev opredeljena kot druga obsodba DUI z BAC ≥ 0,8 g/kg v 10-letnem obdobju spremljanja. Nacionalni register prometnih prekrškov pregledan po 5 in 10 letih. Vgrajena kohortna zasnova za primerjavo z vozniki, ki se programa niso udeležili.	Kratko 2-urno predavanje je zmanjšalo tveganje ponovni DUI za približno 25 % v prvih 2 letih. Opazili porast prekrškov po izteku 5-letnega obdobja strožjih sankcij (ko prekršek znova šteje kot »prvi«). V primerjavi z neudeleženci so imeli udeleženci 7-urnega programa 47 % večjo verjetnost ponovne DUI, udeleženci 2-urnega pa 28 % manjšo; razlika ni bila statistično značilna (p = 0,248), a kaže ugoden trend kratkega, ciljnega programa.
Vir: Operating under the influence: Three year recidivism rates for motivation-enhancing versus standard care programs (Beadnell, Crisafulli, Stafford, Rosengren, & DiClemente, 2015)	Programi DEEP v zvezni državi Maine za storilce vožnje pod vplivom. Prej: standardni pristopi – Adult Assessment Program (AAP; 2-urna individualna ocena) ali Weekend Intervention Program (WIP; 22-urni skupinski program). Po reformi: uveden motivacijsko usmerjen program Prime For Life (PFL), 20-urni skupinski program za vse storilce. Nekateri udeleženci so prejemali samostojni preventivni program, drugi preventivo + zdravljenje.	Kazenske evidence: aretacije zaradi vožnje pod vplivom, tip intervencije, status zaključka. Dve kohorti: pred reformo (standardna oskrba) in po uvedbi motivacijskih intervencij. Analiza ponovnih aretacij v 3 letih; primerjava med programoma glede na zaključek ali »nezaključek«. Uporabljeni kazalniki relativnega tveganja in števila potrebnih za zdravljenje (NNT).	V kohorti motivacijskih intervencij je bilo manj tistih, ki so zaključili program in so bili ponovno aretirani zaradi vožnje pod vplivom kot v kohorti standardne intervencije. Opazno zmanjšanje relativnega tveganja za recidivizem za ~25,2 % in 17,7 % (odvisno od podskupine). NNT ≈ 40 (samo preventivni program) in 39 (preventiva + zdravljenje), kar pomeni, da program motivacijskih intervencij prepreči eno dodatno aretacijo na ~40 udeležencev.

Vir: A pilot study comparing in-person and web-based motivational interviewing among adults with a first-time DUI offense (Osilla, et al., 2015)	Vsi udeleženci so prejeli običajno oskrbo (UC): 9 × 2-urne skupinske seje, 12 × 1-urne razrede, 6 srečanj 12-stopenjskih skupin. Udeleženci pilotne študije naključno razporejeni v tri skupine: (1) samo UC; (2) UC + osebno motivacijsko intervjuvanje (MI); (3) UC + spletno MI. MI (osebno ali spletno): 1 × 45-min individualna seja + 2 × 10-min »okrepitveni« seji z istim facilitatorjem.	Osebni intervjuji za DSM-IV zlorabo/odvisnost v zadnjem letu. Spletne ankete ob začetku, po prvi seji in 3 mesece po začetku/zaključku programa. Na začetku: demografija, AUDADIS in AUDIT-C; takoj po prvi seji: sprejemanje in zadovoljstvo. Izhodišče in 3-mesečno spremljanje: uporaba alkohola in tvegana vedenja.	Udeleženci v osebnem in spletnem MI so poročali o višji kakovosti in zadovoljstvu s sejo kot skupina samo UC. Ni statistično pomembnih razlik v izidih med tremi pogoji. Vse skupine (tudi samo UC) so poročale o pomembnem zmanjšanju porabe alkohola in tveganih vedenj.
Vir: Alcohol interlocks and prevention of drunk-driving recidivism (Assailly & Cestac, 2014)	175 voznikov (12 % žensk, povp. starost 38,8 leta) v šestmesečnem programu alkoholne ključavnice. Vključitev na pobudo tožilca; strogi kriteriji izključitve (povratniki, BAC > 2 g/l, brez lastnega vozila, več prekrškov, pogojni izpust, nesreče ipd.). Vsem udeležencem v njihov lastni avto vgrajena alkoholna ključavnica za 6 mesecev na njihove stroške.	Uporabljeni podatki Oddelka za vozniška dovoljenja v Haute-Savoie za spremljanje ponovitve alkoholnih in drugih prometnih prekrškov. Novembra 2009 izvedena anketa med udeleženci. Na začetku programa (po dvodnevnem tečaju) so izpolnili samoevalvacijski vprašalnik o alkoholnih težavah in učinkih tečaja.	Stopnja ponovitve prekrškov pri udeležencih AK se je s časom spremljanja povečevala (pričakovano zaradi nizke verjetnosti odkritja in daljšega obdobja). Letne primerjave med AK in kontrolno skupino niso pokazale pomembnih razlik v prihodnji ponovitvi. Ocene tečaja in rezultati vprašalnikov so ostali precej stabilni po novembru 2009.

Vir: The effect of the commitment to observe speed limits during rehabilitation training courses for traffic regulation offenders in France (Delhomme, Kreel, & Ragot, 2008)	Dvodnevni rehabilitacijski tečaji, ki jih vodita psiholog in inštruktor vožnje. Program na nacionalni ravni, razdeljen na več modulov v štirih poldnevnih srečanjih. Udeležba kot alternativa pravnim sankcijam (izguba točk) ali za »nove voznike«. Na koncu prvega dne: vprašalnik v prid varni vožnji. Na koncu drugega dne: razprava o zmanjšanju tveganja nesreč; udeležence javno prosijo, naj se za 6 mesecev zavežejo spoštovanju omejitev hitrosti in podpišejo obrazec zaveze.	Serija telefonskih intervjujev po tečaju; beležili so tip ceste, trajanje potovanj, spoštovanje omejitev hitrosti, nesreče in sankcije.	Približno 53 % udeležencev se je formalno zavezalo, da bo spoštovalo omejitve hitrosti. Zaveza je imela pozitiven učinek na samoporočano spoštovanje omejitev v vseh štirih intervjujih. 12 dni po tečaju je 54 % zavezanih poročalo o spoštovanju omejitev (vs. nižji deleži v drugih skupinah), po 5,5 meseca je razlika ostala: 49 % zavezanih vs. <10 % nezavezanih in ~20–29 % v primerjalnih skupinah.
Vir: An outcome evaluation of the New South Wales Sober Driver Programme: a remedial programme for recidivist drink drivers (Mills, Hodge, Johansson, & Conigrave, 2008)	Sober Driver Programme (SDP) za ponavljajoče se prestopnike DUI (≥2 prekrška v 5 letih). Standardna verzija: 9 tedenskih 2-urnih sej; skrajšana: 3 tedenske 6-urne seje (podeželje). Izobraževalne komponente + skupinska KVT, osredotočena na vožnjo pod vplivom alkohola (ne nujno na pitje). Teme: posledice DUI, učinki alkohola na vožnjo, obvladovanje situacij pitja, alternative pitju/vožnji, preprečevanje ponovitve, obvladovanje stresa, kognitivno prestrukturiranje.	Primerjava dvoletne stopnje ponovitve med udeleženci SDP in kontrolno skupino DUI prestopnikov z zgolj pravnimi sankcijami. Kvantitativne in kvalitativne ankete pred programom, takoj po njem in 4 mesece po koncu. Podatki o ponovitvi iz sodnih evidenc (n = 22.546 → po filtriranju 11.407 v primerjalni skupini). Anketni vzorec: vsi udeleženci SDP v določenem obdobju; merjeni pitje (AUDIT), znanje, stališča, namera spremembe in samoporočano vedenje.	V 2 letih je 10 % primerjalne skupine ponovno storilo prekršek; med udeleženci SDP 6,1 % (intention-to-treat). Med tistimi, ki so zaključili SDP, je ponovitev v 2 letih znašala 4,9 % vs. 10,2 % v primerjalni skupini.

Vir: Preventing alcohol-related convictions: the effect of a novel curriculum for first-time offenders on DUI recidivism (Rider, Voas, Kelley-Baker, Grosz, & Murphy, 2007)	Florida Level I standardni program: 12 ur pouka v 2–4 dneh za prvič obsojene za DUI. Inovativni učni načrt (PARC) ohrani prve 3 seje (zakonodaja, učinki alkohola, interaktivna razprava o ciljih), nadomesti pa 4. sejo. Namesto splošnega načrta za izogibanje DUI se 4. seja osredotoči na predvideno pitje in vnaprejšnje načrtovanje alternativnega prevoza, da se izognejo vožnji po pitju.	Pridobljene vozniške evidence iz DMV Floride za udeležence tradicionalnega in inovativnega programa. Analiza binarne logistične regresije za verjetnost ponovne obsodbe po 1 in 2 letih. Kontrola za demografske in druge dejavnike, povezane z recidivizmom.	1 leto po programu: recidivizem 2,3 % v tradicionalnem programu vs. 1,5 % v inovativnem ($p < 0,01$). Udeleženci inovativnega programa so imeli 42 % nižjo verjetnost ponovne obsodbe v 1 letu (OR = 0,58, p = 0,002). 2 leti po programu: recidivizem 4,3 % (tradicionalni) vs. 3,4 % (inovativni), še vedno statistično pomembno ($p = 0,023$).
Vir: Trauma center brief interventions for alcohol disorders decrease subsequent driving under the influence arrests (Schermer, Moyers, Miller, & Bloomfield, 2006)	Kratka intervencija (BI) v travmatološkem centru za paciente, vključene v prometne nesreče. 30-min pogovor v slogu motivacijskega intervjuja s socialnim delavcem ali travmatologom. Seja v bolniški sobi, takoj po nesreči ali naslednji dan. Osredotočena na dobre/slabe strani pitja, motivacijo za spremembo in vpliv alkohola na življenje udeleženca.	Prospektivna, randomizirana klinična študija; dodelitev pacientov v različne alkoholne intervencije. Vključeni: 16–80 let, hospitalizacija >24 h po prometni poškodbi, BAC > .80 mg/dL ali AUDIT > 8. Glavni izid: aretacija zaradi DUI v 3 letih po odpustu; podatki iz državne baze prometne varnosti. Analize: χ^2, ANOVA, multivariatna logistična regresija.	Kratka intervencija je bila najmočnejši zaščitni dejavnik proti aretaciji zaradi DUI. Več prejšnjih aretacij je bilo povezano z višjo verjetnostjo kasnejše DUI aretacije; starost z nekoliko nižjo. Absolutno zmanjšanje tveganja kaže, da je treba BI izvesti pri približno 9 pacientih, da se prepreči ena aretacija DUI.

Vir: Impaired-driving recidivism among repeat offenders following an intensive court-based intervention (Lapham, Kapitula, C' de Baca, & McMillan, 2006)	Triletna, intenzivna sodna intervencija (DISP) za večkratne prestopnike DUI. Alternativa daljšemu zaporu: začetnih 1–3 dni v zaporu vs. ≥60 dni brez programa. Pogoji: ≥2 aretaciji zaradi DUI v 10 letih, brez nasilnih kaznivih dejanj. Ključni elementi: ničelna toleranca do alkohola/drog in vožnje med suspenzom, obvezno zdravljenje. 3-letna suspenzija vozniškega dovoljenja.	Primerjava nevarnosti ponovnega DUI med udeleženci DISP (N = 460) in primerjalno skupino (N = 497). Podatki iz DMV Oregona (obsodbe DUI, suspenzije) in sodišč (seznam udeležencev DISP). Frekvenčno ujemanje kontrol po starosti, spolu, letu obsodbe in številu prejšnjih DUI. Analiza z uporabo stratificiranega Coxovega modela sorazmernih nevarnosti.	Prilagojena nevarnost ponovnega DUI prekrška za udeležence DISP je bila približno 0,52 v primerjavi z ostalimi prestopniki. Udeleženci DISP so imeli tudi nižje stopnje aretacij zaradi vožnje med suspenzom in drugih prometnih prekrškov.
Vir: Road traffic accidents among alcohol-dependent patients: the effect of treatment (Gómez-Talegón & Alvarez, 2006)	Program zdravljenja alkoholne odvisnosti v treh centrih v Castilli y León (Španija). Vključeni pacienti, ki so prvič iskali zdravljenje zaradi alkoholizma med junijem 2002 in 2003. Zdravljenje je trajalo >1 leto; spremljanje prometnih težav v prvih 12 mesecih zdravljenja.	Vključitveni kriteriji: vključitev v program zdravljenja, veljavno vozniško dovoljenje, redna vožnja (≥2000 km/leto). Prometne težave ocenjene za: celotno življenje, leto pred zdravljenjem in leto zdravljenja. Za primerjavo prevalenc prometnih težav pred in med zdravljenjem uporabljen McNemarjev test.	Prevalenca prometnih težav se je med zdravljenjem zmanjšala s 15,9 % na 4,3 % (– 11,6 %, $p < 0,05$). Pred zdravljenjem je 10/11 pacientov s prometnimi težavami poročalo o pozitivnem alkoholnem testu; med zdravljenjem ni bilo takih primerov. Prevalenca nesreč z materialno škodo se je sicer nominalno povečala (1,4 % → 4,3 %), vendar ne značilno.

Vir: Collisions and traffic violations of alcohol, cannabis and cocaine abuse clients before and after treatment (Macdonald, Mann, Chipman, & Anglin-Bodrug, 2004)	Vzorec klientov, ki so leta 1994 poiskali pomoč v CAMH (Ontario) zaradi zlorabe alkohola, konoplje, kokaina ali kombinacij. Napotitev v različne ambulantne ali bolnišnične programe (kognitivno-vedenjski, multidisciplinarni, celostni pristopi). Svetovanje pretežno v skupinah, nekaj individualnega; učenje prepoznavanja situacij z visokim tveganjem in razvoja veščin za izogibanje pitju.	Viri: klinični sprejemni obrazci (demografija, vzorci uporabe, diagnoze) in vozniške evidence MTO. Prometni dogodki (prekrški in nesreče) za dve 6-letni obdobji: 1988–1993 (pred zdravljenjem) in 1995–2000 (po). Časovno primerjani 3 skupine zlorabe substanc (alkohol, konoplja, kokain) in kontrolna skupina. Analize: ANCOVA z večkratnimi meritvami; starost kot kovariata; preverjanje interakcij čas × skupina in glavnih učinkov med skupinami.	Vse skupine so pokazale zmanjšanje prometnih prekrškov skozi čas (deloma zaradi staranja). Skupine z zlorabo drog so imele več prekrškov kot kontrola v obeh obdobjih. Skupina z alkoholom je imela pred zdravljenjem največ trčenj, po zdravljenju pa najmanj; število trčenj se je zmanjšalo in se izenačilo s kontrolo. Skupina s kokainom je imela pred zdravljenjem več trčenj kot kontrola, po zdravljenju ne več. Rezultati nakazujejo, da je zdravljenje zlorabe substanc lahko učinkovito pri zmanjšanju prometnih prekrškov/nesreč.
Vir: Self-efficacy and motivation for controlling drinking and drinking/driving: An investigation of changes across a driving under the influence (DUI) intervention program and of	DUI intervencijski program z izobraževalnimi in svetovalnimi komponentami. Tradicionalno izobraževanje: skupinske aktivnosti, predavanja, filmi, skupinska povratna informacija na podlagi psihometričnega instrumenta tveganja za pitje/vožnjo. Kombinacija skupinskega izobraževanja in individualnega/skupinskega svetovanja z uporabo motivacijskega intervjuja.	Prestopniki DUI na 10 lokacijah v Misisipiju so po standardnem sprejemnem postopku izpolnili dodatne eksperimentalne vprašalnike. Merjeno: samoučinkovitost za nadzor pitja/vožnje (kombinacija postavk iz različnih lestvic), stopnje sprememb za pitje in za pitje/vožnjo (DRDV). Vprašalniki izvedeni na 1. in 4. seji.	Prestopniki DUI že ob začetku programa pogosto priznavajo problem pitja/vožnje in so motivirani za spremembo. Rezultati nakazujejo, da naj se vsebina programov manj osredotoča na prepričevanje o obstoju problema in bolj na podporo pri izvedbi in vzdrževanju sprememb.

Vir: On preventing drunk driving recidivism: An examination of rehabilitation and punishment approaches (Taxman & Piquero, 1998)	Rehabilitacijski ukrepi: Anonimni alkoholiki, zahteva abstinence, izobraževanje o alkoholu, zdravljenje alkoholizma. Kaznovalni ukrepi: intenziven nadzor, globe, zaporna kazen, omejitev vozniškega dovoljenja, obsodba za krivdo, nadzorovana/nenadzorovana pogojna kazen. Programi so kombinirali različne rehabilitacijske in kaznovalne komponente.	Podatki Uprave za motorna vozila (MVA) Maryland: obsodbe DUI 1985–1993. Za vsak primer zagotovljeno 3-letno spremljanje ponovnih obsodb DUI. Uporabljen Coxov model sorazmernih nevarnosti za oceno relativnih prednosti rehabilitacijskih in kaznovalnih pristopov. Model upošteva pojav ponovne obsodbe (da/ne) in čas do ponovne obsodbe.	Rehabilitacijski ukrepi (izobraževanje o alkoholu, zdravljenje) zmanjšajo tveganje ponovne obsodbe za približno 17–22 %. Kaznovalni ukrepi (omejitve dovoljenja, intenziven nadzor ipd.) večinoma nimajo statistično pomembnega učinka; nekateri celo nakazujejo povečanje tveganja. Abstinenca in AA programi sami po sebi niso imeli jasnega učinka na zmanjšanje recidivizma DUI.
Vir: An evaluation of the effectiveness of alcohol treatment, driver license actions and jail terms in reducing drunk driving recidivism in California (DeYoung, 1997)	Tri stopnje ambulantnih programov zdravljenja alkoholizma v Kaliforniji: (1) 3-mesečni program za prve prestopnike (izobraževanje + svetovanje); (2) 18-mesečni program SB38 za drugo obsodbo v 7 letih; (3) 30-mesečni program za tretjo ali več obsodb v 7 letih. Pogosto kombinirani z različnimi ukrepi glede vozniškega dovoljenja in zapornimi kaznimi.	DMV baza: demografija, prejšnja vozna zgodovina, nadaljnje obsodbe DUI. Dodatni podatki po ZIP-kodah iz popisa ZDA 1990 (nesreče, prometne obsodbe, demografija območja). Subjekti razdeljeni v tri skupine glede na število prejšnjih obsodb (1., 2., 3.+). Analiza kovariance (ANCOVA) za ponovne obsodbe v 18 mesecih. Tukey-Kramer za večkratne primerjave med kazenskimi kombinacijami.	Pri prvih prestopnikih je kombinacija zdravljenja in omejitve vozniškega dovoljenja vodila do najnižjega števila nadaljnjih obsodb DUI. Skupine z zaporom (samo zapor ali zapor + suspenzija) so imele najvišje stopnje recidivizma kljub slabši prejšnji evidenci. Rezultati podpirajo učinkovitost kombinacije zdravljenja in administrativnih ukrepov nad zgolj kaznovanjem.

Vir: Rehabilitation for convicted drinking drivers (second offenders): effects on mortality (Mann, et al., 1994)	Vsi obsojeni povratniki DUI so bili dodeljeni rehabilitacijskemu programu kot predpogoj za pogojno kazen. Tedenska 2-urna skupinska srečanja skozi 8 tednov. Tematike: biološki in psihološki učinki alkohola, pravni vidiki DUI, narava zlorabe in alkoholizma, identifikacija osebnih težav ter razpoložljivi viri pomoči (zdravljenje, AA).	Udeleženci identificirani iz programskih evidenc. Uporaba evidenc smrti za identifikacijo umrlih in vzrokov smrti (ciroza, alkoholna odvisnost, nesreče, nasilne smrti itd.). Primerjava opazovane smrtnosti v rehabilitacijski skupini s pričakovano smrtnostjo na osnovi kontrolne skupine.	V vseh kategorijah je bila opazovana smrtnost v rehabilitacijski skupini nižja od pričakovane. Pri naključno dodeljeni skupini je bilo zmanjšanje smrtnosti statistično pomembno za nesreče in nasilne vzroke; približalo se je pomembnosti tudi za skupno smrtnost.
Vir: The effects of combining sanctions and rehabilitation for driving under the influence: An evaluation of the New Jersey alcohol countermeasures program. (Green, French, Haberman, & Holland, 1991)	Program DUI v New Jerseyju z dvema glavnima komponentama: (1) Alcohol Countermeasures Clinic (ACC) presejanje/ocena; (2) Alcohol Safety Institute (ASI) »šola« za alkohol in varno vožnjo. Sodelovanje z lokalnimi zdravstvenimi ustanovami (Rx) in skupinami AA. Filozofija: manj problematični storilci naj z izobraževanjem omejijo pitje/vožnjo, težje odvisni pa naj prejmejo zdravljenje alkoholizma in podporo samopomoči.	Za vzorec obsojenih DUI voznikov so iz sodnih zapisov in podatkov urada za motorni promet zgradili dolgoročne zapise dogodkov pred in po programu. Obdobje spremljanja: 7–8 let po napotitvi v program. Izidi: različne stopnje ponovnih obsodb (med suspenzijo, po suspenziji itd.). Analiza s F-testi glavnih učinkov dodelitve in statusa zaključka programa.	Dodelitev različnim programom (Rx vs. AA) je imela omejen učinek; pomemben glavni učinek je bil le za ponovne obsodbe med suspenzijo (višja pri Rx kot pri AA). Status zaključka je bil pomembnejši od vrste programa: hitro zaključeni so imeli najnižje stopnje recidivizma, delni zaključniki najvišje. Skupno gledano rezultati kažejo, da je uspešen zaključek rehabilitacije povezan z manjšim recidivizmom DUI.

Poleg znanstvenega raziskovanja obstaja tudi nekaj projektov, ki so se, med drugim, nanašali tudi na evalvacije različnih rehabilitacijskih programov. Prvi večji v evropskem prostoru je bil projekt »Andrea« Analysis of Driver Rehabilitation Programmes, izveden

leta 2002 (Bartl, et al., 2002). Projekt je vključeval oceno obstoječih programov z uporabo vprašalnikov. Namen teh vprašalnikov je bil zbrati povratne informacije od udeležencev in izvajalcev programov. S pomočjo vprašalnikov so raziskovalci zbrali podatke o izkušnjah udeležencev, njihovem mnenju o učinkovitosti programov in načinu izvedbe. Analiza podatkov, zbranih s pomočjo vprašalnikov, je razkrila pomembne informacije o zaznanih prednostih in slabostih programov. Rezultati projekta kažejo na to, da so programi rehabilitacije voznikov učinkoviti, če je približno 10 udeležencev na izvajalca programa, če alkoholizirani kršitelji niso pomešani skupaj z drugimi osebami in če tečaji potekajo v obdobju nekaj tednov (Bartl, et al., 2002).

Nekaj let kasneje se je tematiki rehabilitacijskih intervencij posvečal tudi projekt DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines) (Klipp, 2009). Med drugim je raziskava projekta EU DRUID med udeleženci programov rehabilitacije voznikov v Evropi proučevala kognitivne, afektivne in vedenjske procese, ki jih udeleženci doživljajo med programi. V raziskavi je sodelovalo 7.339 storilcev kaznivih dejanj, povezanih z vožnjo pod vplivom, iz devetih evropskih držav. Rezultati so pokazali, da so se udeleženci počutili močno podprte pri svojih kognitivnih in vedenjskih spremembah. Poudarili so vlogo vodje tečaja pri spodbujanju sprememb. Čeprav dolgoročnih vedenjskih sprememb ali vpliva na ponovne aretacije ni bilo mogoče določiti, je bila povratna informacija udeležencev ob zaključku programov pozitivna. To kaže na to, da udeleženci cenijo te tečaje, zlasti pri podpori vedenjskih sprememb in ponovni integraciji v prometni sistem brez tveganja za druge udeležence v prometu.

Bolj ciljno usmerjen je bil projekt evalvacije angleškega programa Drink Drive Rehabilitation Course (Ipsos MORI, 2019). Učni načrt programa določa ključni cilj tečaja, ki je omogočanje storilcem, da spremenijo svoje vedenje, da bi preprečili nadaljnja kazniva dejanja in s tem pozitivno prispevali k izboljšanju varnosti na cestah. Evalvacija se je posvečala bolj sami izvedbi programov in tečajev in manj njeni uspešnosti pri preprečevanju recidivizma. Intervjuji z deležniki in udeleženci kažejo, da program deluje učinkovito, a obstajajo področja za izboljšave. Dokazi iz poglobljenih intervjujev nakazujejo, da se program pogosto ponuja upravičenim storilcem, vendar so smernice za sodstvo glede napotitev na tečaj nejasne. Ni centralnega registra napotitev, kar bi

lahko izboljšalo preglednost programa. Tečaji so široko dostopni in postopek rezervacije deluje dobro, vendar so informacije o napotenih storilcih pogosto nepopolne, kar otežuje proces. Obstaja potreba po večji jasnosti glede zamenjave ponudnika tečaja in izboljšanju izdaje potrdil o zaključku tečaja, kar bi povečalo učinkovitost celotnega procesa.

V študiji Centra za znanstvene raziskave in dokumentacijo na Nizozemskem ni bilo dokazanih neposrednih učinkov rehabilitacijskih programov na ponavljajoče se prekrške (tako ponavljajočih se prometnih prekrškov na splošno kot ponavljajočih se prekrškov v zvezi z vožnjo pod vplivom alkohola) (SWOV, brez datuma).

Evropske pobude sledijo osnovnemu načelu, ki stoji za cilji matrike izobraževanja DRIVER (GDE), da norme, prepričanja in stališča na najvišji psihološki ravni vplivajo na odnos, vedenje in odločitve pri vožnji na nižji vedenjski ravni. Dosedanje raziskave kažejo, da razvijanje učinkovitega programa rehabilitacije voznikov zahteva objektivno metodo vrednotenja, kar se je izkazalo za posebej problematično nalogo (Řezáč, et al., 2017).

2 SISTEM NAPOTITVE IN PROCESA IZVAJANJA PROGRAMOV V SLOVENIJI

Sistem napotitve in izvajanja programov v Sloveniji, na področju prometne varnosti in sankcioniranja voznikov, temelji na pravnih podlagah za obravnavo prometnih prekrškov. V okviru sistema so določene postopkovne poti ter ukrepi, ki se poleg sankcij uporabljajo z namenom vplivanja na spremembo vedenja voznikov. Poleg obravnave prekrškov sistem vključuje tudi izvedbo dodatnih usposabljanj in rehabilitacijskih programov. Namen teh ukrepov je izboljšanje vozniških spretnosti, zmanjševanje tveganih vedenj ter dolgoročno prispevanje k večji varnosti cestnega prometa. Obravnava sistema je neposredno povezana tudi z doseganjem ciljev raziskave. Cilj C2 je usmerjen v analizo sistema napotitve na rehabilitacijske programe in program dodatnega usposabljanja za varno vožnjo v okviru rehabilitacije, cilj C3 pa v proučitev postopka o ugotovljenem prekršku, izreku ukrepa oziroma sklepa sodišča, razvrstitvi posameznikov v rehabilitacijske programe, izvajanju kontrolnih zdravniških pregledov ter spremljanju izvajanja rehabilitacijskih programov in poteka pogojne dobe. Na ta način se povezujejo represivni in preventivni elementi ter oblikuje celovit okvir za razumevanje in vrednotenje obstoječega sistema v Sloveniji.

2.1 Sistem napotitve

Zakon o prekrških (Uradni list RS, št. 29/11 - ZP-1), v nadaljevanju ZP-1 določa okvir za obravnavo prometnih prekrškov in sankcij, ki vključujejo globo, kazenske točke in začasno prepoved vožnje. Ključne značilnosti so:

- Kazenske točke: izrekajo se v razponu od 1 do 18. Če voznik v dveh letih doseže 18 kazenskih točk, sodišče odredi prenehanje veljavnosti vozniškega dovoljenja za vse kategorije.
- Prepoved vožnje: predpisana je za hujše prekrške, ki povzročijo nevarnost hudih posledic. Traja lahko od 1 meseca do 1 leta, za povratnike pa od 3 mesecev do 2 let.

- Čezmejna izmenjava informacij: skladno z evropsko direktivo se kaznujejo prekrški voznikov vozil iz drugih držav EU (prekoračitev hitrosti, neuporaba pasu, vožnja skozi rdečo luč, vožnja pod vplivom alkohola ali drog, uporaba mobilnega telefona itd.).

Postopek o prekršku sproži prekrškovni organ po uradni dolžnosti ali na predlog (npr. policije, občine). V hitrem postopku se izda globa, v rednem sodnem postopku pa sodišče odloča o hujših prekrških, kjer so predpisane kazenske točke ali prepoved vožnje. Če je podan utemeljen sum, da voznik z določenim prekrškom doseže mejo za odvzem dovoljenja, mora prekrškovni organ v 5 dneh predlagati sodišču začasni odvzem vozniškega dovoljenja.

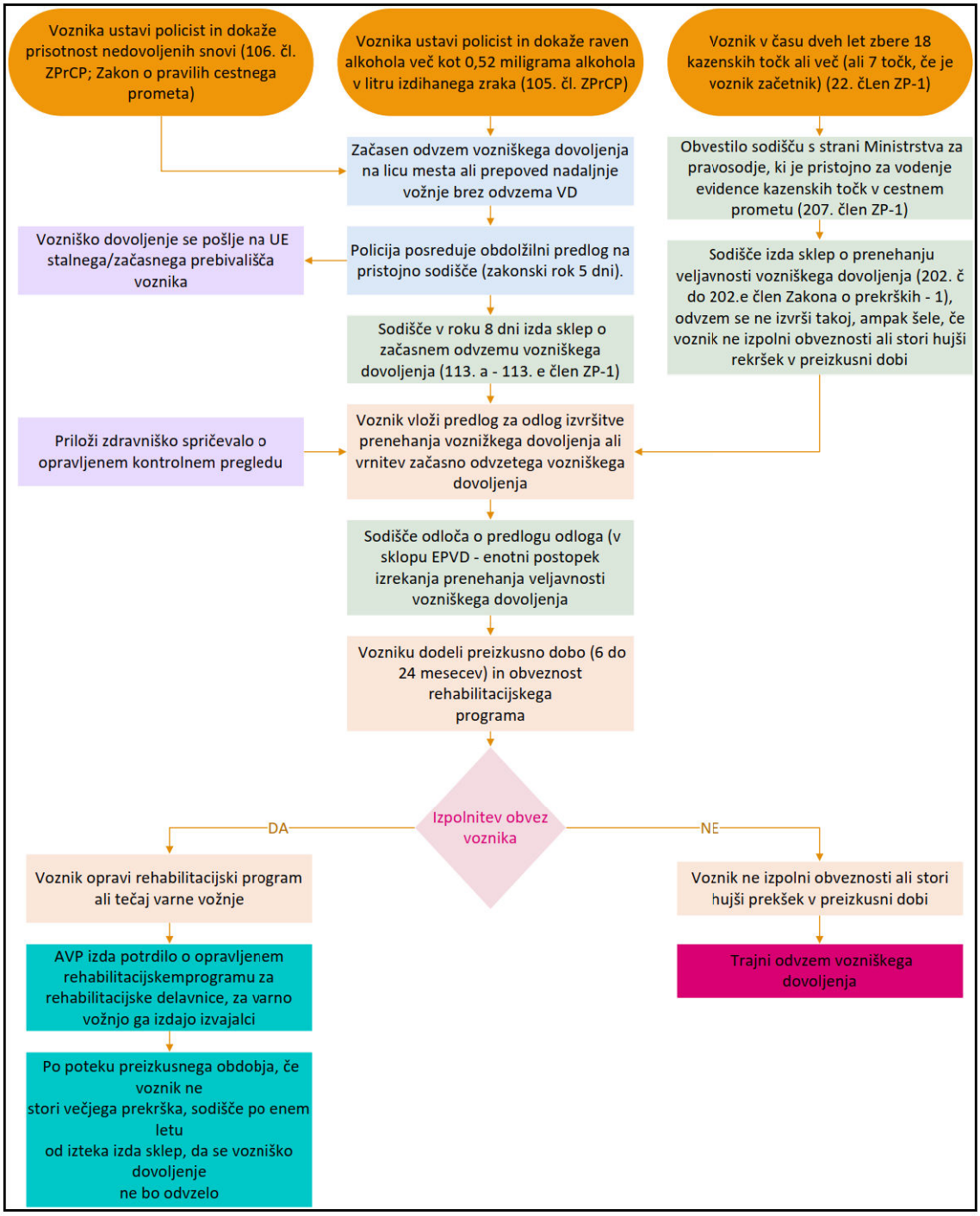
Zakon o voznikih določa tudi ***pravila*** za usposabljanje, preizkuse in zdravstvene preglede voznikov ter ukrepe preventive in varnosti cestnega prometa. Prekrškovni tok poteka od zaznave prekrška in izreka sankcije do morebitnega začasnega odvzema oziroma prenehanja veljavnosti vozniškega dovoljenja (izrečenih kazenskih točk 18). Storilec lahko predlaga odložitev prenehanja, ob predložitvi veljavnega zdravniškega spričevala. Če sodišče predlogu ugodi, določi preizkusno dobo (6–24 mesecev) in obveznosti (pregled, udeležba v dodatnih usposabljanjih ali rehabilitacijskih programih). Ob uspešno zaključenih obveznostih in brez novih hujših prekrškov sodišče po izteku dodatnega roka odloči, da do prenehanja ne pride.

Prekršek je določen z zakonom, uredbo ali občinskim odlokom; izreče se globa ali opomin ter po potrebi stranske sankcije (kazenske točke, prepoved vožnje, odvzem predmetov ipd.). Prekrški v cestnem prometu, ki imajo za posledico kazenske točke, so ključni sprožilec napotitve v programe dodatnega usposabljanja ali rehabilitacije.

Kazenske točke se izrekajo v razponu od 1 do 18 glede na nevarnost oziroma posledice kršitve. Zakon o pravilih cestnega prometa natančno določa ravnanja, ki se točkujejo (npr. neupoštevanje signalizacije, ogrožajoča vožnja, neprilagojena hitrost, prehitevanje v nevarnih okoliščinah, kršitve na prehodih za pešce in železnico ter vožnja pod vplivom alkohola ali psihoaktivnih snovi).

Shema (Slika 6) ponazarja postopkovne poti napotitve voznikov v programe in je bila pripravljena v skladu z veljavno zakonodajo ter usklajena s sodno prakso. Prikaz omogoča jasnejše razumevanje zaporedja ukrepov in vključevanja posameznikov v programe.

Slika 6: Postopkovne poti napotitve voznikov v programe v Sloveniji



Začasni odvzem vozniškega dovoljenja. Če je utemeljen sum prekrška, za katerega bi število točk vodilo v prenehanje veljavnosti dovoljenja, prekrškovni organ v petih dneh predlaga sodišču začasni odvzem. V nujnih primerih se dovoljenje odvzame na kraju prekrška; če je kršitev ugotovljena naknadno, sodišče izda sklep o začasnem odvzemu. Možna je predčasna vrnitev na predlog storilca, obvezno priloženo zdravniško spričevalo; isto spričevalo se upošteva tudi v morebitnem nadaljnjem postopku o prenehanju.

Prenehanje veljavnosti vozniškega dovoljenja se izreče, če voznik v dveh letih doseže ali preseže 18 kazenskih točk; praviloma za vse kategorije, z morebitnimi zakonskimi odstopi za posebne skupine. Imetnikom tujega dovoljenja se izreče prepoved uporabe v RS za dobo enega leta. Sklep izda sodišče po uradni dolžnosti na podlagi evidence kazenskih točk; dopuščena je pritožba, v praksi pa storilci pogosteje vložijo predlog za odložitev izvršitve.

Odložitev prenehanja veljavnosti vozniškega dovoljenja. Sodišče lahko odloži izvršitev pod pogojem, da storilec v preizkusni dobi ne stori hujšega prekrška in v določenih rokih izpolni obveznosti po ZVoz-1. Predlog, praviloma vložen v 15 dneh od pravnomočnosti sklepa, zadrži izvršitev, če mu je priloženo zdravniško spričevalo; sicer se zavrže. Sodišče odloča z upoštevanjem osebnostnih in okoliščinskih dejavnikov ter pričakovane spremembe ravnanja; po potrebi razpiše narok.[19]

Obveznosti ob odložitvi in vrste programov ter napotitev. Sodišče lahko naloži udeležbo v programu dodatnega usposabljanja za varno vožnjo, v ustreznem rehabilitacijskem programu ali v obeh, pri čemer se opira na število in naravo prekrškov ter ugotovitve kontrolnega zdravstvenega pregleda.

[19] Po poročanju portala N1 je v letu 2024 v Sloveniji, bilo naslednje število primerov (N1, 2025):
- prenehanje veljavnosti vozniškega dovoljenja: 1.407 primerov;
- začasni odvzem: 6.907;
- prenehanje veljavnosti z odložitvijo izvršitve: 4.305;
- začasni odvzem po KZ: 261;
- odvzem po KZ: 16.

Dejavnosti storilca in procesne posledice. Storilec mora v 15 dneh od pravnomočnosti sklepa sodišču predložiti originalno dokazilo o vključitvi v ustrezen program. Izvajalec je dolžan sodišču poročati o opravljenosti; pri zdravljenju odvisnosti sodišče določi tudi roke vmesnega poročanja. Sklep o odložitvi se vpisuje v evidence, kar omogoča sledljivost izrečenih točk, prenehanj in prepovedi uporabe dovoljenj.

Zaključek postopka. Če storilec v preizkusni dobi ne stori hujšega prekrška in pravočasno izpolni naložene obveznosti, sodišče po uradni dolžnosti odloči, da do prenehanja vozniškega dovoljenja ne pride. Če v preizkusni dobi stori hujši prekršek ali obveznosti ne izpolni, sodišče odložitev prekliče. Kazenske točke se praviloma izbrišejo po dveh letih od pravnomočnosti odločbe, če v tem času ne pride do meje za prenehanje; z dnem vpisa sklepa o prenehanju se izbrišejo vse dotlej zbrane točke. Podatek o odložitvi se iz evidence odstrani po treh letih od vročitve sklepa.

2.2 Izvajanje programa dodatnega usposabljanja za varno vožnjo in rehabilitacijskih programov

Zakon o voznikih v 45. in 47. členu opredeljuje ***program dodatnega usposabljanja za varno vožnjo*** ter vodenje evidenc udeležencev s strani Javne agencije za varnost prometa oziroma pooblaščenih organizacij. Program obsega teoretični in praktični del. Teoretični del (12 pedagoških ur) vključuje razprave o izkušnjah in razlogih za vožnjo, tehnične osnove in fizikalne zakonitosti, tehnike zaviranja v sili, obnašanje vozila v ovinku, upravljanje vozila, uporabo varnostnih naprav ter vpliv psihofizičnega stanja in prometno etiko. Praktični del (6 pedagoških ur) obsega razgovor o vozniških izkušnjah in vzrokih nesreč, vaje iz upravljanja in vodenja vozila, zaviranja v nevarnosti, varnostne razdalje ter umikanja nenadnim oviram. Program se izvaja v skupinah do največ 12 udeležencev, uspešno dokončanje pa zahteva prisotnost na celotnem programu.

Udeležba je obvezna za voznike, ki jim je bilo izrečeno prenehanje veljavnosti vozniškega dovoljenja zaradi kazenskih točk, ki niso povezane z alkoholom ali psihoaktivnimi

snovmi, ter za tiste, ki ponovno opravljajo vozniški izpit po prenehanju veljavnosti dovoljenja. Prostovoljno se ga lahko udeleži tudi imetnik veljavnega vozniškega dovoljenja, ki mu je bilo izrečenih najmanj štiri in največ 17 kazenskih točk (oziroma največ šest za voznike začetnike), pri čemer točke niso bile izrečene zaradi alkohola ali psihoaktivnih snovi. Ob uspešni udeležbi se izbrišejo štiri pravnomočno izrečene in izvršene kazenske točke, enkrat v dveh letih. Izbris ni mogoč, če so bile štiri točke že izbrisane na podlagi rehabilitacijskega programa ali zdravstvenega pregleda s svetovanjem.

Rehabilitacijski programi se izvajajo za voznike, ki jim je bilo izrečeno prenehanje veljavnosti vozniškega dovoljenja in kazenske točke zaradi vožnje pod vplivom alkohola, drog ali drugih psihoaktivnih snovi, pa tudi za voznike, ki morajo program opraviti pred ponovnim opravljanjem vozniškega izpita. Udeležba je obvezna, če tako določi sodišče na podlagi kontrolnega zdravstvenega pregleda. Z uspešno opravljenim programom se lahko izbrišejo štiri pravnomočno izrečene in izvršene kazenske točke, enkrat v dveh letih, če skupno število ne presega 17 in če izbris točk ni bil že dosežen z udeležbo v drugih programih.

Edukacijske delavnice potekajo v skupinah do 12 udeležencev in obsegajo 6 pedagoških ur, razdeljenih v dve srečanji, ki ne smeta biti izvedeni v istem ali zaporednem dnevu. Metode dela vključujejo refleksijo, diskusije, študije primerov, video predstavitve, samostojno delo in praktične vaje. Vsebina se osredotoča na varnost v cestnem prometu, tveganja, povezana z vožnjo pod vplivom alkohola, in drog, odgovornost voznika ter psihosocialne odnose med udeleženci v prometu. Prvo srečanje obravnava izkušnje in okoliščine vožnje pod vplivom, vpliv alkohola in drog ter zakonodajne vidike, drugo srečanje pa se posveča preprečevanju ponovitve in oblikovanju vedenjske namere za varno vožnjo. Pogoj za pridobitev potrdila je udeležba na vseh srečanjih ter poravnane obveznosti.

Psihosocialne delavnice se izvajajo v manjših skupinah (8–10 udeležencev) in obsegajo najmanj 17 pedagoških ur. Program vključuje dve individualni srečanji (uvodno in zaključno) ter pet skupinskih srečanj po 3 ure, razporejenih v obdobju 4–6 tednov, pri

čemer se srečanja ne izvajajo zaporedoma. Vsebina je usmerjena v globljo obravnavo odnosov do alkohola in drog, prepoznavanje lastnih vzorcev vedenja, načrtovanje sprememb ter razvijanje konkretnih vedenjskih namer za prihodnost. Uporabljene metode vključujejo refleksijo, diskusije, študije primerov, izkustveno učenje ter samostojno delo. Poudarek je na prepoznavanju tveganih situacij, prevzemanju odgovornosti in razvijanju alternativnih strategij vedenja. Potrdilo se izda le ob polni udeležbi in poravnanih obveznostih, dopuščena je največ ena odsotnost, ki jo je mogoče nadomestiti z dodatnim individualnim srečanjem.

3 ANALIZA ZNAČILNOSTI IN STALIŠČ UDELEŽENCEV PROGRAMOV

Analiza se osredotoča na značilnosti in stališča udeležencev programov, in sicer programa dodatnega usposabljanja za varno vožnjo, edukacijskih delavnic in psihosocialnih delavnic. Obravnava zajema demografske in vedenjske značilnosti udeležencev ter njihova mnenja in odnos do izvajanja in vsebine programov. Posebna pozornost je namenjena doseganju ciljev raziskave, in sicer: ugotovitvi števila udeležencev po posameznih vrstah programov in zakonitosti značilnosti kršiteljev (C4), proučitvi mnenj glede izvedbe in vsebine rehabilitacijskih programov (C6), preverjanju stališč do pitja alkohola, uživanja drog in prehitre vožnje v povezavi z varno udeležbo v cestnem prometu (C7) ter preučitvi mnenj o najbolj ustreznih ukrepih za voznike, ki jim je bilo zaradi vožnje pod vplivom alkohola ali drugih prepovedanih substanc izrečeno prenehanje veljavnosti vozniškega dovoljenja (C8).

3.1 Značilnosti udeležencev programa dodatnega usposabljanja za varno vožnjo

Program dodatnega usposabljanja za varno vožnjo izvajajo: BLAGO-MIX d. o. o., AMZS d. d., Center varne vožnje Murska Sobota, PAGRAT d. o. o., POSAVC d. o. o. ter Združenje šoferjev in avtomehanikov Celje (ZŠAM), Cesta v Celje 14, Ljubečna.

Podatki, predstavljeni v nadaljevanju, temeljijo na več različnih virih. Podatki o številu udeležencev delavnic dodatnega usposabljanja za varno vožnjo so bili pridobljeni od Agencije za varnost prometa Republike Slovenije in delno od posameznih izvajalcev. Podatki o demografskih značilnostih ter značilnostih vozniškega izpita in voznih navad udeležencev pa izhajajo iz ankete, izvedene v okviru projekta, ki so jo izpolnili udeleženci programa.

Po podatkih Agencije Republike Slovenije za varnost prometa se je programa dodatnega usposabljanja za varno vožnjo, v letu 2024, skupaj udeležilo 1.411 oseb. Določeni

izvajalci so posredovali še dodatne podatke o udeležencih, in tako so na AMZS na Vranskem leta 2023 imeli skupaj 493 udeležencev (59 kot voznik povratnik, 244 napotenih preko sodišča/odložitev, in 190 prostovoljno prijavljenih/točke), leta 2024 pa skupaj 511 udeležencev (50 voznik povratnik, 295 napotenih preko sodišča/odložitev, in 168 prostovoljno prijavljenih/točke). CVV Murska Sobota je imel leta 2023 107 udeležencev, leta 2024 152 in leta 2025 (do 12.09.2025) 125 udeležencev. Na ZSAM Celje so imeli leta 2022 pa 188 udeležencev (32 kot voznik povratnik, 113 napotenih preko sodišča/odložitev, in 43 prostovoljno prijavljenih/točke), leta 2023 skupno 224 udeležencev (34 kot voznik povratnik, 120 napotenih preko sodišča/odložitev, in 70 prostovoljno prijavljenih/točke), in leta 2024 208 udeležencev (27 kot voznik povratnik, 130 napotenih preko sodišča/odložitev, in 51 prostovoljno prijavljenih/točke).

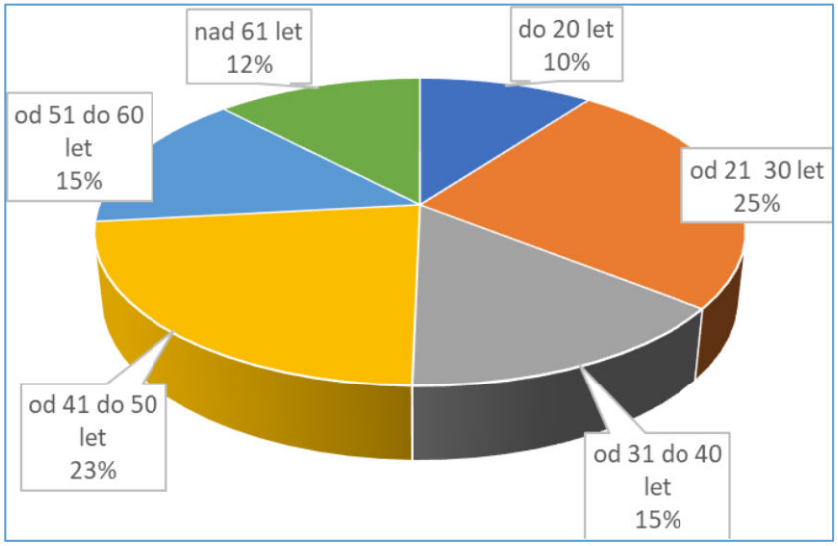
Ker podrobnejši podatki o udeležencih niso bili na voljo, so bile njihove značilnosti povzete iz vprašalnika, izvedenega v dveh delih: pred začetkom programa (PRED) in ob njegovem zaključku (PO). Vsebini obeh anket sta bili večinoma enaki, zlasti v segmentih, ki so merili odnos udeležencev do elementov varne vožnje in njihovih vozniških navad, saj je bil le na ta način omogočen okviren vpogled v vpliv programa na vedenje udeležencev. Anketni vprašalniki so bili 31. 7. 2024 posredovani vodjem centrov, ki izvajajo program dodatnega usposabljanja za varno vožnjo, in sicer po elektronski pošti. Ti so jih nato natisnili in razdelili udeležencem programov, zbiranje pa je potekalo do 10. 12. 2024. V analizo je bilo vključenih 158 ustrezno izpolnjenih anket, zbranih pred začetkom (PRED) programa ter 125 anket, zbranih ob njegovem zaključku (PO).

Na podlagi rezultatov ankete, izvedene PRED začetkom delavnic, so v nadaljevanju predstavljene osnovne demografske značilnosti udeležencev ter dejavniki, povezani z njihovo udeležbo v programu dodatnega usposabljanja za varno vožnjo. V anketi PRED začetkom oziroma takoj na začetku programa je sodelovalo 138 moških in 20 žensk.

Med zbranimi podatki je bila vključena tudi informacija o letu rojstva udeležencev, ki je bila zaradi preglednosti razvrščena v starostne razrede. S tem je bilo mogoče prikazati

starostno strukturo skupine in oceniti njeno demografsko raznolikost. Ugotavlja se, da so udeleženci programa dodatnega usposabljanja za varno vožnjo zastopani v vseh starostnih razredih, kar nakazuje široko starostno porazdelitev in raznolikost v ozadju vozniških izkušenj[20] (Slika 7).

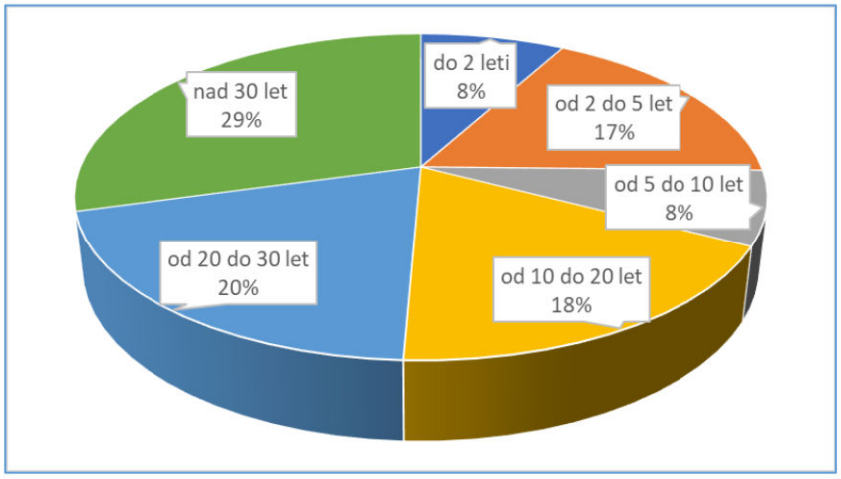
Slika 7: Starost udeležencev programa dodatnega usposabljanja za varno vožnjo (N = 158)



Poleg demografskih podatkov je bila v okviru delavnic pridobljena tudi informacija o trajanju imetništva vozniškega izpita kategorije B. Razporeditev let imetništva izpita razkriva prisotnost tako zelo izkušenih voznikov kot tudi tistih z bistveno krajšim stažem, kar odpira možnosti za primerjavo med različnimi profili udeležencev (Slika 8).

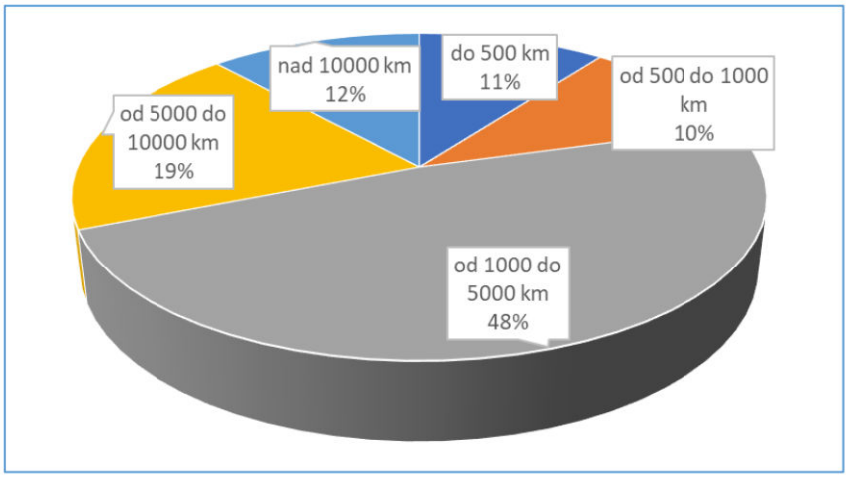
[20] V poročilu so uporabljeni tudi tortni grafi, ker je na voljo le vzorec udeležencev in ne celotna populacija. Ker so v analizi ključni predvsem deleži posameznih kategorij znotraj vzorca, je izbrana oblika prikaza, ki omogoča enostavno in pregledno primerjavo deležev.

Slika 8: Skupno število let imetništva vozniškega izpita za B kategorijo (N = 158)



Anketiranci so v okviru vprašalnika navedli, koliko kilometrov povprečno mesečno prevozijo kot vozniki osebnih avtomobilov. Odgovori so bili razvrščeni v razrede, kar omogoča preglednejšo predstavitev rezultatov in primerjavo med različnimi skupinami voznikov. Razporeditev kaže na prevlado voznikov z zmerno uporabo avtomobila, ob prisotnosti tako intenzivnejših kot tudi manj pogostih uporabnikov (Slika 9).

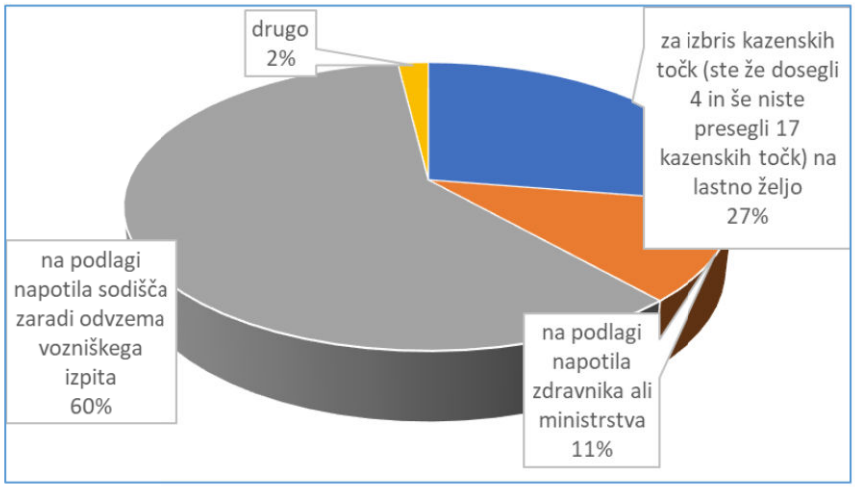
Slika 9: Povprečno število prevoženih kilometrov na mesec (N = 158)



Anketiranci so kot razloge za udeležbo v programu dodatnega usposabljanja za varno vožnjo izbirali med več možnostmi, kot so prostovoljna udeležba zaradi izbrisa kazenskih točk, napotilo zdravnika ali ministrstva, napotilo sodišča ter drugi razlogi. Analiza odgovorov (Slika 10) kaže, da prevladuje udeležba na podlagi sodne odločitve, medtem

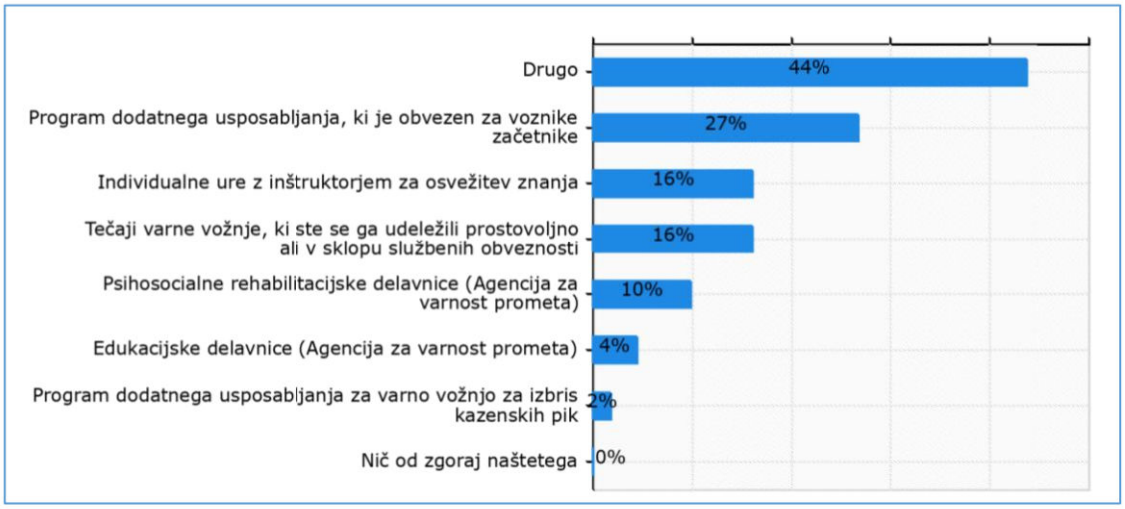
ko so v manjšem obsegu zastopani tudi drugi razlogi, kot sta prostovoljna udeležba in napotitev s strani institucij.

Slika 10: Razlogi za udeležbo v programu dodatnega usposabljanja za varno vožnjo (N = 158)



Pregled zbranih podatkov razkriva, da so se udeleženci dodatnega usposabljanja za varno vožnjo v preteklosti udeležili različnih izobraževalnih aktivnosti s področja varne vožnje, kar omogoča vpogled v njihovo predhodno usposobljenost. Razvrstitev udeležb pokaže raznolike vzorce, med katerimi izstopa tudi manj spodbudno dejstvo, da je del udeležencev že obiskal rehabilitacijske ali edukacijske delavnice, kar lahko kaže na predhodne težave ali ponavljajoče se vedenjske vzorce, povezane z varno vožnjo (Slika 11).

Slika 11: Izobraževalne aktivnosti voznikov na področju varne vožnje (N=122)



Del preučevanja značilnosti udeležencev je bil usmerjen v ocenjevanje njihovih splošnih voznih navad in dejanskega vedenja v prometu v zadnjem letu, pri čemer so udeleženci na lestvici strinjanja ovrednotili različne trditve. Pri tem je bil uporabljen priznani vprašalnik o vedenju voznikov (DBQ), ki omogoča vpogled v pojavnost nenamernih napak, namernih kršitev in spodrsljajev zaradi pomanjkanja pozornosti – vedenj, ki lahko prispevajo k tveganim prometnim situacijam.

DBQ meri štiri skupine vedenja (v odvisnosti od posamezne trditve):

- Agresivne prekrške:
  - Uporabite zvočno hupo za kazanje svojega vznemirjenja zaradi drugih uporabnikov ceste;
  - Postanete jezni zaradi drugega voznika in ga zasledujete z namenom, da mu grozite ali pokažete svoje nezadovoljstvo;
  - Postanete jezni na določeno vrsto voznika in pokažete svoje sovraštvo ali jezo s katerimi koli sredstvi ali dejanji;
- Navadne prekrške:
  - Zapeljete tako daleč ven iz križišča, da mora voznik, ki ima sicer prednost, ustaviti in vas spustiti naprej;
  - Ne upoštevate omejitev hitrosti na cestah v stanovanjskem naselju;

- Ostanete na avtocestnem pasu do zadnjega trenutka, kljub temu da veste, da je pas v nadaljevanju zaprt, in potem izsiljujete za vključitev na drug pas;
- Prehitevate počasne voznike po desnem pasu;
- Hitro speljete na semaforju z namenom, da prehitite voznika poleg sebe;
- Vozite tako blizu vozila pred vami, da bi se težko varno ustavili v nujnem primeru;
- Prečkate križišče vedoč, da se je luč na semaforju že spremenila v rumeno ali rdečo;
- Ne upoštevate omejitev hitrosti na avtocesti;

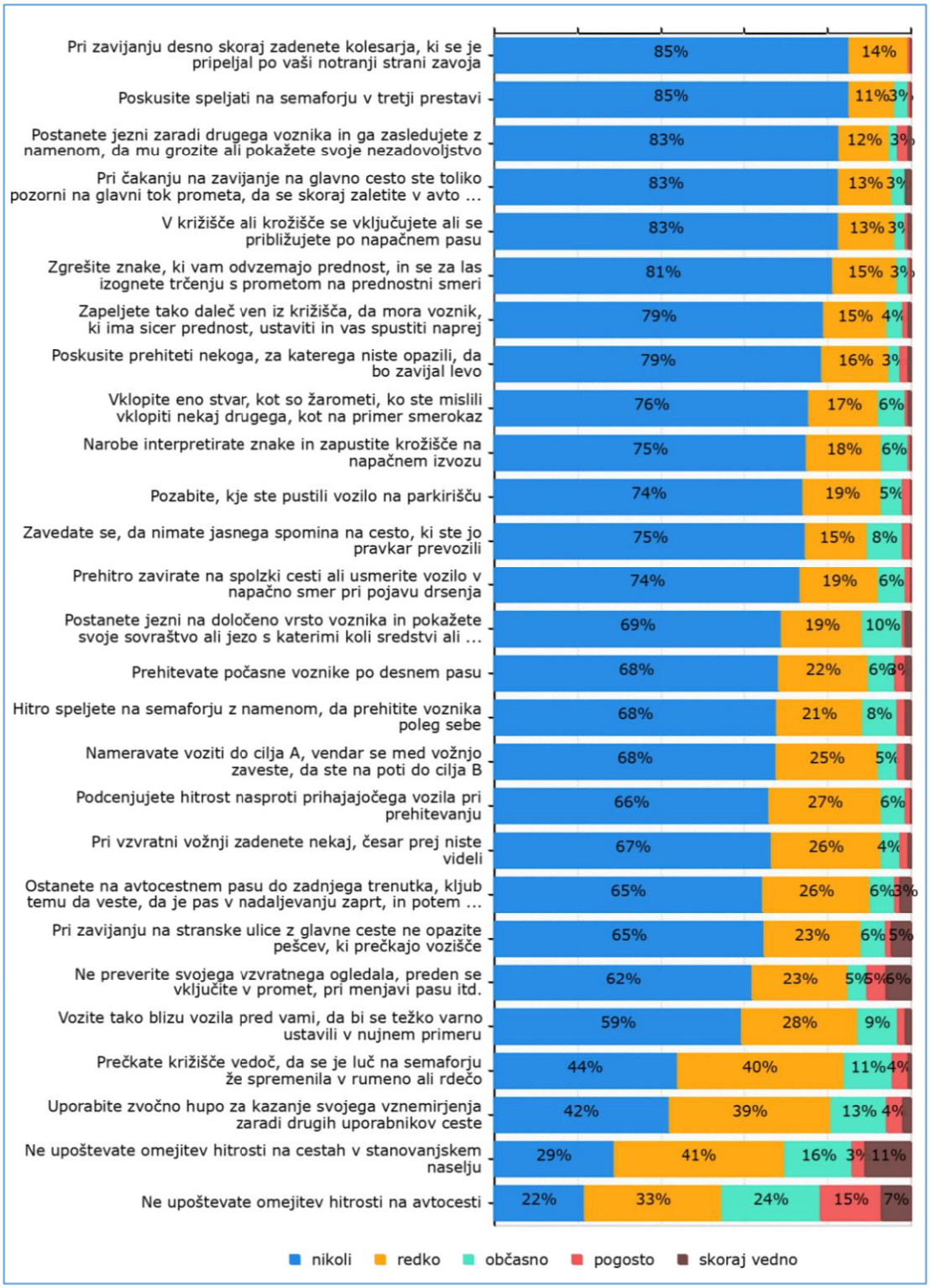
- Napake:
  - Pri čakanju na zavijanje na glavno cesto ste toliko pozorni na glavni tok prometa, da se skoraj zaletite v avto pred vami;
  - Pri zavijanju na stranske ulice z glavne ceste ne opazite pešcev, ki prečkajo vozišče;
  - Ne preverite svojega vzvratnega ogledala, preden se vključite v promet, pri menjavi pasu itd.;
  - Prehitro zavirate na spolzki cesti ali usmerite vozilo v napačno smer pri pojavu drsenja;
  - Pri zavijanju desno skoraj zadenete kolesarja, ki se je pripeljal po vaši notranji strani zavoja;
  - Zgrešite znake, ki vam odvzemajo prednost, in se za las izognete trčenju s prometom na prednostni smeri;
  - Poskusite prehiteti nekoga, za katerega niste opazili, da bo zavijal levo;
  - Podcenjujete hitrost nasproti prihajajočega vozila pri prehitevanju;
- Spodrsljaje:
  - Pri vzvratni vožnji zadenete nekaj, česar prej niste videli;
  - Nameravate voziti do cilja A, vendar se med vožnjo zaveste, da ste na poti do cilja B;
  - V križišče ali krožišče se vključujete ali se približujete po napačnem pasu;
  - Vklopite eno stvar, kot so žarometi, ko ste mislili vklopiti nekaj drugega, kot na primer smerokaz;

- Poskusite speljati na semaforju v tretji prestavi;
- Pozabite, kje ste pustili vozilo na parkirišču;
- Narobe interpretirate znake in zapustite krožišče na napačnem izvozu;
- Zavedate se, da nimate jasnega spomina na cesto, ki ste jo pravkar prevozili.

Razmejitev med posameznimi kategorijami temelji na psihološki motivaciji vedenja – medtem ko so napake posledica pomanjkljivega kognitivnega procesiranja in napačnih presoj, so prekrški rezultat zavestnih odločitev in motivacij.

Zbrane ocene, za udeležence dodatnega usposabljanja za varno vožnjo, kažejo, da se večina vedenj, ki odstopajo od načel varne vožnje, med udeleženci pojavlja le zelo redko ali skoraj nikoli, kar nakazuje na splošno skladnost njihovih voznih navad z varnostnimi pričakovanji (Slika 12).

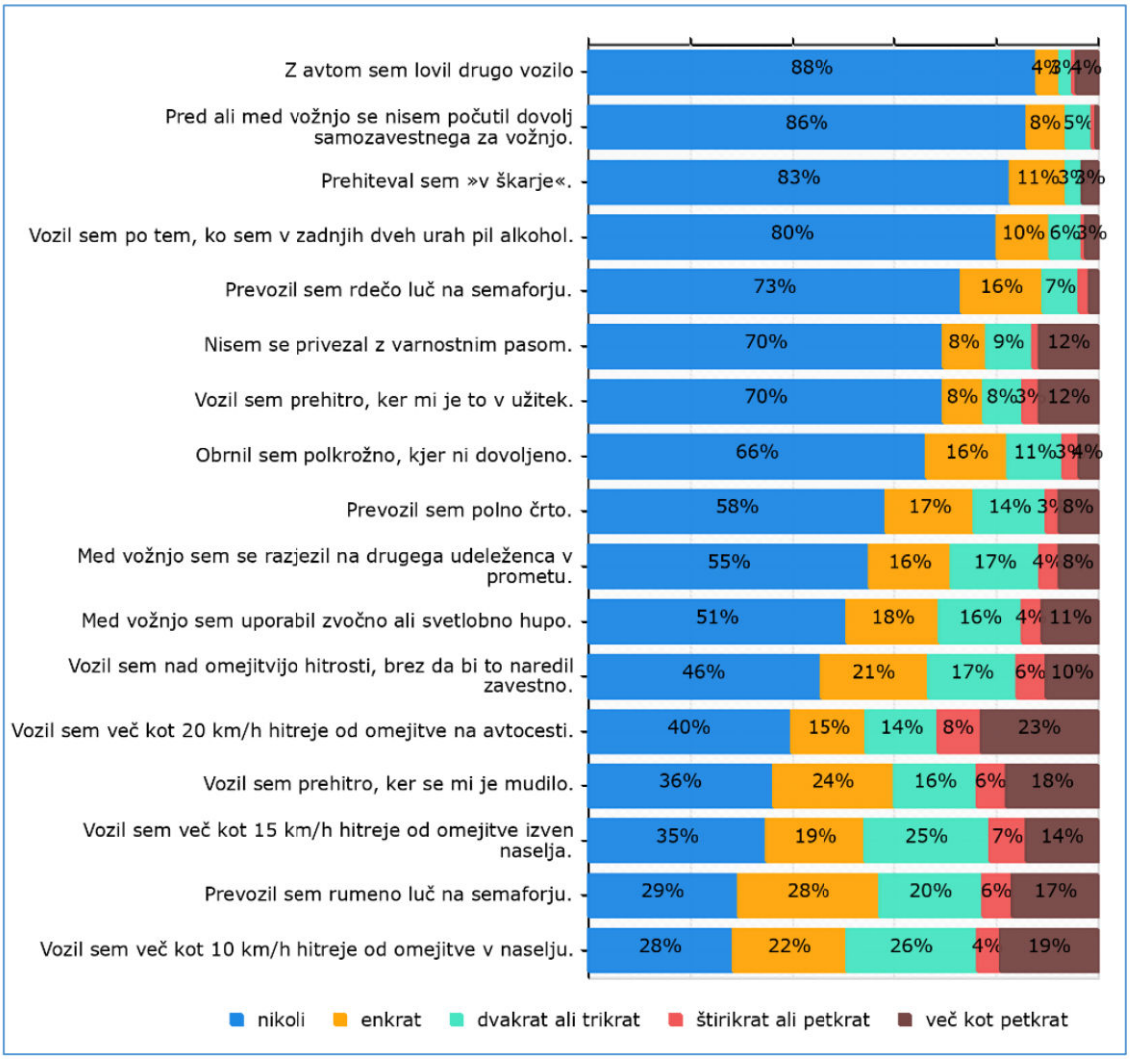
Slika 12: Samoevalvacija voznih navad v zadnjem letu udeležencev programa (DBQ) (N=158)[21]



[21] Podani so odgovori, navedeni PRED začetkom programa, saj je namen prikazati značilnosti udeležencev pred udeležbo (razlike v odgovorih PRED in PO so prikazane v ločenem poglavju).

Za podrobnejši vpogled v aktualne vozne navade so udeleženci dodatnega usposabljanja za varno vožnjo poročali tudi o vedenjih v zadnjih sedmih dneh, pri čemer so pogostost pojavljanja posameznih situacij označili na večstopenjski lestvici. Tako zajeti podatki razkrivajo raznolike vzorce vedenja, pri čemer se pri udeležencih programa najpogosteje pojavlja prekoračitev hitrosti, tako v naselju kot na avtocesti. Ta vedenja izstopajo kot najpogosteje prisotna v opazovanem obdobju, medtem ko se druga odstopanja od varne vožnje pojavljajo manj pogosto (Slika 13).

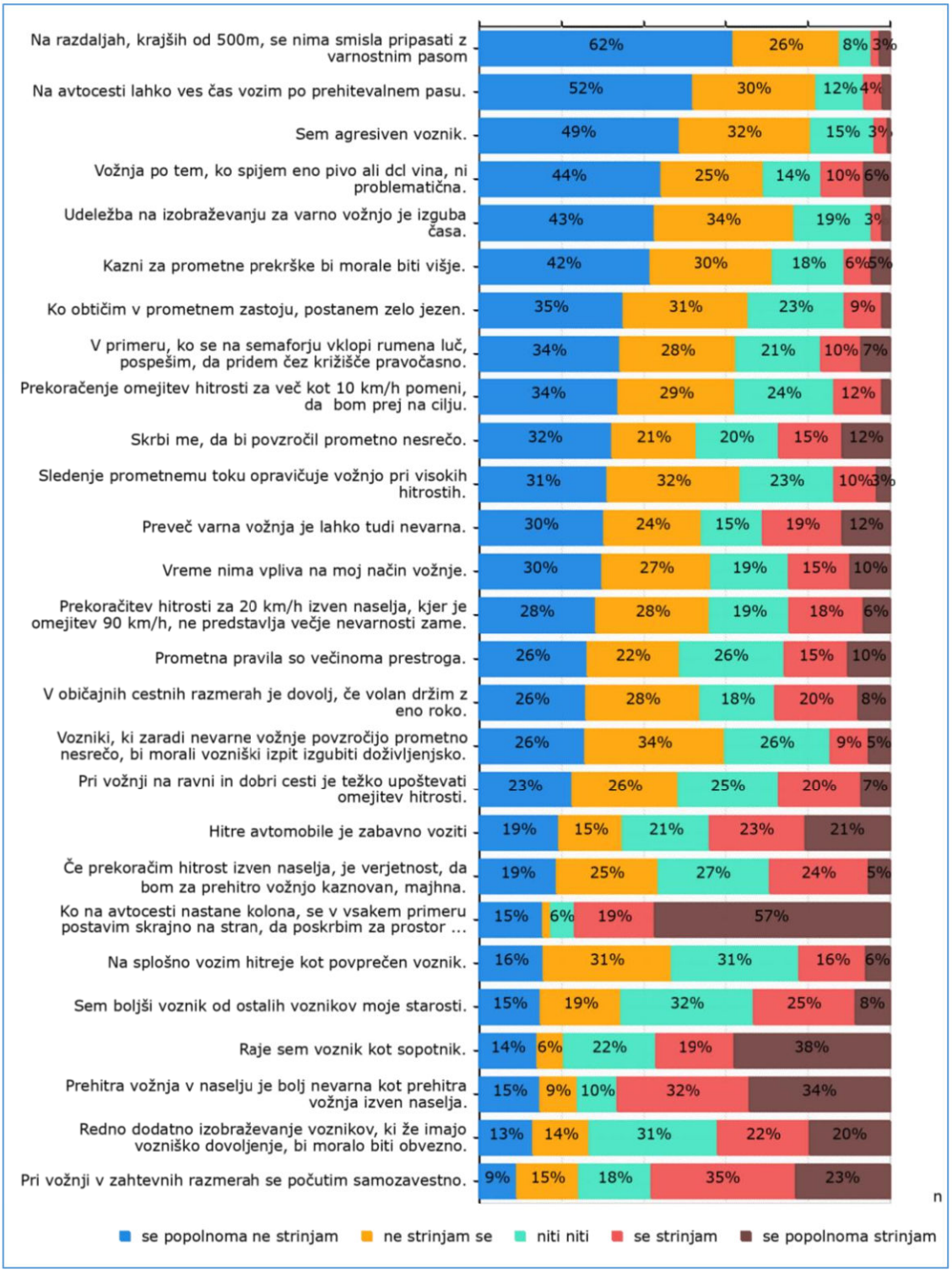
Slika 13: Pogostost tveganega vedenja v prometu v zadnjih sedmih dneh (N=157)



Pregled stališč in odnosov udeležencev do različnih vidikov vožnje omogoča vpogled v njihove vrednote, razumevanje tveganj in splošno prometno miselnost. Na podlagi odgovorov se kaže, da imajo udeleženci praviloma pozitiven odnos do prometne

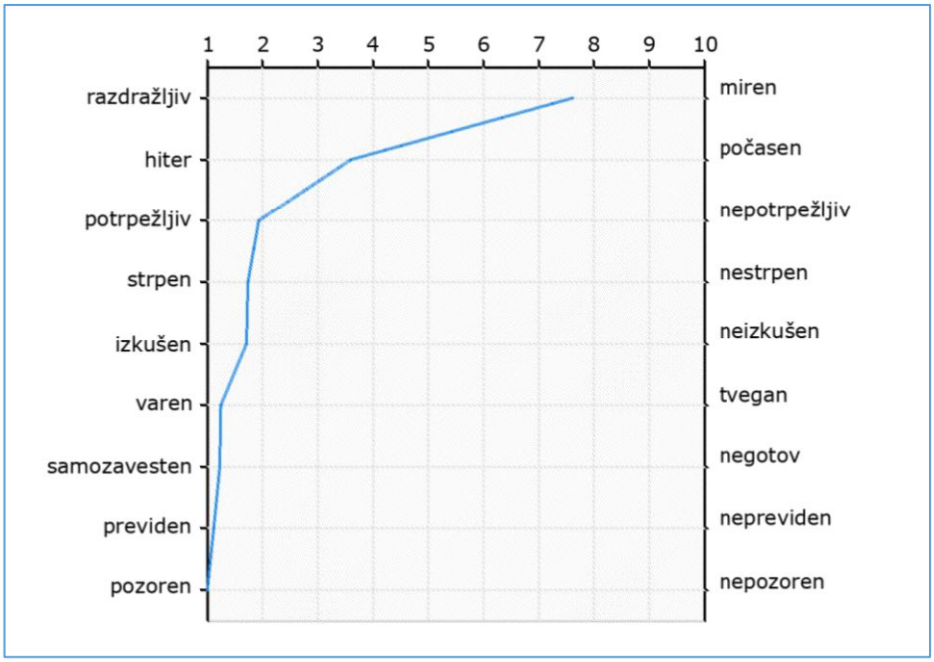
varnosti in odgovorne vožnje, hkrati pa so prisotni tudi nekateri razširjeni miti o vožnji. Med njimi izstopa prepričanje, da zmerna prekoračitev hitrosti zunaj naselja ne predstavlja večje nevarnosti, kar nakazuje na potrebo po dodatnem ozaveščanju o tveganjih, povezanih s hitrejšo vožnjo (Slika 14).

Slika 14: Analiza odnosov do vožnje in prometnih pravi (N=156)



V sklopu raziskave so udeleženci podali tudi samooceno svojih vozniških lastnosti, pri čemer so svoj način vožnje umestili na lestvico med dvema nasprotnima opisoma, kar omogoča vpogled v njihovo doživljanje lastnih spretnosti in vedenj. Povprečne vrednosti tako odražajo prevladujoče samopercepcije. Udeleženci se večinoma dojemajo kot pozorni, previdni in v vožnji samozavestni, kar kaže na visoko zaznano odgovornost in zanesljivost. Nekoliko višje ocene pri lastnostih, povezanih s hitrostjo ali razdražljivostjo, pa lahko nakazujejo določene vedenjske tendence, ki bi lahko v prometu zahtevale dodatno ozaveščanje (Slika 15).

Slika 15: Samoocena voznikov glede vozniških lastnosti (N=148)

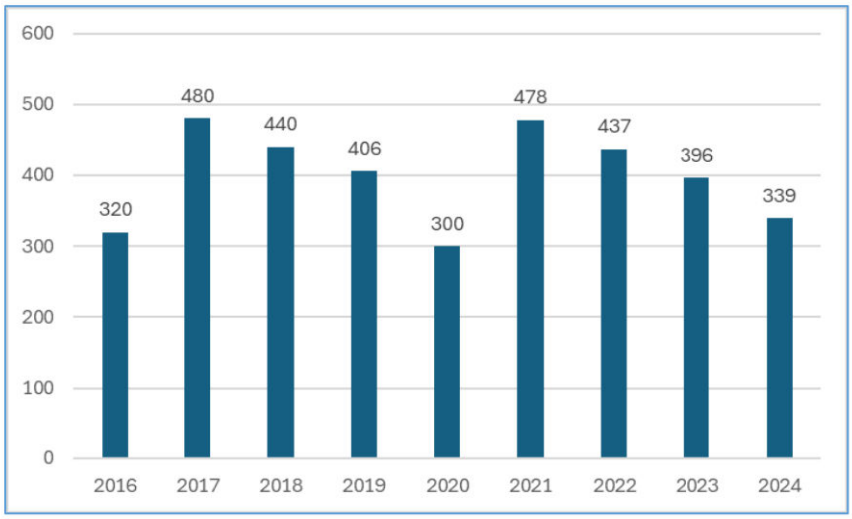


3.2 Značilnosti udeležencev edukacijskih delavnic

Podatki o številu delavnic in številu udeležencev so bili pridobljeni od Agencije za varnost prometa Republike Slovenije. Podatki o demografskih značilnostih udeležencev izhajajo iz baze podatkov, ki jo dopolnjuje AVP z vpisom kandidatov (izvoz podatkov s strani podjetja SRC). Podatki o vozniškem izpitu ter številu prevoženih kilometrov pa so bili zbrani z anketo, izvedeno v okviru projekta, ki so jo udeleženci delavnic izpolnili pred začetkom programa; pri tem gre za manjši vzorec podatkov.

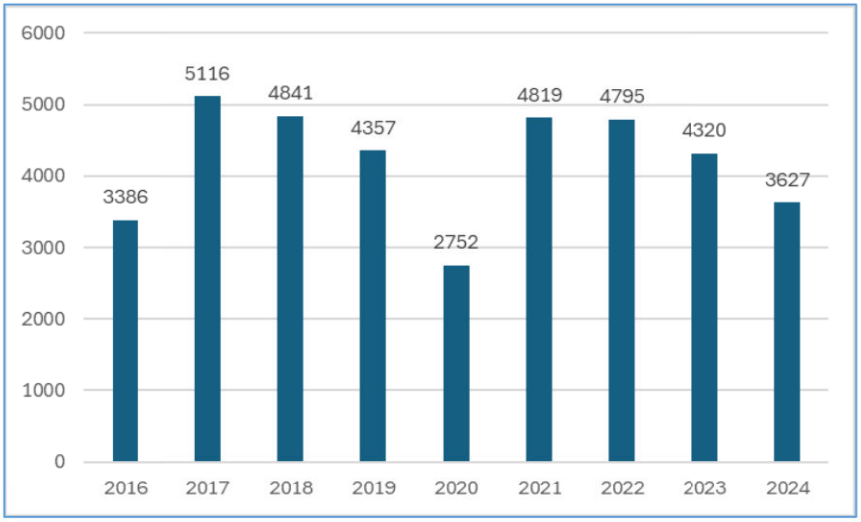
Število edukacijskih delavnic se je, po podatkih AVP RS, med leti 2016 in 2024 gibalo v razponu od 300 do 480 letno. Največ jih je bilo izvedenih leta 2017 (480) in 2021 (478), najmanj pa leta 2020 (300), kar je mogoče povezati z omejitvami, ki jih je povzročila epidemija COVID-19. V celotnem obdobju je bilo izvedenih skupaj 3.596 edukacijskih delavnic.

Slika 16: Število edukacijskih delavnic po letih



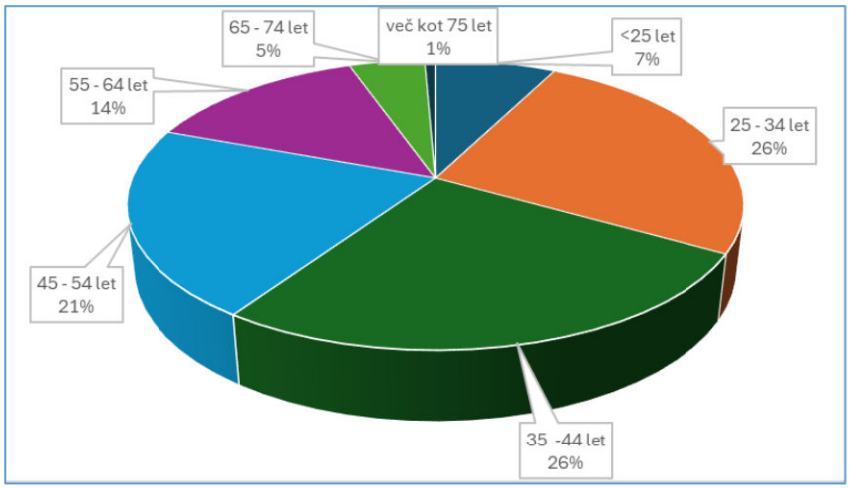
Število udeležencev edukacijskih delavnic v obdobju 2016–2024 je skupaj doseglo 38.013, pri čemer se je število udeležencev gibalo med 2.752 v letu 2020 in 5.116 v letu 2017. Najvišja udeležba je bila dosežena v letih 2017, 2018, 2021 in 2022, ko je število udeležencev presegalo 4.700 (Slika 17).

Slika 17: Število udeležencev edukacijskih delavnic



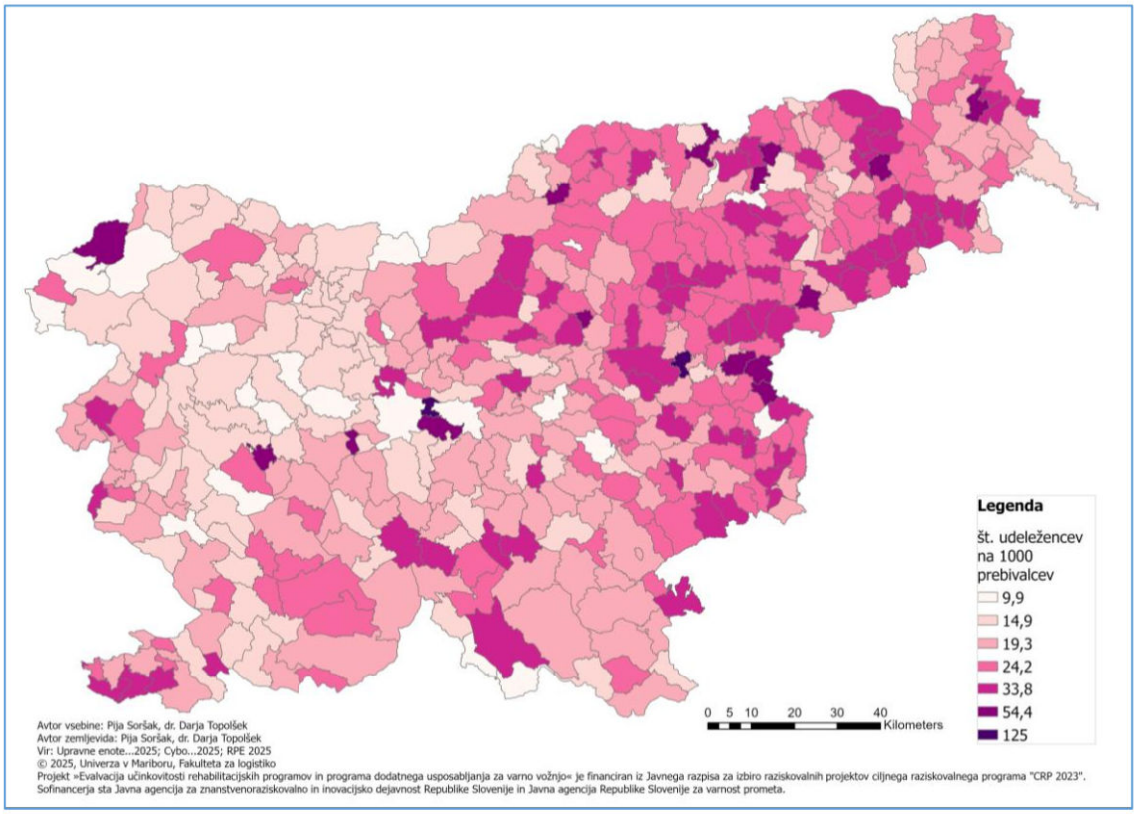
Večina udeležencev edukacijskih delavnic je moških (90 %), pri čemer prevladujejo odrasli posamezniki v srednjem starostnem obdobju (Slika 18). Podatki hkrati kažejo, da so v programe vključeni tudi mlajši in starejši vozniki, kar potrjuje široko demografsko zastopanost.

Slika 18: Starost udeležencev edukacijskih delavnic (N = 34.116)



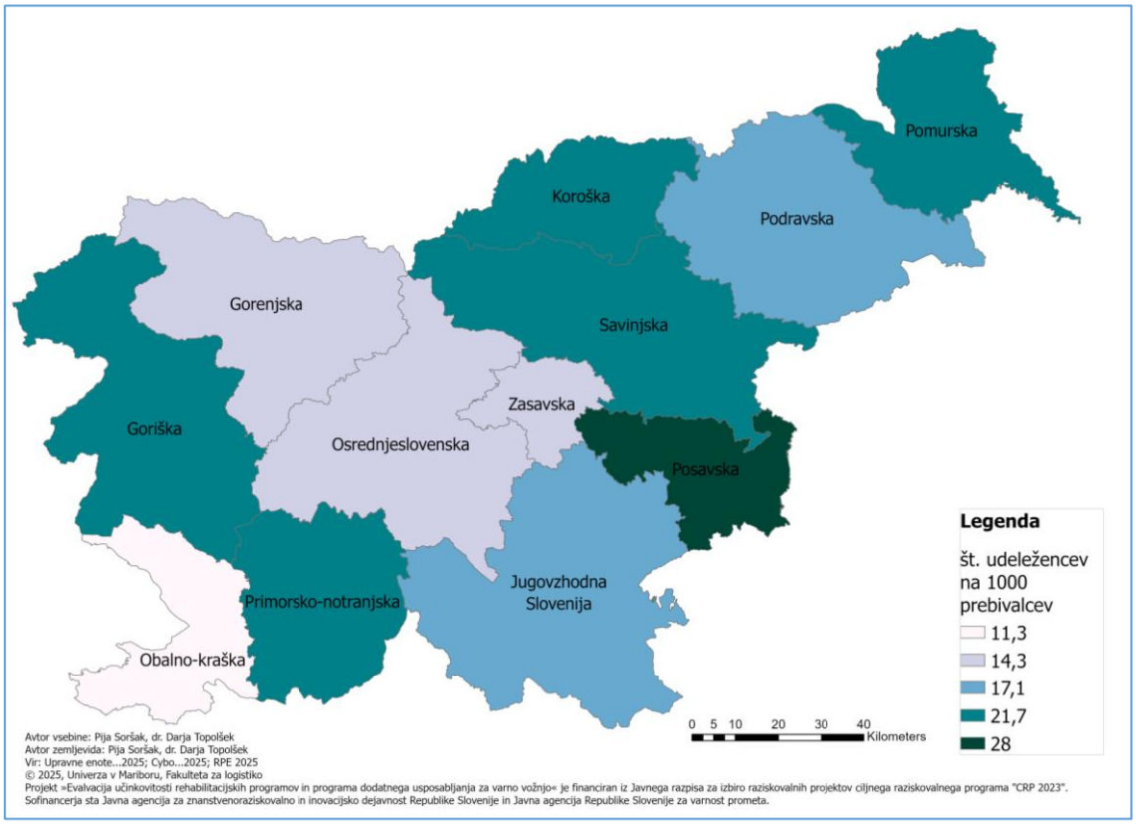
Analiza udeležbe na edukacijskih delavnicah glede na poštno številko prebivališča udeležencev je pokazala izrazite regionalne razlike (Slika 19, Slika 20).

Slika 19: Razporeditev udeležencev edukacijskih delavnic po poštnih okoliših njihovega stalnega prebivališča (N = 35.471)



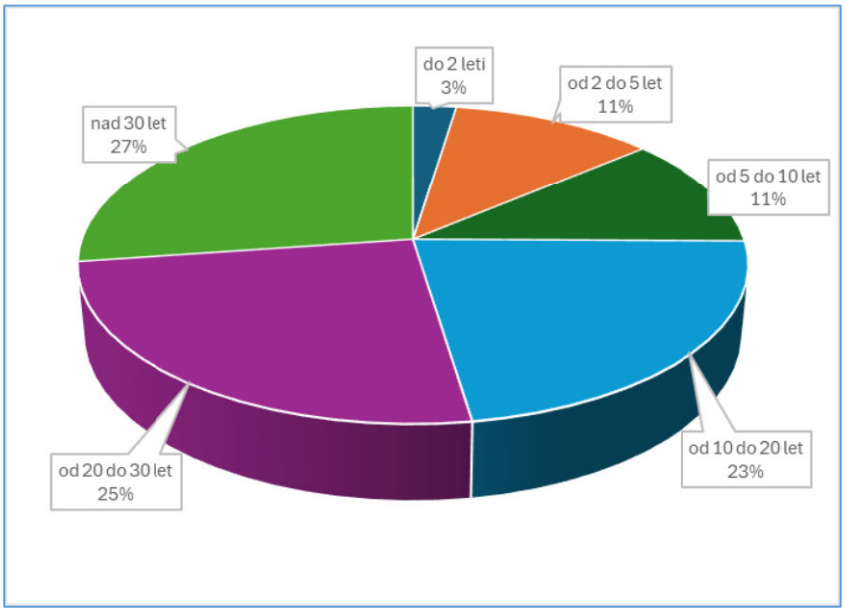
Rezultati kažejo na izrazite razlike med regijami. Najvišja udeležba je značilna za Posavsko regijo, višja tudi za Goriško in Koroško.

Slika 20: Število udeležencev edukacijskih delavnic na 1.000 prebivalcev po statističnih regijah (poštnih okolišev stalnega prebivališča udeležencev) (N = 35.471)



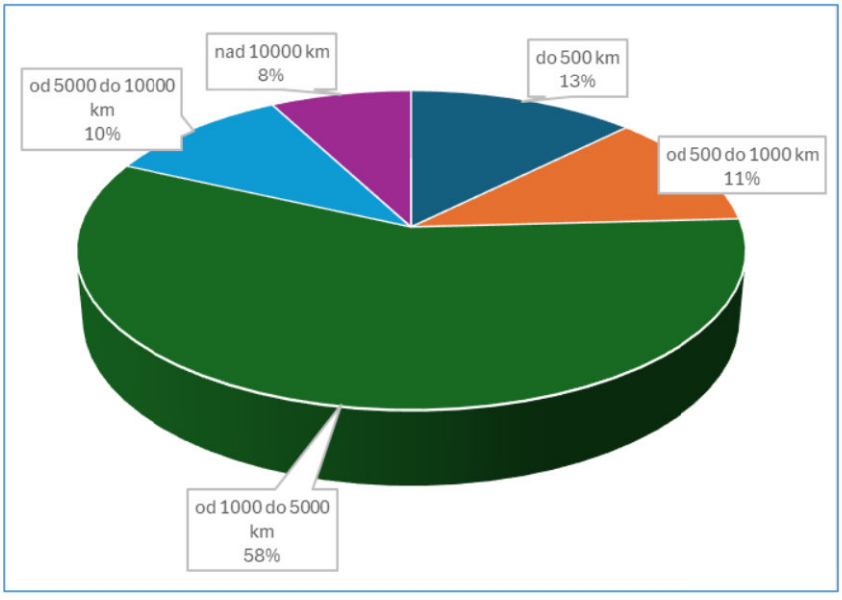
Podatki o dolžini obdobja imetništva vozniškega dovoljenja med udeleženci edukacijskih delavnic temeljijo na anketi, izpolnjeni pred začetkom programa. Rezultati kažejo (Slika 21), da prevladujejo vozniki z daljšim obdobjem imetništva dovoljenja, medtem ko je udeležba voznikov z zelo kratko dobo vozniškega dovoljenja najmanjša.

Slika 21: Skupno število let imetništva vozniškega izpita za B kategorijo pri udeležencih edukacijskih delavnic (N = 292)



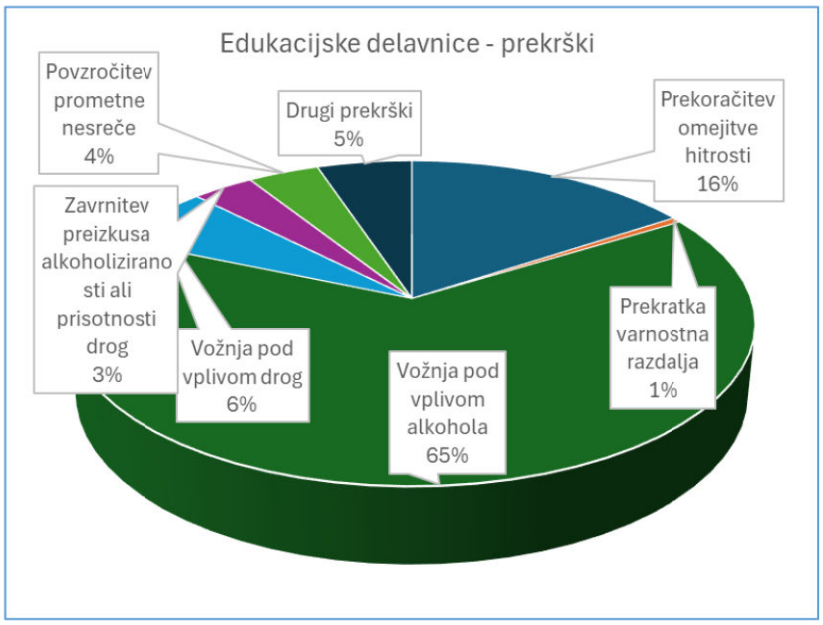
Podatki o povprečni mesečni razdalji, ki jo udeleženci edukacijskih delavnic prevozijo z avtomobilom, temeljijo na anketi, izpolnjeni ob začetku programa. Čeprav gre za manjši vzorec, rezultati nakazujejo (Slika 22), da večina udeležencev prevozi zmerne razdalje, medtem ko so v manjšem obsegu zastopani tako vozniki z zelo nizko kot tudi z nadpovprečno visoko prevoženimi kilometri.

Slika 22: Povprečna mesečna razdalja, prevožena z avtomobilom (N = 270)



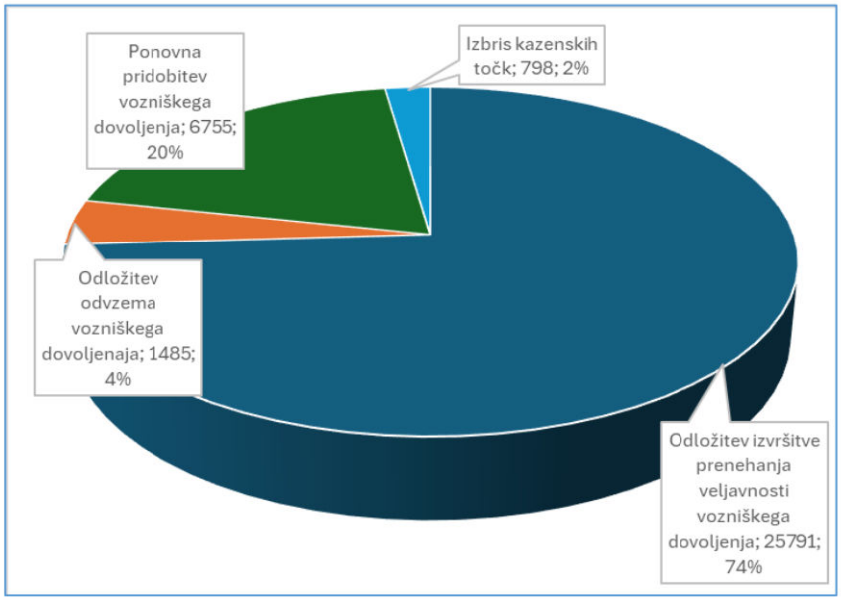
Razlogi, zaradi katerih so se anketiranci udeležili edukacijske delavnice, ponujajo vpogled v najpogostejše vrste prekrškov, ki vodijo v vključitev v program. Iz odgovorov je razvidno, da med udeleženci prevladujejo prekrški, povezani z vožnjo pod vplivom alkohola, medtem ko se manjši del udeležencev v program vključi zaradi prekoračitve hitrosti ali drugih oblik tveganega vedenja. Takšna razporeditev nakazuje, da alkohol ostaja ključni dejavnik, ki prispeva k udeležbi v programu (Slika 23).

Slika 23: Razlogi za udeležbo v programu (N = 291)



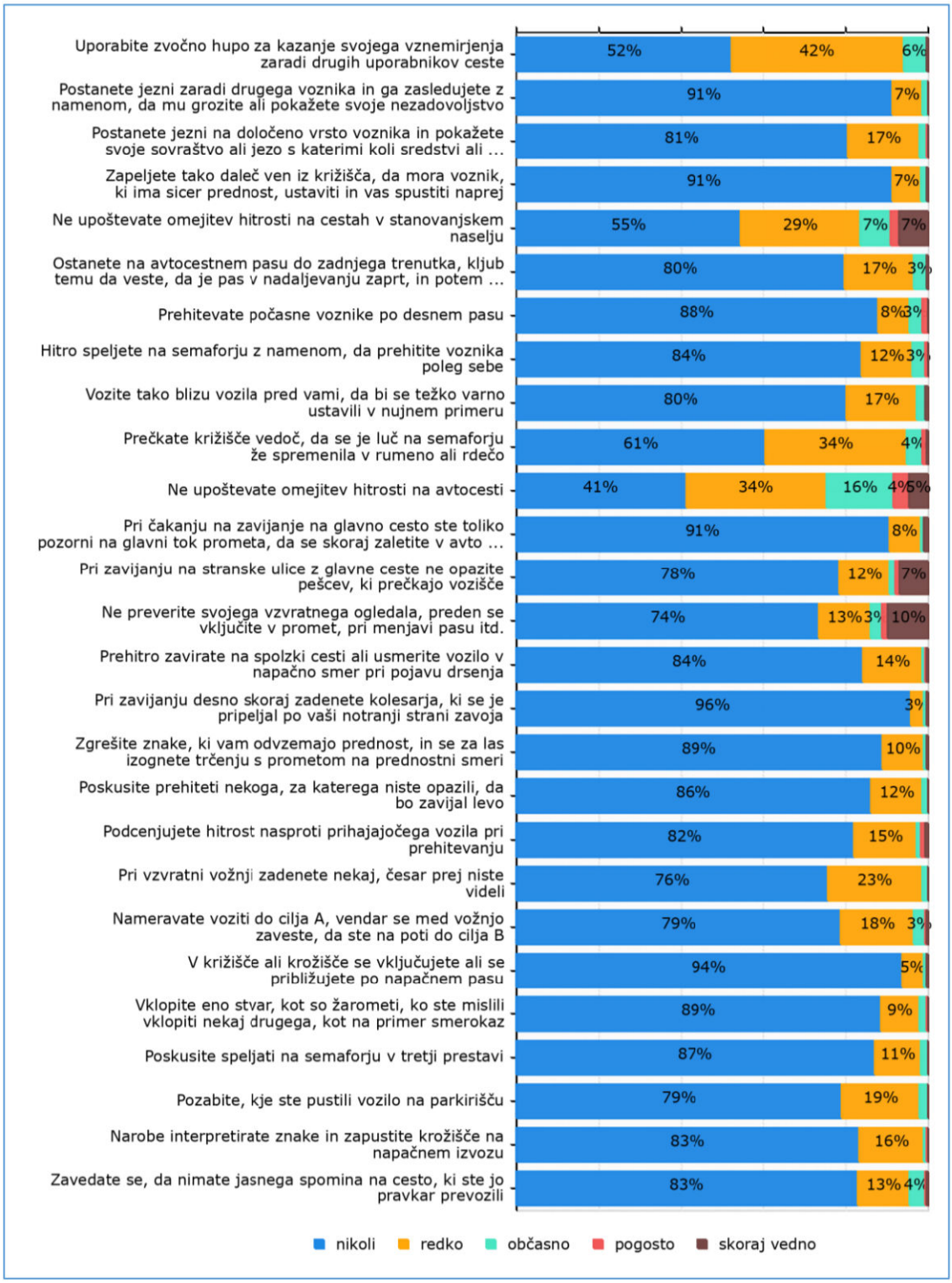
Podatki Agencije za varnost prometa kažejo, da se udeleženci edukacijskih delavnic najpogosteje vključijo v program z namenom odložitve prenehanja veljavnosti vozniškega dovoljenja. Poleg te prevladujoče skupine so prisotni tudi posamezniki, ki delavnice obiskujejo zaradi ponovne pridobitve vozniškega dovoljenja, medtem ko je delež tistih, ki se programa udeležijo zaradi odložitve odvzema dovoljenja ali izbrisa kazenskih točk, bistveno manjši. Takšna razporeditev odraža predvsem sankcijske in upravne razloge, ki vodijo k napotitvi na program (Slika 24).

Slika 24: Razlogi za udeležbo na edukacijskih delavnicah (N = 34.829)



Pregled voznih navad udeležencev edukacijskih delavnic, ocenjenih s pomočjo DBQ in Likertove lestvice pogostosti, omogoča vpogled v najpogostejša odstopanja od varne vožnje. Med navedenimi vedenji izstopa predvsem to, da udeleženci najpogosteje pozabijo preveriti vzvratno ogledalo pred vključevanjem v promet ali menjavo voznega pasu, kar lahko nakazuje na pomanjkljivo pozornost pri osnovnih varnostnih postopkih. Na drugi strani so vedenja, ki vključujejo agresivne odzive, kot je zasledovanje drugega voznika zaradi jeze ali izražanja nezadovoljstva, med anketiranci izrazito redka, kar kaže na nizko prisotnost namerne agresije v prometu (Slika 25).

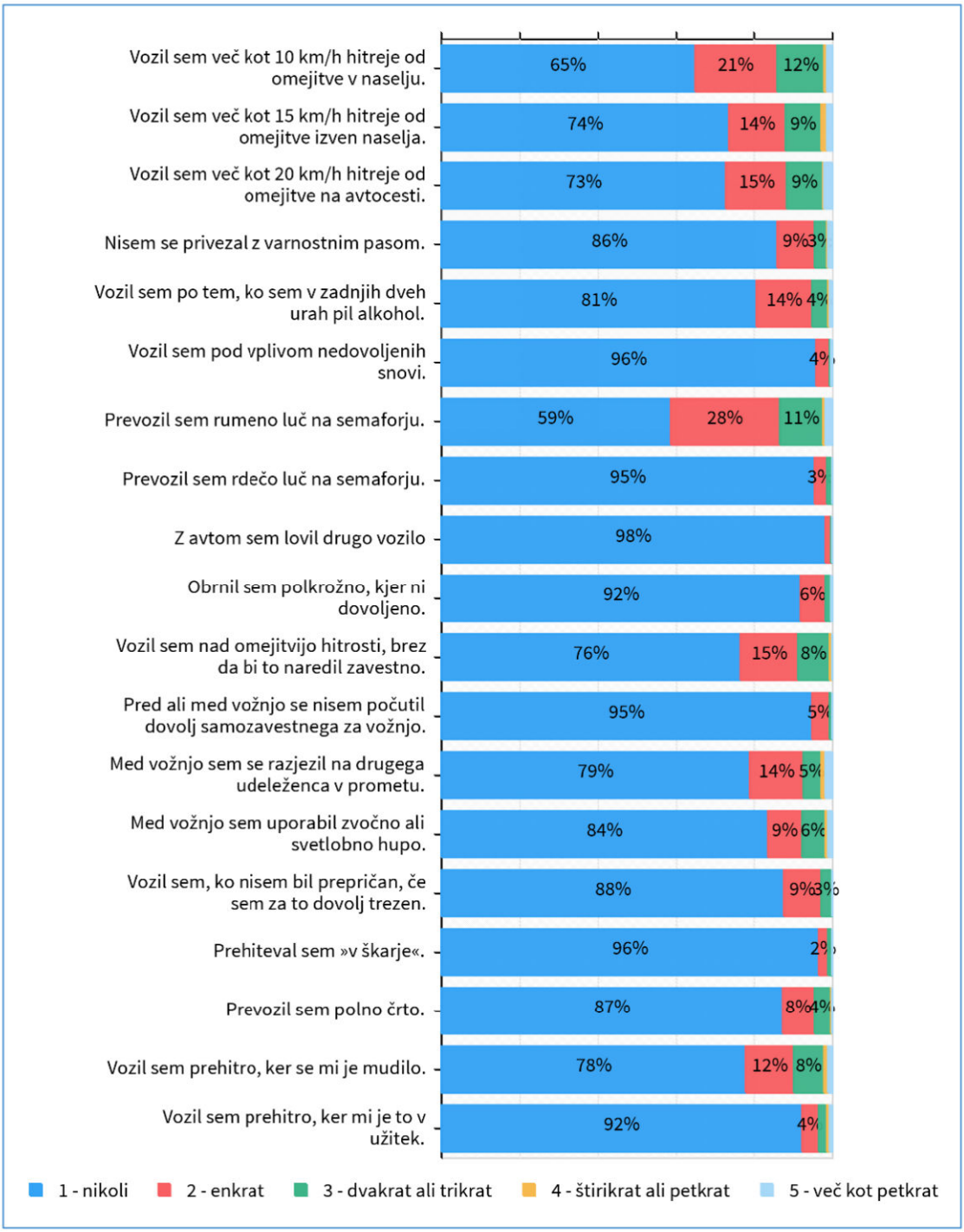
Slika 25: Samoevalvacija voznih navad v zadnjem letu udeležencev edukacijskih delavnic (DBQ) (N = 289)



Vpogled v samoporočana vedenja udeležencev edukacijskih delavnic v zadnjem tednu razkriva, da večina opisanih ravnanj nastopa redko ali pa jih udeleženci sploh ne izvajajo.

Med najpogosteje omenjenimi je prevoz rumene luči, medtem ko so bolj izrazito tvegana vedenja – kot so vožnja pod vplivom nedovoljenih snovi, prevoz rdeče luči ali namerno zasledovanje drugega vozila – skorajda odsotna. Nekoliko pogosteje se pojavljajo dejanja, povezana s prekoračitvijo hitrosti, bodisi zavestno bodisi nenamerno, kar nakazuje na večjo razširjenost hitrostnih prekrškov v primerjavi z drugimi oblikami tveganega vedenja. Po drugi strani so situacije, povezane z alkoholom ali znižano samozavestjo pri vožnji, redke, kar kaže na to, da večina udeležencev v opazovanem obdobju takšnih okoliščin ni doživljala; kar sicer ni v skladju z navedbo prekrška, ki je vodil k udeležbi na programu (navajajo, da je tam v 65 % razlog vožnja pod vplivom alkohola) (Slika 26).

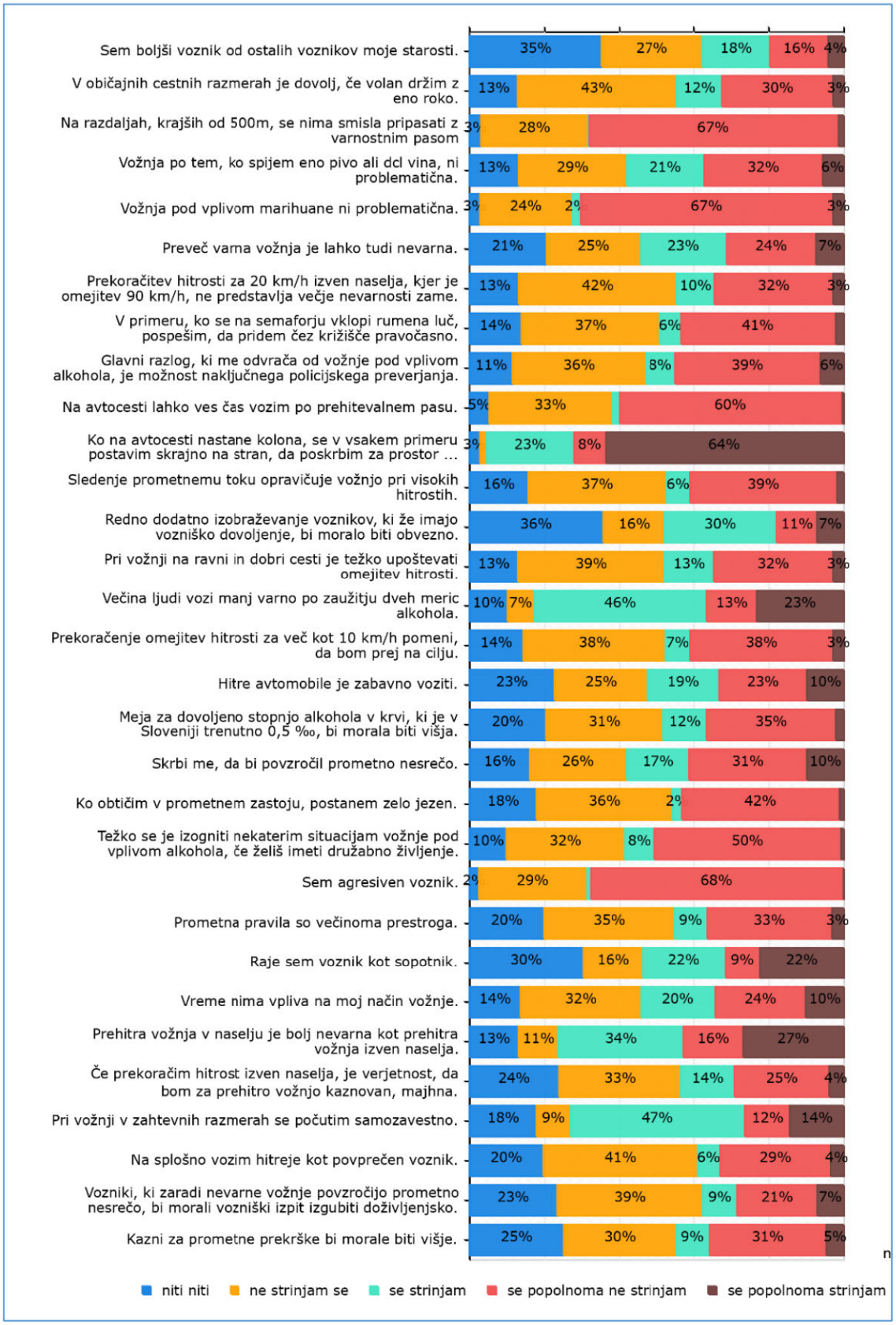
Slika 26: Samoporočanje prometnih vedenj v zadnjem tednu – udeleženci edukacijskih delavnic (N = 268)



Pregled stališč udeležencev edukacijskih delavnic do različnih vidikov vožnje razkriva njihove vrednote, navade in razumevanje tveganj v prometu. Med izraženimi mnenji izstopa visoka podpora pravilnemu oblikovanju reševalnega pasu, kar kaže na dobro ozaveščenost o pomenu pravilnega ravnanja v izrednih razmerah. Pri odnosu do

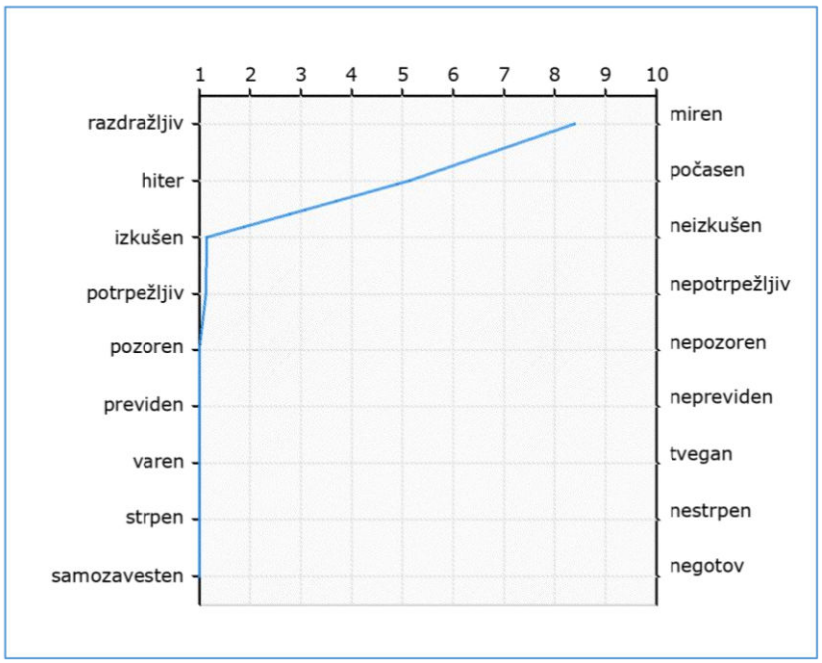
alkohola se kaže določena stopnja tolerance do minimalnih količin alkohola pred vožnjo, medtem ko večina udeležencev jasno prepoznava tveganje, povezano z zaužitjem večjih količin alkohola. Poleg tega stališča o hitrostnih omejitvah nakazujejo zavedanje, da je prehitra vožnja v naselju posebej nevarna, kar odraža razumevanje večje ranljivosti prometnega okolja v naseljenih območjih (Slika 27).

Slika 27: Stališča udeležencev edukacijskih delavnic do vožnje (N=235)



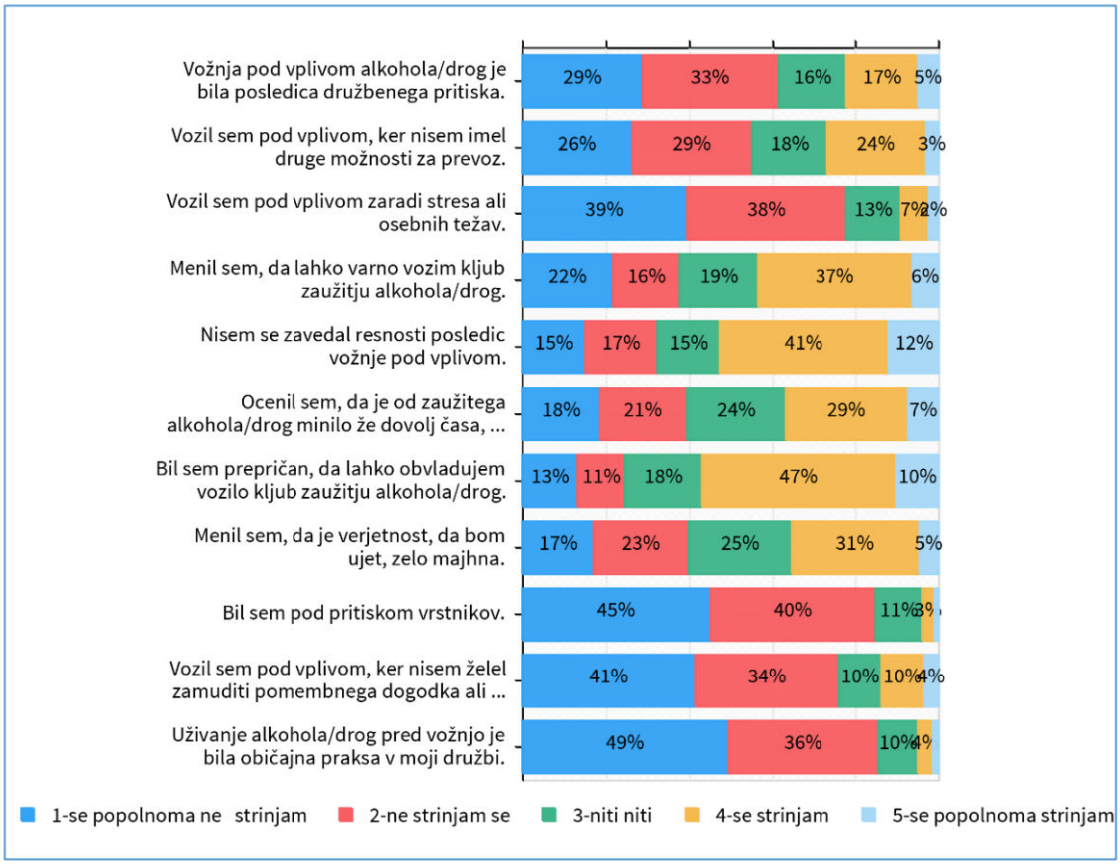
Samoopredelitev voznega sloga ponuja vpogled v to, kako udeleženci edukacijskih delavnic doživljajo svoje vedenje v prometu. Pri umeščanju na lestvico med nasprotnimi opisnimi lastnostmi so se udeleženci večinoma opredelili na strani pozitivnih atributov, kar kaže na izrazito ugodno samopodobo glede njihove vožnje. Najvišje ocene se nanašajo na varnost, previdnost in kulturo vožnje, kar nakazuje, da se udeleženci vidijo kot odgovorni in premišljeni vozniki (Slika 28).

Slika 28: Samoocena vozniškega stila – udeleženci edukacijskih delavnic (N = 277)



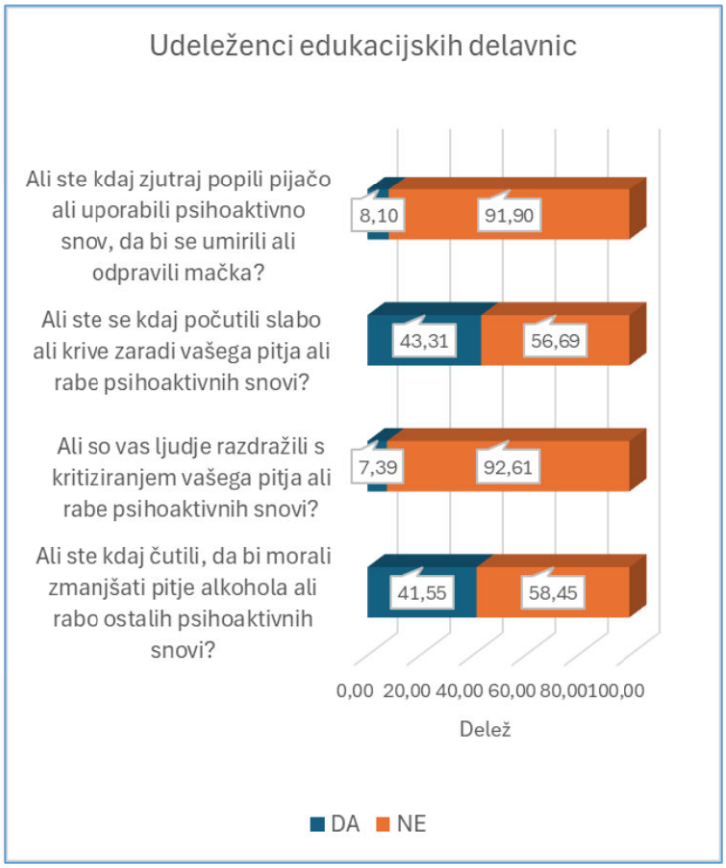
Ker so udeleženci edukacijskih delavnic v program vključeni predvsem zaradi vožnje pod vplivom alkohola, je bilo posebno pozornost smiselno nameniti tudi njihovim lastnim izkušnjam in razlogom za takšno vedenje. Njihove ocene razkrivajo, da so bili ključni dejavniki predvsem precenjevanje lastnih sposobnosti in podcenjevanje tveganj, pri čemer udeleženci pogosto verjamejo, da kljub zaužitju alkohola ali drog ohranjajo nadzor nad vozilom. Poleg tega je izrazito prisotno tudi prepričanje, da je od uživanja substanc minilo dovolj časa, da njihov vpliv ni več pomemben, kar lahko nakazuje na nepoznavanje oziroma podcenjevanje učinkov alkohola in drog na vozniške sposobnosti. Ti vzorci skupaj kažejo na prevlado subjektivnih presoj in napačnih ocen tveganja pri odločitvah za vožnjo pod vplivom (Slika 29).

Slika 29: Relevanca dejavnikov za vožnjo pod vplivom alkohola in/ali drog; udeleženci edukacijskih delavnic (N = 272)



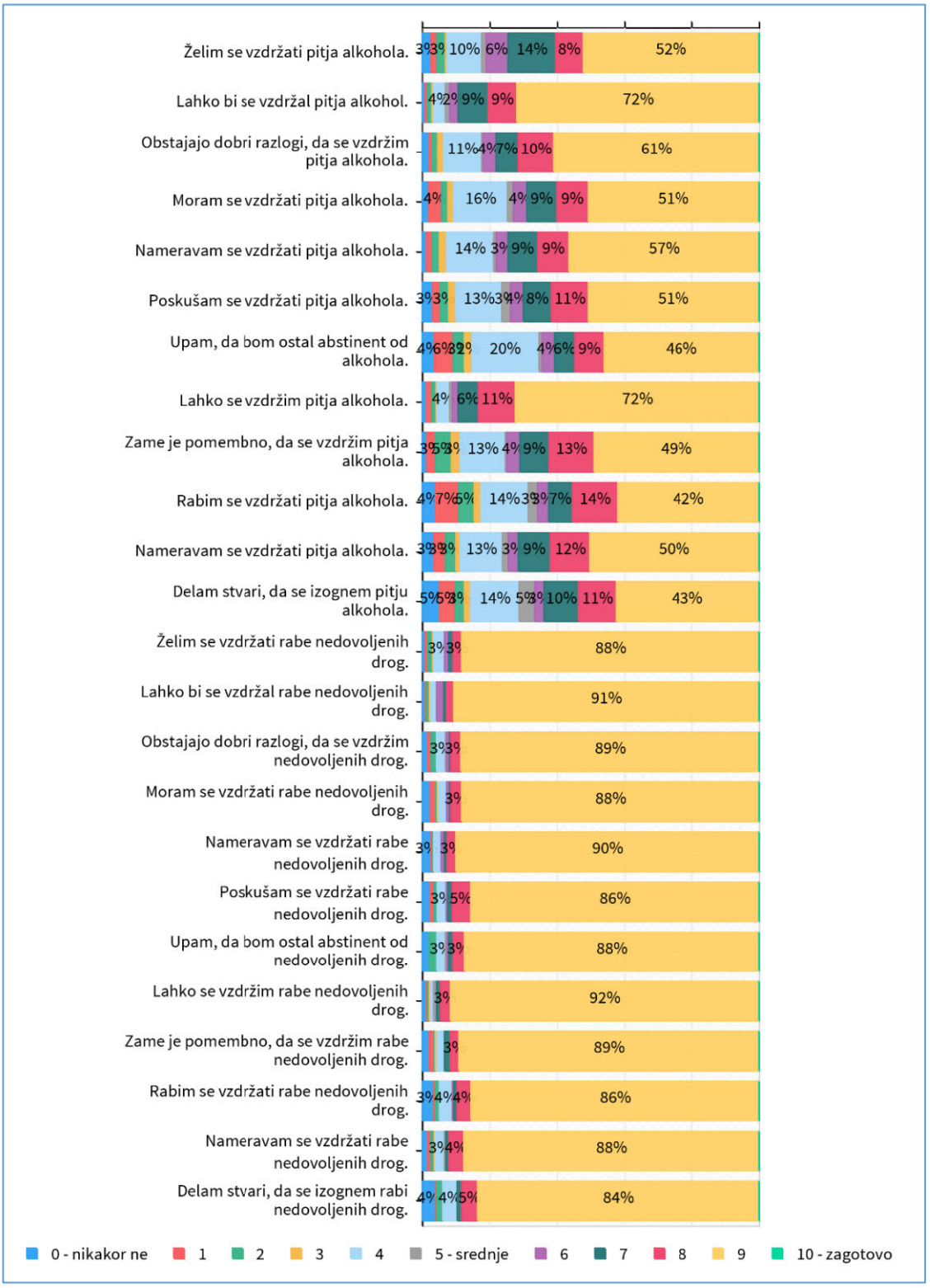
S ciljem razumeti širše vzorce rabe psihoaktivnih snovi so udeleženci podali informacije o svojih izkušnjah z uporabo alkohola, nedovoljenih drog ter zdravil, ki niso bila predpisana njim osebno, pri čemer so odgovori z, da/ne omogočili jasen vpogled v prisotnost takšnih vedenj v skupini. Rezultati razkrivajo, da se pri delu udeležencev pojavlja zavedanje o potrebi po zmanjšanju pitja ali uporabe substanc, kar je pogosto povezano tudi z občutki krivde ali slabe vesti. To nakazuje na določeno stopnjo samorefleksije in prepoznane težave, povezane z rabo alkohola in psihoaktivnih snovi (Slika 30).

Slika 30: Izkušnje udeležencev edukacijskih delavnic z rabo alkohola in psihoaktivnih snovi (N = 284)



Pri preučevanju pogledov udeležencev na morebitno prihodnjo rabo alkohola in nedovoljenih drog je bilo ugotovljeno, da udeleženci visoko ocenjujejo svojo sposobnost vzdržnosti, kar odraža močno usmerjenost k nadaljnjemu izogibanju tveganim vedenjem. Pri ocenah, povezanih z alkoholom, se izraža visoka stopnja samozavesti glede zmožnosti vzdržanja pitja, medtem ko nekoliko nižja prepričanost v dolgoročno abstinenco nakazuje določeno negotovost glede trajnih sprememb. Pogledi na prihodnjo rabo nedovoljenih drog so še izraziteje negativni, kar kaže na jasno zavračanje uporabe teh snovi. Skupni vzorec odgovora tako govori v prid močnemu zavedanju tveganj in izraženi nameri udeležencev, da se v prihodnje izogibajo tveganim ravnanjem (Slika 31).

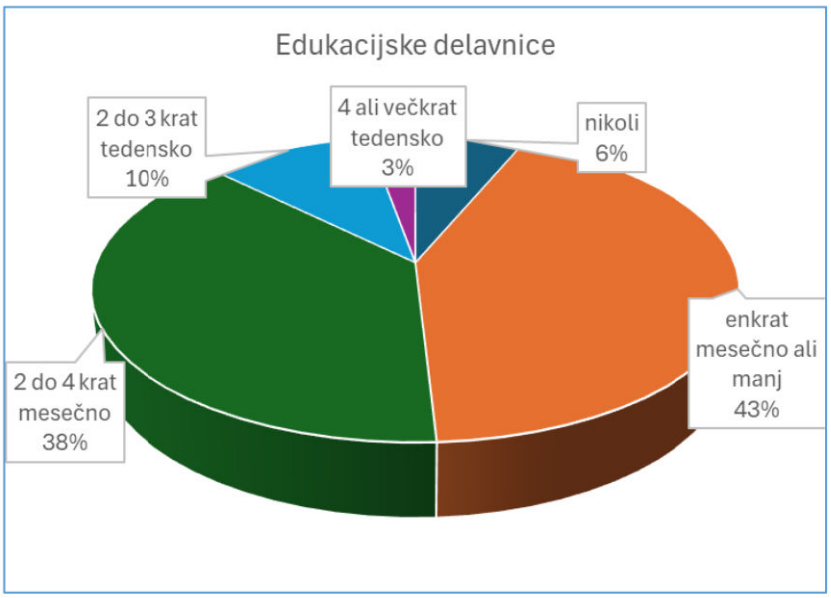
Slika 31: Pogledi udeležencev edukacijskih delavnic na prihodnjo rabo alkohola in nedovoljenih drog (N = 249)



Vpogled v pogostost uživanja alkoholnih pijač v zadnjem letu razkriva, da večina udeležencev edukacijskih delavnic alkohol uživa predvsem občasno, pri čemer so

odgovorili glede različnih vrst pijač, od piva in vina do žganih pijač in tradicionalnih napitkov. Ob tem se kaže razmeroma širok razpon navad: del udeležencev pije redkeje, nekateri nekoliko pogosteje, le manjši delež pa alkoholnih pijač sploh ne uživa ali jih uživa zelo pogosto. Takšna razporeditev kaže na heterogenost pitnih navad med udeleženci, pri čemer prevladuje zmerno in občasno uživanje (Slika 32).

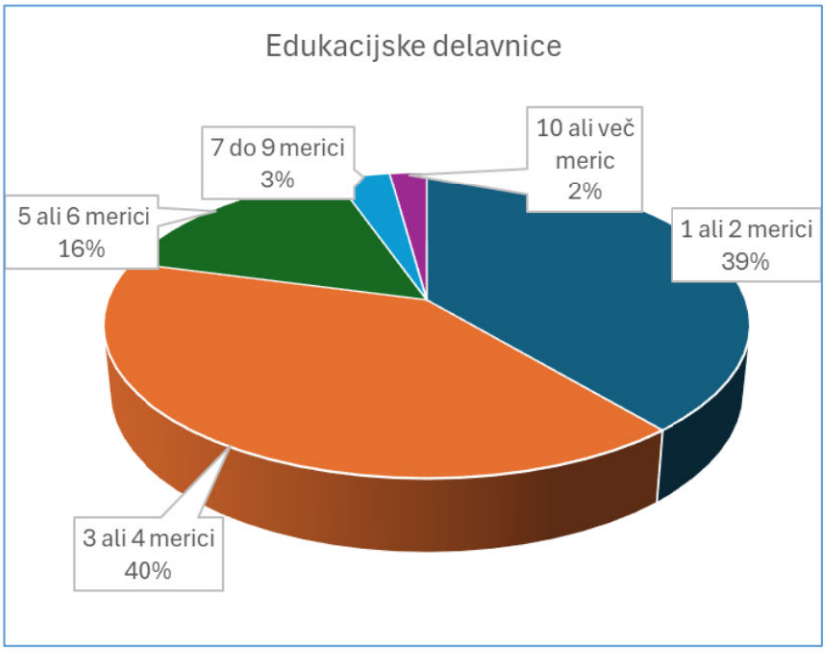
Slika 32: Pogostost uživanja alkoholnih pijač v zadnjih 12 mesecih med udeleženci edukacijskih delavnic (N = 288)



Pregled količine alkohola, ki so jo udeleženci običajno zaužili ob posameznem pitju v zadnjem letu, ponuja vpogled v njihove tipične pitne navade (njihovo samooceno), pri čemer je bila merica standardizirana na količino vina, piva ali žgane pijače. Iz odgovorov je razvidno, da se večina udeležencev nagiba k manjšim količinam alkohola, medtem ko o zmernih količinah poroča nekoliko manjši del. Le manjši delež udeležencev navaja, da ob pitju užije večje število meric (Slika 33).

Slika 33: Povprečna količina zaužitega alkohola ob pitju v zadnjih 12 mesecih[22]

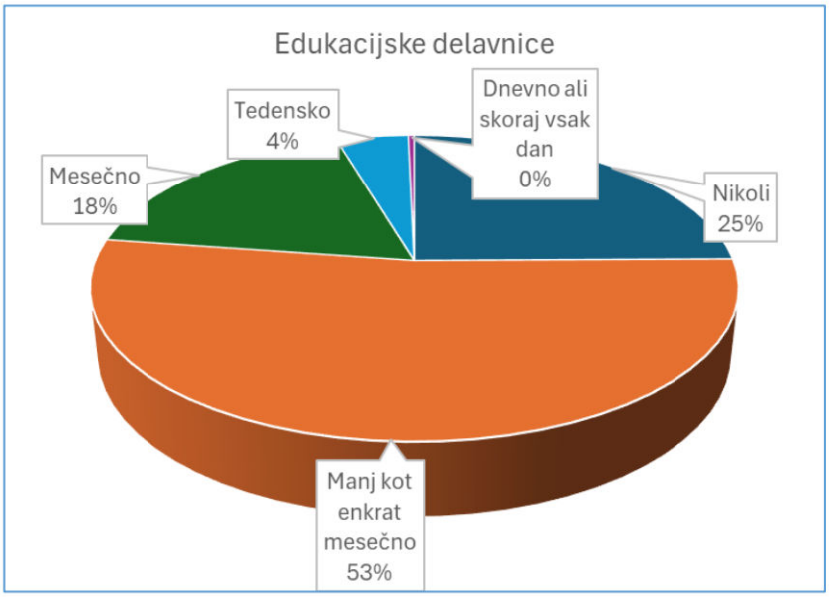
(N = 278)



Pogostost zaužitja večjih količin alkohola ob posamezni priložnosti omogoča vpogled v tvegane navade pitja alkohola udeležencev, pri čemer so bile meje prekomernega pitja določene ločeno za moške in ženske. Iz prikazane razporeditve odgovorov je razvidno, da večina udeležencev edukacijskih delavnic takšno vedenje doživlja le redko, medtem ko manjši del poroča o mesečni ali celo tedenski pojavnosti (Slika 34).

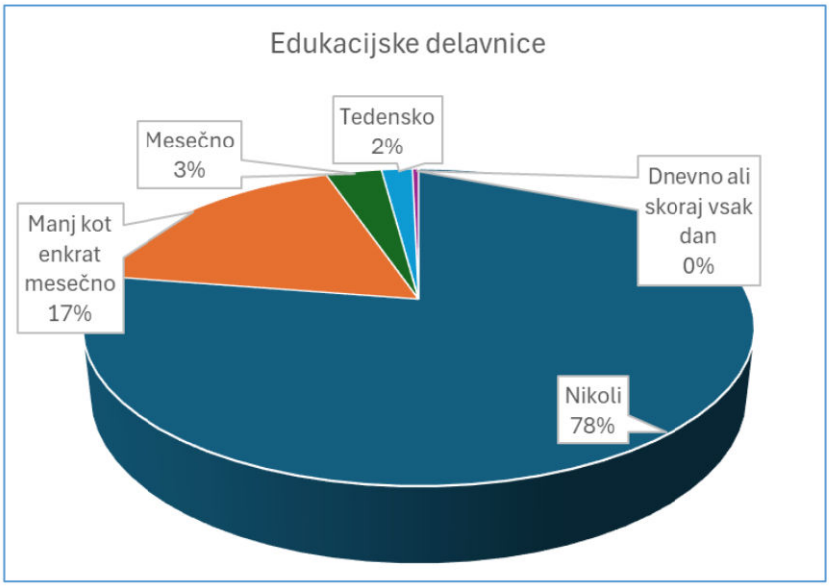
[22] Ena merica je 1 dcl vina ali 2,5 dcl piva ali tolkovca ali 0,3 dcl (“eno šilce”) žgane pijače.)

Slika 34: Pogostost zaužitja večjih količin alkohola (moški 6 meric ali več meric in ženske 4 merice) ob eni priložnosti v zadnjih 12 mesecih (N = 284)



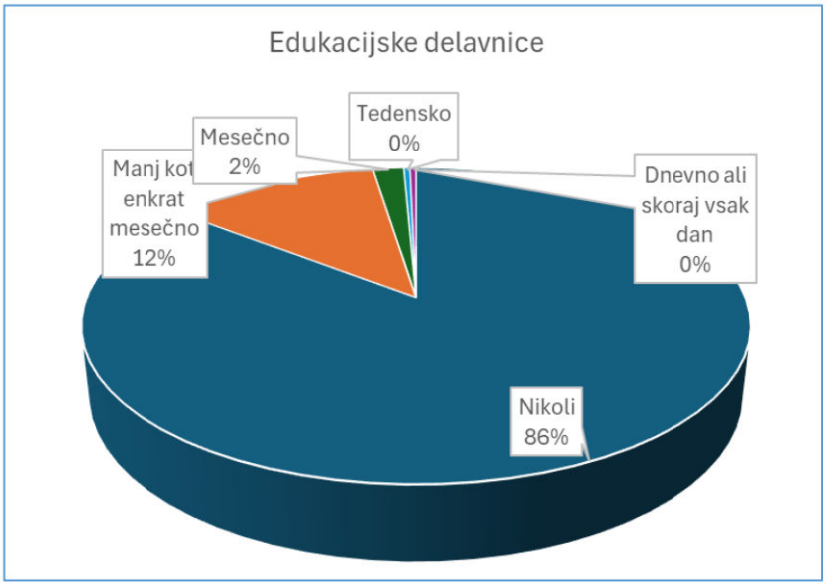
Pri preučevanju nadzora nad pitjem alkohola je bila ocenjena pogostost situacij, v katerih udeleženci po začetku pitja niso mogli prenehati piti alkohola, kar predstavlja pomemben kazalnik tveganega pitnega vedenja. Rezultati kažejo, da večina udeležencev edukacijskih delavnic takšne izgube nadzora ne zaznava (Slika 35).

Slika 35: Nezmožnost prenehanja pitja alkohola po prvi pijači (N = 284)



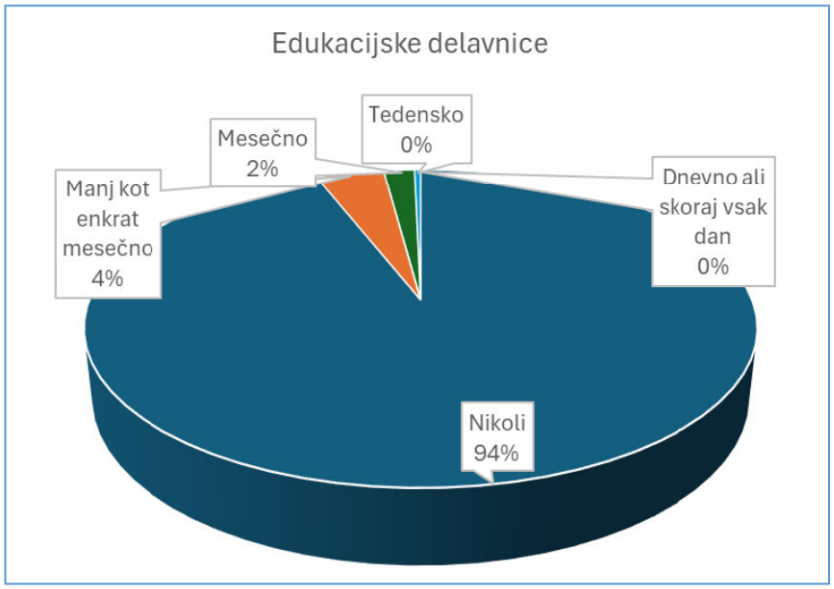
Kot del ocenjevanja morebitnih posledic pitja alkohola je bila analizirana tudi pogostost situacij, v katerih udeleženci programa, zaradi pitja alkohola niso uspeli izpolniti obveznosti, ki so se od njih pričakovale. Rezultati kažejo, da tovrstne težave pri večini udeležencev niso prisotne, kar nakazuje na razmeroma nizko pojavnost funkcionalnih posledic pitja alkohola v anketirani skupini. Manjši delež udeležencev poroča o občasnem neizpolnjevanju obveznosti, najpogosteje v zelo redkih intervalih, medtem ko redno ali pogostejše pojavljanje takšnega vedenja ni značilno za obravnavano skupino (Slika 36).

Slika 36: Pogostost neizpolnjevanja obveznosti zaradi pitja alkohola v preteklem letu (N = 282)



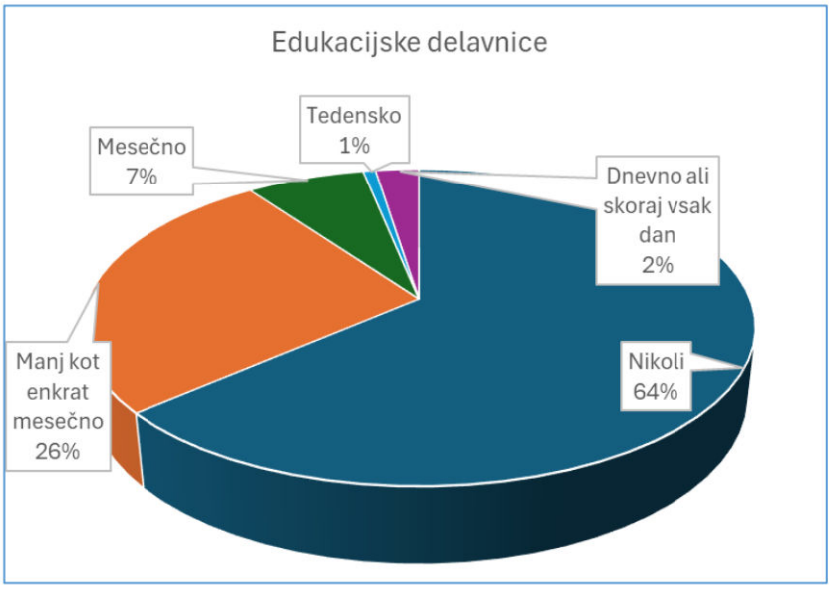
Del raziskave je bil namenjen tudi ugotavljanju, ali so udeleženci v preteklem letu potrebovali alkohol že zjutraj, da bi omilili posledice prekomernega pitja prejšnjega dne. Rezultati kažejo, da se večina udeležencev s takšnimi situacijami ne srečuje. Le redki posamezniki poročajo o občasni uporabi alkohola zjutraj za okrevanje, medtem ko je redno ali pogostejše pojavljanje takšnega vedenja izjemno redko (Slika 37).

Slika 37: Pogostost uživanja alkohola zjutraj za okrevanje po prekomernem pitju (N = 278)



V okviru raziskave je bila preverjena tudi pogostost pojavljanja občutkov krivde ali slabe vesti zaradi pitja alkohola, saj takšni čustveni odzivi lahko odražajo posameznikovo zaznavanje negativnih posledic lastnih pitnih navad. Rezultati kažejo, da večina udeležencev teh občutkov v preteklem letu ni doživljala, kar nakazuje, da pitje alkohola pri njih večinoma ni povezano z izrazitejšo čustveno obremenitvijo. Manjši del udeležencev poroča o občasnem pojavljanju krivde ali slabe vesti, najpogosteje v zelo redkih intervalih, kar lahko kaže na selektivno prepoznavanje negativnih vidikov lastnega vedenja (Slika 38).

Slika 38: Pogostost občutkov krivde ali slabe vesti zaradi pitja alkohola v preteklem letu (N = 283)



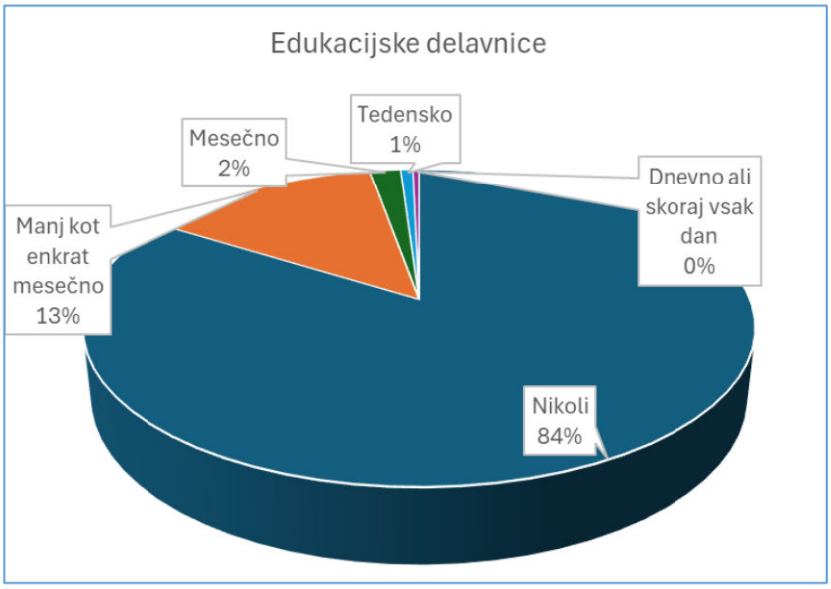
V sklopu proučevanja tvegane rabe alkohola je bila preučena tudi pogostost »epizod« izgube spomina[23] po prekomernem pitju, saj takšni dogodki lahko odražajo izrazit vpliv alkohola na kognitivno delovanje in povečujejo izpostavljenost različnim tveganim situacijam. Rezultati kažejo, da se izguba spomina med udeleženci pojavlja razmeroma redko, pri večini sploh ne, kar nakazuje, da tovrstno kognitivno prizadetost po pitju alkohola v opazovani skupini, ne predstavlja pogostega pojava (Slika 39).

[23] »Alcohol-induced blackout« gre za stanje, ko alkohol blokira proces prehoda (konsolidacije) spomina iz kratkoročnega v dolgoročnega: to pomeni, da oseba med pitjem lahko normalno komunicira, dela odločitve, se premika, … a ko alkohol učinkuje, možgani ne shranjujejo novih dogodkov za dolgoročni spomin. Obstajata dve osnovni obliki ((Wetherill & Fromme, 2016)):

- »Fragmentarni blackout« — delna amnezija: človek se spomni del dogodkov ali se spomin lahko vrne z »namigi« (npr. ko kdo govori o tistem, kar se je dogajalo);
- »En-bloc blackout« — popolna amnezija določenega obdobja: dogodki se ne shranijo in jih oseba ne more priklicati, ne glede na poskus opomina.

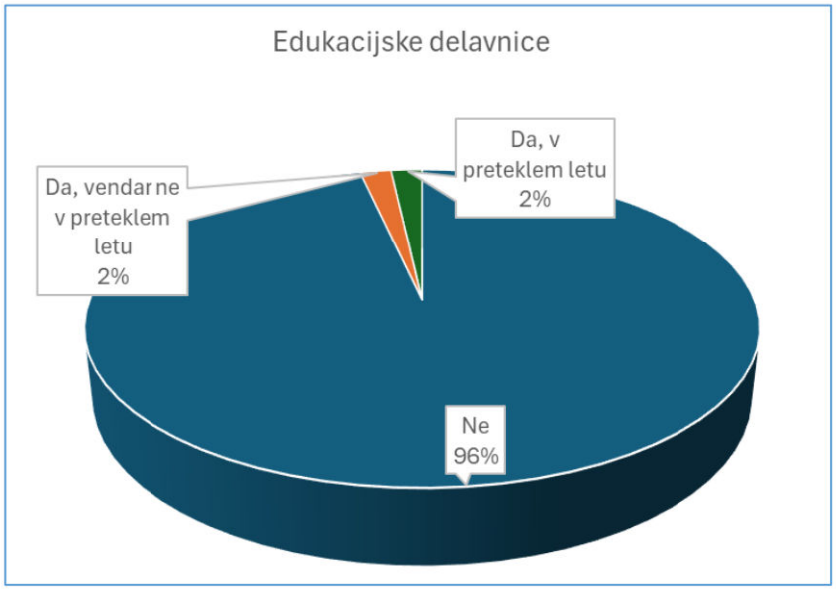
Čeprav ni nobene točne, univerzalne »meje«, nad katero se izguba spomina zagotovo zgodi (zaradi različne občutljivosti med ljudmi). Obstajajo konkretne znanstvene raziskave, ki kažejo, da alkohol lahko — še posebej ob hitrem pitju in zadostni koncentraciji v krvi — privede do začasne izgube spomina. Okvirne BAC-vrednosti, pri katerih je tveganje za to višje, so nekje od ~0,14 % naprej, zlasti okoli 0,16 % in več (National Institut on alcohol Abuse and Alcoholism, 2025).

Slika 39: Pogostost izgube spomina zaradi prekomernega pitja alkohola v preteklem letu (N = 285)



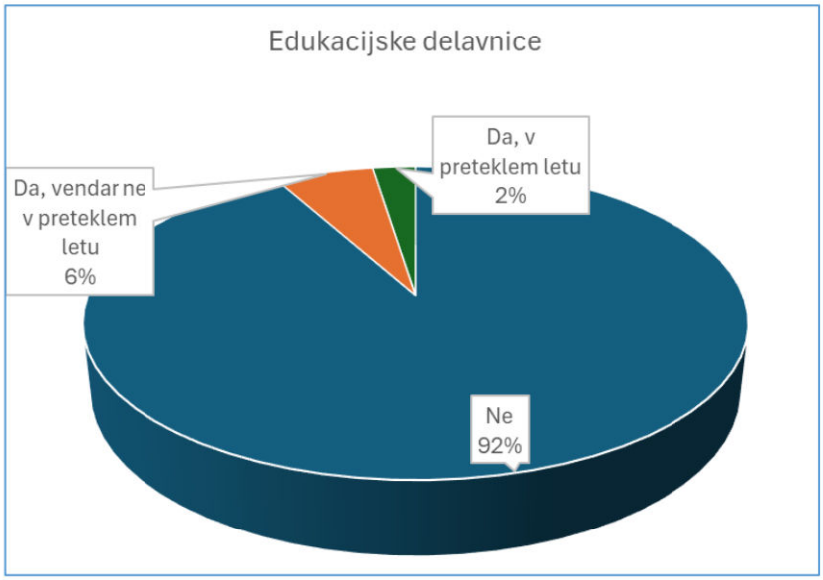
V okviru ocenjevanja posledic tvegane rabe alkohola je bila analizirana tudi pojavnost poškodb, ki so lahko posledica pitja – tako pri samih udeležencih kot pri ljudeh v njihovi neposredni okolici. Rezultati kažejo, da so takšni primeri redki in zajemajo le manjši del opazovanih situacij, kar nakazuje, da neposredne fizične posledice pitja alkohola v obravnavani skupini niso pogosto prisotne. Kljub temu posamezni zabeleženi primeri opozarjajo, da lahko prekomerno ali neodgovorno pitje vodi v resne posledice, ki presegajo le posameznikovo izkušnjo in vplivajo tudi na druge (Slika 40).

Slika 40: Poškodbe zaradi pitja alkohola pri udeležencih ali drugih osebah (N = 285)



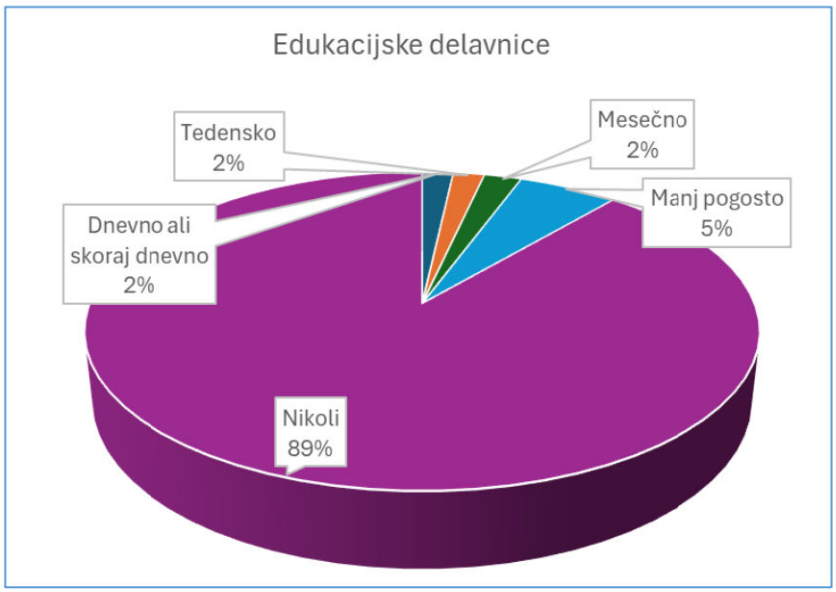
Kot del ocenjevanja širših posledic pitja alkohola je bila upoštevana tudi zaskrbljenost, ki so jo glede pitja izrazili sorodniki, prijatelji ali zdravstveni delavci, saj odzivi iz okolice pogosto odražajo prepoznane spremembe ali tveganja v posameznikovem vedenju. Rezultati kažejo, da večina udeležencev edukacijskih delavnic takšnih opozoril ni prejela, vendar je pri manjšem delu zabeležena skrb bližnjih ali strokovnih delavcev – bodisi v zadnjem letu bodisi v preteklem obdobju (Slika 41).

Slika 41: Zaskrbljenost bližnjih ali strokovnjakov glede pitja alkohola pri udeležencih delavnic (N = 285)



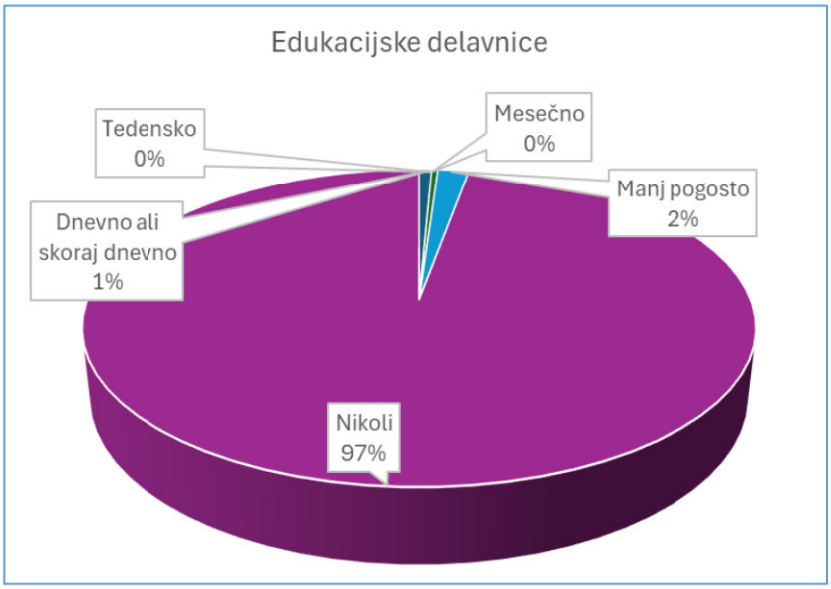
V okviru analize je bila preučena tudi uporaba nedovoljenih drog v preteklem letu, kar omogoča vpogled v prisotnost in pogostost rabe psihoaktivnih snovi, kot so marihuana, kokain ali krek, heroin, metamfetamin, halucinogeni ter ecstasy/MDMA. Rezultati kažejo, da udeleženci edukacijskih delavnic večinoma ne poročajo o uporabi drog. Le posamezniki navajajo zelo redke primere uporabe, medtem ko je mesečna, tedenska ali pogostejša uporaba prisotna le izjemoma (Slika 42).

Slika 42: Pogostost uporabe drog med udeleženci v preteklem letu (N = 284)



V sklopu projekta je bila proučena tudi nepravilna uporaba zdravil na recept, in sicer v primerih, ko so bila zdravila uporabljena brez zdravniškega predpisa, v večjih količinah od predpisanih ali z namenom izboljšanja počutja oziroma intenziviranja doživetja. Analiza, ki je zajemala opiate, pomirjevala ter zdravila za motnje pozornosti, kaže, da so takšna ravnanja v obravnavani skupini razmeroma redka. Večina udeležencev edukacijskih delavnic nepravilne uporabe zdravil ne poroča, pri manjšem deležu pa se pojavljajo posamični in občasni primeri, kar nakazuje, da je nenadzorovana raba zdravil sicer omejena, vendar ne povsem odsotna (Slika 43).

Slika 43: Pogostost nepravilne uporabe zdravil na recept med udeleženci v preteklem letu (N = 283)



Odgovore udeležencev edukacijskih delavnic na vprašanje: » Kateri ukrep bi se vam zdel najbolj ustrezen za osebe, ki so jim zaradi vožnje pod vplivom alkohola ali drugih prepovedanih substanc odvzeli vozniško dovoljenje, da bi se zagotovilo njihovo varno vključevanje nazaj v promet?« je mogoče razdeliti v več področij:

- Zadovoljstvo s trenutnimi ukrepi:
  - veliko udeležencev je izrazilo zadovoljstvo z obstoječimi ukrepi in menilo, da so ti že dovolj učinkoviti;
  - programi, kot so edukacijske delavnice, in trenutna kaznovalna politika se zdijo ustrezni;
  - »Mislim, da so ukrepi dobri«, »Je kar v redu urejeno«, »Sedanji ukrepi so dovolj represivni«;
- Edukacija in osveščanje. Izobraževalni programi so prepoznani kot ključen element rehabilitacije.
- Kazni in prepoved vožnje. Nekateri predlagajo strožje ukrepe za ponavljajoče se prekrške:
  - »Pri ponovitvah trajna prepoved vožnje ali odvzem vozniškega dovoljenja.«;
  - »Prepoved vožnje za dalj časa, npr. eno leto ali več.«;
  - »Odvzem vozniškega dovoljenja in ponovno opravljanje izpita.«.

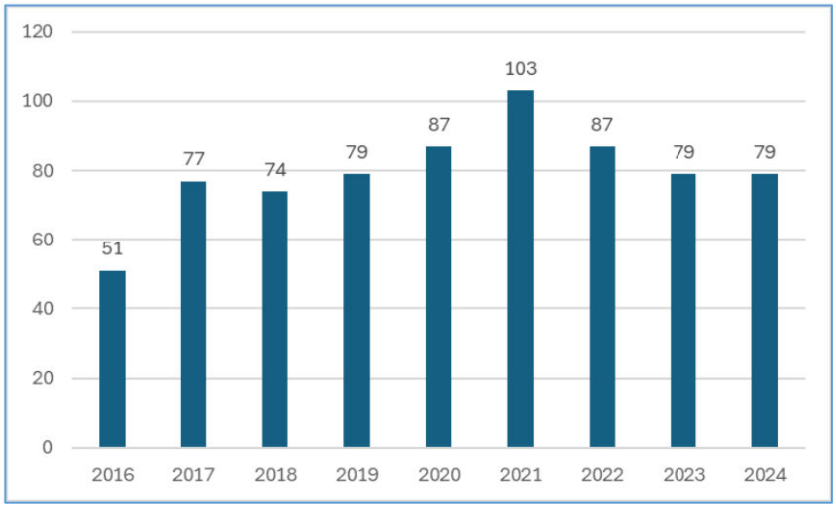
- Tehnične rešitve. Tehnične naprave so bile predlagane kot način za preprečevanje vožnje pod vplivom alkohola, in sicer t. i. »Alkoholne ključavnice« kot obvezen dodatek za voznike, ki so kršili pravila.
- Osebna odgovornost in rehabilitacija. Poudarjen je pomen osebne odgovornosti in dolgoročnega rehabilitacijskega dela:
    - »Rehabilitacija in dodatno usposabljanje.«;
    - »Da se posamezniki sami 100 % prepričajo, da alkohol ne spada za volan.«;
    - »Strokovno zdravljenje v primeru ponavljajočih se prekrškov.«.
- Dostopnost in podpora. Nekateri so opozorili na dostopnost in stroške programov

3.3 Značilnosti udeležencev psihosocialnih delavnic

Podatki o izvedenih delavnicah in številu njihovih udeležencev izvirajo iz evidenc Agencije za varnost prometa Republike Slovenije (AVP RS). Podatki o vozniških izpitih in številu prevoženih kilometrov pa izhajajo iz anketnega vprašalnika, izvedenega v okviru projekta, ki so ga udeleženci izpolnili pred začetkom delavnic; pri teh podatkih gre za nekoliko omejen vzorec.

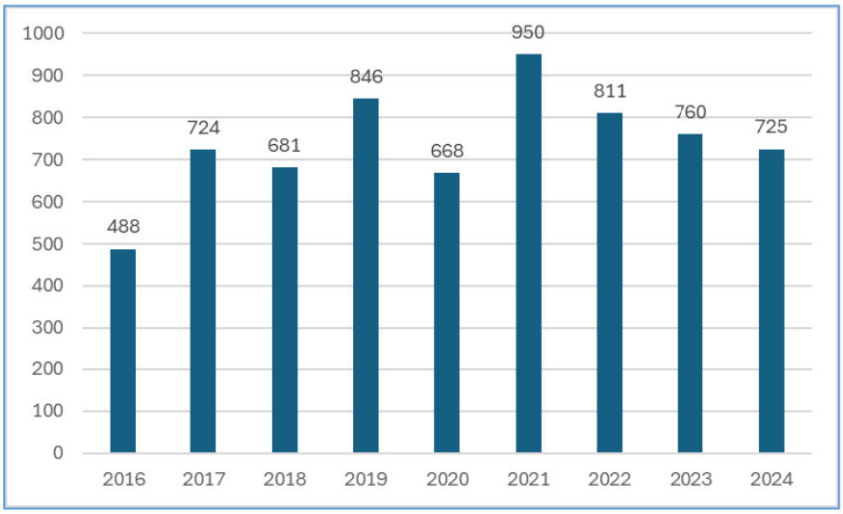
Po podatkih AVP RS se je število psihosocialnih delavnic gibalo med 51 in 103 letno. Leta 2016 je bilo izvedenih 51 delavnic, nato se je število povečevalo in vrh doseglo leta 2021 s 103 delavnicami. V obdobju 2022–2024 se je obseg izvajanja stabiliziral na ravni med 79 in 87 delavnic letno. Skupno je bilo v analiziranem obdobju izvedenih 716 psihosocialnih delavnic (Slika 44).

Slika 44: Število psihosocialnih delavnic po letih



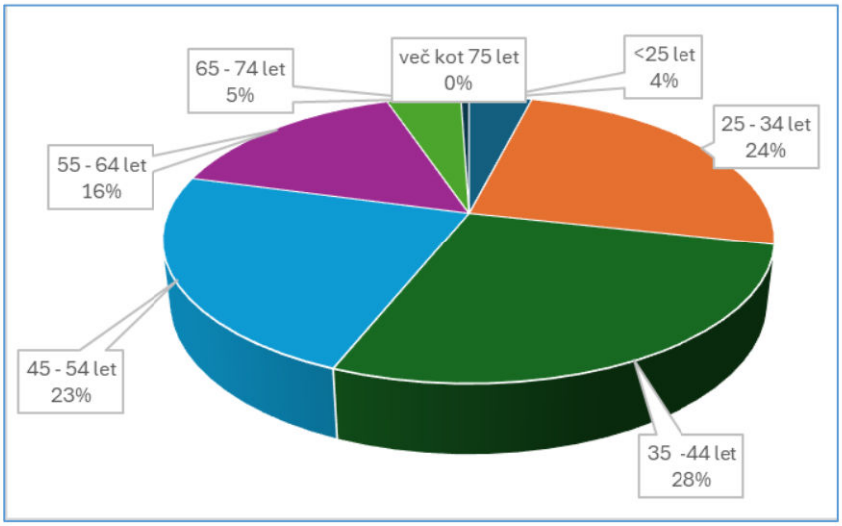
Število udeležencev psihosocialnih delavnic je v obdobju 2016–2021 postopno naraščalo in leta 2021 doseglo vrh z 950 udeleženci. V zadnjih letih (2022–2024) se je obseg udeležbe zmanjšal in stabiliziral na ravni med 725 in 811 udeležencev letno (Slika 45).

Slika 45: Število udeležencev psihosocialnih delavnic



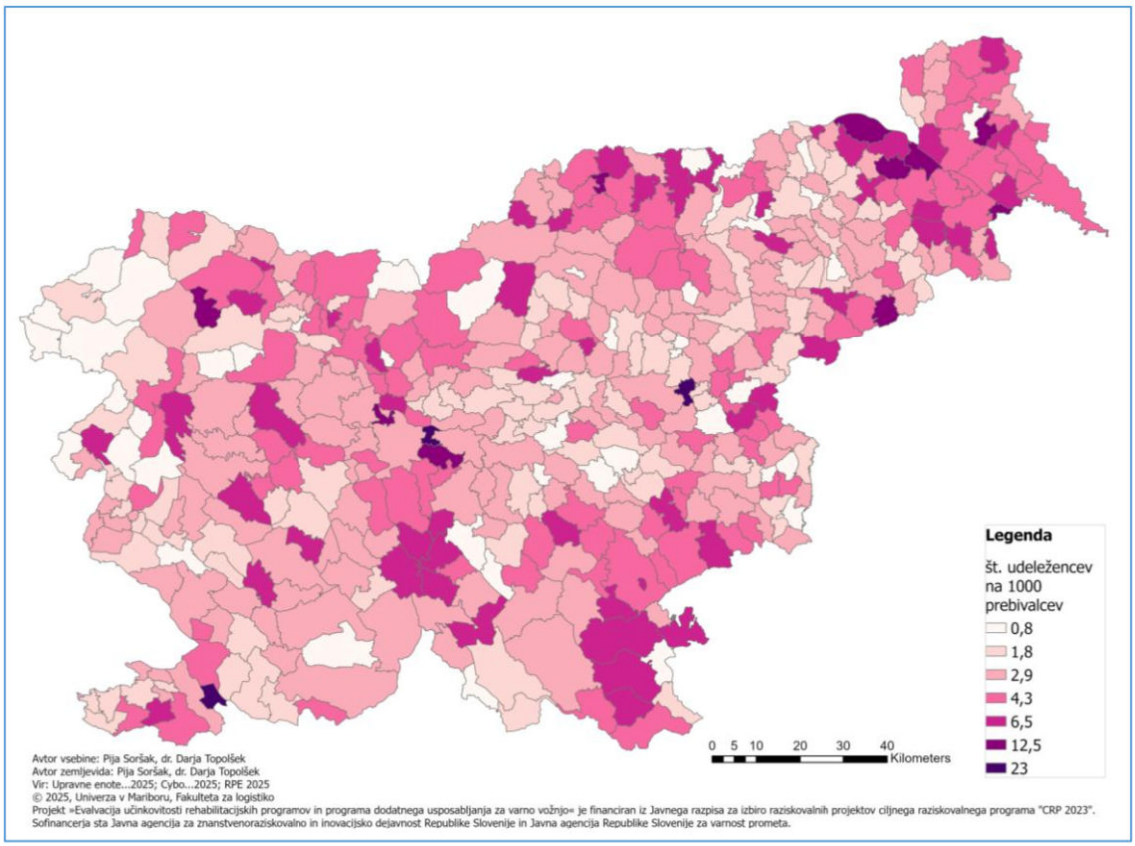
Večina udeležencev psihosocialnih delavnic je moških (95 %), medtem ko je delež žensk (5 %) razmeroma majhen. Starostna struktura (Slika 46) kaže, da delavnice obiskujejo predvsem osebe v srednjem življenjskem obdobju, v manjši meri, pa tudi mlajši in starejši vozniki.

Slika 46: Starost udeležencev psihosocialnih delavnic (N = 4.962)



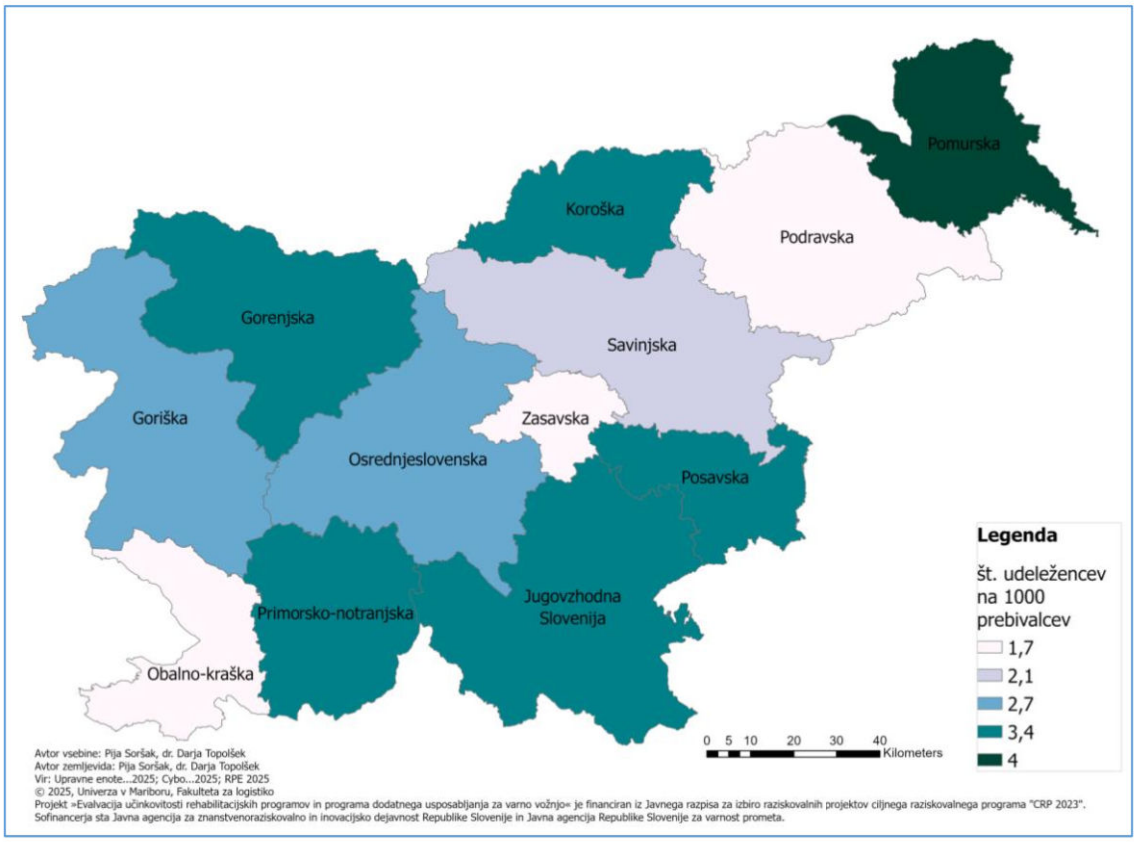
Analiza udeležbe na psihosocialnih delavnicah glede na poštno številko prebivališča udeležencev je pokazala regionalne razlike (Slika 47).

Slika 47: Razporeditev udeležencev psihosocialnih delavnic po poštnih okoliših njihovega stalnega prebivališča (N = 5.076)



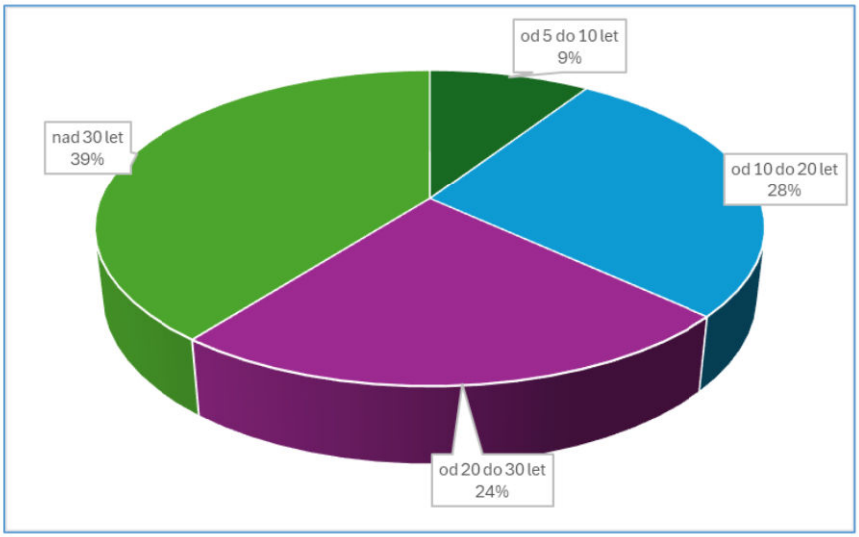
Analiza udeležbe voznikov na psihosocialnih delavnicah po statističnih regijah (Slika 48) kaže precejšnje razlike. Najvišja udeležba je značilna za Pomursko regijo, nadpovprečne vrednosti pa beležijo tudi Jugovzhodna Slovenija, Posavska in Gorenjska regija.

Slika 48: Število udeležencev psihosocialnih delavnic na 1000 prebivalcev po statističnih regijah (poštnih okolišev stalnega prebivališča udeležencev) (N = 5.076)



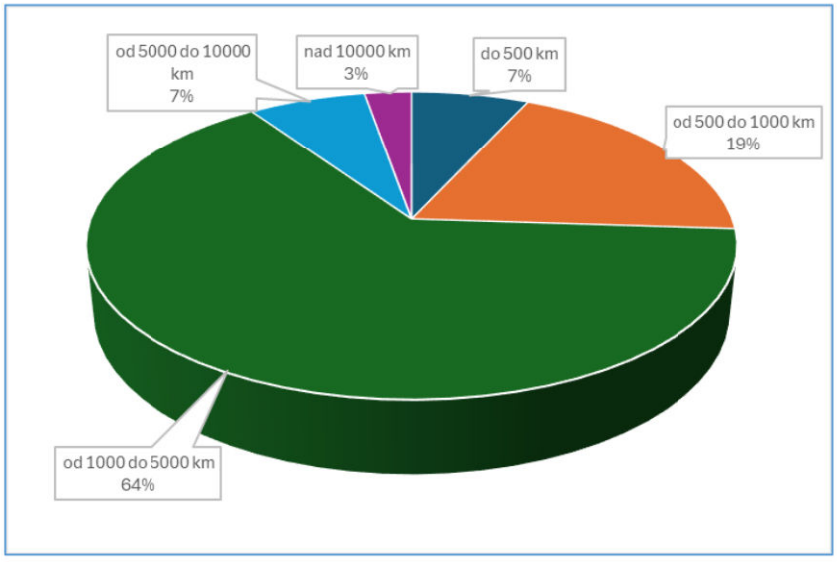
Podatki o dolžini obdobja imetništva vozniškega dovoljenja med udeleženci psihosocialnih delavnic izhajajo iz ankete, izpolnjene pred začetkom programa. Rezultati kažejo (Slika 49), da prevladujejo vozniki z daljšo dobo, medtem ko so vozniki z manjšim številom let izkušenj zastopani v manjšem obsegu.

Slika 49: Skupno število let imetništva vozniškega izpita za B kategorijo pri udeležencih psihosocialnih delavnic (N = 77)



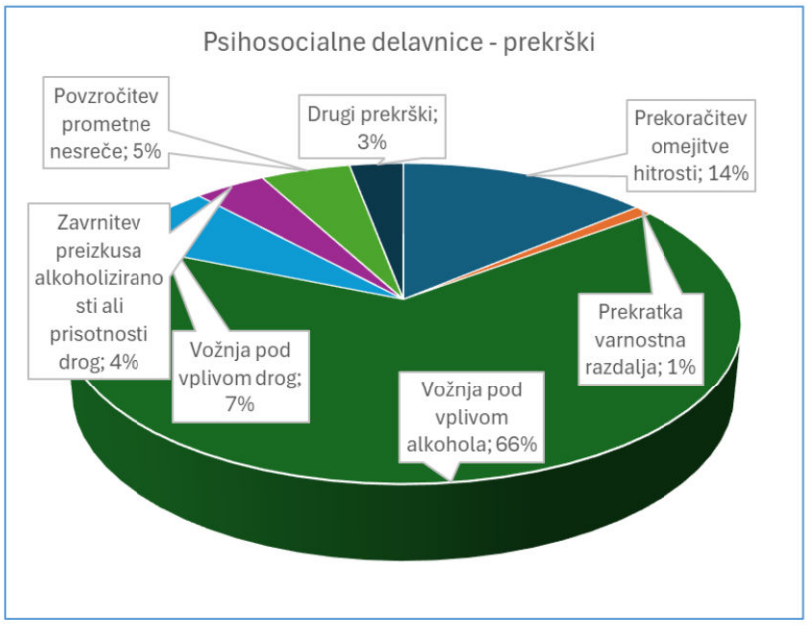
Podatki o povprečni mesečnih prevoženih kilometrih udeležencev psihosocialnih delavnic temeljijo na anketi, izpolnjeni ob začetku programa. Rezultati kažejo (Slika 50), da večina udeležencev mesečno prevozi zmerne razdalje, medtem ko so manjši deleži udeležencev poročali o zelo nizki ali pa o nadpovprečno visoki kilometrini.

Slika 50: Povprečno mesečno prevoženi kilometri udeležencev psihosocialnih delavnic (N = 74)



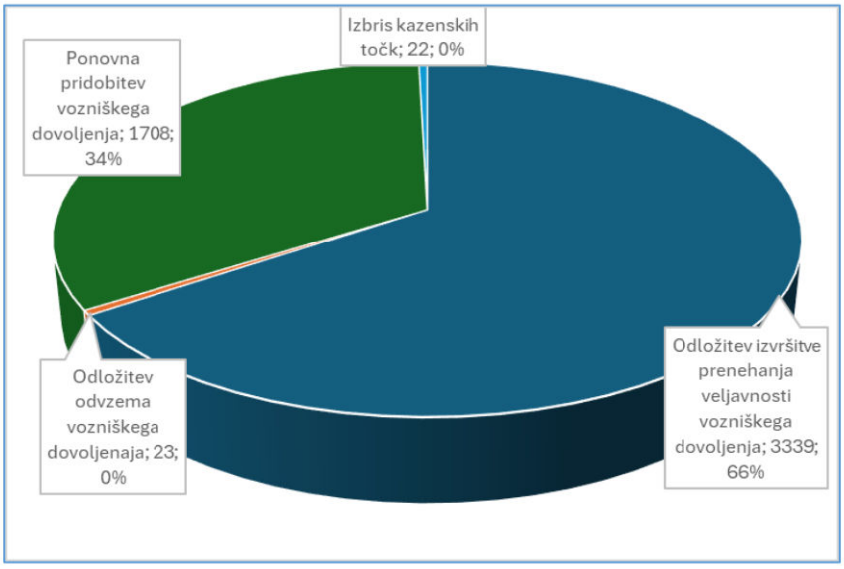
Razlogi, zaradi katerih so bili posamezniki napoteni na psihosocialne delavnice, razkrivajo naravo prekrškov, ki so vodili v vključitev v program. Iz odgovorov anketirancev je razvidno, da je pri večini udeležencev osrednji razlog vožnja pod vplivom alkohola, kar potrjuje prepoznavnost tega tveganega vedenja kot ključnega sprožilca za napotitev. Poleg tega se pojavljajo tudi primeri vožnje pod vplivom drog (Slika 51).

Slika 51: Razlogi za udeležbo – psihosocialne delavnice (N = 77)



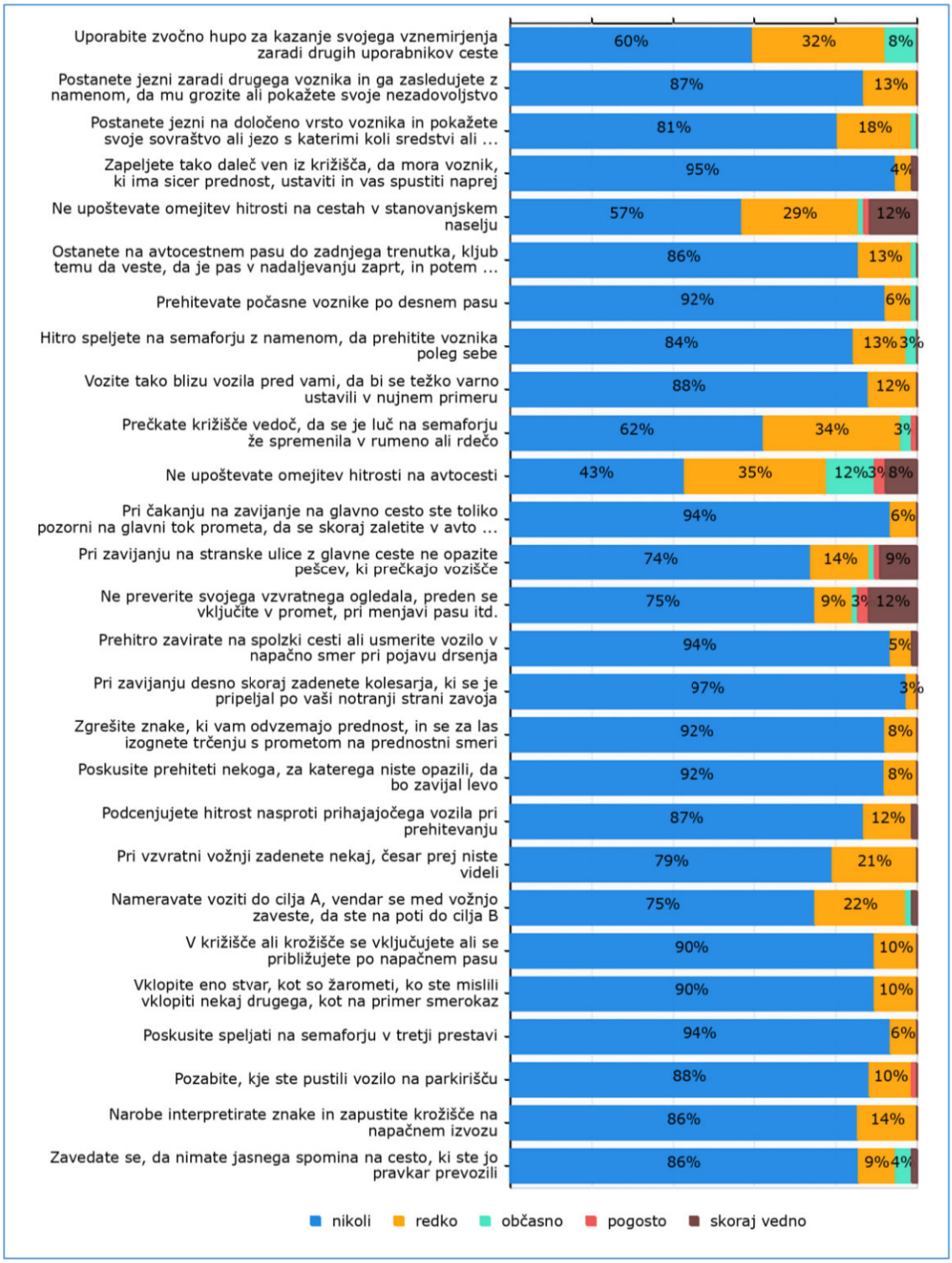
Razlogi za vključitev v psihosocialne delavnice so raznoliki in odražajo različne okoliščine udeležencev (Slika 52). Najpogosteje gre za vključitev zaradi postopkov, povezanih s prenehanjem veljavnosti vozniškega dovoljenja, pomemben delež pa predstavljajo tudi primeri ponovne pridobitve vozniškega dovoljenja.

Slika 52: Razlogi za udeležbo na psihosocialnih delavnicah (N = 5.092)



V okviru vprašalnika je bila ocenjena tudi vozniška praksa udeležencev psihosocialnih delavnic v preteklem letu, in sicer s pomočjo mednarodno uveljavljenega vprašalnika DBQ, ki omogoča razumevanje različnih oblik ravnanja v prometu, od nenamernih napak in spodrsljajev do namernih kršitev pravil. Rezultati kažejo, da so pri udeležencih najizrazitejša tveganja povezana s prekomerno hitrostjo ter pomanjkljivim preverjanjem prometa pri menjavi pasu ali vključevanju, kar predstavlja pogostejša odstopanja od varne vožnje. Nevarni manevri v interakciji s kolesarji ali v drugih specifičnih situacijah se pojavljajo le redko. Poleg tega je med udeleženci zaznati razlike v pozornosti in orientaciji med vožnjo, kar kaže na različno stopnjo zbranosti pri upravljanju vozila (Slika 53).

Slika 53: Samoevalvacija voznih navad v zadnjem letu udeležencev psihosocialnih delavnic (DBQ) (N = 77)

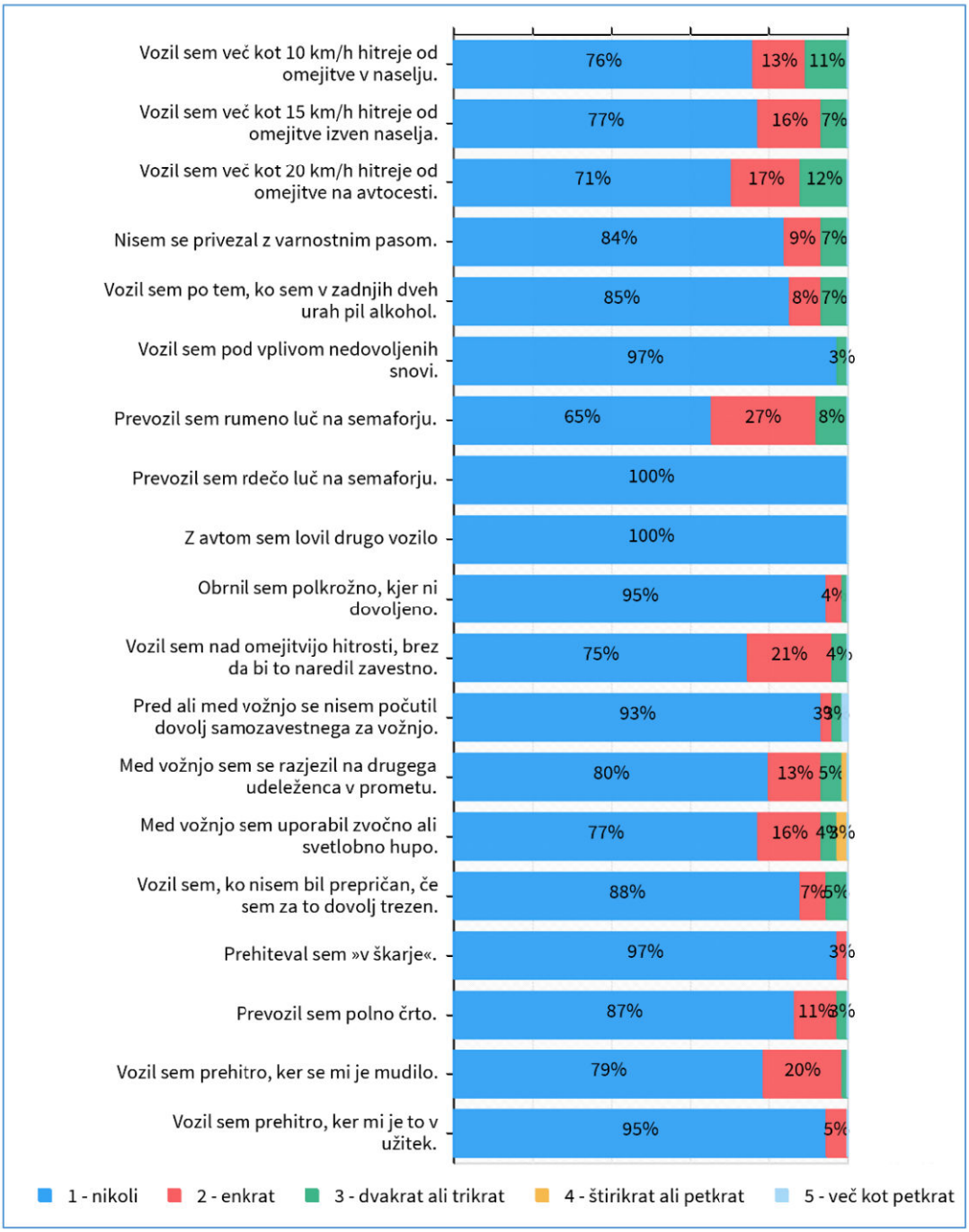


V okviru vprašalnika so udeleženci psihosocialnih delavnic tudi ocenili, kako pogosto so v zadnjem tednu izkazali določena prometna vedenja, s čimer je bil pridobljen vpogled v njihovo aktualno ravnanje v cestnem prometu. Poročanja kažejo, da se večina opisanih

ravnanj pojavlja le redko ali sploh ne, pri čemer so med pogostejšimi zaznane manjše prekoračitve hitrosti ter vožnja skozi rumeno luč. Nevarnejša vedenja, kot so vožnja skozi rdečo luč, agresivno prehitevanje ali vožnja pod vplivom alkohola[24], praktično niso bila prisotna. Tudi neuporaba varnostnega pasu je med udeleženci psihosocialnih delavnic redka. Nekateri so nekoliko pogosteje poročali o izražanju jeze ali uporabi zvočnih opozoril, vendar so tudi ta vedenja ostala na nizki ravni (Slika 54).

[24] Podobno kot pri udeležencih edukacijskih delavnic, se tudi tukaj zaznava neskladje med razlogi za napotitev (alkohol) in samoporočanje o vožnji pod vplivom alkohola.

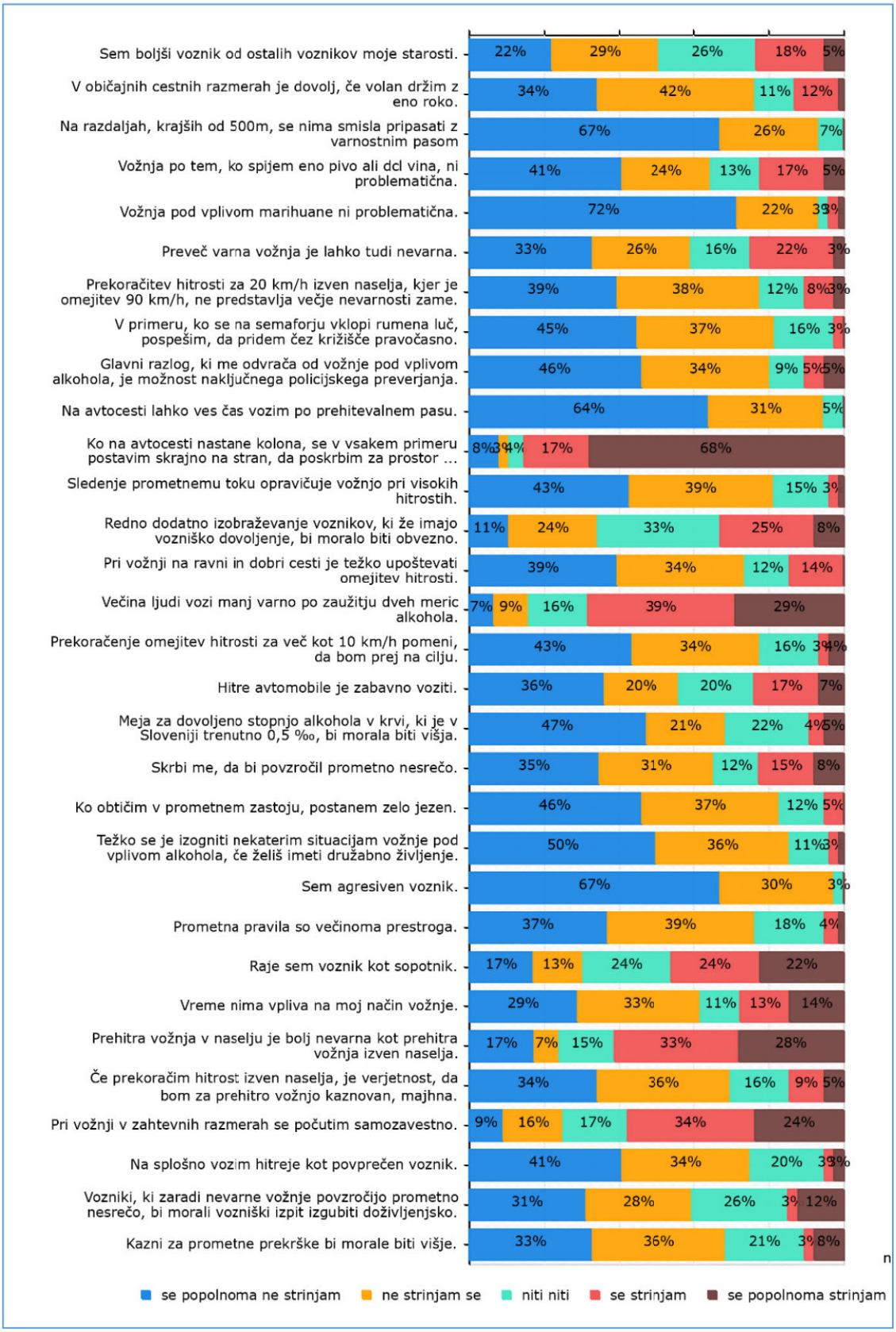
Slika 54: Samoporočanje prometnih vedenj v zadnjem tednu – udeleženci psihosocialnih delavnic (N = 69)



V sklopu vprašalnika so udeleženci psihosocialnih delavnic podali tudi ocene svojih stališč do vožnje in različnih prometnih situacijah, kar omogoča vpogled v njihovo razumevanje varnosti, tveganja in odgovornega ravnanja v prometu. Iz odgovorov izhaja visoka stopnja zavedanja o pomembnosti varnih praks, zlasti pri zagotavljanju reševalnega pasu ter pri prepoznavanju nevarnosti vožnje pod vplivom alkohola.

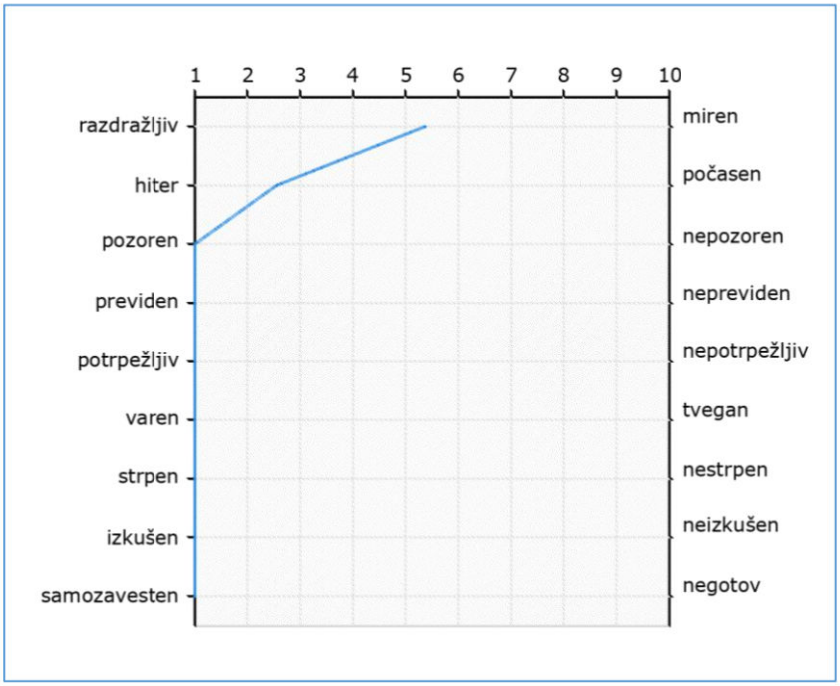
Udeleženci se praviloma ne dojemajo kot agresivni vozniki, kar potrjujejo nizke ocene pri tovrstnih vedenjih. Pri stališčih do hitrosti se kaže kritičnost do prehitre vožnje v naselju, medtem ko so do manjših prekoračitev hitrosti izven naselja nekoliko bolj tolerantni. Raznolika mnenja o dodatnih izobraževanjih in strožjih kaznih pa nakazujejo različne poglede na prometnovarnostne ukrepe in regulacijo (Slika 55).

Slika 55: Stališča udeležencev psihosocialnih delavnic do vožnje (N=67)



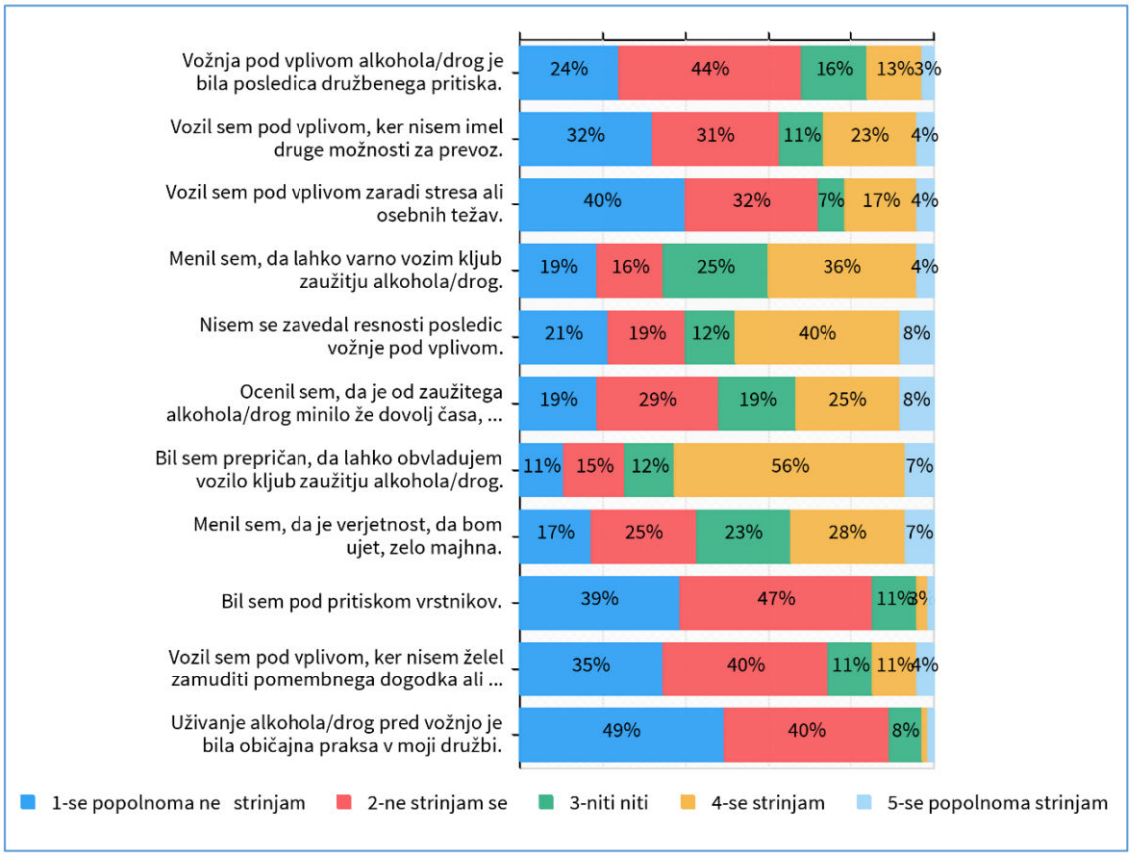
Pri ocenjevanju lastnega vozniškega sloga so udeleženci psihosocialnih delavnic svoj način vožnje umestili na lestvico med dvema nasprotnima opisoma, kar omogoča vpogled v njihovo samopercepcijo vedenja v prometu. Rezultati kažejo, da se večina udeležencev prepoznava predvsem v lastnostih, povezanih z mirnejšim, premišljenim in previdnim slogom vožnje, medtem ko se le manjši del približuje opisom, ki nakazujejo bolj impulziven ali manj zbran način vožnje (Slika 56).

Slika 56: Samoocena vozniškega stila – udeleženci psihosocialnih delavnic (N = 72)



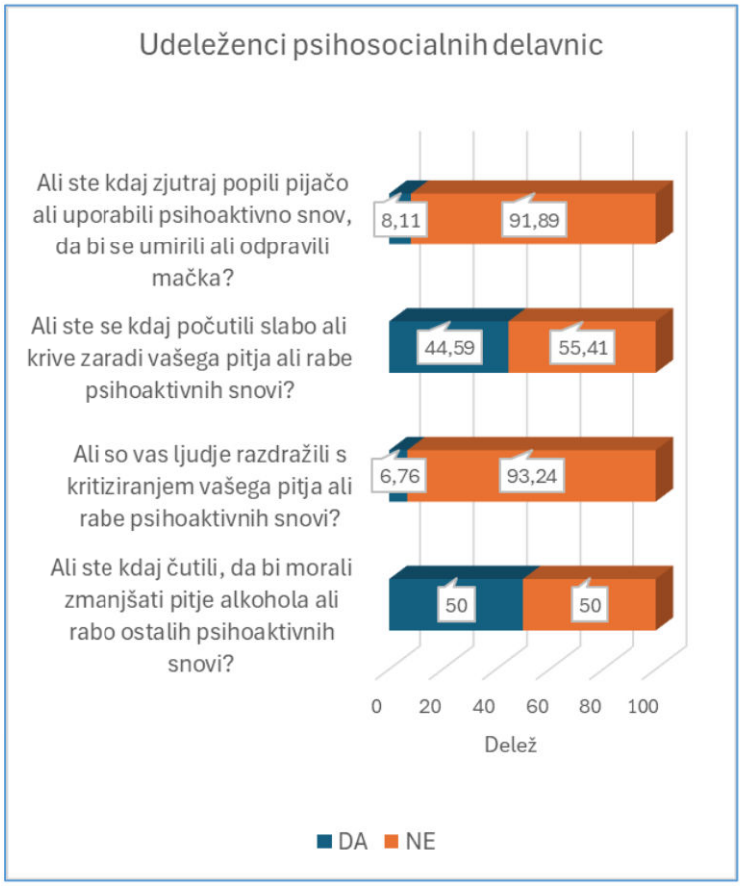
Analiza izkušenj udeležencev psihosocialnih delavnic z vožnjo pod vplivom alkohola in/ali drog omogoča vpogled v ključne okoliščine in motive, ki so prispevali k tveganim odločitvam v prometu. Udeleženci so ocenili pomembnost različnih dejavnikov, ki so vplivali na njihovo odločitev, da so v takšnem stanju sedli za volan, pri čemer rezultati kažejo, da je bila vožnja pod vplivom najpogosteje povezana s precenjevanjem lastnih sposobnosti in podcenjevanjem tveganj. Dejavnikom, povezanim z družbenim pritiskom ali normalizacijo vedenja, so pripisali nizko pomembnost, kar kaže, da zunanji vplivi pri njihovem ravnanju niso imeli izrazite vloge. Relativno visoke ocene napačnega prepričanja o tem, da je od uživanja substanc minilo dovolj časa, ter nizka zaznava verjetnosti, da bodo ujeti, dodatno nakazujejo na pomanjkljivo razumevanje tveganj, povezanih z vožnjo pod vplivom (Slika 57).

Slika 57: Relevanca dejavnikov za vožnjo pod vplivom alkohola in/ali drog – udeleženci psihosocialnih delavnic (N = 72)



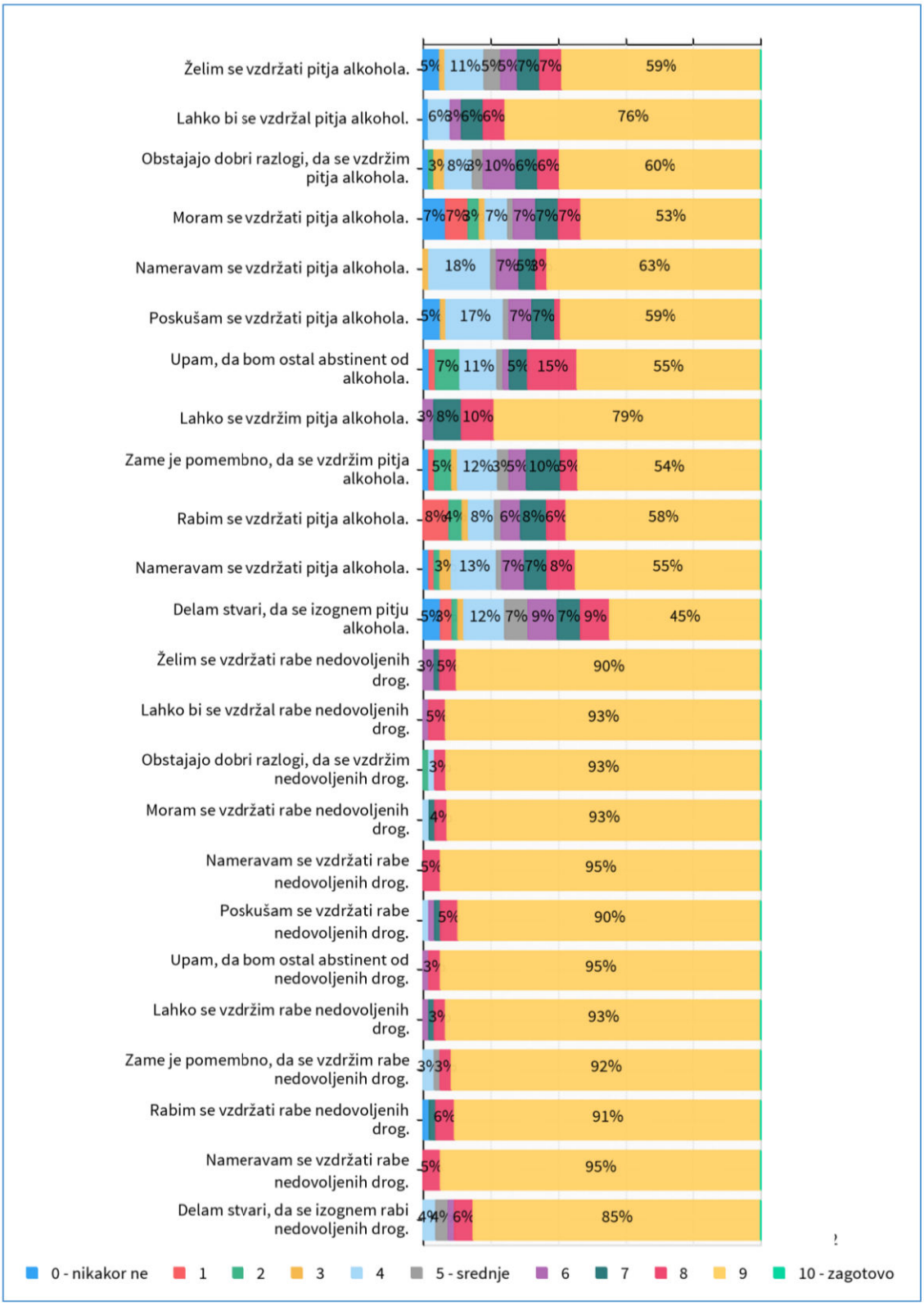
V sklopu raziskave so udeleženci poročali tudi o svojih izkušnjah z uporabo alkohola, nedovoljenih drog ter zdravil, ki niso bila predpisana, kar omogoča vpogled v razširjenost različnih oblik rabe psihoaktivnih snovi. Rezultati kažejo, da je najintenzivnejša uporaba substanc med udeleženci psihosocialnih delavnic razmeroma redka, vendar se pri približno polovici pojavljajo občutki krivde ali slabe vesti zaradi pitja ali uporabe psihoaktivnih snovi. Podobno velik delež udeležencev meni, da bi moral svoje vedenje zmanjšati, kar nakazuje na prepoznano potrebo po spremembi in določeno stopnjo samorefleksije. Socialni odzivi, kot je zaskrbljenost bližnjih ali strokovnjakov, pa so bili po poročanju udeležencev doživeti le redko (Slika 58).

Slika 58: Izkušnje udeležencev delavnic z rabo alkohola in psihoaktivnih snovi (N = 74)



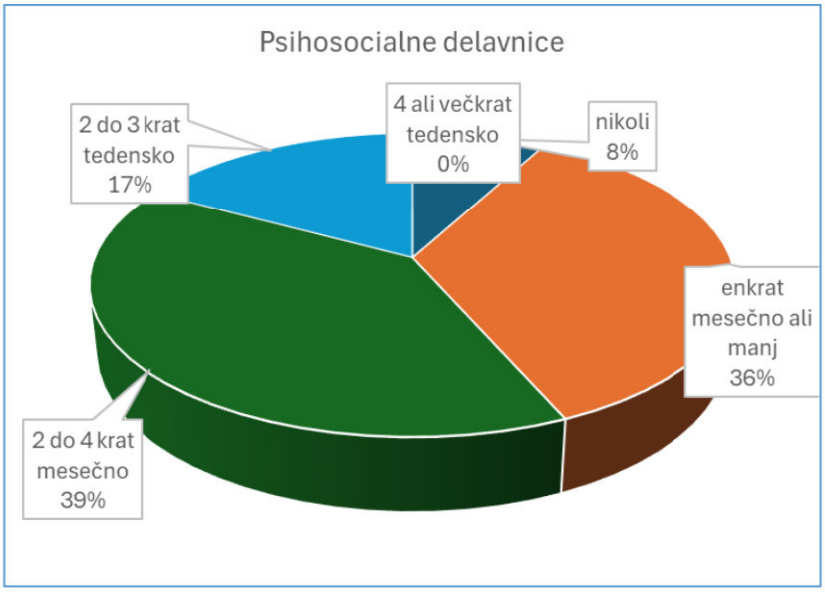
Pri preučevanju prihodnjih namenov udeležencev glede rabe alkohola in nedovoljenih drog so bili z ocenami, na desetstopenjski lestvici, zajeti njihovi pogledi na verjetnost vzdržnosti ter na lastno zmožnost izogibanja tveganim vedenjem. Rezultati razkrivajo zelo visoke ocene tako pri alkoholu kot pri nedovoljenih drogah, kar kaže na močno izraženo zavezanost abstinenci in visoko samozavest glede vzdržnosti. Nekoliko nižje ocene trditev, ki se nanašajo na aktivna prizadevanja za izogibanje rabi, pa nakazujejo, da udeleženci sicer jasno izražajo namero vzdržanja, vendar konkretni preventivni ukrepi v njihovem vsakdanjiku niso vedno enako poudarjeni (Slika 59).

Slika 59: Pogledi udeležencev psihosocialnih delavnic na prihodnjo rabo alkohola in nedovoljenih drog (N = 64)



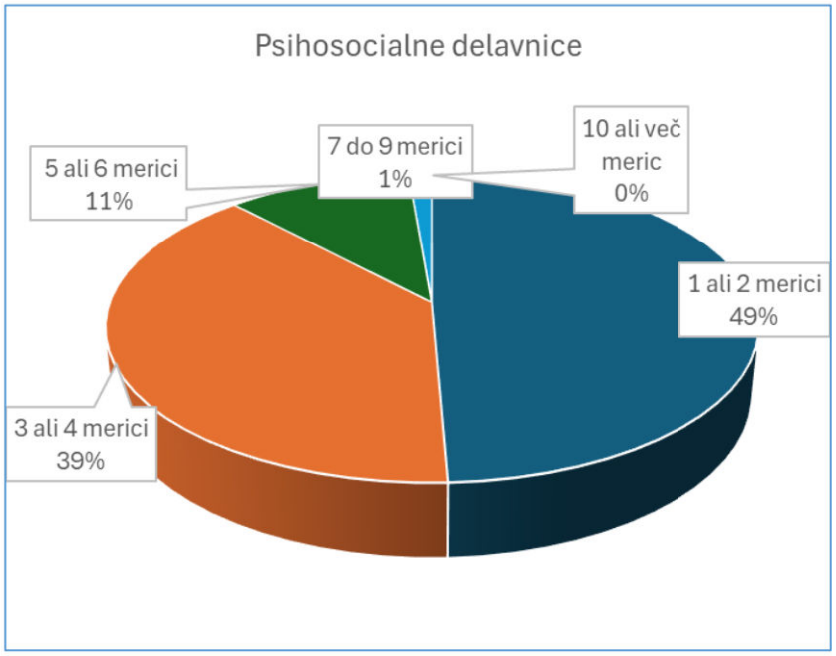
Pogostost uživanja alkoholnih pijač predstavlja pomemben kazalnik vzorcev rabe alkohola, saj omogoča razumevanje intenzivnosti in rednosti pitja ter s tem povezanih tveganj za zdravje in varnost udeležencev. Analiza odgovorov kaže, da večina udeležencev psihosocialnih delavnic alkohol uživa občasno, pri čemer največji delež pije nekajkrat mesečno, sledijo pa tisti, ki segajo po alkoholu enkrat mesečno ali še redkeje. Rednejše uživanje, kot je pitje večkrat tedensko, se pojavlja le pri manjšem delu skupine, kar nakazuje na prevladujoče zmerne pitne navade med udeleženci (Slika 60).

Slika 60: Pogostost uživanja alkoholnih pijač v zadnjih 12 mesecih med udeleženci psihosocialnih delavnic (N = 77)



Količina alkohola, zaužita ob posameznem pitju, predstavlja pomemben pokazatelj pitnih navad in morebitnih tveganj, zato je bila v raziskavi ocenjena tudi običajna količina alkohola, ki so jo udeleženci zaužili v zadnjih 12 mesecih. Analiza razkriva, da udeleženci psihosocialnih delavnic ob pitju večinoma posegajo po manjših količinah, saj skoraj polovica poroča o zaužitju ene do dveh meric alkohola, medtem ko dobra tretjina običajno zaužije tri do štiri merice. Večji odmerki, kot je pet ali šest meric, se pojavljajo redkeje, zelo visoke količine pa so prisotne le izjemoma, kar kaže na pretežno zmerne pitne vzorce v obravnavani skupini (Slika 61).

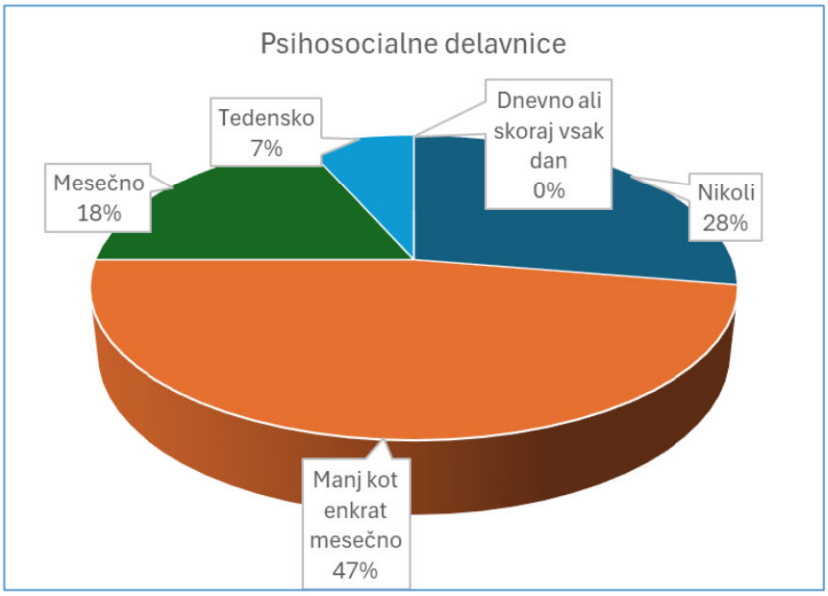
Slika 61: Povprečna količina zaužitega alkohola ob pitju v zadnjih 12 mesecih[25] (N = 75)



Pogostost epizod, v katerih udeleženci zaužijejo večje količine alkohola, predstavlja pomemben kazalnik tvegane rabe alkohola, saj razkriva, v kolikšni meri posamezniki presegajo meje varnega pitja. Analiza odgovorov kaže, da večina udeležencev psihosocialnih delavnic po večjih odmerkih alkohola posega redko, najpogosteje manj kot enkrat mesečno, pri čemer dobra četrtina takšnih dogodkov sploh ne navaja. Mesečna pojavnost prekomernega pitja se pojavlja pri manjšem delu anketirancev, medtem ko je tedensko prekomerno pitje značilno le za zelo majhen delež udeležencev (Slika 62).

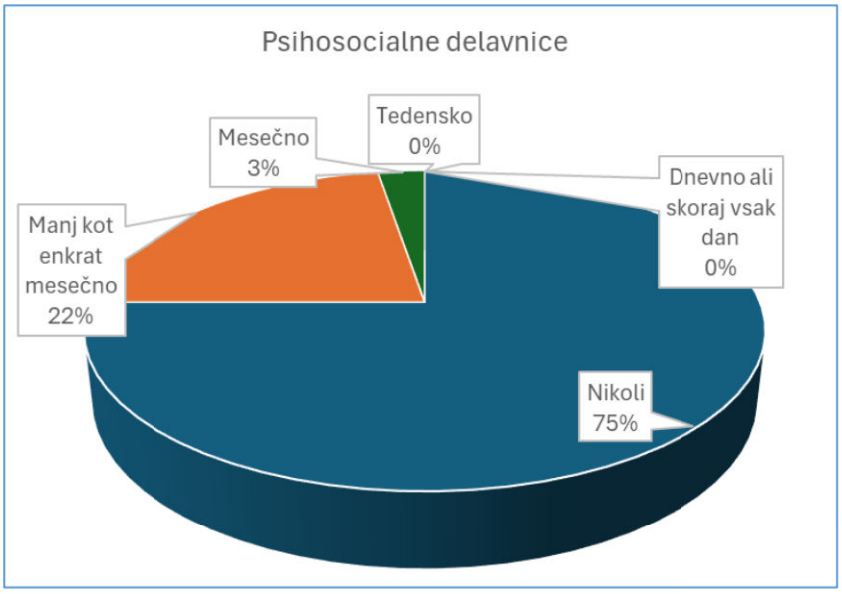
[25] Ena merica je 1 dcl vina ali 2,5 dcl piva ali tolkovca ali 0,3 dcl (“eno šilce”) žgane pijače.)

Slika 62: Pogostost zaužitja večjih količin alkohola (moški 6 meric ali več meric in ženske 4 merice) ob eni priložnosti v zadnjih 12 mesecih (N = 76)



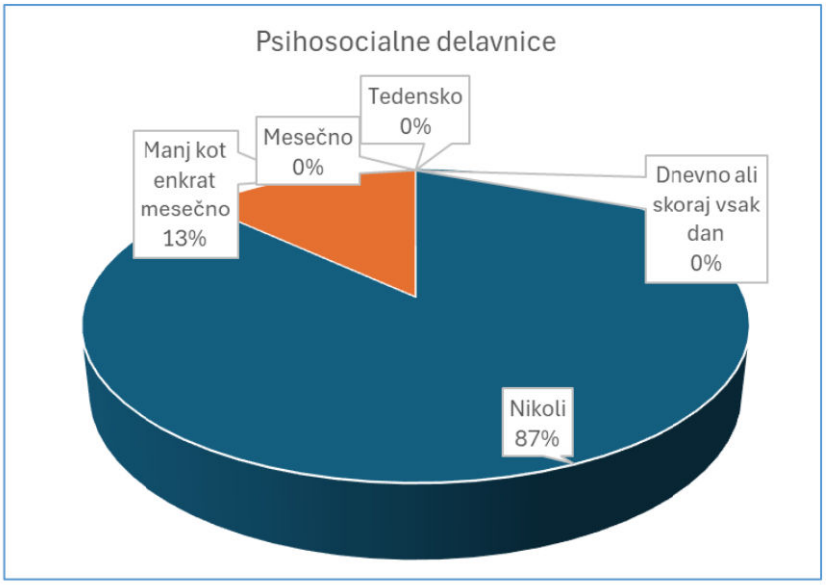
Izguba nadzora nad pitjem alkohola, ko posameznik po prvi pijači ne more več prenehati, predstavlja enega izmed ključnih kazalnikov tvegane rabe alkohola. Zato je bila v okviru analize pitnih navad ocenjena pogostost takšnih dogodkov v preteklem letu. Rezultati kažejo, da udeleženci psihosocialnih delavnic takšnega vedenja večinoma ne izkušajo, saj tri četrtine poroča, da se jim to ni zgodilo nikoli, medtem ko manjši delež navaja, da se takšne situacije pojavijo le izjemoma, manj kot enkrat mesečno (Slika 63).

Slika 63: Nezmožnost prenehanja pitja alkohola po prvi pijači (N = 76)



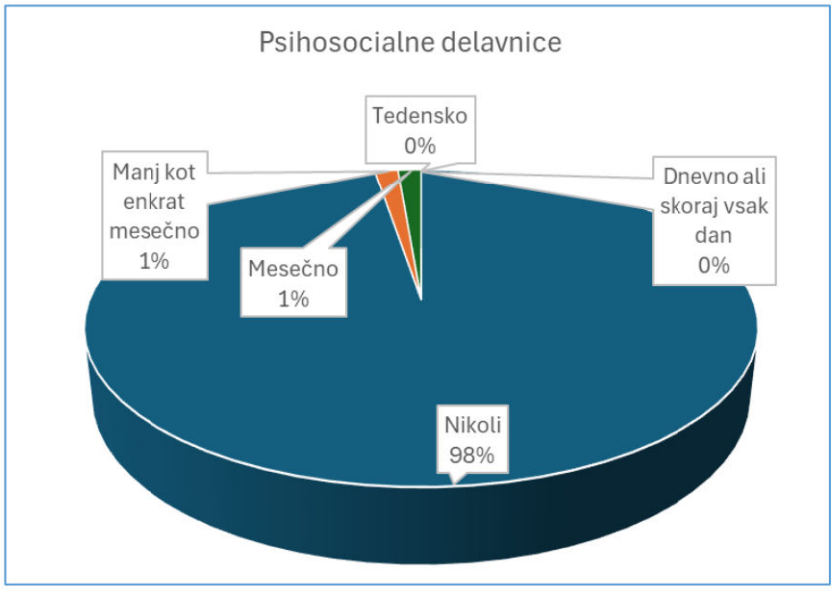
Neizpolnjevanje obveznosti zaradi pitja alkohola je pomemben kazalnik, da pitje začne vplivati na vsakdanje življenje posameznika, zato je bila v okviru analize ocenjena pogostost takšnih situacij v preteklem letu. Rezultati kažejo, da udeleženci psihosocialnih delavnic takšnih težav večinoma niso doživljali, saj velika večina poroča, da se jim to ni zgodilo nikoli. Manjši delež udeležencev navaja zelo redke primere, ki se pojavijo manj kot enkrat mesečno, medtem ko pogostejše pojavljanje ni bilo zaznano (Slika 64).

Slika 64: Pogostost neizpolnjevanja obveznosti zaradi pitja alkohola v preteklem letu (N = 76)



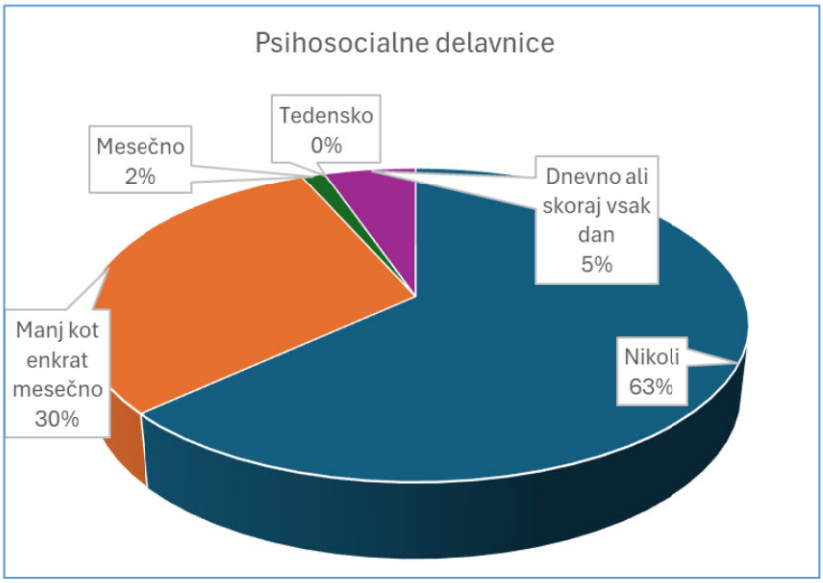
Uživanje alkohola zjutraj z namenom omilitve posledic prekomernega pitja velja za izrazit znak razvoja tveganih pitnih navad, zato je bila v okviru raziskave ocenjena pogostost takšnih situacij v preteklem letu. Rezultati kažejo, da se udeleženci psihosocialnih delavnic s tem vedenjem skoraj nikoli ne srečujejo, saj velika večina poroča, da alkohola zjutraj ni uživala niti enkrat (Slika 65).

Slika 65: Pogostost uživanja alkohola zjutraj za okrevanje po prekomernem pitju (N = 75)



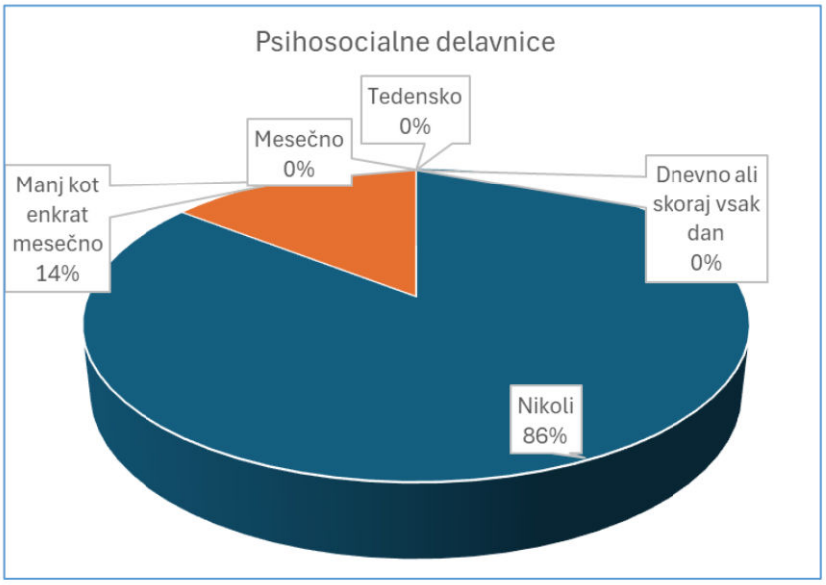
Občutki krivde ali slabe vesti po pitju alkohola predstavljajo pomemben vidik samorefleksije, saj odražajo posameznikovo zaznavanje negativnih posledic lastnih pitnih navad. Analiza pogostosti tega, v preteklem letu, kaže, da večina udeležencev psihosocialnih delavnic takšnih občutkov ni doživljala. Pri manjšem delu skupine so se pojavljali le občasno, brez jasnega vzorca ali večje intenzivnosti, medtem ko je le zelo majhen delež poročal o pogostejših ali celo vsakodnevnih občutkih krivde (Slika 66).

Slika 66: Pogostost občutkov krivde ali slabe vesti zaradi pitja alkohola v preteklem letu (N = 76)



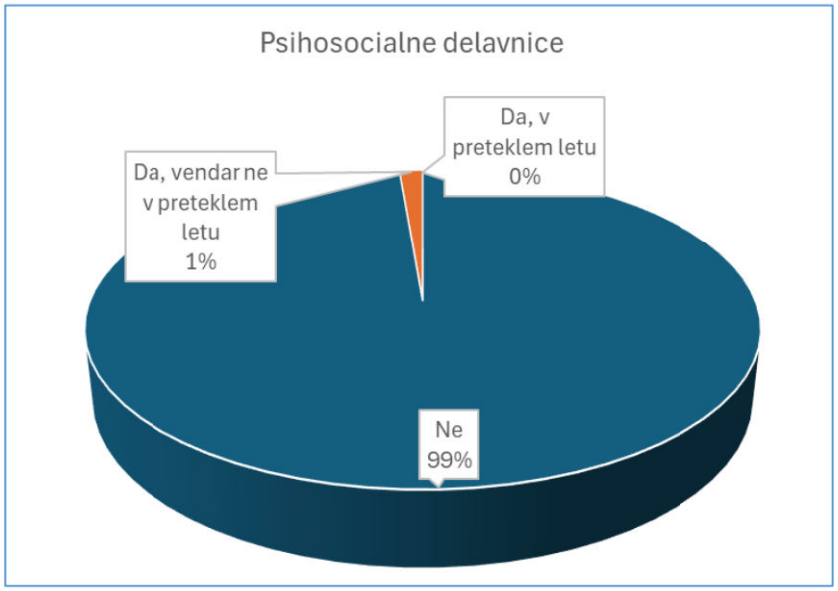
Izguba spomina po prekomernem pitju alkohola je eden izmed izrazitejših znakov tveganega pitja, saj odraža vpliv alkohola na kognitivno delovanje in lahko pomeni povečano izpostavljenost nevarnim situacijam. Analiza pogostosti tovrstnih dogodkov v preteklem letu kaže, da jih udeleženci psihosocialnih delavnic večinoma niso doživljali, saj večina poroča, da se jim takšni dogodki niso zgodili. Pri manjšem delu skupine so se epizode izgube spomina pojavljale le občasno, brez znakov pogostejšega ponavljanja, medtem ko primerov redne ali pogoste izgube spomina ni bilo zaznanih (Slika 67).

Slika 67: Pogostost izgube spomina zaradi prekomernega pitja alkohola v preteklem letu (N = 76)



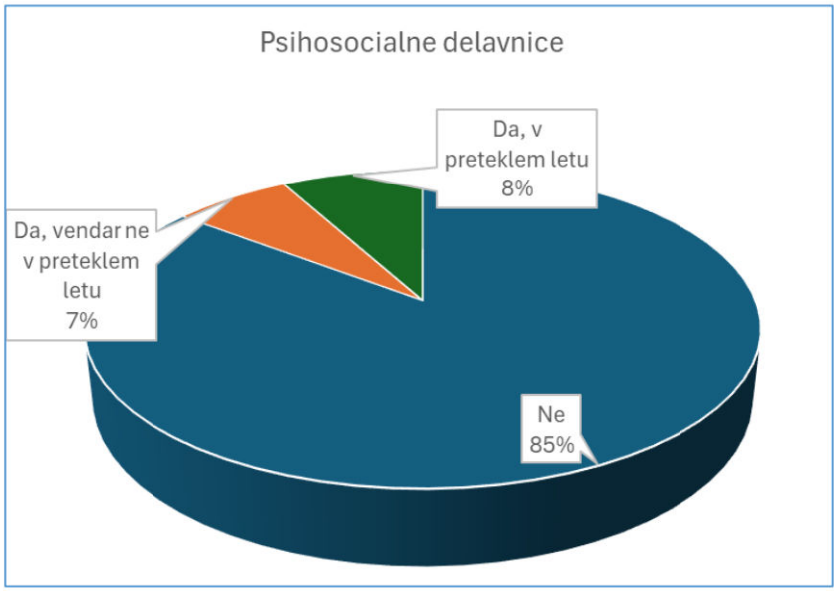
Poškodbe, povezane s pitjem alkohola, predstavljajo eno najresnejših posledic tveganega in škodljivega pitja, saj lahko ogrožajo zdravje posameznika ter varnost ljudi v njegovi okolici. Zato je bilo preverjeno, ali je pitje alkohola pri udeležencih psihosocialnih delavnic ali pri osebah v njihovi bližini povzročilo kakršnekoli fizične poškodbe. Rezultati kažejo, da so takšni primeri izjemno redki, saj velika večina udeležencev o poškodbah ni poročala. Le posamezni, starejši primeri, ki niso bili povezani s preteklim letom, so bili omenjeni, medtem ko svežih ali ponavljajočih se poškodb ni bilo zaznanih (Slika 68).

Slika 68: Poškodbe zaradi pitja alkohola pri udeležencih ali drugih osebah (N = 76)



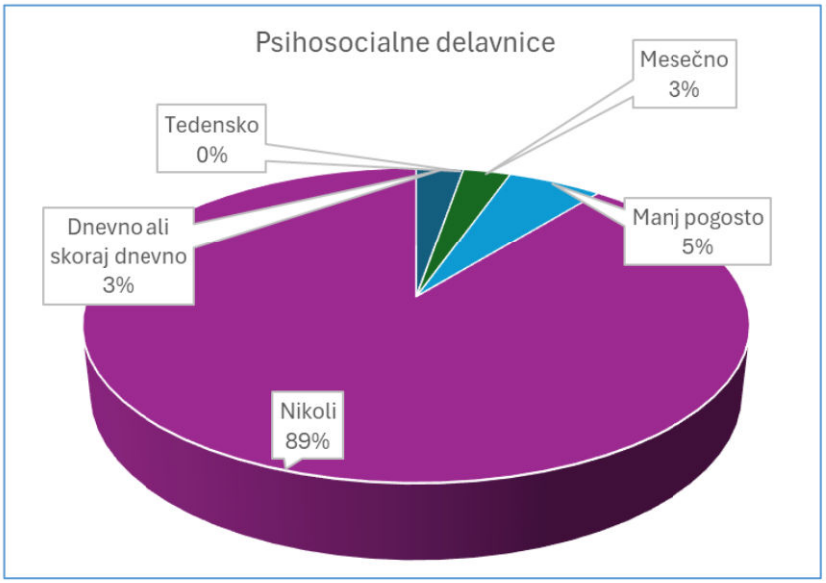
Zaskrbljenost, ki jo zaradi pitja alkohola izrazijo sorodniki, prijatelji ali strokovnjaki, pogosto odraža zunanje prepoznavanje težav, ki jih posameznik sam še ne zazna ali ne prepoznava kot problematičnih. Zato je bilo preverjeno, ali so udeleženci v preteklem obdobju prejeli opozorila ali izraze skrbi glede svojega pitja alkohola. Rezultati kažejo, da so udeleženci psihosocialnih delavnic takšne odzive okolice doživljali redko, saj večina ni poročala o prejetih opozorilih. Le manjši del je navedel primere zaskrbljenosti, izražene s strani bližnjih ali strokovnih delavcev, bodisi v zadnjem letu bodisi v še starejšem obdobju, kar nakazuje, da je socialni odziv na njihovo pitje večinoma omejen (Slika 69).

Slika 69: Zaskrbljenost bližnjih ali strokovnjakov glede pitja alkohola pri udeležencih delavnic (N = 75)



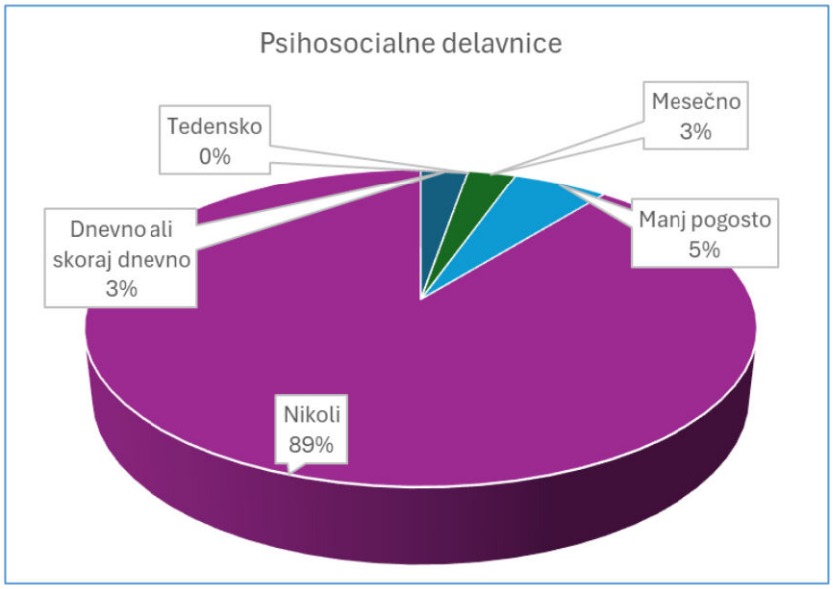
Uporaba nedovoljenih drog predstavlja pomemben dejavnik tveganega vedenja, zato je bila ocenjena pogostost uporabe različnih psihoaktivnih substanc v preteklem letu. Pri tem je bilo upoštevano uživanje drog, kot so marihuana, kokain ali krek, heroin, metamfetamin, halucinogena sredstva ter ecstasy/MDMA. Udeleženci psihosocialnih delavnic večinoma niso poročali o uporabi nedovoljenih drog v preteklem letu. Le majhen delež jih je opisal kot posamezne, zelo redke primere uporabe, medtem ko pogostejša ali redna uporaba ni bila zaznana (Slika 70).

Slika 70: Pogostost uporabe drog med udeleženci v preteklem letu (N = 74)



Nepravilna uporaba zdravil na recept, ki vključuje jemanje brez predpisa, v večjih količinah ali z namenom doseganja boljšega počutja, predstavlja obliko vedenja, povezano s potencialnimi tveganji za zdravje. V okviru preučevanja takšnih ravnanj je bila ocenjena pogostost njihove uporabe v preteklem letu, pri čemer so bila zajeta zdravila iz skupin opiatov, pomirjeval in zdravil za motnje pozornosti. Udeleženci psihosocialnih delavnic so takšno uporabo večinoma zanikali, le redki pa so opisali zelo občasne primere, medtem ko pogostejša ali redna uporaba ni bila zaznana (Slika 71).

Slika 71: Pogostost nepravilne uporabe zdravil na recept med udeleženci v preteklem letu (N = 76)



Na podlagi odgovorov udeležencev psihosocialnih delavnic o najustreznejših ukrepih za zagotavljanje varnega vključevanja voznikov nazaj v promet po odvzemu vozniškega dovoljenja je mogoče prepoznati več ključnih področij:

- Zadovoljstvo s trenutnimi ukrepi. Velik del udeležencev meni, da so trenutni ukrepi dovolj strogi in primerni:
  - Delavnice ter denarne kazni so prepoznani kot učinkoviti;
  - »Obstoječi ukrepi so primerni«;
  - »Te delavnice so dober predlog«.
- Edukacija in rehabilitacija. Izobraževalne in psihosocialne delavnice so pogosto izpostavljene kot ključne za rehabilitacijo. Poudarek pa naj bi, po njihovem, bil na dvigu zavesti pri posamezniku in odgovornosti v prometu.
- Povečanje preventivnih ukrepov. Nekateri so predlagali preventivne ukrepe, kot so:
  - »Več testov na droge in alkohol – nenapovedanih«;
  - »Predstavitev posledic, ki se lahko zgodijo na cesti«;
  - »Slike ali videi o hujših nesrečah zaradi alkohola.«
- Individualiziran pristop. Predlagano je bilo, da bi se ukrepi prilagodili posameznikom glede na resnost prekrška:

  - odvisno od posameznika – za nekatere je to življenjska lekcija, drugi potrebujejo strožje kazni;
  - več individualnih srečanj s psihologi ali terapevti na dolgi rok.
- Začasna prepoved vožnje. Pogosto je bil predlagan ukrep začasne prepovedi vožnje, namesto trajnega odvzema vozniškega dovoljenja ali pa celo čisto nasprotno mnenje: »Pri večkratnih prekrških – trajni odvzem vozniškega dovoljenja.«.
- Dodajanje praktičnih ukrepov. Predlogi vključujejo tehnične in praktične rešitve, kot so:
  - vgraditev naprav (alkoholne ključavnice) v vozila;
  - letni zdravniški pregledi za kršitelje.
- Spremembe kaznovalne politike. Nekateri udeleženci so predlagali prilagoditev trenutnih kazni:
  - »Manjše denarne kazni in več dobrodelnega dela«;
  - »Razlikovanje kazni glede na okoliščine, kje in kdaj je bil voznik ujet.«
- Obravnava odvisnosti. Predlagano je bilo poglobljeno delo z osebami, ki se soočajo z odvisnostjo:
  - »Zdravljenje za sindrom odvisnosti;
  - »Terapevtske delavnice za duševno zdravje«.

3.4 Razlike med udeleženci programov in splošno populacijo

Podatki, predstavljeni v nadaljevanju, temeljijo na več različnih virih, med katerimi so ključne ankete splošne javnosti ter vprašalniki, ki so jih udeleženci programov (dodatno usposabljanje za varno vožnjo, edukacijske in psihosocialne delavnice) izpolnili ob začetku delavnic. Podrobne analize teh podatkov so podane v ločenih poročilih.

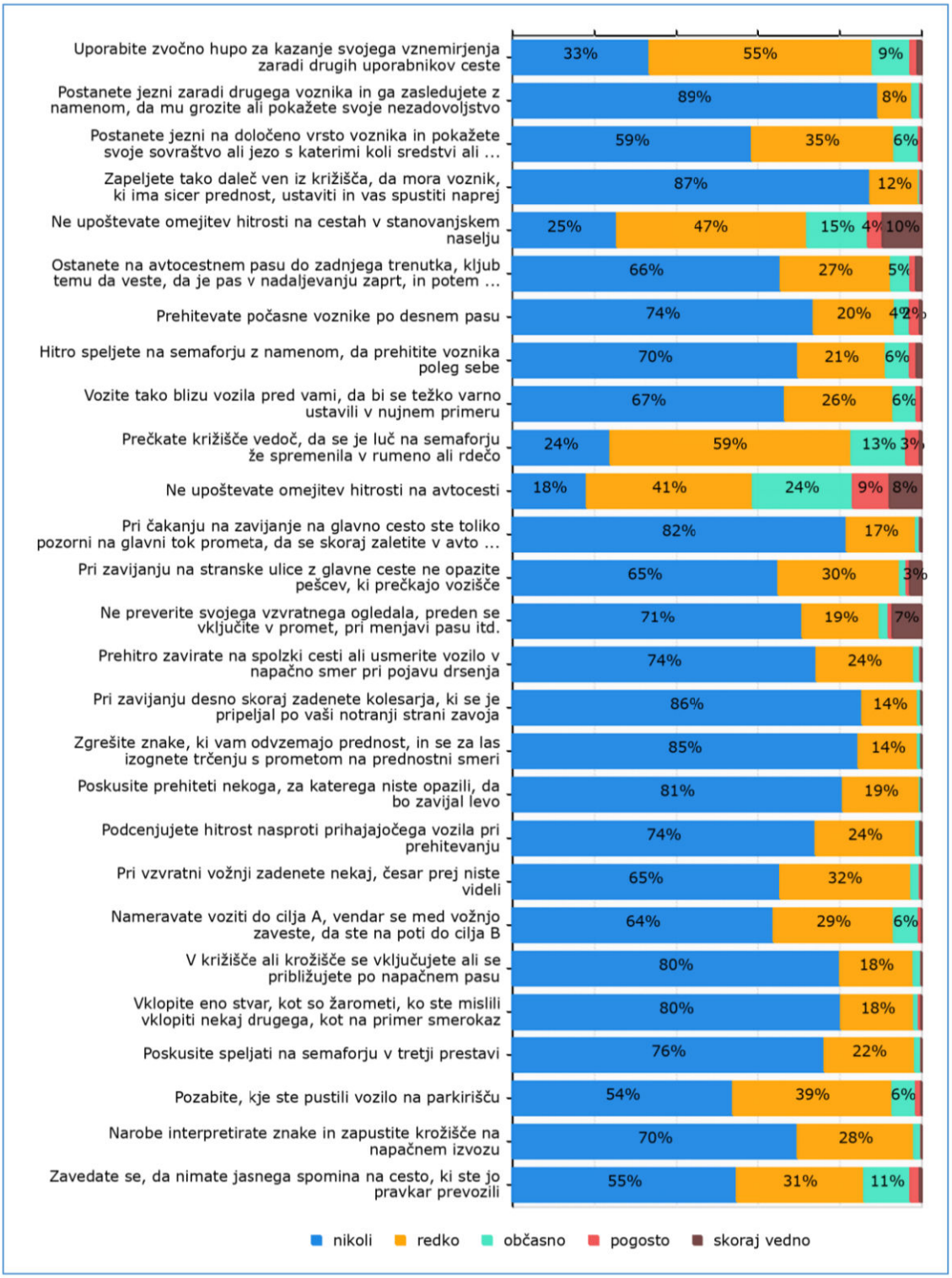
V tem poglavju je izvedena primerjava med udeleženci dodatnega usposabljanja za varno vožnjo, udeleženci rehabilitacijskih programov in splošno populacijo, pri čemer je analiza usmerjena v več raziskovalnih ciljev. Z uporabo vprašalnika Driver Behaviour

Questionnaire je bil najprej proučen vzorec vedenjskih značilnosti udeležencev (C10). Nadalje so bila analizirana stališča do pitja alkohola, uživanja drog in prehitre vožnje v povezavi z varno udeležbo v cestnem prometu (C7). Poleg tega so bila ocenjena mnenja udeležencev o izvedbi in vsebini rehabilitacijskih programov (C6) ter preučena njihova stališča glede najustreznejših ukrepov za voznike, ki jim je bilo zaradi vožnje pod vplivom alkohola ali drugih prepovedanih substanc izrečeno prenehanje veljavnosti vozniškega dovoljenja (C8).

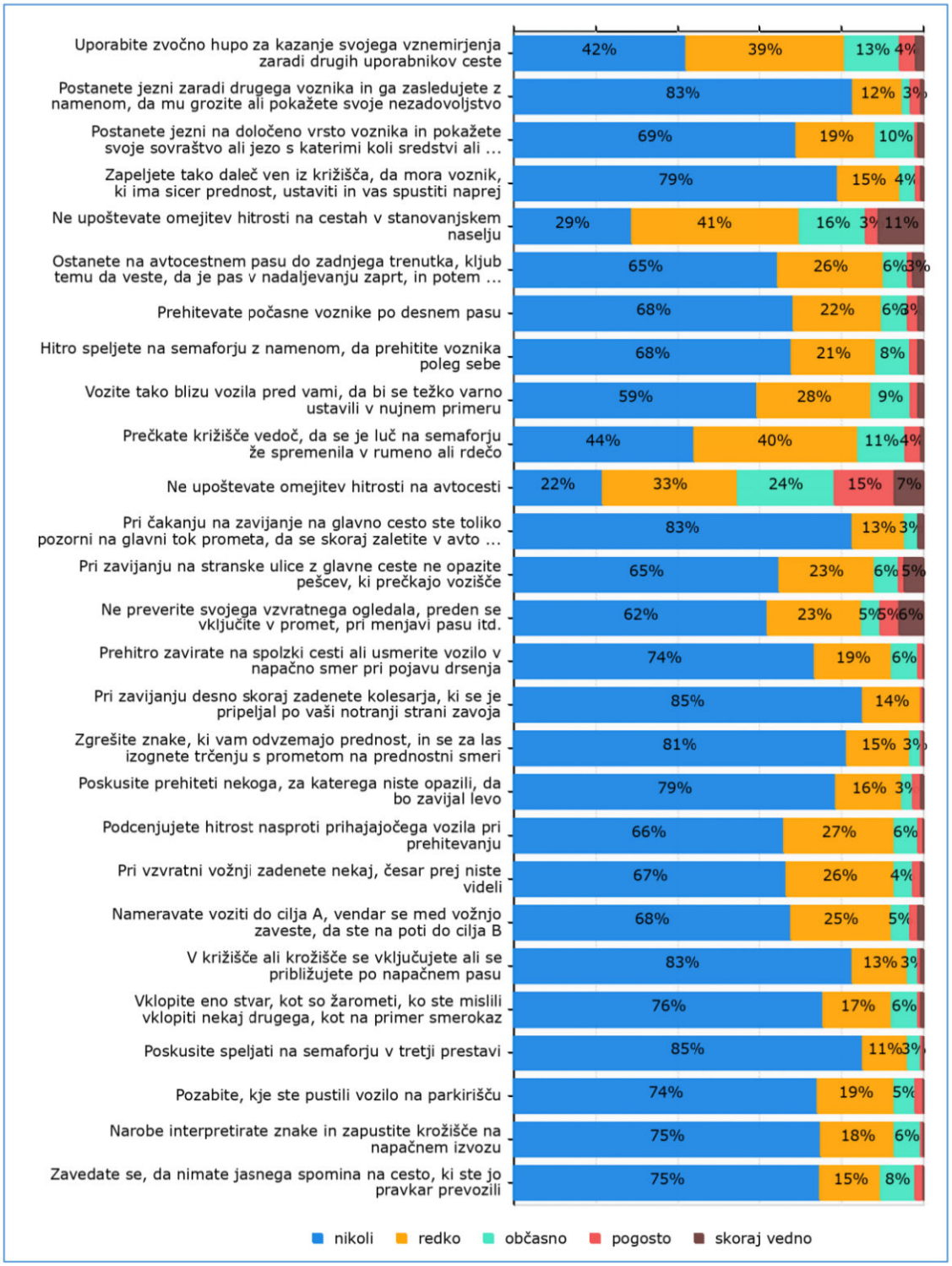
3.4.1 Razlike v samooceni voznega vedenja (DBQ) med splošno javnostjo in udeleženci programov

V nadaljevanju so predstavljeni rezultati, pridobljeni z uporabo vprašalnika Driver Behaviour Questionnaire (DBQ). Analiza zajema štiri ločene skupine anketirancev: splošno populacijo (Slika 72), udeležence programa dodatnega usposabljanja za varno vožnjo (Slika 73), udeležence edukacijskih delavnic (Slika 74) ter udeležence psihosocialnih delavnic (Slika 75). Za splošno populacijo so bili rezultati zbrani z anketiranjem voznikov v Sloveniji, pri čemer je bil osnovni pogoj veljavno vozniško dovoljenje za osebni avtomobil (kategorija B); v obravnavo je bilo vključenih 699 ustreznih anket. Pri programu dodatnega usposabljanja za varno vožnjo sta bili izvedeni dve anketi, pred začetkom in po zaključku delavnice, pri čemer so za ta del analize upoštevani odgovori iz prve ankete (158 ustrezno izpolnjenih vprašalnikov). Podoben pristop je bil uporabljen tudi pri rehabilitacijskih programih, kjer so bile ankete izvedene ob začetku in ob koncu programa. V analizo so bili vključeni podatki iz začetnih anket, in sicer 292 udeležencev edukacijskega programa ter 77 udeležencev psihosocialnega programa.

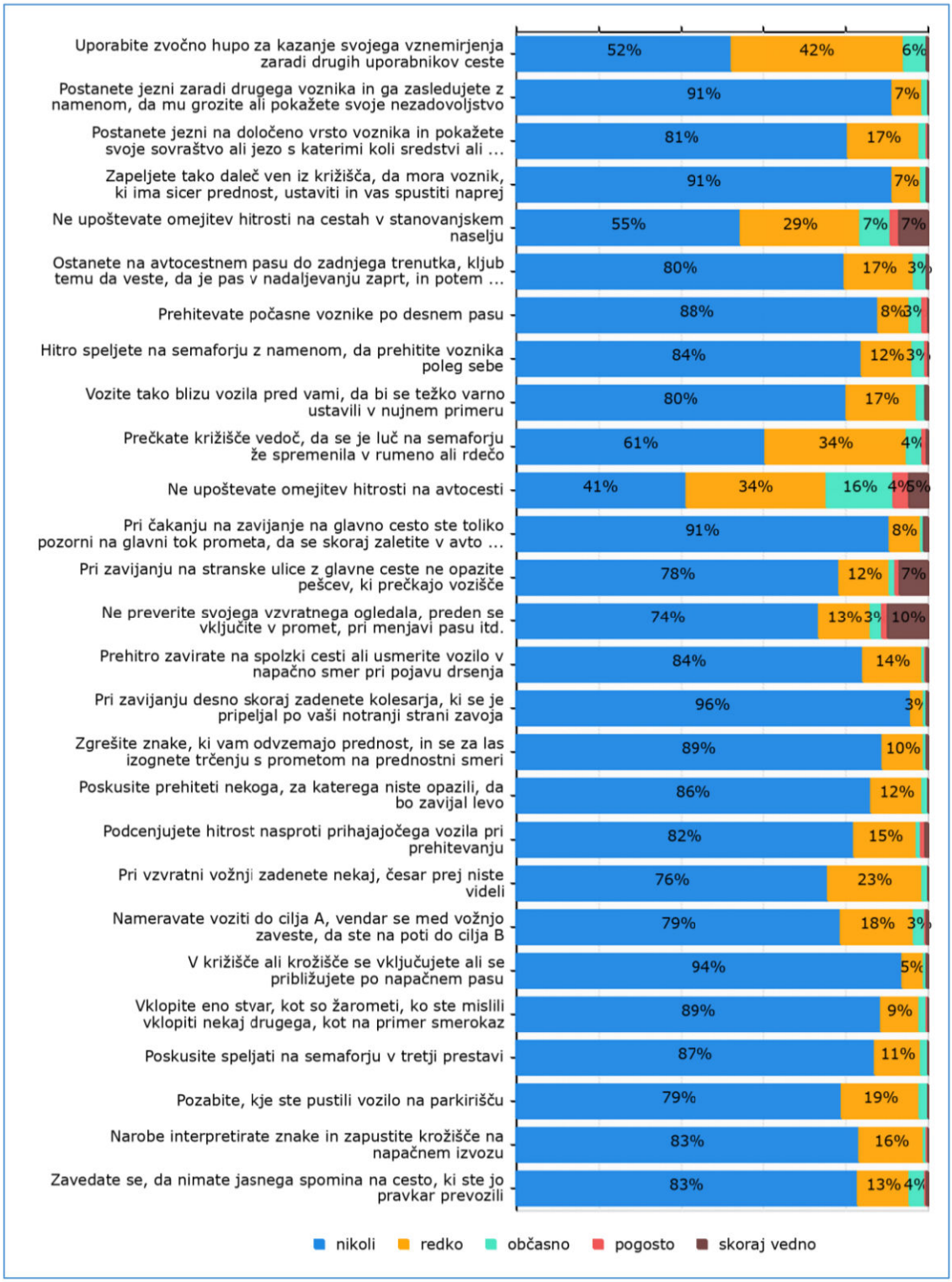
Slika 72: Analiza trditev DBQ – Splošna populacija (N=548)



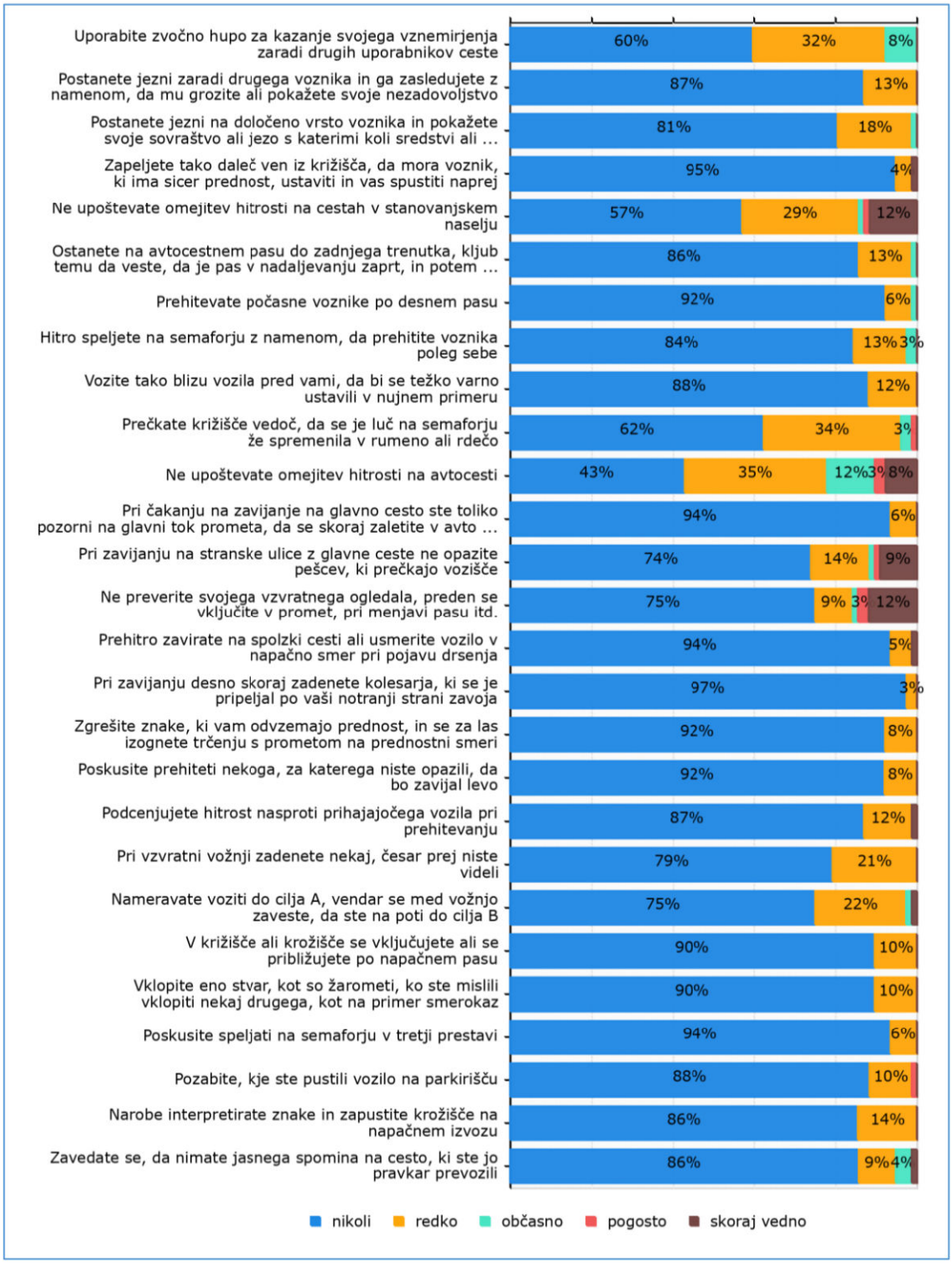
Slika 73: Analiza trditev DBQ – Dodatno usposabljanje za varno vožnjo (N=158)



Slika 74: Analiza trditev DBQ – Edukacijske delavnice (N=289)



Slika 75: Analiza trditev DBQ – Psihosocialne delavnice (N=77)



Primerjava odgovorov (Tabela 26), pridobljenih z vprašalnikom Driver Behaviour Questionnaire (DBQ), omogoča vpogled v različne vrste vedenja v prometu. Rezultati so razdeljeni v štiri vsebinske sklope – agresivni prekrški, navadni prekrški, napake in spodrsljaji – ter vključujejo povprečne vrednosti odgovorov in pripadajoče standardne

odklone za štiri skupine anketirancev: splošno javnost (JAV), udeležence programa dodatnega usposabljanja za varno vožnjo (VV), udeležence edukacijskih delavnic (EDU) in udeležence psihosocialnih delavnic (PSI).

Tabela 26: Rezultati vprašalnika DBQ (povprečja in standardni odkloni) glede na skupino anketirancev

Trditev DBQ *1 – nikoli, 5 – skoraj vedno*	**Povprečje**	**Std. odklon**
Agresivni prekrški		
Uporabite zvočno hupo za kazanje svojega vznemirjenja zaradi drugih uporabnikov ceste	JAV[26]: 1,8	JAV: 0,75
	VV[27]: 1,8	VV: 0,93
	EDU[28]: 1,5	EDU: 0,63
	PSI[29]: 1,5	PSI: 0,64
Postanete jezni zaradi drugega voznika in ga zasledujete z namenom, da mu grozite ali pokažete svoje nezadovoljstvo	JAV: 1,1	JAV: 0,42
	VV: 1,3	VV: 0,68
	EDU: 1,1	EDU: 0,34
	PSI: 1,1	PSI: 0,34
Postanete jezni na določeno vrsto voznika in pokažete svoje sovraštvo ali jezo s katerimi koli sredstvi ali dejanji	JAV: 1,5	JAV: 0,65
	VV: 1,5	VV: 0,80
	EDU: 1,2	EDU: 0,48
	PSI: 1,2	PSI:0,44
Navadni prekrški		
Zapeljete tako daleč ven iz križišča, da mora voznik, ki ima sicer prednost, ustaviti in vas spustiti naprej	JAV: 1,1	JAV: 0,38
	VV: 1,3	VV: 0,66
	EDU: 1,1	EDU: 0,41
	PSI: 1,1	PSI: 0,49
Ne upoštevate omejitev hitrosti na cestah v stanovanjskem naselju	JAV: 2,3	JAV: 1,16
	VV: 2,3	VV: 1,22
	EDU: 1,8	EDU: 1,13
	PSI: 1,8	PSI: 1,30
Ostanete na avtocestnem pasu do zadnjega trenutka, kljub temu da veste, da je pas v	JAV: 1,5	JAV: 0,77
	VV: 1,5	VV: 0,87

[26] Splošna javnost
[27] Program dodatnega usposabljanja za varno vožnjo
[28] Edukacijske delavnice
[29] Psihosocialne delavnice

Trditev DBQ *1 – nikoli, 5 – skoraj vedno*	**Povprečje**	**Std. odklon**
nadaljevanju zaprt, in potem izsiljujete za vključitev na drug pas	EDU: 1,2	EDU: 0,54
	PSI: 1,2	PSI: 0,40
Prehitevate počasne voznike po desnem pasu	JAV: 1,4	JAV: 0,72
	VV: 1,5	VV: 0,83
	EDU: 1,2	EDU: 0,54
	PSI: 1,1	PSI: 0,33
Hitro speljete na semaforju z namenom, da prehitite voznika poleg sebe	JAV: 1,4	JAV: 0,78
	VV: 1,5	VV: 0,83
	EDU: 1,2	EDU: 0,52
	PSI: 1,2	PSI: 0,45
Vozite tako blizu vozila pred vami, da bi se težko varno ustavili v nujnem primeru	JAV: 1,4	JAV: 0,67
	VV: 1,6	VV: 0,84
	EDU: 1,2	EDU: 0,56
	PSI: 1,1	PSI: 0,33
Prečkate križišče vedoč, da se je luč na semaforju že spremenila v rumeno ali rdečo	JAV: 2,0	JAV: 0,74
	VV: 1,8	VV: 0,85
	EDU: 1,5	EDU: 0,66
	PSI: 1,4	PSI: 0,62
Ne upoštevate omejitev hitrosti na avtocesti	JAV: 2,5	JAV: 1,13
	VV: 2,5	VV: 1,19
	EDU: 2,0	EDU: 1,07
	PSI: 2,0	PSI: 1,17
Napake		
Pri čakanju na zavijanje na glavno cesto ste toliko pozorni na glavni tok prometa, da se skoraj zaletite v avto pred vami	JAV: 1,2	JAV: 0,49
	VV: 1,2	VV: 0,64
	EDU: 1,1	EDU: 0,50
	PSI: 1,1	PSI: 0,25
Pri zavijanju na stranske ulice z glavne ceste ne opazite pešcev, ki prečkajo vozišče	JAV: 1,5	JAV: 0,82
	VV: 1,6	VV: 1,00
	EDU: 1,5	EDU: 1,08
	PSI: 1,6	PSI: 1,21
Ne preverite svojega vzvratnega ogledala, preden se vključite v promet, pri menjavi pasu itd.	JAV: 1,5	JAV: 1,10
	VV: 1,7	VV: 1,14
	EDU: 1,6	EDU: 1,25
	PSI: 1,7	PSI: 1,36

Trditev DBQ *1 – nikoli, 5 – skoraj vedno*	**Povprečje**	**Std. odklon**
Prehitro zavirate na spolzki cesti ali usmerite vozilo v napačno smer pri pojavu drsenja	JAV: 1,3	JAV: 0,51
	VV: 1,4	VV: 0,66
	EDU: 1,2	EDU: 0,48
	PSI: 1,1	PSI: 0,50
Pri zavijanju desno skoraj zadenete kolesarja, ki se je pripeljal po vaši notranji strani zavoja	JAV: 1,2	JAV: 0,41
	VV: 1,2	VV: 0,42
	EDU: 1,1	EDU: 0,34
	PSI: 1,0	PSI: 0,16
Zgrešite znake, ki vam odvzemajo prednost, in se za las izognete trčenju s prometom na prednostni smeri	JAV: 1,2	JAV: 0,42
	VV: 1,2	VV: 0,52
	EDU: 1,1	EDU: 0,41
	PSI: 1,1	PSI: 0,27
Poskusite prehiteti nekoga, za katerega niste opazili, da bo zavijal levo	JAV: 1,2	JAV: 0,44
	VV: 1,3	VV: 0,68
	EDU: 1,2	EDU: 0,40
	PSI: 1,1	PSI: 0,27
Podcenjujete hitrost nasproti prihajajočega vozila pri prehitevanju	JAV: 1,3	JAV: 0,53
	VV: 1,4	VV: 0,66
	EDU: 1,2	EDU: 0,59
	PSI: 1,2	PSI: 0,55
Spodrsljaji		
Pri vzvratni vožnji zadenete nekaj, česar prej niste videli	JAV: 1,4	JAV: 0,57
	VV: 1,4	VV: 0,73
	EDU: 1,3	EDU: 0,47
	PSI: 1,2	PSI: 0,41
Nameravate voziti do cilja A, vendar se med vožnjo zaveste, da ste na poti do cilja B	JAV: 1,4	JAV: 0,64
	VV: 1,4	VV: 0,78
	EDU: 1,3	EDU: 0,56
	PSI:	PSI:
V križišče ali krožišče se vključujete ali se približujete po napačnem pasu	JAV: 1,2	JAV: 0,47
	VV: 1,2	VV: 0,59
	EDU: 1,1	EDU: 0,36
	PSI: 1,1	PSI: 0,31
	JAV: 1,2	JAV: 0,50
	VV: 1,3	VV: 0,69

Trditev DBQ *1 – nikoli, 5 – skoraj vedno*	**Povprečje**	**Std. odklon**
Vklopite eno stvar, kot so žarometi, ko ste mislili vklopiti nekaj drugega, kot na primer smerokaz	EDU: 1,1	EDU: 0,42
	PSI: 1,1	PSI: 0,31
Poskusite speljati na semaforju v tretji prestavi	JAV: 1,3	JAV: 0,48
	VV: 1,2	VV: 0,51
	EDU: 1,1	EDU: 0,40
	PSI: 1,1	PSI: 0,25
Pozabite, kje ste pustili vozilo na parkirišču	JAV: 1,5	JAV: 0,68
	VV: 1,3	VV: 0,67
	EDU: 1,2	EDU: 0,47
	PSI: 1,1	PSI: 0,45
Narobe interpretirate znake in zapustite krožišče na napačnem izvozu	JAV: 1,3	JAV: 0,51
	VV: 1,3	VV: 0,62
	EDU: 1,2	EDU: 0,43
	PSI: 1,1	PSI: 0,35
Zavedate se, da nimate jasnega spomina na cesto, ki ste jo pravkar prevozili	JAV: 1,6	JAV: 0,81
	VV: 1,4	VV: 0,72
	EDU: 1,2	EDU: 0,56
	PSI: 1,2	PSI: 0,64

Rezultati odgovorov anketirancev splošne javnosti in udeležencev programov kažejo na določne razlike. Te se kažejo v (Tabela 26):

- Pri agresivnih prekrških se izkaže, da so tovrstna vedenja na cesti redka. Najpogosteje se pojavi uporaba zvočne hupe za izražanje vznemirjenja, nekoliko pogosteje pri splošni javnosti in udeležencih programa varne vožnje kot pri udeležencih edukacijskih in psihosocialnih delavnic. Vedenja, ki vključujejo neposredno ogrožanje drugih, kot je namerno sledenje vozniku iz jeze, se pojavljajo zelo redko v vseh skupinah.
- Pri navadnih prekrških so razlike izrazitejše. Splošna javnost in udeleženci varne vožnje pogosteje priznavajo prekoračitve hitrosti v naseljih in na avtocesti, medtem ko so udeleženci edukacijskih in psihosocialnih delavnic v povprečju previdnejši. Podobno velja za vožnjo skozi rumeno oziroma rdečo luč, kjer javnost nekoliko

izstopa. Pri drugih vedenjih, kot sta prehitevanje po desnem pasu in vožnja preblizu ali hitro speljevanje, so razlike med skupinami manj izrazite.

- Pri napakah se izkaže, da so te redkejše od navadnih prekrškov, vendar pogostejše od agresivnih vedenj. Najpogostejše napake vključujejo spregled pešcev pri zavijanju ali nepreverjanje ogledal pri menjavi pasu, pri čemer se razlike med skupinami ne kažejo, kot izrazite. Pri drugih napakah, kot so napačno zaviranje na spolzki cesti ali spregled prometnih znakov, ostajajo razlike med skupinami majhne, vendar se pri udeležencih varne vožnje in psihosocialnih delavnic kaže nekoliko večja razpršenost odgovorov.
- Pri spodrsljajih se prav tako opažajo le redke pojavnosti. Najpogosteje gre za pozabljivost, kot je na primer trenutna izguba spomina na odsek ceste ali pozabljanje, kje je parkirano vozilo. Splošna javnost takšne izkušnje poroča nekoliko pogosteje kot udeleženci edukacijskih in psihosocialnih delavnic. Pri drugih spodrsljajih, kot sta napačna uporaba kontrol ali vožnja v napačnem pasu, so razlike med skupinami minimalne.

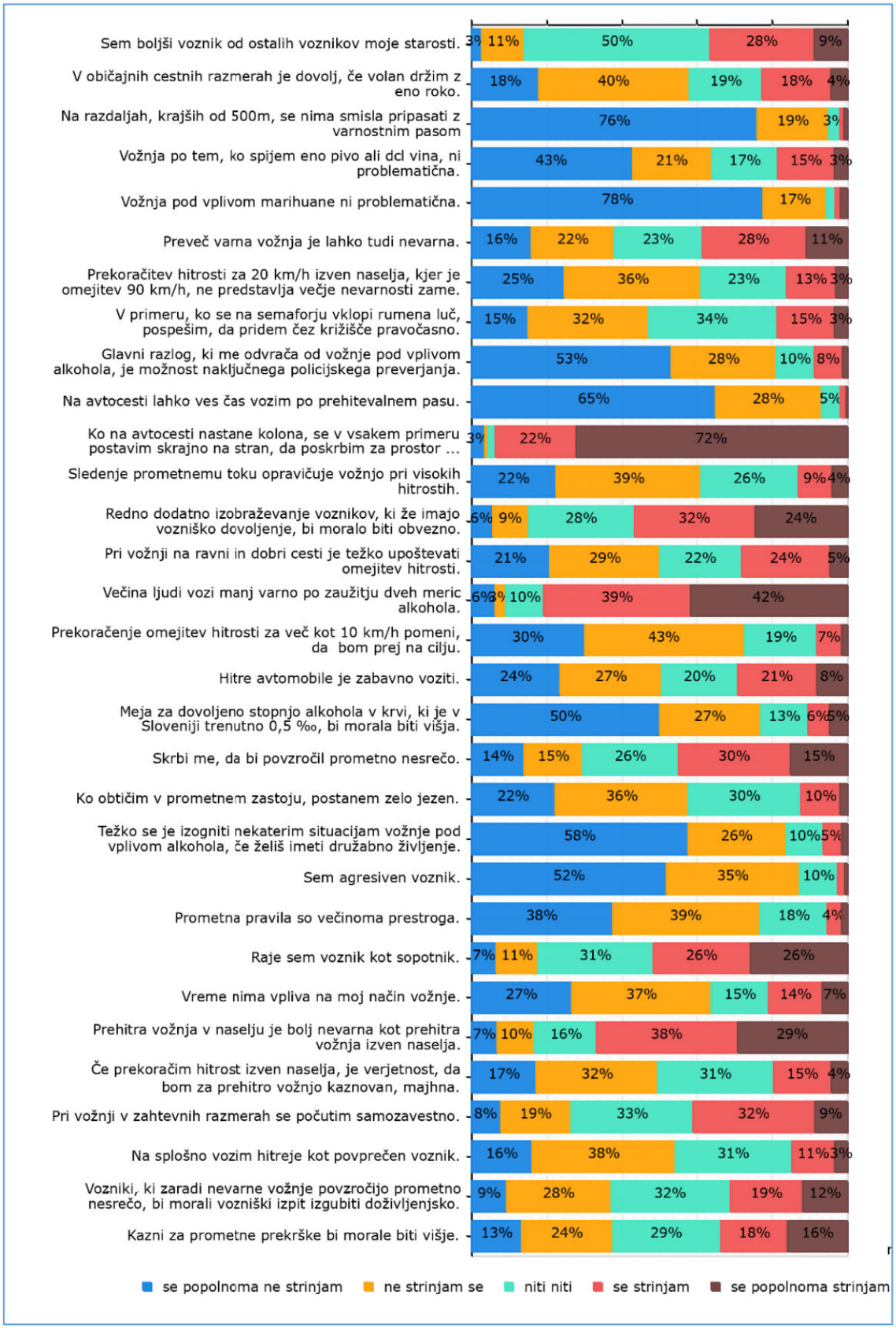
Agresivni prekrški so torej redki, a nekoliko pogostejši pri javnosti in VV kot pri EDU in PSI. Navadni prekrški (zlasti prekoračitve hitrosti) jasno ločijo javnost/VV od skupin EDU in PSI. Napake se pojavljajo pri vseh skupinah podobno, brez večjih razlik. Spodrsljaji so večinoma redki, vendar javnost nekoliko pogosteje poroča o pozabljivosti in odsotnosti pozornosti.

3.4.2 Stališča splošne javnosti in udeležencev programov do alkohola, drog in hitrosti v prometu

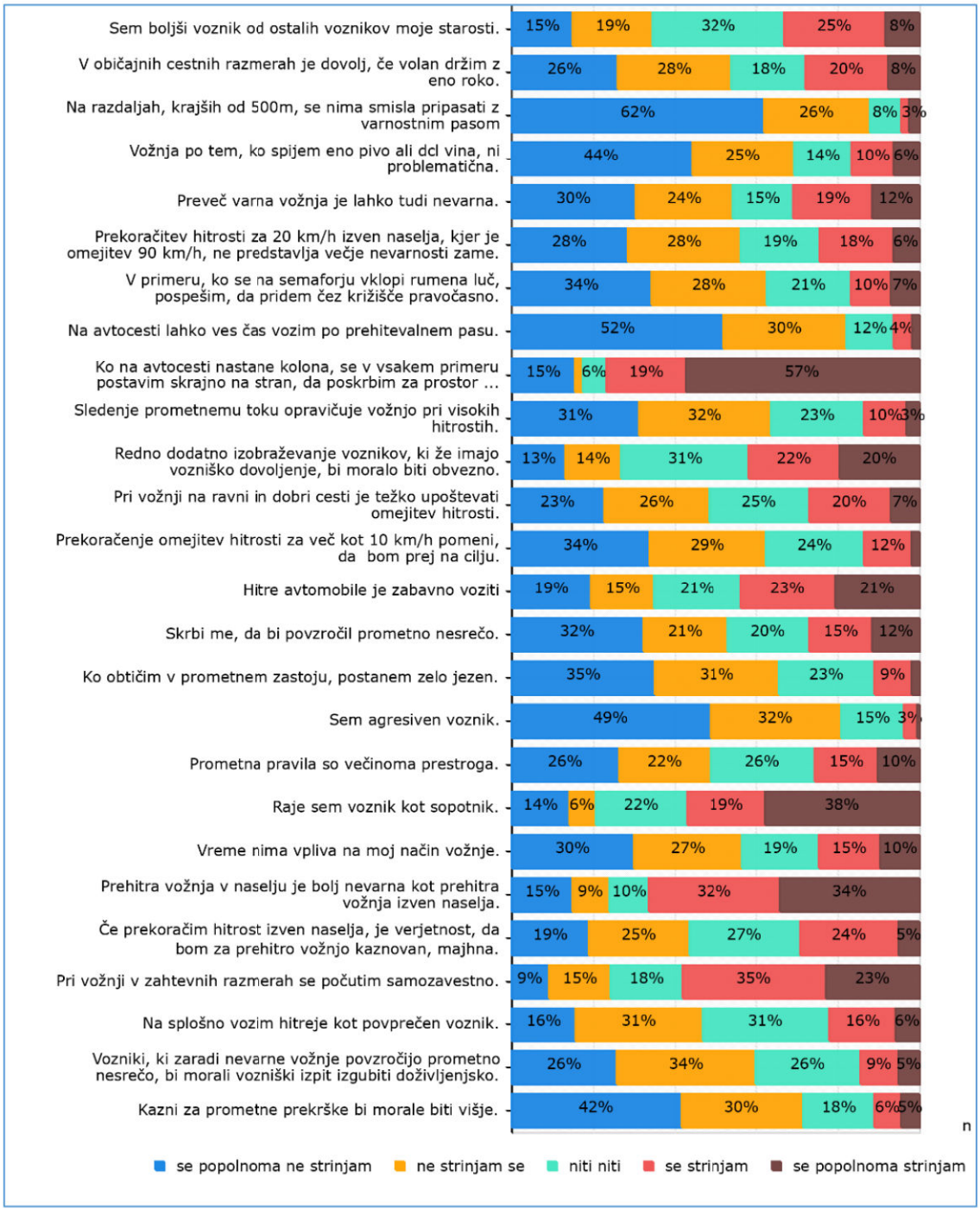
To poglavje povzema ugotovitve o stališčih anketirancev do pitja alkohola, uživanja drog ter prehitre vožnje (C7). Poseben poudarek je namenjen zaznavanju vpliva teh tveganih vedenj na varno udeležbo v cestnem prometu, saj so obravnavana kot eden ključnih dejavnikov prometne varnosti.

V nadaljevanju so predstavljeni grafični prikazi porazdelitev odgovorov po posameznih skupinah anketirancev. S prikazi je omogočen podrobnejši vpogled v to, kako se splošna javnost (JAV – Slika 76), udeleženci programa varne vožnje (VV – Slika 77), udeleženci edukacijskih delavnic (EDU – Slika 78) in udeleženci psihosocialnih delavnic (PSI – Slika 79) razlikujejo v svojih stališčih do prometnih pravil, tveganih vedenj ter lastnih vozniških sposobnosti. Vizualna predstavitev je uporabljena kot dopolnitev tabelarnim podatkom, pri čemer je omogočeno lažje prepoznavanje razlik med posameznimi skupinami.

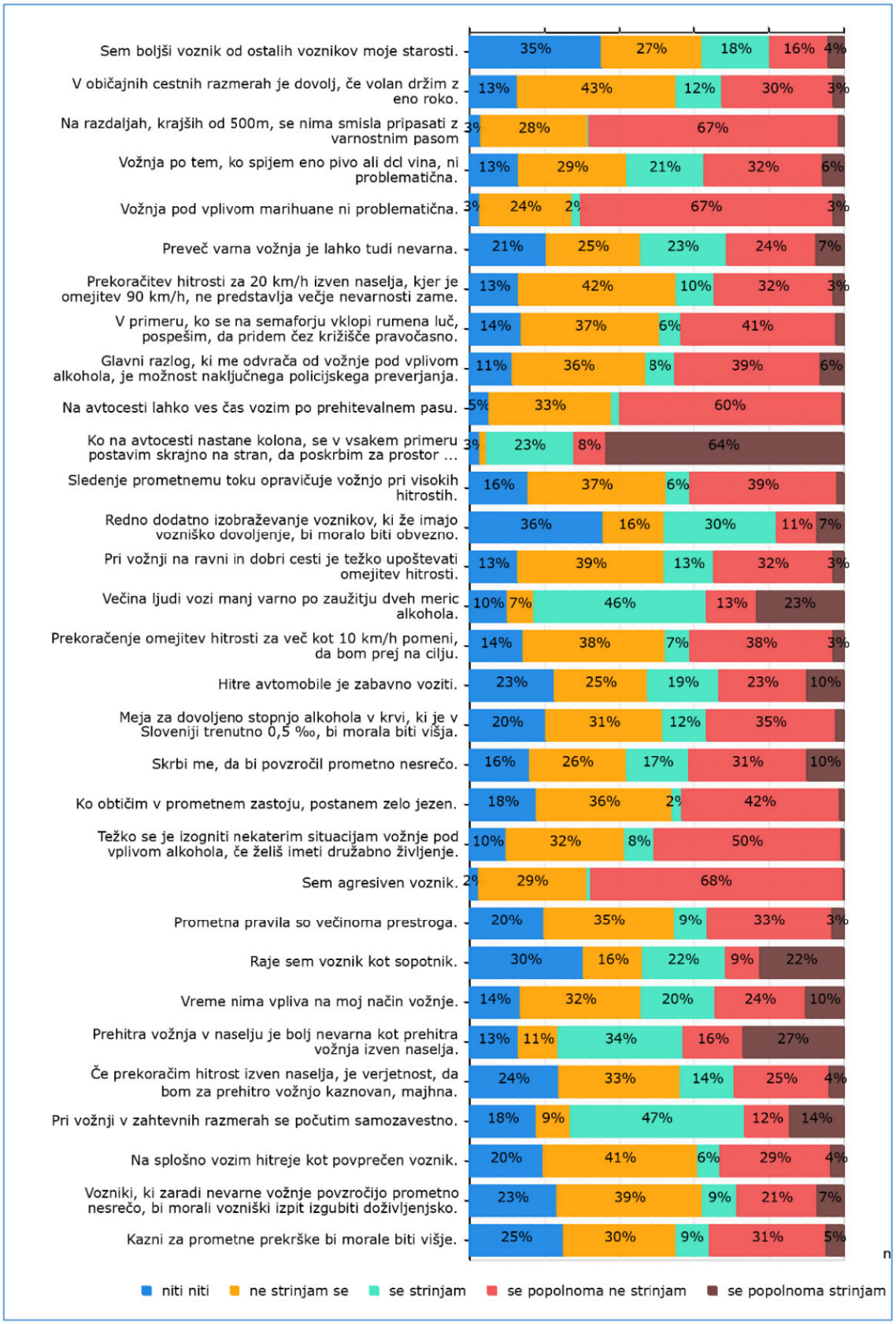
Slika 76: Stališča splošne javnosti do alkohola, drog in hitrosti v prometu (N = 546)



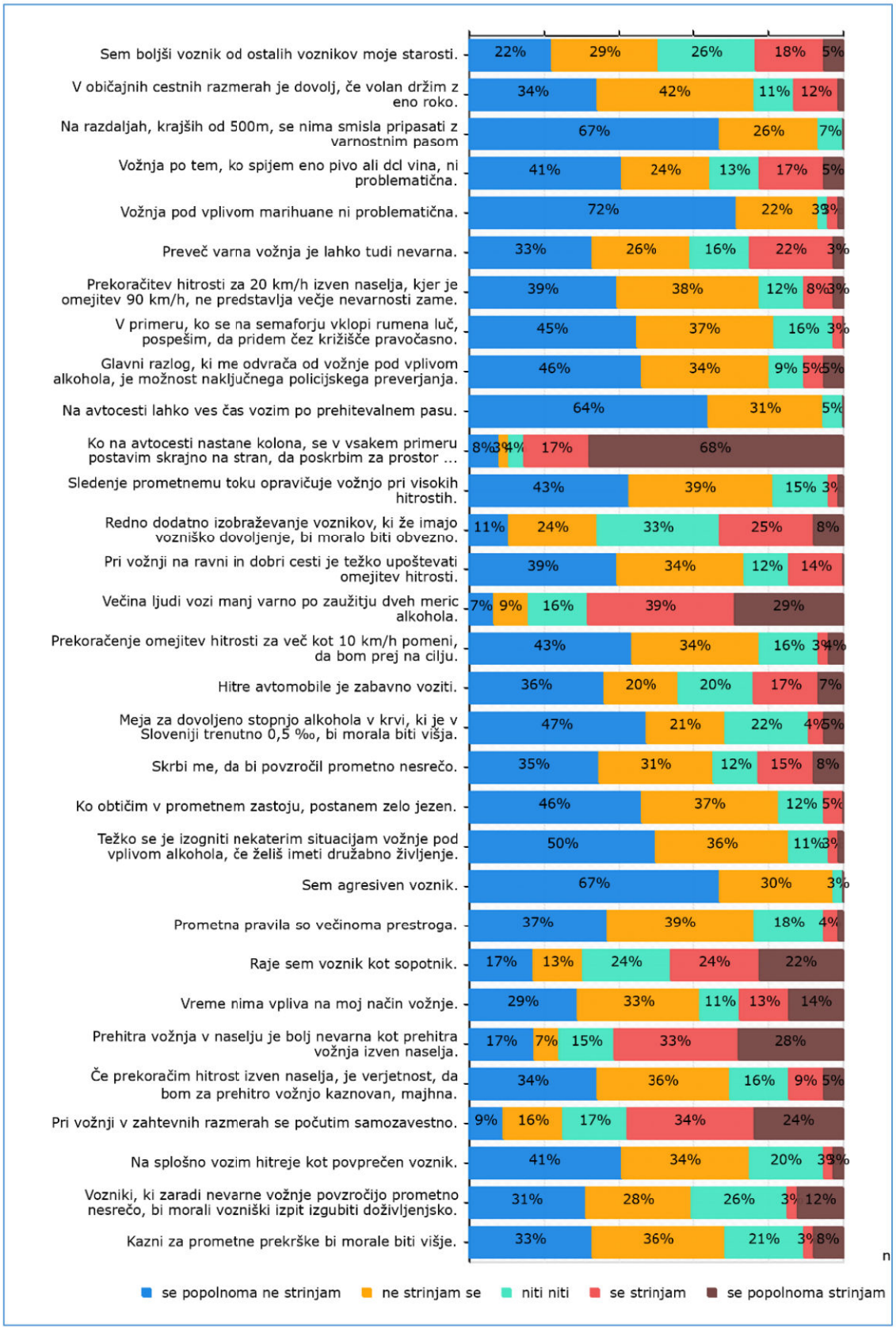
Slika 77: Stališča udeležencev dodatnega usposabljanja za varno vožnjo do alkohola, drog in hitrosti v prometu (N = 156)



Slika 78: Stališča udeležencev edukacijskih delavnic do alkohola, drog in hitrosti v prometu (N = 289)



Slika 79: Stališča udeležencev psihosocialnih delavnic do alkohola, drog in hitrosti v prometu (N = 77)



Rezultati analize stališč do prometne varnosti, tveganih vedenj in prometnih pravil so predstavljeni za štiri skupine anketirancev: splošno javnost (JAV), udeležence programa dodatnega usposabljanja za varno vožnjo (VV), udeležence edukacijskih delavnic (EDU) ter udeležence psihosocialnih delavnic (PSI). Prikazane so (Tabela 27) povprečne vrednosti (M) in standardni odkloni (SD) za posamezne trditve. Takšna oblika prikaza omogoča primerjavo med skupinami in ponuja vpogled v razlike v dojemanju lastnih vozniških sposobnosti, odnosa do prometnih pravil ter pripravljenosti na tvegana vedenja.

Tabela 27: Rezultati vprašalnika splošne javnosti in udeležencev programov glede stališč do alkohola, drog in hitrosti v prometu (povprečja in standardni odkloni)

Trditev	Povprečje (M)	Std. Odklon (SD)
Sem boljši voznik od ostalih voznikov moje starosti.	JAV[30]: 3,3	JAV: 0,88
	VV[31]: 2,9	VV: 1,17
	EDU[32]: 2,7	EDU: 1,07
	PSI[33]: 2,6	PSI: 1,18
V običajnih cestnih razmerah je dovolj, če volan držim z eno roko.	JAV: 2,5	JAV: 1,11
	VV: 2,6	VV: 1,28
	EDU: 2,2	EDU: 1,07
	PSI: 2,0	PSI: 1,03
Na razdaljah, krajših od 500 m, se nima smisla pripasati z varnostnim pasom.	JAV: 1,3	JAV: 0,67
	VV: 1,6	VV: 0,91
	EDU: 1,4	EDU: 0,70
	PSI: 1,4	PSI: 0,61
Vožnja po tem, ko spijem eno pivo ali dcl vina, ni problematična.	JAV: 2,2	JAV: 1,22
	VV: 2,1	VV: 1,25
	EDU: 2,4	EDU: 1,28
	PSI: 2,2	PSI: 1,29
Vožnja pod vplivom marihuane ni problematična.	JAV: 1,3	JAV: 0,76
	VV:[34] *	VV: *

[30] Splošna javnost
[31] Program dodatnega usposabljanja za varno vožnjo
[32] Edukacijske delavnice
[33] Psihosocialne delavnice
[34] Določene trditve so specifične in zato niso bile vključene v anketo, ki so jo reševali udeleženci dodatnega usposabljanja za varno vožnjo.

Trditev	Povprečje (M)	Std. Odklon (SD)
	EDU: 1,5	EDU: 0,89
	PSI: 1,4	PSI: 0,79
Preveč varna vožnja je lahko tudi nevarna.	JAV: 3,0	JAV: 1,26
	VV: 2,6	VV: 1,40
	EDU: 2,7	EDU: 1,27
	PSI: 2,4	PSI: 1,23
Prekoračitev hitrosti za 20 km/h izven naselja, kjer je omejitev 90 km/h, ne predstavlja večje nevarnosti zame.	JAV: 2,3	JAV: 1,08
	VV: 2,5	VV: 1,26
	EDU: 2,1	EDU: 1,05
	PSI: 2,0	PSI: 1,04
V primeru, ko se na semaforju vklopi rumena luč, pospešim, da pridem čez križišče pravočasno.	JAV: 2,6	JAV: 1,03
	VV: 2,3	VV: 1,23
	EDU: 1,9	EDU: 0,98
	PSI: 1,8	PSI: 0,81
Glavni razlog, ki me odvrača od vožnje pod vplivom alkohola, je možnost naključnega policijskega preverjanja.	JAV: 1,8	JAV: 1,00
	VV: *	VV: *
	EDU: 2,1	EDU: 1,18
	PSI: 1,9	PSI: 1,11
Na avtocesti lahko ves čas vozim po prehitevalnem pasu.	JAV: 1,4	JAV: 0,69
	VV: 1,7	VV: 0,96
	EDU: 1,5	EDU: 0,72
	PSI: 1,4	PSI: 0,59
Ko na avtocesti nastane kolona, se v vsakem primeru postavim skrajno na stran, da poskrbim za prostor reševalnega pasu.	JAV: 4,6	JAV: 0,87
	VV: 4,0	VV: 1,45
	EDU: 4,3	EDU: 1,18
	PSI: 4,3	PSI: 1,2
Sledenje prometnemu toku opravičuje vožnjo pri visokih hitrostih.	JAV: 2,3	JAV: 1,05
	VV: 2,2	VV: 1,10
	EDU: 1,9	EDU: 0,98
	PSI: 1,8	PSI: 0,88
Redno dodatno izobraževanje voznikov, ki že imajo vozniško dovoljenje, bi moralo biti obvezno.	JAV: 3,6	JAV: 1,12
	VV: 3,2	VV: 1,28
	EDU: 3,1	EDU: 1,09
	PSI: 3,0	PSI: 1,11
Pri vožnji na ravni in dobri cesti je težko upoštevati omejitev hitrosti.	JAV: 2,6	JAV: 1,18
	VV: 2,6	VV: 1,23

Trditev	Povprečje (M)	Std. Odklon (SD)
	EDU: 2,2	EDU: 1,10
	PSI: 2,0	PSI: 1,05
Večina ljudi vozi manj varno po zaužitju dveh meric alkohola.	JAV: 4,1	JAV: 1,09
	VV: *	VV: *
	EDU: 3,6	EDU: 1,29
	PSI: 3,8	PSI: 1,17
Prekoračenje omejitev hitrosti za več kot 10 km/h pomeni, da bom prej na cilju.	JAV: 2,1	JAV: 0,94
	VV: 2,2	VV: 1,09
	EDU: 2,0	EDU: 1,02
	PSI: 1,9	PSI: 1,03
Hitre avtomobile je zabavno voziti.	JAV: 2,6	JAV: 1,27
	VV: 3,1	VV: 1,41
	EDU: 2,7	EDU: 1,29
	PSI: 2,4	PSI: 1,31
Meja za dovoljeno stopnjo alkohola v krvi, ki je v Sloveniji trenutno 0,5 ‰, bi morala biti višja.	JAV: 1,9	JAV: 1,13
	VV: *	VV: *
	EDU: 2,2	EDU: 1,09
	PSI: 2,0	PSI: 1,31
Skrbi me, da bi povzročil prometno nesrečo.	JAV: 3,2	JAV: 1,26
	VV: 2,5	VV: 1,38
	EDU: 2,5	EDU: 1,34
	PSI: 2,3	PSI: 1,30
Ko obtičim v prometnem zastoju, postanem zelo jezen.	JAV: 2,3	JAV: 1,00
	VV: 2,1	VV: 1,06
	EDU: 1,8	EDU: 0,88
	PSI: 1,8	PSI: 0,86
Težko se je izogniti nekaterim situacijam vožnje pod vplivom alkohola, če želiš imeti družabno življenje.	JAV: 1,7	JAV: 0,95
	VV: *	VV: *
	EDU: 1,8	EDU: 0,97
	PSI: 1,7	PSI: 0,86
Sem agresiven voznik.	JAV: 1,6	JAV: 0,80
	VV: 1,8	VV: 0,88
	EDU: 1,4	EDU: 0,59
	PSI: 1,4	PSI: 0,53
Prometna pravila so večinoma prestroga.	JAV: 1,9	JAV: 0,92
	VV: 2,6	VV: 1,30

Trditev	Povprečje (M)	Std. Odklon (SD)
	EDU: 2,1	EDU: 1,07
	PSI: 1,9	PSI: 0,91
Raje sem voznik kot sopotnik.	JAV: 3,5	JAV: 1,18
	VV: 3,6	VV: 1,41
	EDU: 3,3	EDU: 1,24
	PSI: 3,2	PSI: 1,39
Vreme nima vpliva na moj način vožnje.	JAV: 2,4	JAV: 1,21
	VV: 2,5	VV: 1,32
	EDU: 2,6	EDU: 1,32
	PSI: 2,5	PSI: 1,41
Prehitra vožnja v naselju je bolj nevarna kot prehitra vožnja izven naselja.	JAV: 3,7	JAV: 1,18
	VV: 3,6	VV: 1,42
	EDU: 3,4	EDU: 1,40
	PSI: 3,5	PSI: 1,42
Če prekoračim hitrost izven naselja, je verjetnost, da bom za prehitro vožnjo kaznovan, majhna.	JAV: 2,6	JAV: 1,07
	VV: 2,7	VV: 1,17
	EDU: 2,4	EDU: 1,13
	PSI: 2,2	PSI: 1,16
Pri vožnji v zahtevnih razmerah se počutim samozavestno.	JAV: 3,2	JAV: 1,07
	VV: 3,5	VV: 1,25
	EDU: 3,4	EDU: 1,20
	PSI: 3,5	PSI: 1,27
Na splošno vozim hitreje kot povprečen voznik.	JAV: 2,5	JAV: 1,00
	VV: 2,7	VV: 1,10
	EDU: 2,1	EDU: 1,02
	PSI: 1,9	PSI: 0,98
Vozniki, ki zaradi nevarne vožnje povzročijo prometno nesrečo, bi morali vozniški izpit izgubiti doživljenjsko.	JAV: 3,0	JAV: 1,15
	VV: 2,3	VV: 1,12
	EDU: 2,4	EDU: 1,13
	PSI: 2,4	PSI: 1,29
Kazni za prometne prekrške bi morale biti višje.	JAV: 3,0	JAV: 1,26
	VV: 2,0	VV: 1,13
	EDU: 2,3	EDU: 1,13
	PSI: 2,2	PSI: 1,16

Analiza odgovorov je pokazala, da so med skupinami udeležencev prisotne razlike v zaznavanju lastnih vozniških sposobnosti. Splošna javnost se je v povprečju pogosteje ocenjevala kot boljša od svojih vrstnikov, medtem ko so bili udeleženci edukacijskih in psihosocialnih delavnic pri tem bolj kritični in manj samozavestni.

Pri odnosu do prometnih pravil in kazni so bile zaznane izrazite razlike. Splošna javnost je v večji meri izražala podporo strožjemu kaznovanju prometnih prekrškov ter tudi doživljenjskemu odvzemu vozniškega dovoljenja povzročiteljem hudih prometnih nesreč. Nasprotno pa so udeleženci programa varne vožnje prometna pravila pogosteje dojemali kot prestroga.

Na področju tveganih vedenj so bili razvidni predvsem impulzivni odzivi v prometnih situacijah. Splošna javnost je pogosteje izražala jezo v zastojih in pogosteje pospeševala ob prehodu na rumeno luč. Med udeleženci programa varne vožnje je bilo zaznano nekoliko večje relativiziranje prekoračitve hitrosti kot tveganega vedenja. Udeleženci edukacijskih in psihosocialnih delavnic pa so do tveganj zavzemali bolj zadržan odnos ter redkeje izkazovali soglasje s tveganimi stališči.

Posebej je bilo ugotovljeno, da je bila v skupini udeležencev psihosocialne delavnice najmanj izražena skrb zaradi morebitnega povzročanja prometne nesreče. Prav tako so se udeleženci te skupine najmanj pogosto ocenjevali kot hitrejši vozniki od povprečja.

Skupaj rezultati nakazujejo, da se splošna javnost in udeleženci varne vožnje pogosteje nagibajo k samozavestnejšim in bolj permisivnim stališčem, medtem ko udeleženci edukacijskih in psihosocialnih delavnic prispevajo k bolj previdnemu in zadržanemu odnosu do lastnega vedenja v prometu.

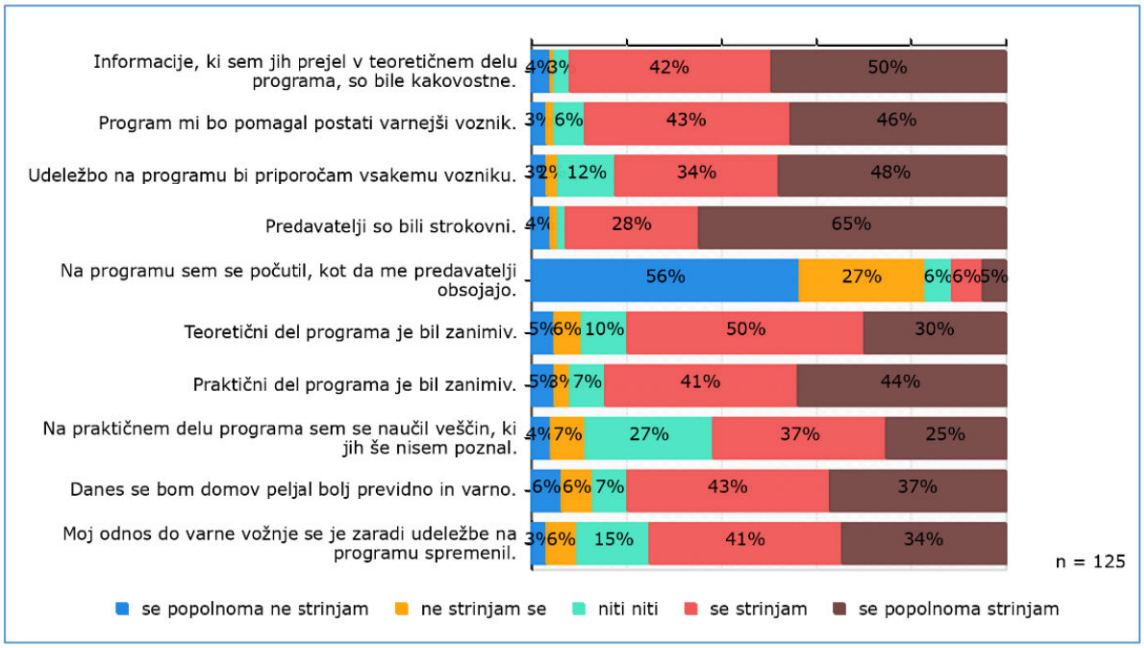
3.4.3 Mnenja udeležencev o izvedbi in vsebini dodatnega usposabljanja za varno vožnjo in rehabilitacijskih programov

Mnenja udeležencev o izvedbi in vsebini dodatnega usposabljanja za varno vožnjo ter rehabilitacijskih programov so bila v okviru cilja C6 podrobneje analizirana. Predstavljeni rezultati ponujajo vpogled v ocene posameznih vidikov izvedbe ter zaznave ustreznosti vsebin programov.

Empirični podatki, predstavljeni v tem delu poročila, temeljijo na anketah, ki so jih PO zaključku programa izpolnili udeleženci programa dodatnega usposabljanja za varno vožnjo ter obeh rehabilitacijskih programov – edukacijskih delavnic in psihosocialnih delavnic. Zbrani odgovori tako odražajo neposredne izkušnje in percepcije udeležencev o izvedbi in vsebini programov ter zagotavljajo pomemben vir informacij za vrednotenje njihove učinkovitosti.

V nadaljevanju so predstavljeni rezultati ocenjevanja programa dodatnega usposabljanja za varno vožnjo, ki je bilo izvedeno po zaključku programa (Slika 80). Na podani lestvici je bilo izraženo strinjanje z izbranimi trditvami, povezanimi z organizacijo, izvedbo in uporabnostjo programa. Z grafično predstavitvijo je prikazana porazdelitev odgovorov, kar omogoča vpogled v splošno zadovoljstvo udeležencev ter v razlike med posameznimi vidiki programa.

Slika 80: Mnenja udeležencev o izvedbi in vsebini dodatnega usposabljanja za varno vožnjo (N = 125)



Analiza kaže (Slika 80) na visoko zadovoljstvo udeležencev s programom dodatnega usposabljanja za varno vožnjo. Najvišje je bila ocenjena strokovnost predavateljev ter kakovost informacij v teoretičnem delu. Program je bil prepoznan kot koristen za izboljšanje lastne varne vožnje in kot takšen priporočen tudi drugim voznikom. Praktični del je bil ocenjen kot zanimiv, nekoliko manj pa z vidika pridobivanja povsem novega znanja. Udeleženci se med izvedbo niso počutili obsojane, kar potrjuje spodbudno vzdušje tekom usposabljanja. Program je imel pozitiven vpliv na odnos do varne vožnje ter na zaznano previdnost pri vožnji po zaključku izobraževanja.

Kot najkoristnejši del programa dodatnega usposabljanja za varno vožnjo je bil v večini primerov izpostavljen praktični del usposabljanja. Povzetki ugotovitev programa dodatnega usposabljanja za varno vožnjo:

- Največja vrednost programa: udeleženci so kot najkoristnejši del izpostavili praktične vaje na poligonu (simulacije zdrsa, zaviranja, izmikanja ovir), ki so jim dale konkretne izkušnje za ravnanje v kritičnih situacijah.
- Teoretični del: predavanja so osvežila znanje prometnih pravil ter opozorila na pomen hitrosti, varnostnih ukrepov in izogibanja motečim dejavnikom.

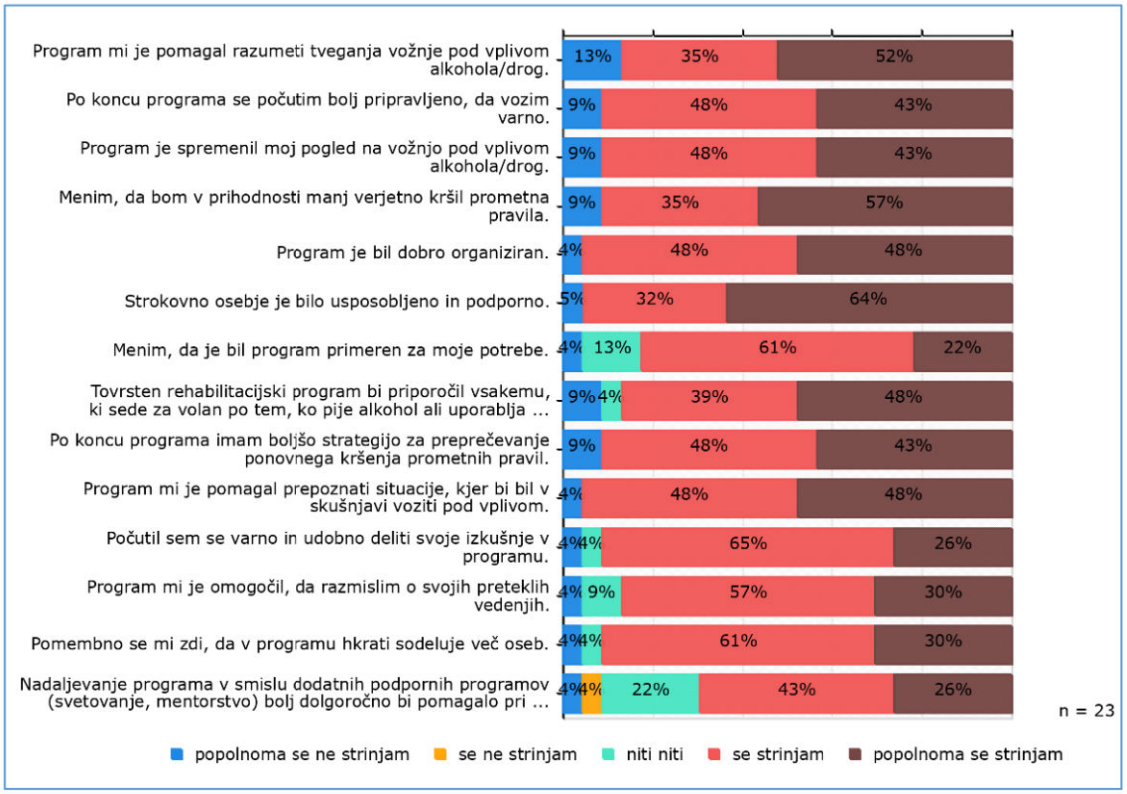
- Vpliv programa: udeleženci poročajo o večji previdnosti, pozornosti, razumevanju drugih udeležencev v prometu in okrepljenem občutku moralne odgovornosti.
- Predlogi za izboljšave: krajše trajanje usposabljanja, več praktičnih vaj (tudi s področja prve pomoči), vključitev aktualnih sprememb v prometnih pravilih in možnost izvedbe v več krajših sklopih.
- Splošna ocena: program je bil ocenjen kot poučen, dobro organiziran in z jasnimi koristmi za vsakodnevno vožnjo.

Podane so bile različne povratne informacije in predlogi za izboljšanje programa dodatnega usposabljanja za varno vožnjo. Povratne informacije in predlogi za izboljšave programa:

- Program je bil ocenjen kot dobro zasnovan, a z možnostmi za optimizacijo.
- Trajanje: večkrat izpostavljen predlog krajšega trajanja oziroma razdelitve na krajše module ali več dni (npr. en dan teorije, dva dni prakse).
- Vsebina: želja po več praktičnih vajah (vožnja v različnih vremenskih razmerah, osvežitev prve pomoči), medtem ko bi se teoretični del lahko skrajšal.
- Dodatne vsebine: vključitev življenjskih primerov, tematike vožnje po avtocestah ter sprememb cestnoprometnih predpisov.
- Sistematičnost: nekateri predlagajo redno preverjanje praktičnih sposobnosti voznikov (npr. vsakih pet let).
- Splošna ocena: udeleženci so program pohvalili kot zelo poučen, dobro organiziran in uravnotežen, z jasnim prispevkom k večjemu zavedanju o prometni varnosti.

V nadaljevanju so predstavljeni rezultati ankete, izpolnjene po zaključku edukacijskih in psihosocialnih delavnic. Prikazan je sklop vprašanj, ki se je nanašal na ocenjevanje izvedbe programa ter na izkušnje udeležencev delavnic.

Slika 81: Mnenja udeležencev o izvedbi in vsebini edukacijskih delavnic (N = 23)



35

Rezultati (Slika 81) kažejo, da so udeleženci program ocenili zelo pozitivno. Posebej so izpostavili strokovnost osebja in dobro organizacijo, kar potrjuje visoko kakovost izvedbe. Program jim je pomagal bolje razumeti tveganja vožnje pod vplivom alkohola ter jih spodbudil k varnejši vožnji.

Udeleženci edukacijskih delavnic podajajo, da program doživljajo kot celostno koristen, pri čemer so najbolje cenili praktične vsebine (primeri, strategije ravnanja v konkretnih situacijah) ter skupinsko dinamiko, ki jim je omogočala izmenjavo izkušenj in osebno refleksijo. Pozitivno je tudi, da so bili izvajalci prepoznani kot, strokovni in podporni, kar krepi občutek zaupanja in varnega okolja. Ključna področja, ki so jih udeleženci prepoznali kot najbolj koristna:

[35] Trditve, ki niso razvidne v celoti:

- Tovrsten rehabilitacijski program bi priporočil vsakemu, ki sede za volan po tem, ko pije alkohol ali uporablja droge.
- Nadaljevanje programa v smislu dodatnih podpornih programov (svetovanje, mentorstvo) bolj dolgoročno bi pomagalo pri preprečevanju ponovnih kršitev.

- Celovitost programa: več udeležencev je zapisalo, da je bil celoten program koristen oziroma da so bili vsi deli enako pomembni.
- Skupinsko delo in izmenjava izkušenj: izpostavljeno je bilo deljenje osebnih izkušenj, odprti pogovori v skupini ter skupinska dinamika.
- Vsebine o alkoholu in posledicah: posebej koristne so bile vsebine o negativnih učinkih alkohola, posledicah pitja na vožnjo ter časovni potrebnosti za izločanje alkohola iz telesa.
- Praktični primeri in konkretne situacije: udeleženci so poudarili pomembnost primerov iz prakse ter učenja, kako ravnati v določenih situacijah.
- Vloga izvajalcev: več udeležencev je posebej pohvalilo izvajalce, njihovo razumno in poučno podajanje vsebin ter strokovnost celotne izvedbe.
- Izjeme: en posameznik je zapisal, da mu noben del programa ni bil koristen, kar predstavlja manjše odstopanje od splošno pozitivne ocene.

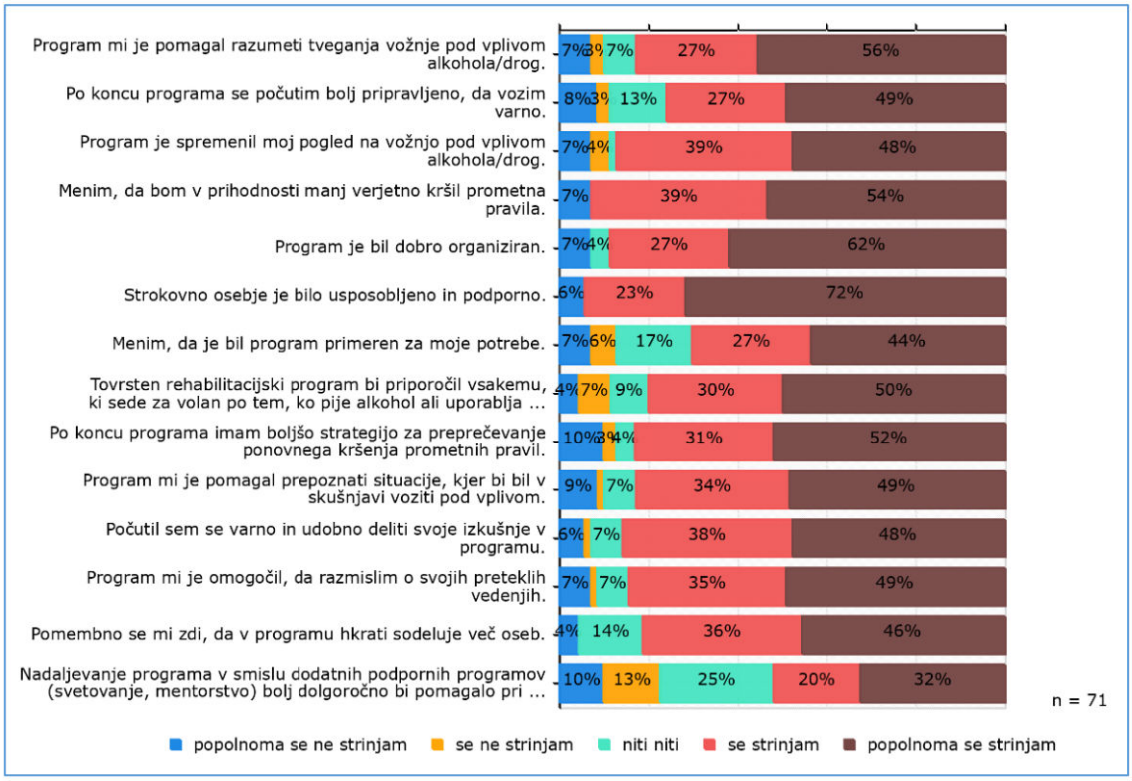
V okviru edukacijskih delavnic je bila dana možnost podajanja predlogov za spremembe ali izboljšave programa, vendar je večina udeležencev navedla, da spremembe niso potrebne oziroma da so bili z izvedbo zadovoljni. Odgovori, kot so »nič«, »vse je v redu«, »program je dober« kažejo na visoko stopnjo splošnega zadovoljstva s potekom programa. Le posamezni odzivi so opozorili na možnosti izboljšav, zlasti v smeri prilagoditve obsega teoretičnega dela, vključitve dodatnih praktičnih elementov in pregledov nalog, pa tudi na vidik stroškov programa. Izpostavljena področja predlogov udeležencev:

- Splošno zadovoljstvo: prevladoval je odgovor, da spremembe niso potrebne.
- Obseg vsebin: posamezniki so predlagali manj teoretičnega dela ter posodobitev starejših podatkov.
- Dodatne aktivnosti: omenjeno je bilo, da bi bilo koristno vključiti vmesno domačo nalogo in nato narediti pregled oz. pogovor o rezultatih.
- Stroški: pri enem odgovoru se je pojavil predlog za znižanje cene programa.

V nadaljevanju so predstavljena mnenja in stališča udeležencev psihosocialnih delavnic glede njihove izvedbe in vsebine. Grafična predstavitev (Slika 82) ponazarja odgovore

anketiranih udeležencev. Program je v celoti ocenjen zelo pozitivno. Najvišje je bila ocenjena strokovnost izvajalcev, organiziranost ter občutek varnosti pri deljenju osebnih izkušenj. Program je prispeval k boljšemu razumevanju tveganj vožnje pod vplivom alkohola ter spodbudil razmislek o lastnih izkušnjah.

Slika 82: Mnenja udeležencev o izvedbi in vsebini psihosocialnih delavnic (N = 71)



Udeleženci psihosocialnih delavnic poudarjajo, da je program dojet kot zelo celovit in poučen. Veliko jih je poudarilo, da so bili vsi deli programa koristni ali da je celoten program nudil pomembne informacije in spodbude za razmislek. Ključna področja, ki so jih udeleženci izpostavili kot najbolj koristna:

- Celovitost programa: mnogi so zapisali, da je bil celoten program koristen oziroma da so bili vsi deli enako pomembni.
- Skupinsko delo in deljenje izkušenj: kot dragoceno so prepoznali skupinske pogovore, odprto izmenjavo izkušenj in medsebojno podporo.
- Informacije o alkoholu in drugih substancah: zelo koristne so se jim zdele vsebine o učinkih alkohola na telo in možgane, vplivu na sposobnost vožnje, posledicah uživanja drog ter časovnem razgrajevanju alkohola v telesu.

- Nazorni prikazi in vizualni materiali: udeleženci so cenili filme, grafe, diagrame in simulacije situacij, ki so jim dali bolj realno predstavo o posledicah.
- Ozaveščanje o tveganjih: posebej je bil poudarjen pomen razprav o škodljivih posledicah alkohola, pomenu trezne vožnje ter alternativnih strategijah (npr. hoja namesto vožnje, načrtovanje poti).
- Vloga izvajalcev: predavateljico so večkrat izpostavili kot strokovno, mirno in razumljivo, kar je povečalo zaupanje in kakovost izkušnje.
- Predlogi za izboljšave: nekateri so predlagali združitev ponavljajočih se tem na manj predavanj, več praktičnih vsebin in več individualnih pogovorov.

Podane so bile tudi nekatere možne spremembe psihosocialnih delavnic, vendar je večina udeležencev izrazila mnenje, da program ne potrebuje izboljšav oziroma da so bili z izvedbo zadovoljni. Izpostavljena področja predlogov udeležencev psihosocialnih delavnic:

- Splošno zadovoljstvo: večina udeležencev ne bi spreminjala ničesar in je ocenila program kot primeren, poučen in profesionalno izveden.
- Vizualni in praktični elementi: predlogi vključujejo več filmov, videoposnetkov in slikovnega gradiva, tudi v slovenščini, ter bolj nazorne prikaze posledic vožnje pod vplivom alkohola ali drog.
- Struktura programa: nekateri so predlagali skrajšanje posameznih srečanj ali zmanjšanje ponavljanja pri oblikovanju načrtov.
- Individualizacija: večkrat se je pojavila želja po več individualnih pogovorih, večji usmerjenosti v osebne okoliščine posameznikov in bolj osebnem stiku z izvajalci.
- Skupinska dinamika: nekaj odzivov se je nanašalo na več medsebojnega komuniciranja in izmenjave mnenj, ob manjši uporabi vprašalnikov.
- Vsebinske razširitve: predlogi za več poudarka na nedovoljenih drogah, za prikaz izkušenj ljudi, ki so bili neposredno vpleteni v prometne nesreče, ter vključitev dodatnih tem (npr. finančni stroški, posledice za življenje).

4 STALIŠČA IN PREDLOGI IZVAJALCEV PROGRAMOV IN AVP RS O REHABILITACIJSKIH PROGRAMIH IN PROGRAMU DODATNEGA USPOSABLJANJA ZA VARNO VOŽNJO

V tem poglavju so predstavljeni povzetki rezultatov, povezanih z izpolnjevanjem cilja C9, ki se nanaša na preverjanje mnenj izvajalcev programov in odgovornih na Javni agenciji za varnost prometa Republike Slovenije o prednostih, slabostih in učinkovitosti obstoječih programov ter uporabljenih pristopih. Analiza je temeljila na več virih podatkov: na delavnicah, izvedenih z izvajalci programa dodatnega usposabljanja za varno vožnjo ter izvajalci obeh rehabilitacijskih programov (edukacijskih in psihosocialnih delavnic), na delavnici z odgovornimi za področje na AVP RS ter na odgovorih iz anketnega vprašalnika, ki je bil izpolnjen s strani izvajalcev omenjenih programov.

Rezultati delavnice z ***izvajalci dodatnega usposabljanja za varno vožnjo*** temeljijo na kombinirani uporabi modificirane metode ciljnih skupin in tehnike nominalnih skupin za identifikacijo ključnih dejavnikov, metode AHP za njihovo rangiranje po pomembnosti in SERVQUAL pristopa za merjenje razlik med pričakovanji in zaznavo trenutnega stanja. Ugotovitve iz delavnice so:

- prednosti obstoječega izvajanja programov (identificirane z metodo ciljnih skupin in potrjene z visoko pomembnostjo v AHP):
    - izvajalci imajo visoko strokovno znanje in izkušnje pri delu z udeleženci;
    - programi vključujejo praktične vsebine in poudarek na realnih prometnih situacijah;
    - obstaja osnovna struktura in kontinuiteta izvajanja po vsej Sloveniji;
    - prizadevnost za enotnost in standardizacijo programov med centri;
    - določeni elementi programa (npr. vključevanje praktičnega dela) so pozitivno sprejeti s strani udeležencev;
- priložnosti za razvoj in izboljšave (ugotovljene z AHP kot pomembna področja in s SERVQUAL kot področja z največjimi vrzelmi):

  - povečanje interaktivnosti programov, da bi spodbudili večjo vključenost udeležencev;
  - prilagajanje vsebine glede na zgodovino prekrškov, izkušnje in značilnosti posameznika;
  - vzpostavitev sistematičnega spremljanja dolgoročnih učinkov programov;
  - izmenjava najboljših praks med centri in učenje iz tujih modelov;
  - večja uporaba povratnih informacij pri posodabljanju programskih vsebin;
  - razvoj novega sistema merljivih kazalnikov učinkovitosti programa;
- priporočila na podlagi rezultatov delavnice (kombinacija prioritet AHP in največjih SERVQUAL vrzeli; konkretni ukrepi za prakso):
  - okrepiti kompetence izvajalcev z dodatnim usposabljanjem, supervizijo in evalvacijo;
  - povečati interaktivnost in angažiranost udeležencev med usposabljanjem;
  - vzpostaviti mehanizem za zbiranje in uporabo povratnih informacij od udeležencev;
  - redno posodabljati programe na podlagi spremljanja uspešnosti in potreb;
  - Razviti modularne in prilagodljive vsebine, ki bodo bolj individualizirane.
  - spodbujati vključevanje najboljših praks iz drugih centrov in držav;
  - ohraniti cenovno dostopnost programov, saj cena trenutno ni zaznana kot ovira.

Delavnici z ***izvajalci rehabilitacijskih programov*** (marec in september 2024) sta bili izvedeni z uporabo metode ciljnih skupin in strukturiranega ocenjevanja. Namen je bil pridobiti mnenja izvajalcev o ključnih elementih kakovosti programov ter identificirati priložnosti za izboljšave, kar je bila tudi osnova za pripravo ankete. Zaključki delavnic:

- izpostavljeni pomembni elementi:
  - strokovno vodenje je bilo ocenjevano kot najpomembnejši element, kar potrjuje ključno vlogo kompetentnega osebja;
  - spremljanje recidivizma je prav tako prejelo zelo visoko oceno, kar kaže na pomembnost dolgoročnega spremljanja po zaključku programa;
  - celostna obravnava, kontinuiteta podpore in spremljanje napredka so bili visoko ocenjeni, kar potrjuje pomen trajnejšega in širšega pristopa;

  - sistematičen pristop, evidenčna podlaga in evalvacija so prejeli stabilne ocene, kar nakazuje na njihovo uveljavljenost v praksi;
  - razlike med vrstami delavnic:
    - eri edukacijskih delavnicah so izvajalci posebej poudarili pomen evidenčne podlage, evalvacije in sistematičnega pristopa;
    - pri psihosocialnih delavnicah pa sta izstopala kontinuiteta podpore in sodelovanje z drugimi institucijami;
- priložnosti in ugotovljene pomanjkljivosti:
  - sistem napotitve: manjkajo jasni kriteriji, udeleženci so včasih napačno napoteni (npr. udeleženci pod vplivom drog na programe, usmerjene na alkohol);
  - dostop do informacij: izvajalci pogosto dobijo le osnovne podatke neposredno od udeležencev, kar zmanjšuje kakovost dela;
  - izvedba delavnic: predlagano je dodajanje več interaktivnih vsebin (npr. video gradiva, uporaba alkoholnih očal), ločevanje delavnic glede na vrsto prekrška ter dodajanje dodatne ure – bodisi za vzpostavljanje odnosa bodisi kot dodatna podpora po določenem času;
  - fleksibilnost: čeprav so programi poenoteni, je potrebna možnost prilagoditve vsebin potrebam specifičnih skupin;
- priporočila:
  - vzpostaviti jasne kriterije za napotitve in okrepiti sodelovanje z institucijami (sodišča, medicina dela, AVP);
  - zagotoviti učinkovit prenos informacij od institucij k izvajalcem, zlasti glede povratnikov;
  - prilagoditi vsebine delavnic glede na vrsto prekrška (alkohol/droge) ter vključiti več interaktivnih elementov;
  - ohraniti močan poudarek na strokovnem vodenju in hkrati vzpostaviti sistematično spremljanje dolgoročnih učinkov (zlasti recidivizma).

Delavnica z odgovornimi osebami na AVP je potekala kot strukturirana skupinska razprava s poudarkom na sistemski refleksiji obstoječega modela izvajanja programov dodatnega usposabljanja in rehabilitacije. Udeleženci so izpostavili ključne izzive,

pričakovanja in možnosti za izboljšave v okviru svojega delovanja in v sodelovanju z izvajalci. Povzetki delavnice:

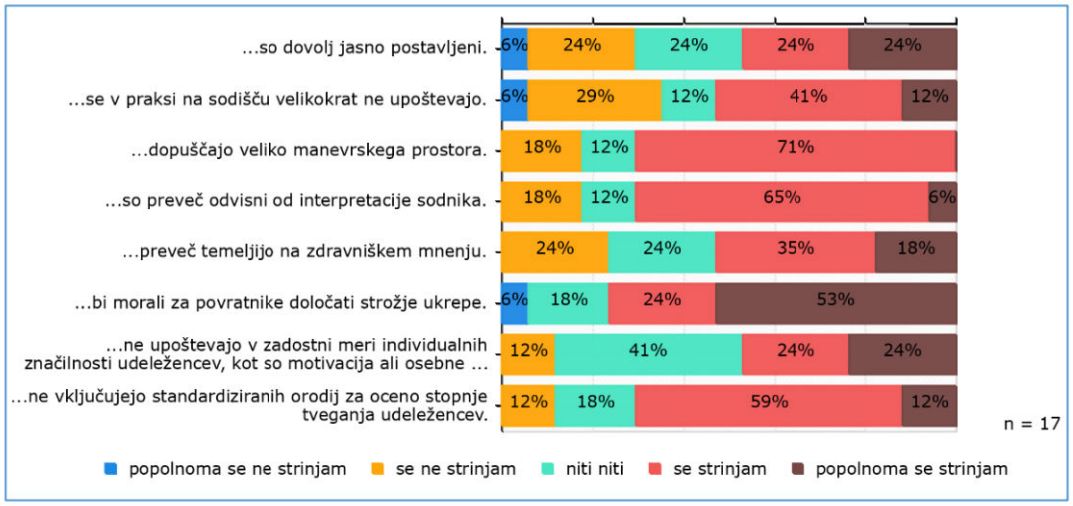
- Ključne ugotovitve:
    - Prednosti: programi so jasno strukturirani, z dobro vsebino za udeležence, povezane z alkoholom; izvajalci so strokovno usposobljeni in stabilni; administrativno sodelovanje s sodstvom deluje dobro; zakonodaja trenutno podpira izvajanje programov.
    - Slabosti: vsebina in gradiva so zastareli ter enotni za vse skupine; postopki napotitve so nepregledni in dolgotrajni; izvajalci nimajo rednih izobraževanj, evalvacija njihovega dela ni predpisana; sodelovanje z zdravniki in drugimi institucijami je šibko; evidence na strani AVP so nepopolne;
    - Priložnosti: posodobitev vsebin z vključitvijo novih psihoaktivnih snovi in trendov; digitalizacija prijav in gradiv; uvedba ločenih programov za različne skupine; okrepitev supervizije in usposabljanja izvajalcev; boljše sodelovanje z zdravniki, sodniki in policijo; posodobitev zakonodaje in evidenc.
    - Nevarnosti: zastarelost vsebin in neprilagojenost različnim skupinam udeležencev; pomanjkanje sistematičnega spremljanja in povratnih informacij; pomanjkanje novih in dodatno usposobljenih izvajalcev; omejeno sodelovanje z drugimi institucijami; nefleksibilna zakonodaja ter nepregledne evidence.
- Priporočila za izboljšave:
    - Posodobitev vsebin in gradiv: redna vključitev aktualnih tem (npr. nove psihoaktivne snovi, mladi vozniki, različne skupine kršiteljev) ter uvedba prilagojenih programov glede na vrsto prekrška.
    - Digitalizacija postopkov: uvedba digitalnih prijav, gradiv in evalvacijskih orodij.
    - Krepitev usposabljanja izvajalcev: redna strokovna izobraževanja in obvezne supervizije, večji poudarek na novih trendih in izmenjavi dobrih praks.
    - Izboljšanje postopka napotitve: jasnejša navodila kandidatom, preglednejši postopki ter enotna evidenca napotitev, ki omogoča spremljanje napredka posameznikov.

- Sistematično spremljanje udeležencev: vzpostavitev dolgoročnega spremljanja učinkovitosti programov ter redno poročanje institucijam (zdravstvo, sodstvo).
- Medinstitucionalno sodelovanje: okrepitev komunikacije med AVP, zdravniki, sodniki, policijo in drugimi deležniki, vključno s povratnimi informacijami in koordinacijo postopkov.
- Nadgradnja zakonodaje: zagotovitev večje fleksibilnosti pri oblikovanju programov, boljši vpogled v evidence ter jasnejši mehanizmi za obravnavo ponavljajočih se kršiteljev.

V nadaljevanju so predstavljeni ***izvlečki ankete, izpolnjene s strani izvajalcev programa dodatnega usposabljanja za varno vožnjo ter rehabilitacijskih programov***. Zbranih je bilo skupno 23 odgovorov, pri čemer so nekateri izvajalci, ki sodelujejo pri obeh rehabilitacijskih programih, na določena vprašanja odgovarjali dvakrat. V analizo je bilo tako zajetih osem odgovorov izvajalcev edukacijskih delavnic, osem odgovorov izvajalcev psihosocialnih delavnic in deset odgovorov izvajalcev dodatnega usposabljanja za varno vožnjo.

Analiza (Slika 83) je pokazala, da je bila izražena najmočnejša podpora strožjim ukrepom za povratnike. Ocenjeno je bilo, da kriteriji napotitve niso dovolj standardizirani, da premalo upoštevajo individualne značilnosti udeležencev ter da so preveč odvisni od interpretacije sodnika, kar dopušča prevelik manevrski prostor.

Slika 83: Stališča izvajalcev programov glede kriterijev za napotitev na rehabilitacijske intervencije (N = 17)



V okviru raziskave je bilo pridobljeno tudi mnenje izvajalcev o obravnavi voznikov in procesu napotitve na rehabilitacijske intervencije (Slika 84). Ugotovljeno je bilo, da bi moral proces napotitve upoštevati celotno zgodovino prekrškov voznika ter vključevati standardizirana orodja za oceno tveganja. Ocenjeno je bilo, da sistem premalo razlikuje med prvimi kršitelji in povratniki, pri čemer je bila posebej izpostavljena nekonsistentnost zdravniških mnenj, kar kaže na potrebo po večji standardizaciji.

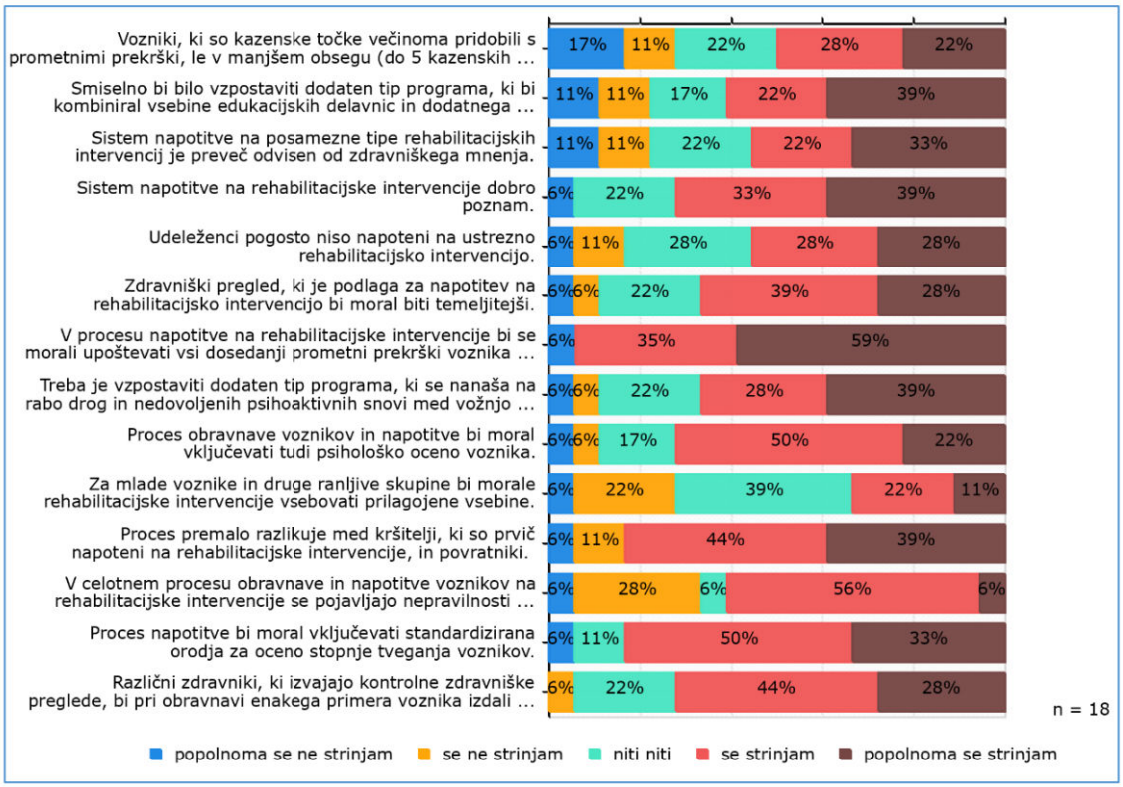
Izvajalci so kot ključne težave v sistemu obravnave voznikov izpostavili (Slika 84):

- Napačne napotitve: udeleženci so pogosto usmerjeni v neustrezen program (npr. povratniki na edukacijsko namesto psihosocialno delavnico), včasih celo premeščeni brez jasnih pravil.
- Nedoslednost sodnikov in zakonodaje: kazni in napotitve se razlikujejo, pogosto so preblage ali ne sledijo zakonskim usmeritvam; zakonodaja se ne izvaja dosledno.
- Razlike med programi: trajanje in zahtevnost programov nista usklajena; alkoholni prekrški bi morali biti obravnavani strožje in bolj celovito.
- Pomanjkljiva vsebina: edukacijske delavnice so prekratke in premalo učinkovite; programi premalo vključujejo praktične in psihološke vidike.
- Pomanjkanje strokovnosti: zdravniški pregledi pogosto ne vključujejo specialistov (adiktologija, psihiatrija), postopki pa so nekonsistentni.

- Preveč kaznovalni pristop: odvzem vozniškega dovoljenja lahko vodi v socialne in ekonomske težave, sistem bi moral biti bolj rehabilitacijsko naravnan.

Podali pa so tudi določene predloge za izboljšave, ki obsegajo tudi: združitev edukacijskih delavnic z dodatnim usposabljanjem za varno vožnjo, vključevanje strokovnjakov za zasvojenost v zdravniške preglede, večja doslednost sodnih postopkov ter jasnejše razlikovanje med vozniki glede na vzroke prekrškov (alkohol, hitrost ipd.).

Slika 84: Povprečne ocene trditev o napotitvi na rehabilitacijske intervencije (N = 18)



36

[36] Celotne trditve, ki na sliki niso razvidne:

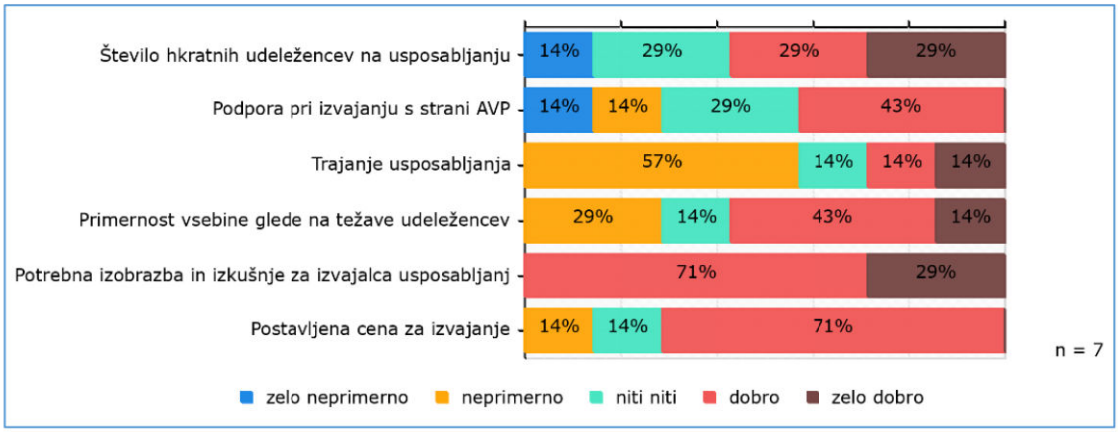
- Smiselno bi bilo vzpostaviti dodaten tip programa, ki bi kombiniral vsebine edukacijskih delavnic in dodatnega usposabljanja za varno vožnjo, in sicer za voznike, ki so kazenske točke pridobili zaradi prometnih prekrškov in vožnje pod vplivom alkohola.
- V procesu napotitve na rehabilitacijske intervencije bi se morali upoštevati vsi dosedanji prometni prekrški voznika in pridobljene kazenske točke, ne glede na njihov formalni pretek ali izbris.
- Vozniki, ki so kazenske točke večinoma pridobili s prometnimi prekrški, le v manjšem obsegu (do 5 kazenskih točk) pa zaradi vožnje pod vplivom alkohola, bi morali biti napoteni na dodatno usposabljanje za varno vožnjo in ne na edukacijske ali psihosocialne delavnice.

Izvajalci so na splošno zadovoljni s sistemom, a so izpostavili več področij, kjer bi potrebovali več podpore iz strani AVP RS:

- Psihosocialne delavnice: želijo pogostejše posodobitve podatkov (npr. kazenske točke, ponavljanje prekrškov), dostop do novejših raziskav in informacij o vedenju udeležencev ter strokovno pripravo gradiv.
- Edukacijske delavnice: pričakujejo boljše obveščanje o spremembah zakonodaje, povzetke raziskav ter dostop do aktualnih gradiv, ki so trenutno nedostopna.
- Dodatno usposabljanje za varno vožnjo: izpostavljena je zastarelost programov, pomanjkanje infrastrukture (npr. simulatorjev), potreba po posodobitvi vaj in vsebin ter boljša komunikacija med deležniki.

V nadaljevanju so predstavljene ocene izvajalcev o različnih vidikih obstoječih delavnic dodatnega usposabljanja za varno vožnjo (Slika 85), edukacijskih delavnic (Slika 86) in psihosocialnih delavnic (Slika 87). Rezultati so prikazani ločeno za posamezen program.

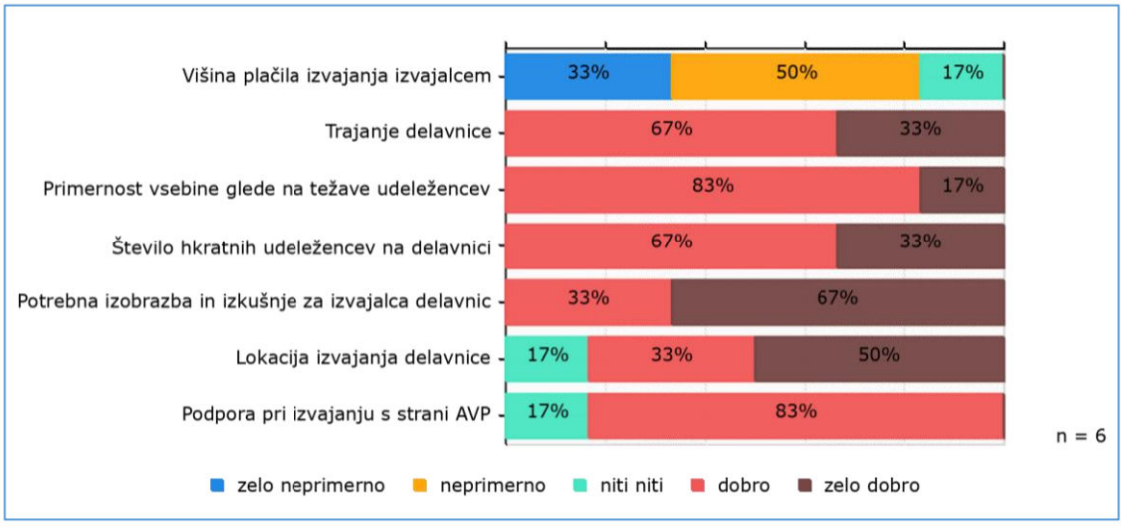
Slika 85: Ocena vidikov obstoječega programa dodatnega usposabljanja za varno vožnjo s strani izvajalcev (N = 7)



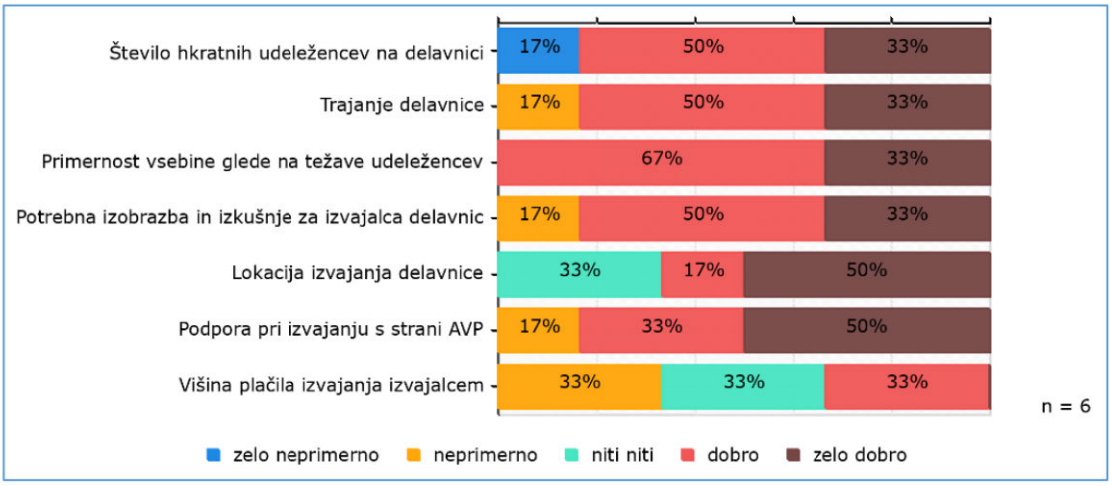
- Treba je vzpostaviti dodaten tip programa, ki se nanaša na rabo drog in nedovoljenih psihoaktivnih snovi med vožnjo (ločeno od alkohola).
- Proces obravnave voznikov in napotitve bi moral vključevati tudi psihološko oceno voznika.
- Različni zdravniki, ki izvajajo kontrolne zdravniške preglede, bi pri obravnavi enakega primera voznika izdali različna mnenja (npr. en bi predlagal napotitev na edukacijsko delavnico, drugi pa na psihosocialne delavnice).

V celotnem procesu obravnave in napotitve voznikov na rehabilitacijske intervencije se pojavljajo nepravilnosti in vprašanja glede transparentnosti.

Slika 86: Ocena vidikov obstoječih edukacijskih delavnic s strani izvajalcev (N = 6)



Slika 87: Ocena vidikov obstoječih psihosocialnih delavnic s strani izvajalcev (N = 6)

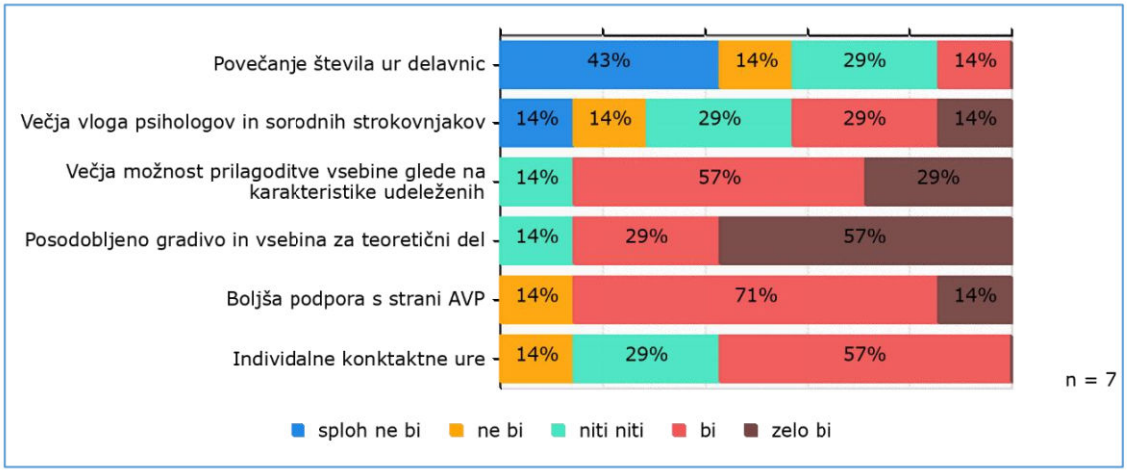


Pri primerjavi odgovorov izvajalcev različnih programov so bile ugotovljene tako skupne značilnosti kot razlike med programi. Med skupnimi značilnostmi je bilo izpostavljeno visoko zadovoljstvo s strokovnimi izkušnjami in izobrazbo izvajalcev, kar je bilo v vseh programih prepoznano kot eden najpomembnejših pozitivnih vidikov. Kot ustrezna je bila ocenjena tudi primernost vsebin glede na težave udeležencev, kar nakazuje, da so programi na splošno dobro prilagojeni ciljnim skupinam, čeprav je bilo zaznano, da pri dodatnem usposabljanju obstaja prostor za izboljšave. Med razlikami med programi je bilo izpostavljeno trajanje, ki je bilo v edukacijskih in psihosocialnih delavnicah ocenjevano kot ustrezno, medtem ko je bilo pri dodatnem usposabljanju izraženih več

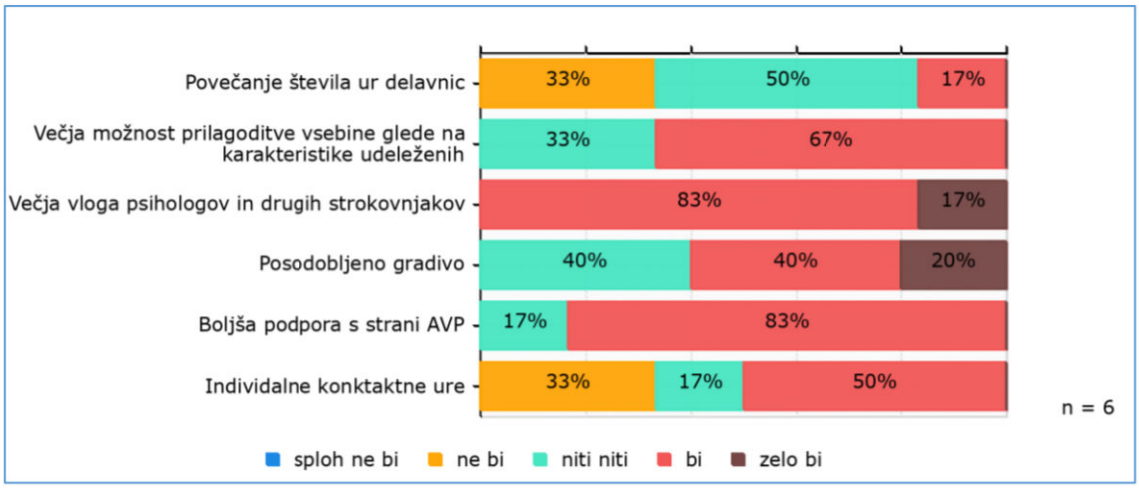
pomislekov. Najnižje ocene so bile podane glede višine plačila za izvajalce, pri čemer je bilo zaznano nezadovoljstvo v vseh programih. Razlike so se pokazale tudi pri podpori s strani Javne agencije za varnost prometa: ta je bila najbolje ocenjena v okviru psihosocialnih delavnic, nekoliko slabše v edukacijskih, medtem ko so se izvajalci dodatnega usposabljanja počutili najmanj podprte.

Sledi prikaz ocen izvajalcev o tem, v kolikšni meri bi lahko posamezni elementi prispevali k izboljšanju izvedbe in dolgoročne učinkovitosti delavnic. Rezultati so predstavljeni v spodnjih grafih (Slika 88, Slika 89 in Slika 90).

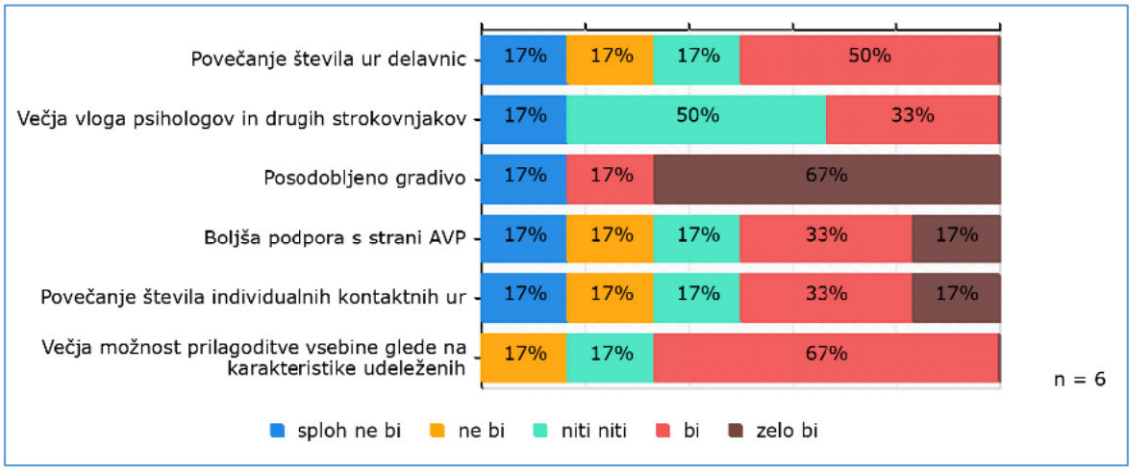
Slika 88: Elementi za izboljšanje učinkovitosti programa dodatnega usposabljanja za varno vožnjo (N = 7)



Slika 89: Elementi za izboljšanje učinkovitosti edukacijskih delavnic (N = 6)



Slika 90: Elementi za izboljšanje učinkovitosti psihosocialnih delavnic (N = 6)



Pri dodatnem usposabljanju za varno vožnjo (Slika 88) izvajalci kot ključno izboljšavo izpostavljajo posodobitev gradiva ter prilagoditev vsebine značilnostim udeležencev. Podporo AVP ocenjujejo kot pomembno, manj pa individualne ure in podaljšanje trajanja. Pri edukacijskih delavnicah (Slika 89) je največ poudarka na večji vlogi psihologov in drugih strokovnjakov, sledijo posodobitev gradiva, podpora AVP ter prilagoditev vsebine. Dodatne individualne ure in podaljšanje trajanja se zdijo manj pomembni. Pri psihosocialnih delavnicah (Slika 90) je najpomembnejša posodobitev gradiva, višje pa je ocenjena tudi prilagoditev vsebine udeležencem. Podpora AVP in individualne ure so ocenjene nižje, najmanj pa podaljšanje trajanja in večja vloga dodatnih strokovnjakov.

Izvajalci programov so podali tudi svoja mnenja o ustreznosti trenutne oblike izvajanja delavnic in programov (struktura udeležencev, trajanje, lokacija, način dela, vsebina, gradiva ...). Iz odgovorov izvajalcev glede ustreznosti trenutne oblike izvajanja delavnic in programov se lahko izlušči nekaj ključnih zaključkov:

- Skupne ugotovitve:
    - Potreba po posodobitvi gradiv. Izvajalci vseh programov (psihosocialnih delavnic, edukacijskih delavnic in dodatnega usposabljanja za varno vožnjo) poudarjajo potrebo po posodobitvi gradiv. To vključuje prilagoditve glede na strukturo udeležencev, večjo jasnost in dostopnost vsebin ter vključevanje novih informacij.

- Splošno zadovoljstvo. Večina izvajalcev meni, da je trenutna oblika programa ustrezna, čeprav priznavajo, da obstajajo možnosti za izboljšave pri nekaterih vidikih, kot so gradiva, dolžina trajanja in vsebina programov.

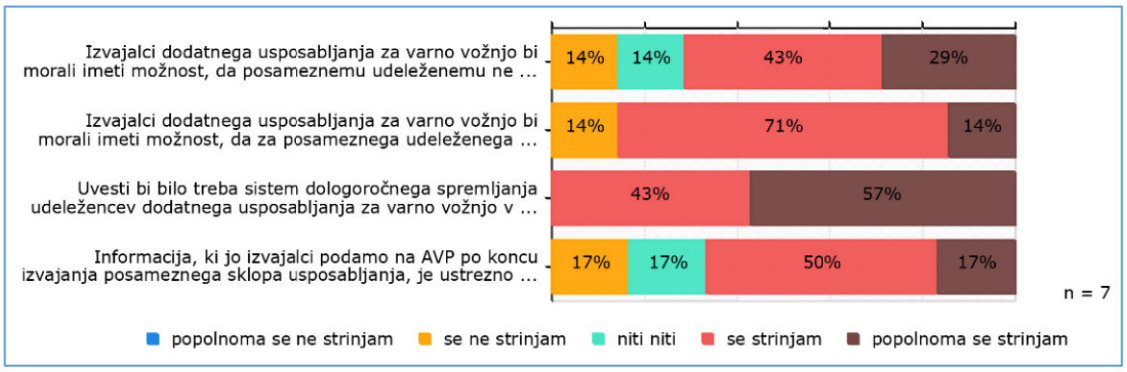
- Posebnosti po skupinah:
  - Psihosocialne delavnice. Izvajalci poudarjajo, da so njihove izkušnje večinoma dobre, vendar opažajo potrebo po dodatnih informacijah o prekrških udeležencev.
  - Edukacijske delavnice. Izvajalci so večinoma zadovoljni s trenutnim stanjem, vendar poudarjajo, da je prilagoditev gradiv pomembna, saj se struktura udeležencev razlikuje glede na razloge za njihovo udeležbo. Nekateri izvajalci prilagajajo gradiva in metode dela že sami, vendar bi dodatne posodobitve gradiv olajšale njihovo delo.
  - Dodatno usposabljanje za varno vožnjo. Izvajalci poudarjajo, da je trenutni program po eni strani zadovoljiv, vendar opozarjajo na nelogičnosti v dolžini trajanja in vsebinah programa. Predlagajo krajše trajanje programa, saj je trenutno obseg usposabljanja bolj obsežen kot pri drugih programih, kar ocenjujejo kot nesmiselno glede na naravo težav udeležencev. Prav tako opozarjajo, da so nekatere vsebine zastarele in neprilagojene trenutnim potrebam.

- Priložnosti za izboljšave:
  - Posodobitev gradiv. Ključna potreba za vse skupine programov, da se vsebine prilagodijo sodobnim zahtevam in potrebam udeležencev.
  - Prilagoditev trajanja in struktur. Dodatno usposabljanje za varno vožnjo bi lahko skrajšali ali optimizirali glede na število udeležencev in njihovo problematiko.
  - Manjše skupine in prilagoditev vsebin. Pri psihosocialnih delavnicah se pojavljajo predlogi za delo v manjših skupinah ter za prilagajanje načina in zahtevnosti podajanja vsebin z namenom boljšega razumevanja.

Izvajalci so ocenili tudi trditve, ki se nanašajo na proces po izvedbi delavnic oziroma programov. Stopnjo strinjanja z njimi prikazujemo v nadaljevanju, ločeno po posameznih programih (pri čemer se trditve delno razlikujejo glede na vrsto programa):

- Izvajalci delavnic/programa bi morali imeti možnost, da posameznemu udeleženemu ne izdajo potrdila o opravljenem programu, tudi če je formalno izpolnil pogoje glede prisotnosti na programu.
- Izvajalci delavnic/programa bi morali imeti možnost, da za posameznega udeleženega podajo priporočilo dodatnih zdravniških pregledov, ali ponovne udeležbe na rehabilitacijskem programu.
- Uvesti bi bilo treba sistem dolgoročnega spremljanja udeležencev delavnic/programa v smislu prometnih prekrškov in udeležb na rehabilitacijskih intervencijah.
- Informacija, ki jo izvajalci podamo na AVP po koncu izvajanja posameznega sklopa delavnic, je ustrezno obravnavana.

Slika 91: Strinjanjem s procesom po izvedenih programih dodatnega usposabljanja za varno vožnjo (N = 7)

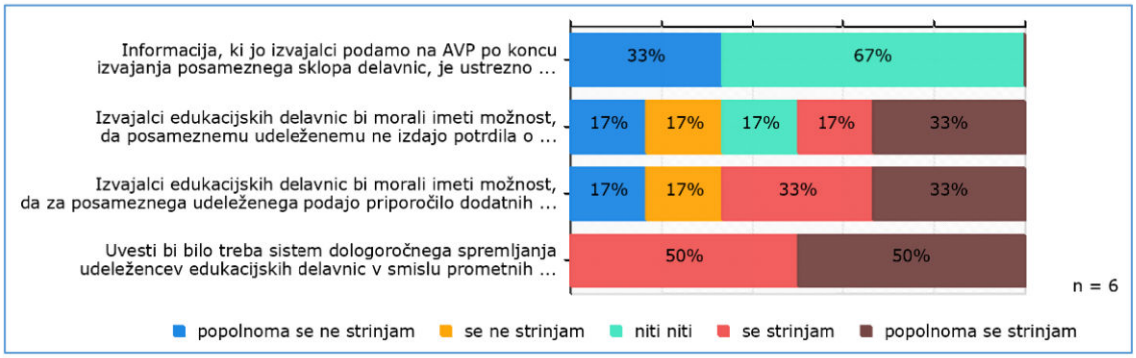


37

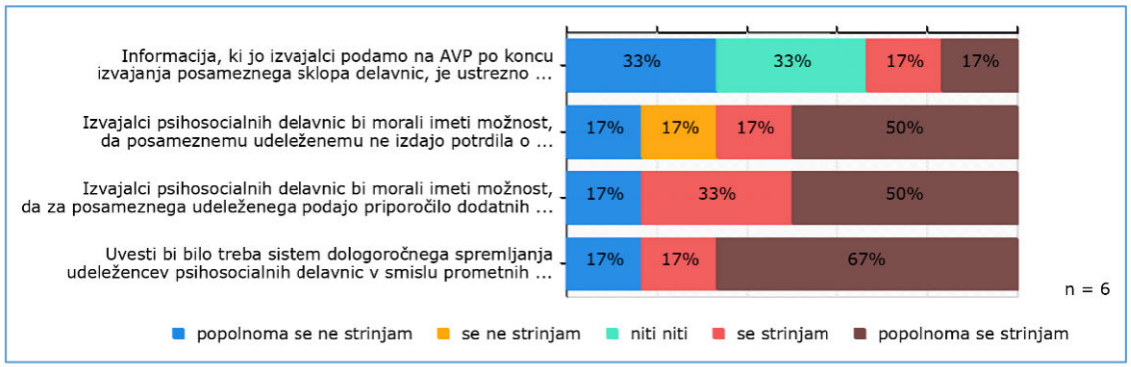
[37] Celotne trditve:

- Izvajalci dodatnega usposabljanja za varno vožnjo bi morali imeti možnost, da posameznemu udeleženemu ne izdajo potrdila o opravljenem programu, tudi če je formalno izpolnil pogoje glede prisotnosti na programu.
- Izvajalci dodatnega usposabljanja za varno vožnjo bi morali imeti možnost, da za posameznega udeleženega podajo priporočilo dodatnih zdravniških pregledov ali ponovne udeležbe na rehabilitacijskem programu.
- Uvesti bi bilo treba sistem dolgoročnega spremljanja udeležencev dodatnega usposabljanja za varno vožnjo v smislu prometnih prekrškov in udeležb na rehabilitacijskih intervencijah.
- Informacija, ki jo izvajalci podamo na AVP po koncu izvajanja posameznega sklopa usposabljanja, je ustrezno obravnavana.

Slika 92: Strinjanjem s procesom po izvedenih edukacijskih delavnicah (N = 6)



Slika 93: Strinjanjem s procesom po izvedenih psihosocialnih delavnicah (N = 6)



Kratka primerjava med programi kaže naslednje:

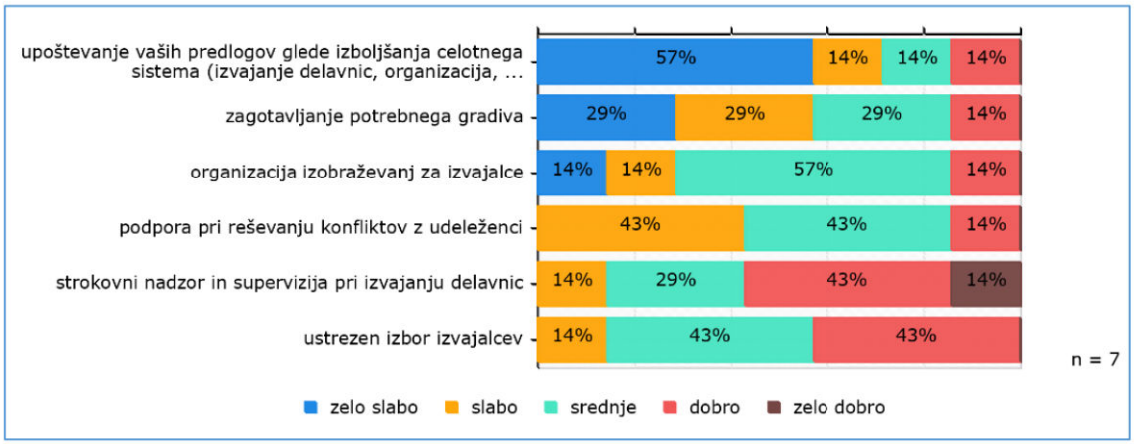
- Dolgoročno spremljanje udeležencev je v vseh treh programih prepoznano kot najpomembnejši ukrep za večjo učinkovitost.
- Možnost dodatnih priporočil (npr. za zdravniške preglede ali ponovno udeležbo) je ocenjena kot koristna, čeprav z nekoliko različnimi stopnjami podpore med programi.
- Diskrecijske pravice izvajalcev (da ne izdajo potrdila kljub formalno izpolnjenim pogojem) so ocenjene srednje visoko, nekoliko bolj pozitivno pri dodatnem usposabljanju za varno vožnjo.
- Obravnava povratnih informacij s strani AVP je prejela najnižje ocene, kar kaže na splošno nezadovoljstvo izvajalcev, zlasti pri edukacijskih delavnicah.

Izvajalci programa dodatnega usposabljanja za varno vožnjo poudarjajo potrebo po jasnih smernicah in enotni metodologiji za podajanje priporočil. V praksi se namreč pojavljajo primeri udeležencev, ki po njihovem mnenju ne bi smeli nadaljevati vožnje, a

izvajalci nimajo ustreznih vzvodov za ukrepanje. Izvajalci edukacijskih delavnic so glede podajanja priporočil bolj razdeljeni. Del jih meni, da so kompetentni za kratka poročila o vedenju in prognozi udeležencev, vendar poudarjajo, da ta ne bi smela biti odločilna, temveč dopolnjevati mnenja zdravnikov ali sodišč. Nekateri opozarjajo tudi na pomanjkanje transparentnosti in na dejstvo, da se njihova mnenja pogosto ne upoštevajo, kar zmanjšuje motivacijo za pripravo priporočil. Izvajalci psihosocialnih delavnic se večinoma počutijo kompetentne za podajanje priporočil, kot so dodatna psihološka obravnava ali kratke obrazložene ocene. Opozarjajo pa, da trenutno ne prejemajo povratnih informacij o svojih mnenjih. Kot rešitev predlagajo formaliziran obrazec, ki bi njihova priporočila vključil v nadaljnje postopke. Čeprav nekateri izražajo dvome o svoji popolni kompetentnosti, menijo, da bi njihova mnenja lahko predstavljala koristen prispevek.

V nadaljevanju (Slika 94, Slika 95 in Slika 96) so predstavljena mnenja izvajalcev o načinu in kakovosti sodelovanja z Agencijo za varnost prometa (AVP) ter o podpori, ki jo pri svojem delu prejemajo od nje.

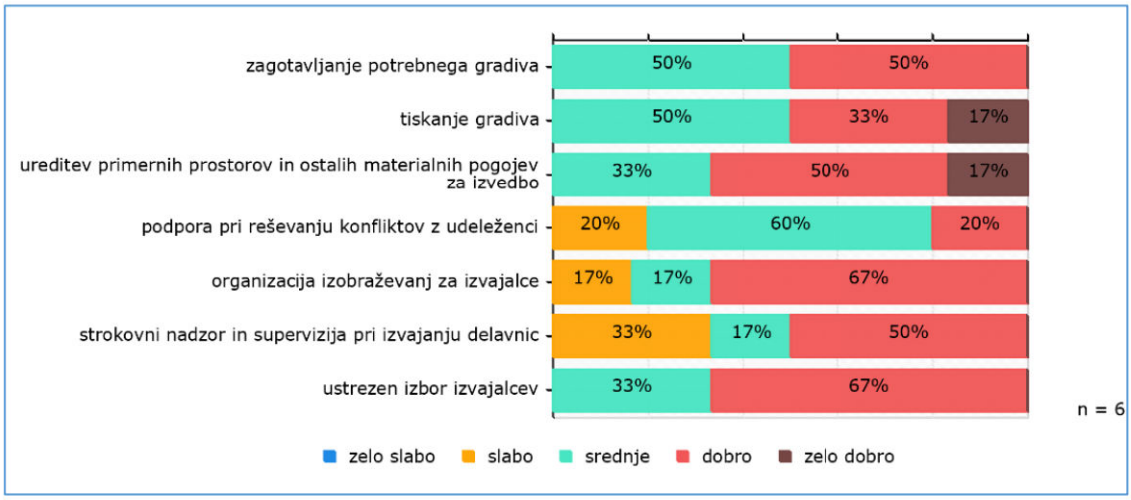
Slika 94: Ocena sodelovanja in podpore AVP na ključnih področjih – program dodatnega usposabljanja za varno vožnjo (N = 7)



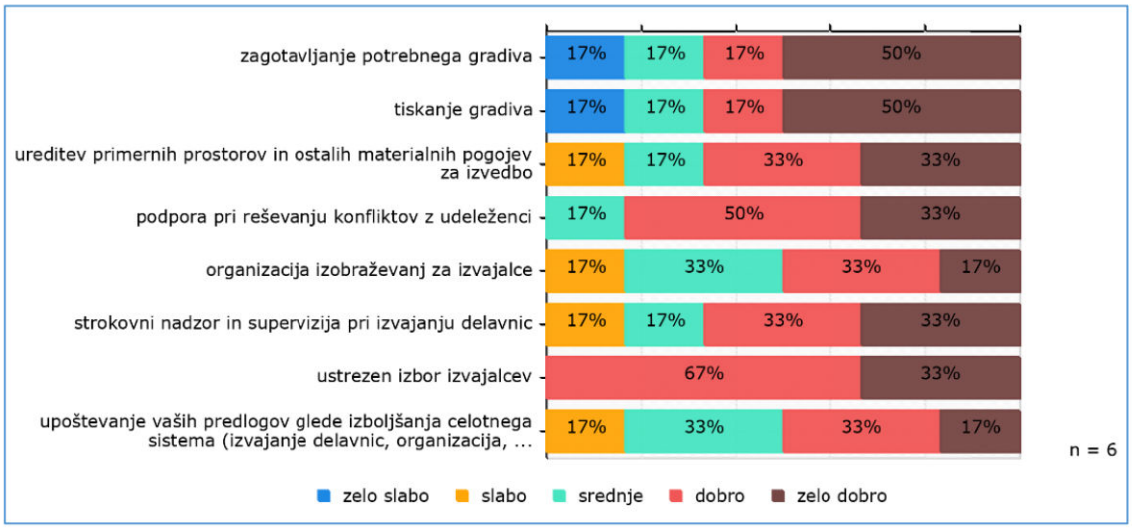
38

[38] Celotni tekst:
- upoštevanje vaših predlogov glede izboljšanja celotnega sistema (izvajanje delavnic, organizacija, izobraževanja...)

Slika 95: Ocena sodelovanja in podpore AVP na ključnih področjih – edukacijske delavnice (N = 6)



Slika 96: Ocena sodelovanja in podpore AVP na ključnih področjih – psihosocialne delavnice (N = 6)



Rezultati ocene sodelovanja z AVP med izvajalci dodatnega usposabljanja za varno vožnjo, edukacijskih delavnic in psihosocialnih delavnic kažejo tako podobnosti kot razlike, in sicer:

- Najbolje ocenjeni vidiki:
    - Ustrezen izbor izvajalcev je bil najbolje ocenjen v vseh treh programih, z najvišjo oceno pri psihosocialnih delavnicah. Izvajalci menijo, da AVP izbira usposobljene in kompetentne kadre.

  - Podpora pri reševanju konfliktov je bila posebej dobro ocenjena pri psihosocialnih delavnicah, kjer so izvajalci izrazili visoko zadovoljstvo. Pri drugih programih je bila ocena nižja.
- Vidiki z mešanimi ocenami:
  - Zagotavljanje potrebnega gradiva je bilo ocenjevano zelo različno – visoko pri psihosocialnih delavnicah, najnižje pri dodatnem usposabljanju.
  - Organizacija izobraževanj za izvajalce je bila solidno ocenjena pri edukacijskih in psihosocialnih delavnicah, medtem ko je bila pri dodatnem usposabljanju nekoliko slabše.
- Najslabše ocenjeni vidiki:
  - Upoštevanje predlogov za izboljšanje sistema je bilo najslabše ocenjeno pri dodatnem usposabljanju, kjer so izvajalci izrazili nezadovoljstvo z vključevanjem njihovih pobud. Pri edukacijskih in psihosocialnih delavnicah so bile ocene nekoliko boljše.

Izvajalci programov, sklepno, opozarjajo na več pomembnih pomanjkljivosti trenutnega sistema rehabilitacije:

- Povratniki: ukrepi so premalo strogi, manjka nadzor in usmerjanje v zdravljenje.
- Enak pristop do vseh: premalo prilagoditev glede na stopnjo prekrška in tveganje.
- Nepovezanost deležnikov (sodišča, zdravniki, izvajalci), kar vodi do nejasnih postopkov.
- Rigidnost in netransparentnost: težko uvajanje sprememb, pomanjkanje podatkov o udeležencih.
- Neustrezna razporeditev: vozniki z različnimi prekrški so pogosto napoteni na iste programe, ne glede na naravo kršitve.
- Razlike med sodišči: neenotna obravnava prekrškov in odgovornost izvajalcev.

Izvajalci programov podajajo več predlogov, ki bi izboljšali učinkovitost sistema rehabilitacije, in zmanjšale prometna tveganja:

- Strožji ukrepi za recidiviste: daljši odvzem vozniškega dovoljenja, progresivno kaznovanje, tehnologije (alkolock, GPS).

- Poenotenje programov: zlasti trajanje edukacijskih delavnic in programa varne vožnje.
- Bolj poglobljeni zdravstveni pregledi, z upoštevanjem vseh kazenskih točk, ne le alkoholnih prekrškov.
- Dodatne vsebine: vključitev tveganj že pred pridobitvijo izpita, praktični del v edukacijske delavnice.
- Večja transparentnost: pri testiranju alkoholiziranosti, kontrolnih pregledih in podaljševanju dovoljenj.
- Redna evalvacija učinkovitosti programov in prilagoditev zakonodaje glede na rezultate.
- Ostro kaznovanje: 0,0 dovoljena raven alkohola, daljše prepovedi vožnje, obvezni programi za povratnike.
- Posebni programi za druge odvisnike, ki trenutno niso ustrezno zajeti.

5 UČINKI PROGRAMOV NA VEDENJE UDELEŽENCEV IN POJAV RECIDIVIZMA

V nadaljevanju sta obravnavana cilja C5 in C11, ki se nanašata na presojo učinkovitosti rehabilitacijskih programov z vidika dolgoročnih vedenjskih sprememb udeležencev. V okviru cilja C5 je bilo preverjeno, ali so udeleženci po zaključenem programu ponovili prekrške in bili ponovno napoteni na rehabilitacijski program. Analiza temelji na anketi, ki so jo izpolnili udeleženci preteklih rehabilitacijskih programov, izvedenih po letu 2017. Cilj C11 pa je bil usmerjen v ugotavljanje, ali se učinki programov odražajo v spremembah vedenja in stališč posameznikov ter s tem potrjujejo dejansko učinkovitost rehabilitacijskih pristopov.

Za dosego navedenih ciljev so bili predstavljeni povzetki poročil kratkoročnih evalvacij programov ter preučene značilnosti recidivizma pri udeležencih. Takšen pristop omogoča celovitejši vpogled v kratkoročne in dolgoročne posledice programov ter v njihovo vlogo pri zmanjševanju tveganih vedenj v prometu.

5.1 Kratkoročna učinkovitost programov

V tem podpoglavju je obravnavana kratkoročna učinkovitost programov. Povzetki temeljijo na istoimenskih poročilih in zajemajo tri sklope: program dodatnega usposabljanja za varno vožnjo ter edukacijske in psihosocialne delavnice. Ugotovitve so bile oblikovane na podlagi razlik v odgovorih udeležencev na enake trditve, izpolnjene ob začetku in po zaključku posameznega programa. Takšen pristop omogoča vpogled v neposredne učinke programov na znanje, stališča in vedenjske namere udeležencev.

5.1.1 Kratkoročna učinkovitost programa dodatnega usposabljanja za varno vožnjo

Predstavljena je primerjava odgovorov udeležencev programa dodatnega usposabljanja za varno vožnjo pred in po zaključku programa. Analiza je osredotočena na vprašanja, ki so bila vključena v oba dela ankete in tako omogočajo neposredno primerjavo. V analizo so bili zajeti le tisti anketiranci, ki so anketo izpolnili v obeh obdobjih, kar omogoča povezavo odgovorov na ravni posameznika. Za preučevanje razlik med odgovori PRED in PO delavnici je bil uporabljen Wilcoxonov preizkus predznačenih rangov (Signed-Rank Test), saj gre za povezane podatke, hkrati pa test ne zahteva predpostavke o normalni porazdelitvi. Rezultati tega testa za vsa enaka vprašanja pred začetkom in po zaključku programa dodatnega usposabljanja za varno vožnjo so predstavljeni v naslednji tabeli (Tabela 28).

Tabela obsega naslednje informacije:

- Vprašanje/trditev
- Število parov (N): skupno število parnih podatkov oziroma oseb, ki so odgovarjale na vprašanje PRED in PO;
- Število pozitivnih razlik: število parov, kjer je bila ocena PO delavnici višja kot PRED delavnico (pozitivne razlike nastanejo, ko je vrednost po delavnici večja kot vrednost pred delavnico);
- Število negativnih razlik: število parov, kjer je bila ocena PO delavnici nižja kot PRED delavnico (negativne razlike nastanejo, ko je vrednost po delavnici manjša kot vrednost pred delavnico);
- Število vezi: število parov, kjer ni bilo spremembe med oceno PRED in PO delavnici;
- Testna statistika (Z): standardizirana vrednost Wilcoxonovega testa;
- p-vrednost: če je p-vrednost < 0,05 (mi uporabili vrednost < 0,10; pojasnjeno spodaj), zavrnemo ničelno hipotezo (H0 (ničelna hipoteza): Ni razlike med odgovori PRED in PO delavnici) in zaključimo, da so razlike med odgovori PRED in PO delavnici statistično značilne;
- Statistično značilne razlike: DA/NE (razvidno ali so ogovori PRED drugačni od odgovorov PO).

Wilcoxonov test s podpisanimi rangovnimi pari je neparametrična statistična metoda, ki se pogosto uporablja za primerjavo dveh povezanih vzorcev ali ponovljenih meritev na enem vzorcu za oceno, ali se rang srednjih vrednosti populacij razlikuje. Izbira ravni značilnosti, ki je običajno nastavljena na 0,05, se lahko prilagodi na 0,10 v določenih okoliščinah.

Tabela 28: Rezultati analize razlik z uporabo Wilcoxonovega testa (razlike v odgovorih PRED in PO za udeležence dodatnega usposabljanja za varno vožnjo)

Vprašanje/Trditev	Število parov (N)[39]	Število pozitivnih razlik	Število negativnih razlik	Število vezi	Testna statistika (Z)	p-vrednost (< 0,10)	Statistično značilne razlike
Vozne navade. Kako pogosto, ko vozite osebni avtomobil ... 1-nikoli; 2-redko; 3-občasno; 4-pogosto; 5-skoraj vedno							
Uporabite zvočno hupo za kazanje svojega vznemirjenja zaradi drugih uporabnikov ceste.	103	19	26	58	-,905	,366	NE
Postanete jezni zaradi drugega voznika in ga zasledujete z namenom, da mu grozite ali pokažete svoje nezadovoljstvo.	103	16	8	79	1,089	,765	NE
Postanete jezni na določeno vrsto voznika in pokažete svoje sovraštvo ali jezo s katerimi koli sredstvi ali dejanji.	103	17	14	72	,594	,552	NE

[39] Število parov (N) – število udeležencev z veljavnimi podatki tako pred kot po programu (povezani pari meritev).
Število pozitivnih razlik – število primerov, kjer je bila vrednost po programu višja kot pred programom.
Število negativnih razlik – število primerov, kjer je bila vrednost po programu nižja kot pred programom.
Število vezi – število primerov, kjer med meritvijo pred in po programu ni bilo razlike.
Testna statistika (Z) – standardizirana vrednost Wilcoxonovega testa, ki kaže smer in velikost spremembe.
p-vrednost (< 0,10) – verjetnost, da je zaznana razlika posledica naključja; vrednosti manjše od izbrane ravni značilnosti kažejo na statistično značilno razliko.
Statistično značilne razlike – označuje, ali je bila ugotovljena razlika med stanjem pred in po programu statistično značilna (DA/NE).

Vprašanje/Trditev	Število parov (N)[39]	Število pozitivnih razlik	Število negativnih razlik	Število vezi	Testna statistika (Z)	p-vrednost (< 0,10)	Statistično značilne razlike
Zapeljete tako daleč ven iz križišča, da mora voznik, ki ima sicer prednost, ustaviti in vas spustiti naprej.	***103***	***6***	***16[40]***	***81***	***-2,329***	***,020***	***DA Manj pogosto PO zaključku programa***
Ne upoštevate omejitev hitrosti na cestah v stanovanjskem naselju.	***103***	***18***	***32***	***53***	***-1,767***	***,077***	***DA Manj pogosto PO zaključku programa***
Ostanete na avtocestnem pasu do zadnjega trenutka, kljub temu da veste, da je pas v nadaljevanju zaprt, in potem izsiljujete za vključitev na drug pas.	***103***	***10***	***17***	***76***	***-1,732***	***,083***	***DA Manj pogosto PO zaključku programa***
Prehitevate počasne voznike po desnem pasu.	103	9	14	80	-,799	,425	NE
Hitro speljete na semaforju z namenom, da prehitite voznika poleg sebe.	103	10	17	76	-1,456	,145	NE
Vozite tako blizu vozila pred vami, da bi se težko varno ustavili v nujnem primeru.	103	11	19	73	-1,524	,128	NE
Prečkate križišče vedoč, da se je luč na semaforju že spremenila v rumeno ali rdečo.	103	15	24	64	-1,132	,258	NE
Ne upoštevate omejitev hitrosti na avtocesti.	103	19	32	52	-1,257	,209	NE

[40] V tem primeru so: Pozitivne razlike: 6 (6 oseb je ocenilo višje po delavnici kot pred delavnico); Negativne razlike: 16 (65 oseb je ocenilo nižje po delavnici kot pred delavnico). To bi pomenilo, da so se ocene zmanjšale pri večini udeležencev (v tem primeru so anketiranci to trditev PO delavnici označili z nižjo oceno-torej bolj redko- kot PRED delavnico.

Vprašanje/Trditev	Število parov (N)[39]	Število pozitivnih razlik	Število negativnih razlik	Število vezi	Testna statistika (Z)	p-vrednost (< 0,10)	Statistično značilne razlike
Pri čakanju na zavijanje na glavno cesto ste toliko pozorni na glavni tok prometa, da se skoraj zaletite v avto pred vami.	103	9	9	85	,451	,652	NE
Pri zavijanju na stranske ulice z glavne ceste ne opazite pešcev, ki prečkajo vozišče.	103	8	14	81	-,268	,789	NE
Ne preverite svojega vzvratnega ogledala, preden se vključite v promet, pri menjavi pasu itd.	103	21	15	67	,573	,566	NE
Prehitro zavirate na spolzki cesti ali usmerite vozilo v napačno smer pri pojavu drsenja.	103	17	15	71	,219	,827	NE
Pri zavijanju desno skoraj zadenete kolesarja, ki se je pripeljal po vaši notranji strani zavoja.	103	8	4	91	1,565	,118	NE
Zgrešite znake, ki vam odvzemajo prednost, in se za las izognete trčenju s prometom na prednostni smeri.	103	10	5	88	1,148	,251	NE
Poskusite prehiteti nekoga, za katerega niste opazili, da bo zavijal levo.	103	10	9	84	,620	,535	NE
Podcenjujete hitrost nasproti prihajajočega vozila pri prehitevanju.	103	14	16	73	-,055	,956	NE
Pri vzvratni vožnji zadenete nekaj, česar prej niste videli.	103	9	12	82	-,269	,788	NE
Nameravate voziti do cilja A, vendar se med vožnjo zaveste, da ste na poti do cilja B.	103	17	18	68	-,079	,937	NE
V križišče ali krožišče se vključujete ali se približujete po napačnem pasu.	103	8	13	82	-,930	,352	NE

Vprašanje/Trditev	Število parov (N)[39]	Število pozitivnih razlik	Število negativnih razlik	Število vezi	Testna statistika (Z)	p-vrednost (< 0,10)	Statistično značilne razlike
Vklopite eno stvar, kot so žarometi, ko ste mislili vklopiti nekaj drugega, kot na primer smerokaz.	103	7	16	80	-1,469	,142	NE
Poskusite speljati na semaforju v tretji prestavi.	103	10	7	86	,625	,532	NE
Pozabite, kje ste pustili vozilo na parkirišču.	103	11	14	78	-,230	,818	NE
Narobe interpretirate znake in zapustite krožišče na napačnem izvozu.	103	12	13	78	-,057	,955	NE
Zavedate se, da nimate jasnega spomina na cesto, ki ste jo pravkar prevozili.	103	12	14	77	-,106	,916	NE
Sedaj pa se prosimo osredotočite na zadnjih 7 dni. Kolikokrat ste se v tem obdobju znašli v spodaj opisanih situacijah? 1-nikoli; 2-enkrat; 3-dvakrat ali trikrat; 4-štirikrat ali petkrat; 5-več kot petkrat							
Vozil sem več kot 10 km/h hitreje od omejitve v naselju.	***103***	***21***	***27***	***55***	***-2,169***	***,030***	***DA Manj pogosto PO zaključku programa***
Vozil sem več kot 15 km/h hitreje od omejitve izven naselja.	103	34	24	45	,187	,852	NE
Vozil sem več kot 20 km/h hitreje od omejitve na avtocesti.	103	23	29	51	-1,562	,118	NE
Nisem se privezal z varnostnim pasom.	103	13	17	73	-1,128	,259	NE
Vozil sem po tem, ko sem v zadnjih dveh urah pil alkohol.	103	10	12	81	-1,17	,907	NE
Prevozil sem rumeno luč na semaforju.	***103***	***10***	***41***	***52***	***-3,759***	***<,001***	***DA***

Vprašanje/Trditev	Število parov (N)[39]	Število pozitivnih razlik	Število negativnih razlik	Število vezi	Testna statistika (Z)	p-vrednost (< 0,10)	Statistično značilne razlike
							Manj pogosto PO zaključku programa
Prevozil sem rdečo luč na semaforju.	***103***	***8***	***22***	***73***	***-2,229***	***,026***	***DA Manj pogosto PO zaključku programa***
Z avtom sem lovil drugo vozilo.	103	5	9	89	-,983	,326	NE
Obrnil sem polkrožno, kjer ni dovoljeno.	103	11	19	73	-1,568	,117	NE
Vozil sem nad omejitvijo hitrosti, brez da bi to naredil zavestno.	***103***	***15***	***33***	***55***	***-2,441***	***,015***	***DA Manj pogosto PO zaključku programa***
Pred ali med vožnjo se nisem počutil dovolj samozavestnega za vožnjo.	103	6	14	83	-1,313	,189	NE
Med vožnjo sem se razjezil na drugega udeleženca v prometu.	***103***	***9***	***24***	***70***	***-2,405***	***,016***	***DA Manj pogosto PO zaključku programa***
Med vožnjo sem uporabil zvočno ali svetlobno hupo.	***103***	***16***	***26***	***61***	***-1,818***	***,069***	***DA Manj pogosto PO zaključku programa***
Prehiteval sem »v škarje«.	***103***	***6***	***15***	***82***	***-2,044***	***,041***	***DA***

Vprašanje/Trditev	Število parov (N)[39]	Število pozitivnih razlik	Število negativnih razlik	Število vezi	Testna statistika (Z)	p-vrednost (< 0,10)	Statistično značilne razlike
							Manj pogosto PO zaključku programa
Prevozil sem polno črto.	***103***	***12***	***24***	***67***	***-2,042***	***,041***	***DA Manj pogosto PO zaključku programa***
Vozil sem prehitro, ker se mi je mudilo.	***103***	***17***	***28***	***58***	***-2,156***	***,031***	***DA Manj pogosto PO zaključku programa***
Vozil sem prehitro, ker mi je to v užitek.	103	11	19	73	-1,257	,209	NE
Sedaj pa vas bomo povprašali še o vašem odnosu do nekaterih elementov vožnje oziroma vaših odnosov do njih. Prosimo, ocenite svoje strinjanje s trditvami na podani lestvici. 1-se popolnoma ne strinjam; 2-ne strinjam se; 3-niti niti; 4-se strinjam; 5-se popolnoma strinjam							
Udeležba na izobraževanju za varno vožnjo je izguba časa.	103	24	24	55	-,604	,546	NE
Sem boljši voznik od ostalih voznikov moje starosti.	103	25	25	85	-401	,689	NE
V običajnih cestnih razmerah je dovolj, če volan držim z eno roko.	***103***	***20***	***34***	***49***	***-1,925***	***,054***	***DA S trditvijo se manj strinjajo PO zaključku programa***

Vprašanje/Trditev	Število parov (N)[39]	Število pozitivnih razlik	Število negativnih razlik	Število vezi	Testna statistika (Z)	p-vrednost (< 0,10)	Statistično značilne razlike
Na razdaljah, krajših od 500m, se nima smisla pripasati z varnostnim pasom.	103	15	13	75	-,082	,935	NE
Vožnja po tem, ko spijem eno pivo ali dcl vina, ni problematična.	103	20	29	54	-1,153	,249	NE
Preveč varna vožnja je lahko tudi nevarna.	103	25	25	53	-,139	,890	NE
Prekoračitev hitrosti za 20 km/h izven naselja, kjer je omejitev 90 km/h, ne predstavlja večje nevarnosti zame.	103	24	28	51	,225	,822	NE
V primeru, ko se na semaforju vklopi rumena luč, pospešim, da pridem čez križišče pravočasno.	103	25	24	54	,184	,854	NE
Na avtocesti lahko ves čas vozim po prehitevalnem pasu.	103	21	20	62	-,041	,967	NE
Ko na avtocesti nastane kolona, se v vsakem primeru postavim skrajno na stran, da poskrbim za prostor reševalnega pasu.	103	18	20	65	-,227	,820	NE
Sledenje prometnemu toku opravičuje vožnjo pri visokih hitrostih.	103	24	22	57	,139	,889	NE
Redno dodatno izobraževanje voznikov, ki že imajo vozniško dovoljenje, bi moralo biti obvezno.	103	31	31	41	-,752	,452	NE
Pri vožnji na ravni in dobri cesti je težko upoštevati omejitev hitrosti.	103	21	28	65	-,797	,425	NE
Prekoračenje omejitev hitrosti za več kot 10 km/h pomeni, da bom prej na cilju.	103	22	33	48	-1,520	,129	NE
Hitre avtomobile je zabavno voziti.	103	29	53	26	-0,050	,960	NE
Skrbi me, da bi povzročil prometno nesrečo.	***103***	***18***	***40***	***45***	***-2,135***	***,033***	***DA***

Vprašanje/Trditev	Število parov (N)[39]	Število pozitivnih razlik	Število negativnih razlik	Število vezi	Testna statistika (Z)	p-vrednost (< 0,10)	Statistično značilne razlike
							S trditvijo se manj strinjajo PO zaključku programa
Ko obtičim v prometnem zastoju, postanem zelo jezen.	103	14	26	63	-1,520	,128	NE
Sem agresiven voznik.	***103***	***11***	***30***	***62***	***-2,146***	***,032***	***DA S trditvijo se manj strinjajo PO zaključku programa***
Prometna pravila so večinoma prestroga.	103	26	21	56	1,229	,219	NE
Raje sem voznik kot sopotnik.	***103***	***7***	***93***	***13***	***-7,980***	***<,001***	***DA S trditvijo se manj strinjajo PO zaključku programa***
Vreme nima vpliva na moj način vožnje.	103	31	30	42	-,595	,552	NE
Prehitra vožnja v naselju je bolj nevarna kot prehitra vožnja izven naselja.	***103***	***24***	***35***	***44***	***-1,703***	***,089***	***DA S trditvijo se manj strinjajo PO zaključku programa***

Vprašanje/Trditev	Število parov (N)[39]	Število pozitivnih razlik	Število negativnih razlik	Število vezi	Testna statistika (Z)	p-vrednost (< 0,10)	Statistično značilne razlike
Če prekoračim hitrost izven naselja, je verjetnost, da bom za prehitro vožnjo kaznovan, majhna.	103	27	33	43	-1,628	,104	NE
Pri vožnji v zahtevnih razmerah se počutim samozavestno.	103	25	24	54	-,225	,822	NE
Na splošno vozim hitreje kot povprečen voznik.	103	24	26	53	-,272	,786	NE
Vozniki, ki zaradi nevarne vožnje povzročijo prometno nesrečo, bi morali vozniški izpit izgubiti doživljenjsko.	103	24	34	45	-1,085	,278	NE
Kazni za prometne prekrške bi morale biti višje.	103	25	22	56	-,054	,957	NE

Pri trditvah povezanih z DBQ (Tabela 28) (Vprašanje: »Kako pogosto, ko vozite osebni avtomobil ...«, na lestvici: 1-nikoli; 2-redko; 3-občasno; 4-pogosto; 5-skoraj vedno), ki opisujejo tveganje v križiščih, na primer »Zapeljete tako daleč ven iz križišča, da mora voznik, ki ima sicer prednost, ustaviti in vas spustiti naprej«, so udeleženci po delavnici to vedenje izvajali manj pogosto. Podobno so vozniki po zaključku programa redkeje kršili omejitve hitrosti v stanovanjskih naseljih. Na avtocestah so vozniki po zaključku programa pokazali večjo pripravljenost na pravočasno prilagajanje razmeram, saj so redkeje ostali na pasu do zadnjega trenutka in izsiljevali vključitev na drug pas. Takšno vedenje nakazuje zmanjšanje impulzivnosti in večji poudarek na varni vožnji v zahtevnejših prometnih situacijah.

Pogled na situacije v zadnjih sedmih dneh (Vprašanje: »Sedaj pa se prosimo osredotočite na zadnjih 7 dni. Kolikokrat ste se v tem obdobju znašli v spodaj opisanih situacijah?«, kjer so trditve ocenjene na lestvici: 1-nikoli; 2-enkrat; 3-dvakrat ali trikrat; 4-štirikrat ali petkrat; 5-več kot petkrat) kaže, da so vozniki po zaključku programa bistveno manjkrat prevozili rumeno ali rdečo luč na semaforju, kar kaže na večjo skladnost s prometnimi pravili. Prav tako so redkeje vozili hitreje od dovoljene omejitve v naselju in redkeje so tudi vozili prehitro, ker se jim je mudilo, kar potrjuje učinek programa na zmanjšanje tveganega vedenja. Pomembno je tudi zmanjšanje uporabe zvočne ali svetlobne hupe, in jeze na drugega udeleženca v prometu, kar nakazuje večji nadzor nad čustvenimi odzivi v prometu. Prav tako so manj pogosto prehitevali v »škarje«, ali prevozili polno črto.

Spremembe v odnosu do vožnje so bile prav tako opazne (Vprašanje: »Sedaj pa vas bomo povprašali še o vašem odnosu do nekaterih elementov vožnje oziroma vaših odnosov do njih. Prosimo, ocenite svoje strinjanje s trditvami na podani lestvici.«; Lestvica je bila: 1-se popolnoma ne strinjam; 2-ne strinjam se; 3-niti niti; 4-se strinjam; 5-se popolnoma strinjam). Po zaključku programa so se udeleženci manj strinjali s trditvijo, da je v običajnih razmerah dovolj držati volan z eno roko, kar kaže na večjo zavest o varnih praksah. Po zaključku programa je bilo zaznati tudi več samozavesti udeležencev glede lastnih voznih sposobnosti, saj jih je manj skrbelo, da bi povzročili prometno nesrečo. Po zaključku programa so udeleženci postali mnenja, da so manj

agresivni vozniki. Se pa je po zaključku programa znižal nivo strinjanja s trditvijo »Raje sem voznik kot sopotnik«, kar kaže, da bolj verjamejo v svoje vozniške sposobnosti; torej so dobili pozitivno izkušnjo in se naučili veliko novega.

Vsi rezultati, ki s statistično značilnostjo kažejo razlike med obdobjem pred in po zaključenem programu dodatnega usposabljanja za varno vožnjo, so pozitivno usmerjeni, saj odražajo bolj varno, odgovorno in družbeno sprejemljivo vedenje v prometu. To potrjuje, da ima program izrazit pozitiven kratkoročni učinek na udeležence in prispeva k izboljšanju njihovih prometnih navad ter stališč.

5.1.2 Kratkoročna učinkovitost edukacijskih in psihosocialnih delavnic

Tudi v tem primeru je bil za analizo razlik med odgovori pred in po delavnici uporabljen Wilcoxonov preizkus predznačenih rangov, saj predpostavke normalne porazdelitve niso bile izpolnjene. V nadaljevanju (Tabela 29 in Tabela 30) so predstavljene razlike v odgovorih udeležencev edukacijskih in psihosocialnih delavnic za tiste trditve, ki so bile enake v anketi pred začetkom in po zaključku delavnice.

Tabela 29: Rezultati analize razlik z uporabo Wilcoxonovega testa – Edukacijske delavnice (razlike v odgovorih PRED in PO)

Vprašanje/Trditev	Število parov (N)	Število pozitivnih razlik	Število negativnih razlik	Število vezi	Testna statistika (Z)	p-vrednost (< 0,10)	Statistično značilne razlike
Sedaj pa se prosimo osredotočite na zadnjih 7 dni. Kolikokrat ste se v tem obdobju znašli v spodaj opisanih situacijah? 1-nikoli; 2-enkrat; 3-dvakrat ali trikrat; 4-štirikrat ali petkrat; 5-več kot petkrat							
Vozil sem več kot 10 km/h hitreje od omejitve v naselju.	22	3	3	16	,333	,739	NE
Vozil sem več kot 15 km/h hitreje od omejitve izven naselja.	22	3	5	14	-,144	,885	NE
Vozil sem več kot 20 km/h hitreje od omejitve na avtocesti.	22	2	6	14	-1,613	,107	NE
Nisem se privezal z varnostnim pasom.	22	0	2	20	-1,342	,180	NE
Vozil sem po tem, ko sem v zadnjih dveh urah pil alkohol.	22	1	1	20	,000	1,000	NE
Vozil sem pod vplivom nedovoljenih snovi.	22	1	0	21	1,000	,317	NE
Prevozil sem rumeno luč na semaforju.	22	4	3	15	,351	,725	NE
Prevozil sem rdečo luč na semaforju.	22	0	0	22	,000	1,000	NE
Z avtom sem lovil drugo vozilo.	22	0	0	22	,000	1,000	NE
Obrnil sem polkrožno, kjer ni dovoljeno.	22	0	1	21	-1,000	,317	NE
Vozil sem nad omejitvijo hitrosti, brez da bi to naredil zavestno.	22	1	4	17	-,828	,408	NE
Pred ali med vožnjo se nisem počutil dovolj samozavestnega za vožnjo.	22	1	0	21	1,000	,317	NE
Med vožnjo sem se razjezil na drugega udeleženca v prometu.	22	1	2	19	-,816	,414	NE
Med vožnjo sem uporabil zvočno ali svetlobno hupo.	***22***	***1***	***5***	***16***	***-1,730***	***,084***	***DA***

Vprašanje/Trditev	Število parov (N)	Število pozitivnih razlik	Število negativnih razlik	Število vezi	Testna statistika (Z)	p-vrednost (< 0,10)	Statistično značilne razlike
							Manjkrat storijo prekršek PO zaključku programa – torej manjkrat uporabijo hupo
Vozil sem, ko nisem bil prepričan, če sem za to dovolj trezen.	22	0	2	20	-1,342	,180	NE
Prehiteval sem »v škarje«.	22	1	0	21	1,000	,317	NE
Prevozil sem polno črto.	***22***	***0***	***3***	***19***	***-1,732***	***,083***	***DA Manjkrat storijo prekršek PO zaključku programa***
Vozil sem prehitro, ker se mi je mudilo.	22	0	2	20	-1,414	,157	NE
Vozil sem prehitro, ker mi je to v užitek.	22	0	2	20	-1,414	,157	NE
Sedaj pa vas bomo povprašali še o vašem odnosu do nekaterih elementov vožnje oziroma vaših odnosov do njih. Prosimo, ocenite svoje strinjanje s trditvami na podani lestvici. 1-se popolnoma ne strinjam; 2-ne strinjam se; 3-niti niti; 4-se strinjam; 5-se popolnoma strinjam							
Udeležba na rehabilitacijskem programu je izguba mojega časa.	19	5	2	12	1,265	,206	NE
Sem boljši voznik od ostalih voznikov moje starosti.	19	7	2	10	1,224	,221	NE

Vprašanje/Trditev	Število parov (N)	Število pozitivnih razlik	Število negativnih razlik	Število vezi	Testna statistika (Z)	p-vrednost (< 0,10)	Statistično značilne razlike
V običajnih cestnih razmerah je dovolj, če volan držim z eno roko.	19	5	6	8	-,733	,463	NE
Na razdaljah, krajših od 500m, se nima smisla pripasati z varnostnim pasom	19	4	4	11	,302	,763	NE
Vožnja po tem, ko spijem eno pivo ali dcl vina, ni problematična.	19	6	3	10	1,311	,190	NE
Vožnja pod vplivom marihuane ni problematična.	19	5	2	12	1,134	,257	NE
Preveč varna vožnja je lahko tudi nevarna.	19	3	6	10	-,944	,399	NE
Prekoračitev hitrosti za 20 km/h izven naselja, kjer je omejitev 90 km/h, ne predstavlja večje nevarnosti zame.	19	2	5	12	-1,035	,301	NE
V primeru, ko se na semaforju vklopi rumena luč, pospešim, da pridem čez križišče pravočasno.	19	6	6	7	,258	,796	NE
Glavni razlog, ki me odvrača od vožnje pod vplivom alkohola, je možnost naključnega policijskega preverjanja.	19	7	7	5	,642	,521	NE
Na avtocesti lahko ves čas vozim po prehitevalnem pasu.	19	4	3	12	,378	,705	NE
Ko na avtocesti nastane kolona, se v vsakem primeru postavim skrajno na stran, da poskrbim za prostor reševalnega pasu.	19	3	4	12	-,351	,726	NE
Sledenje prometnemu toku opravičuje vožnjo pri visokih hitrostih.	19	5	6	8	-,092	,927	NE
Redno dodatno izobraževanje voznikov, ki že imajo vozniško dovoljenje, bi moralo biti obvezno.	19	4	5	10	-,183	,855	NE
Pri vožnji na ravni in dobri cesti je težko upoštevati omejitev hitrosti.	19	7	3	9	,731	,465	NE

Vprašanje/Trditev	Število parov (N)	Število pozitivnih razlik	Število negativnih razlik	Število vezi	Testna statistika (Z)	p-vrednost (< 0,10)	Statistično značilne razlike
Večina ljudi vozi manj varno po zaužitju dveh meric alkohola.	19	3	8	8	-1,490	,136	NE
Prekoračenje omejitev hitrosti za več kot 10 km/h pomeni, da bom prej na cilju.	19	7	6	6	-,263	,793	NE
Hitre avtomobile je zabavno voziti.	***19***	***2***	***7***	***10***	***-1,732***	***,083***	***DA S trditvijo se manj strinjajo PO zaključku programa***
Meja za dovoljeno stopnjo alkohola v krvi, ki je v Sloveniji trenutno 0,5 ‰, bi morala biti višja.	19	6	7	6	-,443	,658	NE
Skrbi me, da bi povzročil prometno nesrečo.	19	8	6	5	1,255	,221	NE
Ko obtičim v prometnem zastoju, postanem zelo jezen.	19	4	4	11	,302	,763	NE
Težko se je izogniti nekaterim situacijam vožnje pod vplivom alkohola, če želiš imeti družabno življenje.	19	6	4	9	,157	,875	NE
Sem agresiven voznik.	19	2	3	14	,000	1,000	NE
Prometna pravila so večinoma prestroga.	19	7	3	9	1,059	,289	NE
Raje sem voznik kot sopotnik.	19	4	6	9	-,575	,566	NE
Vreme nima vpliva na moj način vožnje.	19	5	6	8	-454	,650	NE
Prehitra vožnja v naselju je bolj nevarna kot prehitra vožnja izven naselja.	***19***	***4***	***9***	***6***	***-1,712***	***,087***	***DA***

Vprašanje/Trditev	Število parov (N)	Število pozitivnih razlik	Število negativnih razlik	Število vezi	Testna statistika (Z)	p-vrednost (< 0,10)	Statistično značilne razlike
							S trditvijo se manj strinjajo PO zaključku programa
Če prekoračim hitrost izven naselja, je verjetnost, da bom za prehitro vožnjo kaznovan, majhna.	19	3	7	9	-1,261	,207	NE
Pri vožnji v zahtevnih razmerah se počutim samozavestno.	19	5	4	10	,577	,564	NE
Na splošno vozim hitreje kot povprečen voznik.	19	3	5	10	-,905	,366	NE
Vozniki, ki zaradi nevarne vožnje povzročijo prometno nesrečo, bi morali vozniški izpit izgubiti doživljenjsko.	19	4	5	10	,061	,951	NE
Kazni za prometne prekrške bi morale biti višje.	19	7	3	9	1,357	,175	NE
Preveriti želimo tudi vaše poglede na rabo alkohola in uporabo nedovoljenih drog v prihodnje. Spodnje trditve ocenite na lestvici od 0 (nikakor ne) do 10 (zagotovo). 0 (nikakor ne); 1; 2; 3; 4; 5 (srednje); 6; 7; 8; 9; 10 (zagotovo)							
Želim se vzdržati pitja alkohola.	***18***	***13***	***3***	***2***	***1,849***	***,065***	***DA PO zaključku programa udeleženci poročajo o višji izraženi nameri vzdržnosti od alkohola***
Lahko bi se vzdržal pitja alkohol.	***18***	***15***	***2***	***1***	***2,173***	***,030***	***DA***

Vprašanje/Trditev	Število parov (N)	Število pozitivnih razlik	Število negativnih razlik	Število vezi	Testna statistika (Z)	p-vrednost (< 0,10)	Statistično značilne razlike
							PO zaključku programa udeleženci poročajo o višji zaznani zmožnosti vzdržnosti od alkohola
Obstajajo dobri razlogi, da se vzdržim pitja alkohola.	***18***	***14***	***3***	***1***	***1,826***	***,068***	***DA PO zaključku programa udeleženci poročajo o močnejšem prepričanju v razloge za vzdržnost od alkohola***
Moram se vzdržati pitja alkohola.	18	10	6	2	,499	,618	NE
Nameravam se vzdržati pitja alkohola.	***18***	***14***	***3***	***1***	***1,809***	***,071***	***DA PO zaključku programa udeleženci poročajo o višji izraženi nameri vzdržnosti od alkohola***
Poskušam se vzdržati pitja alkohola.	18	14	4	0	1,305	,192	NE
Upam, da bom ostal abstinent od alkohola.	17	10	6	1	,106	,915	NE
Lahko se vzdržim pitja alkohola.	18	14	4	0	,963	,336	NE

Vprašanje/Trditev	Število parov (N)	Število pozitivnih razlik	Število negativnih razlik	Število vezi	Testna statistika (Z)	p-vrednost (< 0,10)	Statistično značilne razlike
Zame je pomembno, da se vzdržim pitja alkohola.	***18***	***13***	***2***	***3***	***2,399***	***,016***	***DA PO zaključku programa udeleženci poročajo o večjem zaznanem pomenu vzdržnosti od alkohola***
Rabim se vzdržati pitja alkohola.	18	13	5	0	1,061	,289	NE
Nameravam se vzdržati pitja alkohola.	18	13	4	1	1,363	,173	NE
Delam stvari, da se izognem pitju alkohola.	18	13	4	1	1,542	,123	NE
Želim se vzdržati rabe nedovoljenih drog.	***18***	***17***	***1***	***0***	***3,257***	***,001***	***DA PO zaključku programa udeleženci poročajo o višji izraženi nameri vzdržnosti od rabe nedovoljenih drog***
Lahko bi se vzdržal rabe nedovoljenih drog.	***18***	***17***	***1***	***0***	***3,257***	***,001***	***PO zaključku programa udeleženci poročajo o višji zaznani zmožnosti***

Vprašanje/Trditev	Število parov (N)	Število pozitivnih razlik	Število negativnih razlik	Število vezi	Testna statistika (Z)	p-vrednost (< 0,10)	Statistično značilne razlike
							vzdržnosti od rabe nedovoljenih drog
Obstajajo dobri razlogi, da se vzdržim nedovoljenih drog.	***18***	***17***	***1***	***0***	***3,273***	***,001***	***DA PO zaključku programa udeleženci poročajo o močnejšem prepričanju v razloge za vzdržnost od rabe nedovoljenih drog***
Moram se vzdržati rabe nedovoljenih drog.	***17***	***16***	***1***	***0***	***3,117***	***,002***	***DA PO zaključku programa udeleženci poročajo o večjem občutku nujnosti vzdržnosti od rabe nedovoljenih drog***
Nameravam se vzdržati rabe nedovoljenih drog.	***17***	***16***	***1***	***0***	***3,124***	***,002***	***DA PO zaključku programa udeleženci poročajo o višji izraženi nameri***

Vprašanje/Trditev	Število parov (N)	Število pozitivnih razlik	Število negativnih razlik	Število vezi	Testna statistika (Z)	p-vrednost (< 0,10)	Statistično značilne razlike
							vzdržnosti od rabe nedovoljenih drog
Poskušam se vzdržati rabe nedovoljenih drog.	***17***	***16***	***1***	***0***	***3,124***	***,002***	***DA PO zaključku programa udeleženci poročajo o večji aktivni usmerjenosti v vzdržnost od rabe nedovoljenih drog***
Upam, da bom ostal abstinent od nedovoljenih drog.	***17***	***16***	***1***	***0***	***3,117***	***,002***	***DA PO zaključku programa udeleženci poročajo o večjem upanju na abstinenco od nedovoljenih drog***
Lahko se vzdržim rabe nedovoljenih drog.	***17***	***15***	***2***	***0***	***2,281***	***,023***	***DA PO zaključku programa udeleženci poročajo o višji zaznani zmožnosti***

Vprašanje/Trditev	Število parov (N)	Število pozitivnih razlik	Število negativnih razlik	Število vezi	Testna statistika (Z)	p-vrednost (< 0,10)	Statistično značilne razlike
							vzdržnosti od rabe nedovoljenih drog
Zame je pomembno, da se vzdržim rabe nedovoljenih drog.	***16***	***14***	***1***	***1***	***2,828***	***,005***	***DA PO zaključku programa udeleženci poročajo o večjem zaznanem pomenu vzdržnosti od rabe nedovoljenih drog***
Rabim se vzdržati rabe nedovoljenih drog.	***16***	***15***	***1***	***0***	***2,982***	***,003***	***DA PO zaključku programa udeleženci poročajo o večjem občutku osebne potrebe po vzdržnosti od rabe nedovoljenih drog***
Delam stvari, da se izognem rabi nedovoljenih drog.	***16***	***14***	***2***	***0***	***2,230***	***,026***	***DA PO zaključku programa udeleženci poročajo o pogostejšem izvajanju***

Vprašanje/Trditev	Število parov (N)	Število pozitivnih razlik	Število negativnih razlik	Število vezi	Testna statistika (Z)	p-vrednost (< 0,10)	Statistično značilne razlike
							vedenj za izogibanje rabi nedovoljenih drog

Na področjih, kjer so bili zaznani kratkoročni pozitivni učinki udeležbe na edukacijskih delavnicah glede vedenja voznikov, so bile pozitivne spremembe opažene pri uporabi zvočne oziroma svetlobne hupe ter pri prekršku prevoženja polne črte. Pri merjenju odnosa do posameznih elementov vožnje se je statistično pomembna razlika med odgovori pred in po udeležbi pokazala pri trditvah, povezanih z zabavnostjo vožnje hitrih avtomobilov ter z zaznavanjem nevarnosti prehitre vožnje v naselju.

Pri vprašanju, v kolikšni meri se bo v prihodnje spremenila raba alkohola ali nedovoljenih drog, so bile opažene izrazite spremembe. Na več kot polovico trditev, ki so na različne načine merile namero po spremembah, je bilo po udeležbi odgovorjeno statistično pomembno drugače kot pred delavnico, in sicer v pozitivni smeri. To pomeni, da je bila po delavnici izražena večja pripravljenost za vzdržnost od pitja alkohola in uporabe nedovoljenih drog, ob tem pa je bila kot pomembna ocenjena tudi doslednost pri uresničevanju lastnih namer in sklepov.

Tabela 30: Rezultati analize razlik z uporabo Wilcoxonovega testa – Psihosocialne delavnice (razlike v odgovorih PRED in PO)

Vprašanje/Trditev	Število parov (N)	Število pozitivnih razlik	Število negativnih razlik	Število vezi	Testna statistika (Z)	p-vrednost (< 0,10)	Statistično značilne razlike
Sedaj pa se prosimo osredotočite na zadnjih 7 dni. Kolikokrat ste se v tem obdobju znašli v spodaj opisanih situacijah? 1-nikoli; 2-enkrat; 3-dvakrat ali trikrat; 4-štirikrat ali petkrat; 5-več kot petkrat							
Vozil sem več kot 10 km/h hitreje od omejitve v naselju.	***67***	***15***	***8***	***44***	***2,493***	***,013***	***DA PO zaključku delavnice udeleženci pogosteje poročajo o prekršku, kar kaže na POSLABŠANJE vedenja***
Vozil sem več kot 15 km/h hitreje od omejitve izven naselja.	***68***	***19***	***4***	***45***	***3,068***	***,002***	***DA PO zaključku delavnice udeleženci pogosteje poročajo o prekršku, kar kaže na POSLABŠANJE vedenja***
Vozil sem več kot 20 km/h hitreje od omejitve na avtocesti.	***68***	***11***	***5***	***52***	***1,693***	***,090***	***DA PO zaključku delavnice udeleženci pogosteje***

Vprašanje/Trditev	Število parov (N)	Število pozitivnih razlik	Število negativnih razlik	Število vezi	Testna statistika (Z)	p-vrednost (< 0,10)	Statistično značilne razlike
							poročajo o prekršku, kar kaže na POSLABŠANJE vedenja
Nisem se privezal z varnostnim pasom.	*65*	*11*	*3*	*51*	*1,863*	*,062*	*DA PO zaključku delavnice udeleženci pogosteje poročajo o tej trditvi, kar kaže na POSLABŠANJE vedenja*
Vozil sem po tem, ko sem v zadnjih dveh urah pil alkohol.	*68*	*14*	*5*	*49*	*2,388*	*,017*	*DA PO zaključku delavnice udeleženci pogosteje poročajo o tem vedenju, kar kaže na POSLABŠANJE vedenja*
Vozil sem pod vplivom nedovoljenih snovi.	*65*	*5*	*0*	*60*	*2,060*	*,039*	*DA PO zaključku delavnice udeleženci pogosteje poročajo o tem*

Vprašanje/Trditev	Število parov (N)	Število pozitivnih razlik	Število negativnih razlik	Število vezi	Testna statistika (Z)	p-vrednost (< 0,10)	Statistično značilne razlike
							vedenju, kar kaže na POSLABŠANJE vedenja
Prevozil sem rumeno luč na semaforju.	***67***	***14***	***8***	***45***	***1,928***	***,054***	***DA PO zaključku delavnice udeleženci pogosteje poročajo o tem vedenju, kar kaže na POSLABŠANJE vedenja***
Prevozil sem rdečo luč na semaforju.	***68***	***7***	***0***	***61***	***2,460***	***,014***	***DA PO zaključku delavnice udeleženci pogosteje poročajo o tem prekršku, kar kaže na POSLABŠANJE vedenja***
Z avtom sem lovil drugo vozilo.	68	1	0	67	1,000	,317	NE
Obrnil sem polkrožno, kjer ni dovoljeno.	68	4	1	63	1,511	,131	NE
Vozil sem nad omejitvijo hitrosti, brez da bi to naredil zavestno.	68	9	6	53	1,178	,239	NE
Pred ali med vožnjo se nisem počutil dovolj samozavestnega za vožnjo.	68	3	4	61	-,877	,380	NE
Med vožnjo sem se razjezil na drugega udeleženca v prometu.	***68***	***14***	***4***	***50***	***2,560***	***,010***	***DA***

Vprašanje/Trditev	Število parov (N)	Število pozitivnih razlik	Število negativnih razlik	Število vezi	Testna statistika (Z)	p-vrednost (< 0,10)	Statistično značilne razlike
							PO zaključku delavnice udeleženci pogosteje poročajo o tem vedenju, kar kaže na POSLABŠANJE vedenja
Med vožnjo sem uporabil zvočno ali svetlobno hupo.	***67***	***10***	***2***	***55***	***2,194***	***,028***	***DA PO zaključku delavnice udeleženci pogosteje poročajo o tem vedenju, kar kaže na POSLABŠANJE vedenja***
Vozil sem, ko nisem bil prepričan, če sem za to dovolj trezen.	***68***	***13***	***4***	***51***	***1,973***	***,094***	***DA PO zaključku delavnice udeleženci pogosteje poročajo o tem vedenju, kar kaže na POSLABŠANJE vedenja***
Prehiteval sem »v škarje«.	68	4	2	62	1,186	,236	NE
Prevozil sem polno črto.	***68***	***10***	***4***	***65***	***2,215***	***,027***	***DA***

Vprašanje/Trditev	Število parov (N)	Število pozitivnih razlik	Število negativnih razlik	Število vezi	Testna statistika (Z)	p-vrednost (< 0,10)	Statistično značilne razlike
							PO zaključku delavnice udeleženci pogosteje poročajo o tem prekršku, kar kaže na POSLABŠANJE vedenja
Vozil sem prehitro, ker se mi je mudilo.	***68***	***11***	***4***	***53***	***2,438***	***,015***	***DA PO zaključku delavnice udeleženci pogosteje poročajo o tem vedenju, kar kaže na POSLABŠANJE vedenja***
Vozil sem prehitro, ker mi je to v užitek.	68	5	3	60	1,496	,135	NE
Sedaj pa vas bomo povprašali še o vašem odnosu do nekaterih elementov vožnje oziroma vaših odnosov do njih. Prosimo, ocenite svoje strinjanje s trditvami na podani lestvici. 1-se popolnoma ne strinjam; 2-ne strinjam se; 3-niti niti; 4-se strinjam; 5-se popolnoma strinjam							
Udeležba na rehabilitacijskem programu je izguba mojega časa.	69	14	19	36	-1,103	,270	NE
Sem boljši voznik od ostalih voznikov moje starosti.	***69***	***22***	***12***	***35***	***1,665***	***,096***	***DA***

Vprašanje/Trditev	Število parov (N)	Število pozitivnih razlik	Število negativnih razlik	Število vezi	Testna statistika (Z)	p-vrednost (< 0,10)	Statistično značilne razlike
							S trditvijo se bolj strinjajo PO zaključku programa
V običajnih cestnih razmerah je dovolj, če volan držim z eno roko.	69	12	17	40	-,692	,489	NE
Na razdaljah, krajših od 500m, se nima smisla pripasati z varnostnim pasom.	69	8	12	49	-,894	,371	NE
Vožnja po tem, ko spijem eno pivo ali dcl vina, ni problematična.	***69***	***21***	***16***	***32***	***1,973***	***,048***	***DA S trditvijo se bolj strinjajo PO zaključku programa – kar kaže na manjše zavedanje tveganj vožnje po manjših količinah alkohola***
Vožnja pod vplivom marihuane ni problematična.	67	10	9	48	,401	,688	NE
Preveč varna vožnja je lahko tudi nevarna.	***69***	***28***	***11***	***30***	***2,671***	***,008***	***DA S trditvijo se bolj strinjajo PO zaključku programa***

Vprašanje/Trditev	Število parov (N)	Število pozitivnih razlik	Število negativnih razlik	Število vezi	Testna statistika (Z)	p-vrednost (< 0,10)	Statistično značilne razlike
Prekoračitev hitrosti za 20 km/h izven naselja, kjer je omejitev 90 km/h, ne predstavlja večje nevarnosti zame.	70	17	16	37	,470	,639	NE
V primeru, ko se na semaforju vklopi rumena luč, pospešim, da pridem čez križišče pravočasno.	70	17	14	39	,894	,372	NE
Glavni razlog, ki me odvrača od vožnje pod vplivom alkohola, je možnost naključnega policijskega preverjanja.	***69***	***20***	***10***	***39***	***1,681***	***,093***	***DA S trditvijo se bolj strinjajo PO zaključku programa***
Na avtocesti lahko ves čas vozim po prehitevalnem pasu.	68	10	6	52	1,436	,151	NE
Ko na avtocesti nastane kolona, se v vsakem primeru postavim skrajno na stran, da poskrbim za prostor reševalnega pasu.	66	16	9	41	1,549	,121	NE
Sledenje prometnemu toku opravičuje vožnjo pri visokih hitrostih.	67	15	12	40	,816	,415	NE
Redno dodatno izobraževanje voznikov, ki že imajo vozniško dovoljenje, bi moralo biti obvezno.	68	19	16	33	1,025	,305	NE
Pri vožnji na ravni in dobri cesti je težko upoštevati omejitev hitrosti.	69	17	13	39	,497	,619	NE
Večina ljudi vozi manj varno po zaužitju dveh meric alkohola.	69	21	20	28	,255	,798	NE
Prekoračenje omejitev hitrosti za več kot 10 km/h pomeni, da bom prej na cilju.	69	19	12	38	1,018	,308	NE
Hitre avtomobile je zabavno voziti.	67	15	12	40	,860	,390	NE

Vprašanje/Trditev	Število parov (N)	Število pozitivnih razlik	Število negativnih razlik	Število vezi	Testna statistika (Z)	p-vrednost (< 0,10)	Statistično značilne razlike
Meja za dovoljeno stopnjo alkohola v krvi, ki je v Sloveniji trenutno 0,5 ‰, bi morala biti višja.	69	26	17	26	1,629	,103	NE
Skrbi me, da bi povzročil prometno nesrečo.	***68***	***23***	***14***	***31***	***2,093***	***,036***	***DA S trditvijo se bolj strinjajo PO zaključku programa- skrb se je povečala***
Ko običim v prometnem zastoju, postanem zelo jezen.	***70***	***6***	***13***	***51***	***-1,806***	***,071***	***DA S trditvijo se MANJ strinjajo PO zaključku programa – niso tako jezni***
Težko se je izogniti nekaterim situacijam vožnje pod vplivom alkohola, če želiš imeti družabno življenje.	67	14	13	40	-,374	,708	NE
Sem agresiven voznik.	70	10	9	51	,000	1,000	NE
Prometna pravila so večinoma prestroga.	69	16	14	39	-,173	,863	NE
Raje sem voznik kot sopotnik.	70	21	16	33	,769	,426	NE
Vreme nima vpliva na moj način vožnje.	70	20	18	32	,728	,467	NE

Vprašanje/Trditev	Število parov (N)	Število pozitivnih razlik	Število negativnih razlik	Število vezi	Testna statistika (Z)	p-vrednost (< 0,10)	Statistično značilne razlike
Prehitra vožnja v naselju je bolj nevarna kot prehitra vožnja izven naselja.	69	16	21	32	-,583	,560	NE
Če prekoračim hitrost izven naselja, je verjetnost, da bom za prehitro vožnjo kaznovan, majhna.	70	15	17	38	-,029	,977	NE
Pri vožnji v zahtevnih razmerah se počutim samozavestno.	70	24	18	28	,556	,578	NE
Na splošno vozim hitreje kot povprečen voznik.	70	21	14	35	1,006	,314	NE
Vozniki, ki zaradi nevarne vožnje povzročijo prometno nesrečo, bi morali vozniški izpit izgubiti doživljenjsko.	67	22	15	30	,688	,491	NE
Kazni za prometne prekrške bi morale biti višje.	68	14	11	43	,570	,568	NE
Preveriti želimo tudi vaše poglede na rabo alkohola in uporabo nedovoljenih drog v prihodnje. Spodnje trditve ocenite na lestvici od 0 (nikakor ne) do 10 (zagotovo). 0 (nikakor ne); 1; 2; 3; 4; 5 (srednje); 6; 7; 8; 9; 10 (zagotovo)							
Želim se vzdržati pitja alkohola.	67	16	21	30	-,121	,903	NE
Lahko bi se vzdržal pitja alkohola.	68	11	20	37	-,663	,507	NE
Obstajajo dobri razlogi, da se vzdržim pitja alkohola.	67	16	13	38	,588	,556	NE
Moram se vzdržati pitja alkohola.	66	18	20	28	-,117	,907	NE
Nameravam se vzdržati pitja alkohola.	68	16	20	32	-,388	,698	NE
Poskušam se vzdržati pitja alkohola.	68	17	20	31	-,152	,879	NE
Upam, da bom ostal abstinent od alkohola.	64	13	22	29	-1,485	,138	NE

Vprašanje/Trditev	Število parov (N)	Število pozitivnih razlik	Število negativnih razlik	Število vezi	Testna statistika (Z)	p-vrednost (< 0,10)	Statistično značilne razlike
Lahko se vzdržim pitja alkohola.	***66***	***8***	***20***	***38***	***-2,355***	***,019***	***DA PO zaključku programa udeleženci poročajo o nižji zaznani zmožnosti vzdržnosti od alkohola[41]***
Zame je pomembno, da se vzdržim pitja alkohola.	67	17	19	31	-,593	,553	NE
Rabim se vzdržati pitja alkohola.	68	18	26	24	-1,126	,260	NE
Nameravam se vzdržati pitja alkohola.	***65***	***13***	***26***	***26***	***-1,916***	***,055***	***PO zaključku programa udeleženci poročajo o nižji izraženi nameri vzdržnosti od alkohola***
Delam stvari, da se izognem pitju alkohola.	65	18	20	27	-,452	,652	NE
Želim se vzdržati rabe nedovoljenih drog.	***60***	***6***	***11***	***43***	***-1,744***	***,081***	***DA PO zaključku programa udeleženci poročajo o nižji izraženi nameri***

[41] Kar lahko pomeni da se PO programu udeleženci bolj zavedajo, da je vzdržnost od alkohola težja, kot so sprva mislili.

Vprašanje/Trditev	Število parov (N)	Število pozitivnih razlik	Število negativnih razlik	Število vezi	Testna statistika (Z)	p-vrednost (< 0,10)	Statistično značilne razlike
							vzdržnosti od rabe nedovoljenih drog
Lahko bi se vzdržal rabe nedovoljenih drog.	59	4	7	48	-1,034	,301	NE
Obstajajo dobri razlogi, da se vzdržim nedovoljenih drog.	58	4	8	46	-1,22	,220	NE
Moram se vzdržati rabe nedovoljenih drog.	57	4	7	46	-,626	,531	NE
Nameravam se vzdržati rabe nedovoljenih drog.	56	3	6	47	-,720	,472	NE
Poskušam se vzdržati rabe nedovoljenih drog.	56	5	6	45	-,181	,856	NE
Upam, da bom ostal abstinent od nedovoljenih drog.	57	5	7	45	-,355	,723	NE
Lahko se vzdržim rabe nedovoljenih drog.	56	4	5	47	-,239	,811	NE
Zame je pomembno, da se vzdržim rabe nedovoljenih drog.	57	5	9	43	-1,166	,244	NE
Rabim se vzdržati rabe nedovoljenih drog.	56	5	10	51	-1,124	,261	NE
Delam stvari, da se izognem rabi nedovoljenih drog.	56	6	9	41	-,086	,932	NE

Rezultati primerjav vprašalnikov PRED in PO udeležbi na psihosocialnih delavnicah niso bili tako jasni in enoznačni kot pri edukacijskih delavnicah. Pri trditvi, ki se nanaša na ravnanje voznikov v zadnjih sedmih dneh, in sicer na vožnjo več kot 10 km/h nad omejitvijo v naselju, je bila ugotovljena statistično značilna razlika med odgovori pred in po delavnici, vendar ne v pričakovani smeri. Pri delu udeležencev se je po delavnici pojavila pogostejša vožnja nad omejitvijo, pri manjšem delu redkejša, pri večini pa je bila zabeležena enaka pogostost kot pred delavnico. Statistična obdelava je potrdila, da spremembe v ocenah niso naključne, temveč statistično značilne.

Podoben vzorec sprememb, torej pogostejše poročanje o prometnih prekrških po udeležbi na psihosocialnih delavnicah, je bil zaznan pri večini trditev, s katerimi je bilo merjeno vedenje voznikov v zadnjih sedmih dneh. Na splošno je bilo ugotovljeno, da so udeleženci po delavnici svoje vedenje v prometu ocenili kot slabše – pogosteje so poročali o neuporabi varnostnega pasu, hitrejši vožnji, vožnji pod vplivom nedovoljenih snovi ter nekaterih oblikah čustvenega odzivanja v prometu.

Ker so pričakovani in želeni učinki psihosocialnih delavnic nasprotni od ugotovljenih, je rezultate mogoče razlagati tudi v smeri, da so udeleženci zaradi udeležbe na delavnici bolj kritično ocenjevali svoje ravnanje v prometu. Zaradi vključevanja elementov skupinskega pogovora, vzpostavljanja zaupanja med udeleženci in izvajalci ter uporabe orodij za prepoznavanje in preprečevanje nevarnih ravnanj v prometu je mogoče domnevati, da so po delavnicah udeleženci svoje vedenje ocenjevali bolj realistično in odkrito poročali o dejanskem stanju.

Pri vprašanju, s katerim je bil merjen odnos do posameznih elementov varne vožnje, so se pri nekaterih trditvah pokazali podobni vzorci kot v prejšnjem sklopu. Po udeležbi na psihosocialnih delavnicah so se udeleženci v večji meri strinjali s trditvijo, da so boljši vozniki od svojih vrstnikov, kar predstavlja statistično značilno razliko v primerjavi z rezultati pred delavnico. Prav tako je bila vožnja po zaužitju manjše količine alkohola, ocenjena kot manj problematična, več pa je bilo tudi strinjanja s trditvijo, da je glavni razlog za izogibanje vožnji pod vplivom alkohola možnost policijske kontrole. Pri trditvi,

da bi morala biti dovoljena stopnja alkohola v krvi pri voznikih v Sloveniji višja, pa je bila zaznana skoraj statistično značilna razlika.

Obenem pa sta se pokazali tudi dve statistično značilni spremembi, ki ju je mogoče razumeti, kot želeni učinek psihosocialnih delavnic: po delavnici se je povečala skrb udeležencev glede možnosti povzročitve prometne nesreče, hkrati pa se je zmanjšala izraženost jeze v situacijah prometnih zastojev. Ti rezultati nakazujejo boljše čustveno uravnavanje in večje zavedanje tveganj v prometu.

Rezultati vprašanj, s katerimi je bila merjena namera glede sprememb v rabi alkohola in nedovoljenih drog, so pokazali različen vzorec učinkov. Pri delu udeležencev psihosocialnih delavnic so se ob statistično značilnih razlikah pokazale nižje izražene namere in zaznana zmožnost vzdržnosti, kar lahko odraža zmanjšanje nerealistične samozavesti in bolj realistično samopresojo zahtevnosti vzdržnosti. V drugem delu vzorca pa so bile zaznane izključno pozitivne spremembe, ki kažejo na okrepljeno motivacijo, zaznano zmožnost in vedenjsko usmerjenost k vzdržnosti od rabe alkohola in nedovoljenih drog.

5.2 Dolgoročna učinkovitost rehabilitacijskih programov

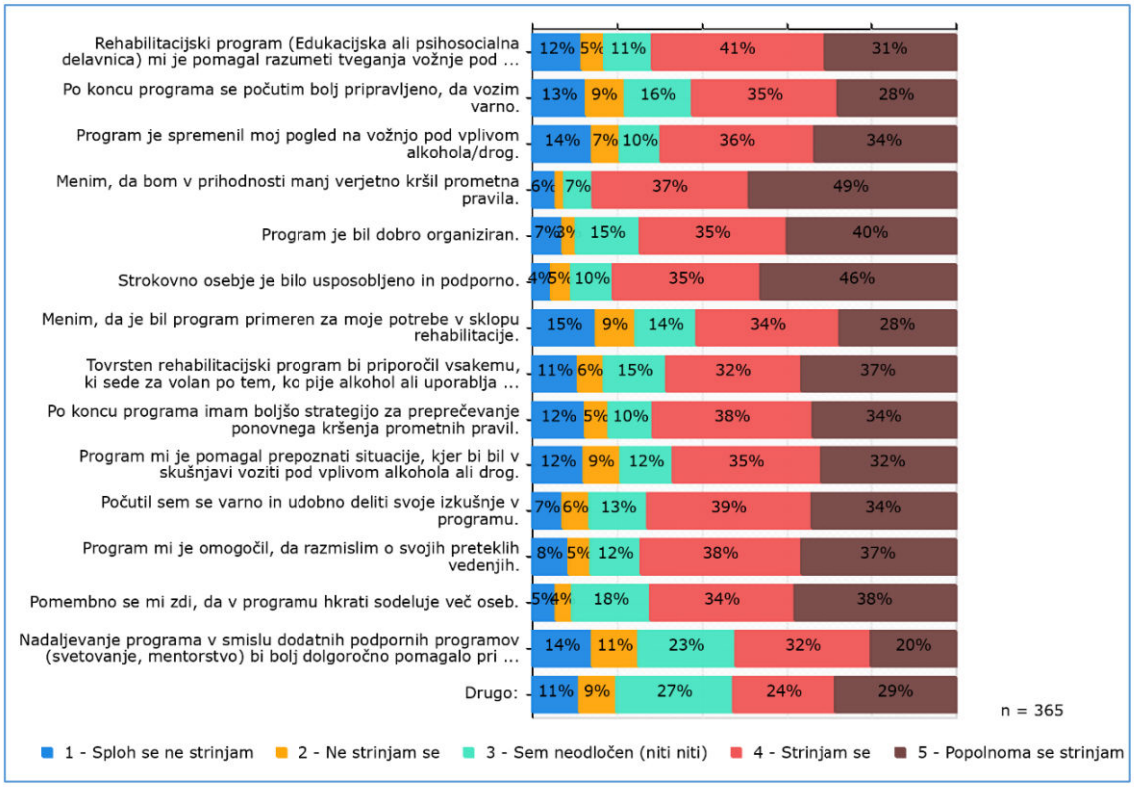
Poglavje povzema[42] rezultate ankete, ki so jo izpolnili udeleženci rehabilitacijskih programov (edukacijskih in psihosocialnih delavnic), izvedenih od leta 2017 naprej. Najprej so prikazana mnenja udeležencev o učinkovitosti delavnic, nato pa analiza razlik v odgovorih med udeleženci edukacijskih in psihosocialnih delavnic.

Udeleženci edukacijskih delavnic (Slika 97) so delavnice večinoma ocenili pozitivno. Najvišje so ocenili prispevek k zmanjšanju verjetnosti prihodnjih kršitev, strokovnost izvajalcev ter organizacijo programa. Kot koristne so izpostavili tudi možnost razmisleka

[42] Povzetek je izvleček poročila: Evalvacija učinkovitosti rehabilitacijskih programov in programa dodatnega usposabljanja za varno vožnjo: Dolgoročna učinkovitost edukacijskih in psihosocialnih delavnic - Analiza anket udeležencev delavnic

o lastnem vedenju in pomen skupinske izvedbe. Nekoliko nižje so bila ocenjena vprašanja, povezana z dolgoročnim spremljanjem in dodatno podporo, po koncu programa. Večina udeležencev poroča o boljšem razumevanju tveganj vožnje pod vplivom alkohola ali drog ter o spremembi pogleda na takšno vedenje.

Slika 97: Mnenja udeležencev o koristih in izvedbi edukacijskih delavnic[43] (N = 365)



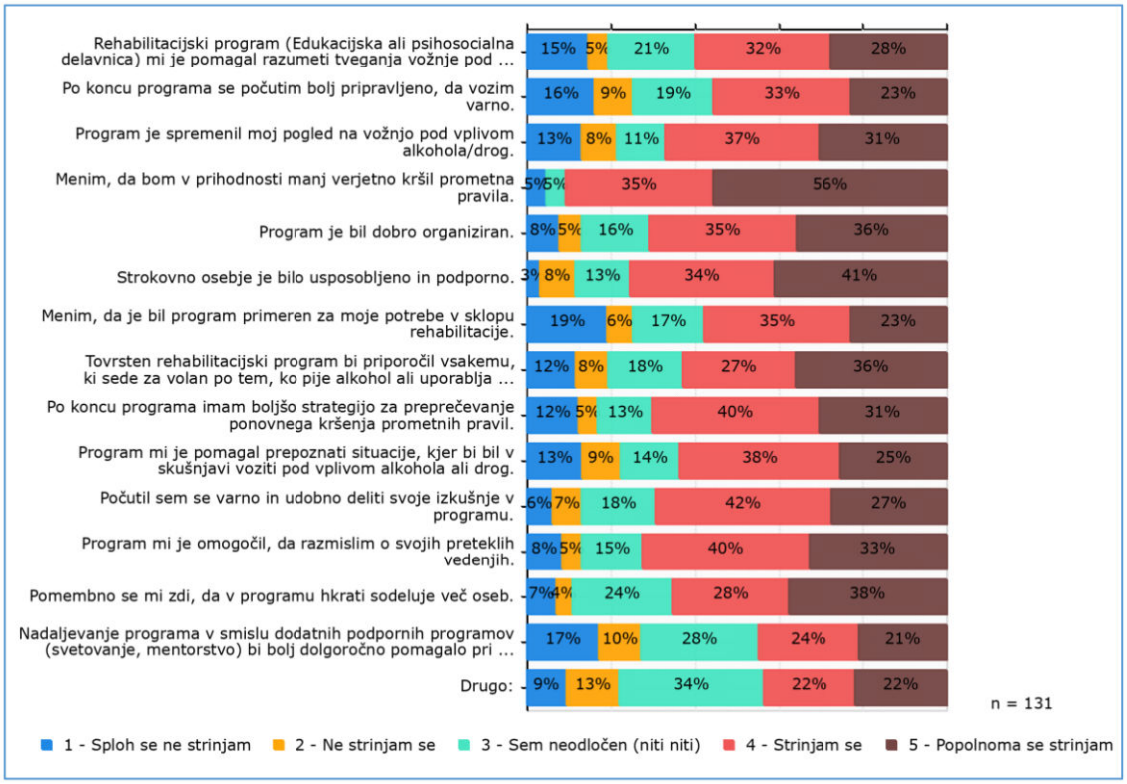
Udeleženci psihosocialnih delavnic so program ocenili pretežno pozitivno (Slika 98). Najvišje sta bili ocenjeni strokovnost in podpora izvajalcev ter občutek varnosti pri deljenju izkušenj, kar potrjuje visoko strokovno raven in spodbudno okolje programa. Nižji oceni sta se nanašali na možnosti dolgoročne podpore in prilagoditev individualnim potrebam, kar nakazuje prostor za izboljšave. Splošno gledano je bilo ugotovljeno, da je

[43] Trditve, ki na grafu niso vidne v celoti:

- Rehabilitacijski program (Edukacijska ali psihosocialna delavnica) mi je pomagal razumeti tveganja vožnje pod vplivom alkohola/drog.
- Tovrsten rehabilitacijski program bi priporočil vsakemu, ki sede za volan po tem, ko pije alkohol ali uporablja droge.
- Nadaljevanje programa v smislu dodatnih podpornih programov (svetovanje, mentorstvo) bi bolj dolgoročno pomagalo pri preprečevanju ponovnih kršitev.

program prispeval k boljšemu razumevanju tveganj vožnje pod vplivom alkohola ali drog ter k oblikovanju strategij za preprečevanje ponovnih kršitev.

Slika 98: Mnenje udeležencev psihosocialnih delavnic o izvedbi programa (N = 131)



V nadaljevanju so prikazane razlike v odgovorih na anketna vprašanja med udeleženci edukacijskih delavnic in udeleženci psihosocialnih delavnic, pri čemer obravnavamo podatke iz dveh virov. Prvi vir (v tabeli označeno kot »Pred«) predstavljajo rezultati anket, ki so jih udeleženci edukacijskih in psihosocialnih delavnic izpolnili pred udeležbo na delavnici (torej gre za udeležence, ki so se posamezne delavnice udeležili pred kratkim - anketa izvedena v času trajanja projekta). Drugi vir pa so podatki iz ankete (v tabeli označeno kot »Dolgo«), ki zajemajo širši nabor oseb, ki so se v preteklosti že udeležile ene izmed delavnic. Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa je ta anketni vprašalnik poslala na elektronske naslove oseb, ki so se med letoma 2017 in 2025 udeležile katerega izmed rehabilitacijskih programov, za katere je pristojna AVP. To zajema predvsem udeležence edukacijskih in psihosocialnih delavnic. Primerjava med obema naboroma podatkov omogoča vpogled v to, ali se odgovori udeležencev razlikujejo po daljšem časovnem obdobju od udeležbe na delavnici. Pomembno je

poudariti, da ne gre za ponovljene meritve pri istih posameznikih, temveč za primerjavo dveh ločenih skupin.

Ker so preliminarni testi normalnosti (Shapiro–Wilk) pokazali, da po določenih spremenljivkah porazdelitev ni normalna, je bil za primerjave uporabljen neparametrični Mann-Whitney U test. Ta test temelji na razvrščanju vseh vrednosti iz obeh skupin skupaj ter preverja, ali se razporeditev rangov med skupinama razlikuje. Rezultat je podan kot p-vrednost, ki pove, ali so razlike med skupinama statistično značilne. Če je p-vrednost manjša od izbrane ravni značilnosti, se zavrne ničelna hipoteza (H_0: med skupinama ni razlik) in se sklepa, da se odgovori statistično značilno razlikujejo.

Tabela 31: Rezultati Mann-Whitney U testa za primerjavo odgovorov med udeleženci edukacijskih delavnic in sicer PRED delavnico in PO daljšem obdobju

Vprašanje	N (Edu Dolgo[44])	N (Edu Pred[45])	Povpr. (Edu Dolgo)	Povpr. (Edu Pred)	Mann-Whitney U	Z	p-vrednost (< 0,10)	Statistično značilno (DA/NE)
Sedaj pa vas bomo povprašali še o vašem odnosu do nekaterih elementov vožnje oziroma vaših splošnih mnenj do njih. Prosimo, ocenite svoje strinjanje s trditvami na podani lestvici (1 - Sploh se ne strinjam; 2 - Ne strinjam se; 3 - Sem neodločen (niti niti); 4 - Strinjam se; 5 - Popolnoma se strinjam)								
Udeležba na rehabilitacijskem programu (edukacijska ali psihosocialna delavnica) je bila izguba mojega časa.	***316***	***284***	***2,52***	***1,79***	***36762,500***	***-4,046***	***0,000***	***DA Udeleženci v skupini Dolgo se s trditvijo manj strinjajo kot udeleženci v skupini Pred, kar pomeni, da skupina Dolgo v manjši meri izraža stališče, da je bila udeležba na programu izguba časa***
Sem boljši voznik od ostalih voznikov moje starosti.	***316***	***288***	***3,20***	***2,68***	***31985,000***	***-6,570***	***0,000***	***DA Udeleženci v skupini Dolgo se s trditvijo bolj strinjajo kot udeleženci v skupini Pred, kar pomeni, da skupina Dolgo v večji meri izraža prepričanje, da so boljši vozniki od svojih vrstnikov***

[44] Edu-Dolgo; gre za podatke ankete, ki so jo izpolnjevali udeleženci programa pred časom (torej v obdobju med 2017 naprej)
[45] Edu-Pred; gre za podatke iz anket, ki so jih izvajalci delavnic delili pred začetkom delavnice (torej ankete, ki so bile udeležencem razdeljene v času trajanja projekta)

V običajnih cestnih razmerah je dovolj, če volan držim z eno roko.	316	286	2,15	2,17	43691,500	-0,742	0,458	NE
Na razdaljah, krajših od 500 m, se nima smisla pripasati z varnostnim pasom.	316	287	1,33	1,42	44024,500	-0,759	0,448	NE
Vožnja po tem, ko spijem eno pivo ali dcl vina, ni problematična.	314	287	2,65	2,38	42264,500	-1,357	0,175	NE
Vožnja pod vplivom marihuane ni problematična.	315	281	1,67	1,48	42089,500	-1,234	0,217	NE
Preveč varna vožnja je lahko tudi nevarna.	***315***	***281***	***3,05***	***2,68***	***38189,500***	***-2,962***	***0,003***	***DA Udeleženci v skupini Dolgo se s trditvijo bolj strinjajo kot udeleženci v skupini Pred, kar pomeni, da skupina Dolgo v večji meri izraža stališče, da je lahko preveč varna vožnja nevarna***
Prekoračitev hitrosti za 20 km/h izven naselja, kjer je omejitev 90 km/h, ne predstavlja večje nevarnosti zame.	***316***	***286***	***2,20***	***2,17***	***41090,000***	***-2,021***	***0,043***	***DA Udeleženci v skupini Dolgo se s trditvijo bolj strinjajo kot udeleženci v skupini Pred, kar pomeni, da skupina Dolgo v večji meri izraža prepričanje, da taka prekoračitev hitrosti zanje ni posebej nevarna***

V primeru, ko se na semaforju vklopi rumena luč, pospešim, da pridem čez križišče pravočasno.	***316***	***287***	***1,97***	***1,94***	***41415,000***	***-1,961***	***0,050***	***DA Udeleženci v skupini Dolgo se s trditvijo bolj strinjajo kot udeleženci v skupini Pred, kar pomeni, da skupina Dolgo v večji meri izraža pripravljenost pospešiti ob rumeni luči***
Glavni razlog, ki me odvrača od vožnje pod vplivom alkohola, je možnost naključnega policijskega preverjanja.	314	286	2,21	2,10	43005,000	-0,940	0,347	NE
Na avtocesti lahko ves čas vozim po prehitevalnem pasu.	***315***	***286***	***1,32***	***1,53***	***40758,500***	***-2,390***	***0,017***	***DA Udeleženci v skupini Dolgo se s trditvijo manj strinjajo kot udeleženci v skupini Pred, kar pomeni, da skupina Dolgo v manjši meri izraža stališče, da je stalna vožnja po prehitevalnem pasu sprejemljiva***
Ko na avtocesti nastane kolona, se v vsakem primeru postavim skrajno na stran voznega pasu, da poskrbim za prostor reševalnega pasu.	***316***	***282***	***4,74***	***4,40***	***37769,000***	***-4,036***	***0,000***	***DA Udeleženci v skupini Dolgo se s trditvijo bolj strinjajo kot udeleženci v skupini Pred, kar pomeni, da skupina Dolgo v večji meri izraža pripravljenost poskrbeti za reševalni pas***

Sledenje prometnemu toku opravičuje vožnjo pri visokih hitrostih.	***315***	***280***	***2,24***	***2,00***	***37718,000***	***-3,222***	***0,001***	***DA Udeleženci v skupini Dolgo se s trditvijo bolj strinjajo kot udeleženci v skupini Pred, kar pomeni, da skupina Dolgo v večji meri izraža stališče, da sledenje prometnemu toku opravičuje vožnjo pri visokih hitrostih***
Redno dodatno izobraževanje voznikov, ki že imajo vozniško dovoljenje, bi moralo biti obvezno.	***315***	***279***	***3,00***	***3,07***	***38899,000***	***-2,506***	***0,012***	***DA Udeleženci v skupini Dolgo se s trditvijo manj strinjajo kot udeleženci v skupini Pred, kar pomeni, da skupina Dolgo v manjši meri izraža podporo obveznemu dodatnemu izobraževanju voznikov***
Pri vožnji na ravni in dobri cesti je težko upoštevati omejitev hitrosti.	316	285	2,32	2,21	42592,000	-1,201	0,230	NE
Večina ljudi vozi manj varno po zaužitju dveh meric alkohola.	315	283	3,48	3,71	44174,000	-0,200	0,842	NE
Prekoračenje omejitev hitrosti za več kot 10 km/h pomeni, da bom prej na cilju.	315	285	1,93	1,97	42211,500	-1,356	0,175	NE
Hitre avtomobile je zabavno voziti.	***315***	***285***	***3,15***	***2,74***	***41275,500***	***-1,743***	***0,081***	***DA Udeleženci v skupini Dolgo se s trditvijo bolj strinjajo kot udeleženci v skupini Pred, kar pomeni, da skupina Dolgo v večji***

								meri izraža stališče, da je vožnja hitrih avtomobilov zabavna
Meja za dovoljeno stopnjo alkohola v krvi, ki je v Sloveniji trenutno 0,5 ‰, bi morala biti višja.	316	283	2,14	2,16	43597,000	-0,552	0,581	NE
Skrbi me, da bi povzročil prometno nesrečo.	***314***	***285***	***2,94***	***2,49***	***37088,000***	***-3,711***	***0,000***	***DA Udeleženci v skupini Dolgo se s trditvijo bolj strinjajo kot udeleženci v skupini Pred, kar pomeni, da skupina Dolgo v večji meri izraža skrb zaradi možnosti povzročitve prometne nesreče***
Ko obtičim v prometnem zastoju, postanem zelo jezen.	***315***	***284***	***2,08***	***1,86***	***41393,000***	***-1,681***	***0,093***	***DA Udeleženci v skupini Dolgo se s trditvijo bolj strinjajo kot udeleženci v skupini Pred, kar pomeni, da skupina Dolgo v večji meri izraža jezo ob prometnih zastojih***
Težko se je izogniti nekaterim situacijam vožnje pod vplivom alkohola, če želiš imeti družabno življenje.	316	284	1,89	1,79	43264,000	-0,822	0,411	NE
Sem agresiven voznik.	***316***	***283***	***1,38***	***1,42***	***40313,000***	***-2,444***	***0,015***	***DA Udeleženci v skupini Dolgo se s trditvijo manj strinjajo kot udeleženci v skupini Pred, kar pomeni, da skupina Dolgo v***

								manjši meri izraža stališče, da so agresivni vozniki
Prometna pravila so večinoma prestroga.	***316***	***285***	***2,53***	***2,17***	***37899,500***	***-3,492***	***0,000***	***DA Udeleženci v skupini Dolgo se s trditvijo bolj strinjajo kot udeleženci v skupini Pred, kar pomeni, da skupina Dolgo v večji meri izraža stališče, da so prometna pravila prestroga***
Raje sem voznik kot sopotnik.	***315***	***285***	***3,65***	***3,36***	***40507,000***	***-2,063***	***0,039***	***DA Udeleženci v skupini Dolgo se s trditvijo bolj strinjajo kot udeleženci v skupini Pred, kar pomeni, da skupina Dolgo v večji meri izraža preferenco vloge voznika pred sopotnikom***
Vreme nima vpliva na moj način vožnje.	315	285	2,41	2,61	42660,500	-1,086	0,277	NE
Prehitra vožnja v naselju je bolj nevarna kot prehitra vožnja izven naselja.	***316***	***282***	***3,56***	***3,49***	***37762,500***	***-3,359***	***0,001***	***DA Udeleženci v skupini Dolgo se s trditvijo bolj strinjajo kot udeleženci v skupini Pred, kar pomeni, da skupina Dolgo v večji meri izraža stališče, da je prehitra vožnja v naselju bolj nevarna***

Če prekoračim hitrost izven naselja, je verjetnost, da bom za prehitro vožnjo kaznovan, majhna.	316	284	2,29	2,42	44473,000	-0,195	0,845	NE
Pri vožnji v zahtevnih razmerah se počutim samozavestno.	314	284	3,61	3,41	42764,500	-0,907	0,364	NE
Na splošno vozim hitreje kot povprečen voznik.	315	282	2,02	2,18	43997,000	-0,211	0,833	NE
Vozniki, ki zaradi nevarne vožnje povzročijo prometno nesrečo, bi morali vozniški izpit izgubiti doživljenjsko.	313	281	2,44	2,47	41172,500	-1,399	0,162	NE
Kazni za prometne prekrške bi morale biti višje.	314	281	2,30	2,25	43747,000	-0,184	0,854	NE
V preteklosti se vam je zgodilo, da ste sedli za volan pod vplivom alkohola in/ali drog. Zakaj? V nadaljevanju trditve ocenite glede na njihovo relevantnost za vašo situacijo (1 - Sploh se ne strinjam; 2 - Ne strinjam se; 3 - Sem neodločen (niti niti); 4 - Strinjam se; 5 - Popolnoma se strinjam)								
Vožnja pod vplivom alkohola/drog je bila posledica družbenega pritiska.	314	280	2,36	2,39	41043,000	-1,446	0,148	NE
Vozil sem pod vplivom, ker nisem imel druge možnosti za prevoz.	315	280	2,35	2,50	42424,500	-0,826	0,409	NE
Vozil sem pod vplivom zaradi stresa ali osebnih težav.	***314***	***280***	***2,38***	***1,95***	***39147,000***	***-2,434***	***0,015***	***DA***

								Udeleženci v skupini Dolgo se s trditvijo bolj strinjajo kot udeleženci v skupini Pred, kar pomeni, da skupina Dolgo v večji meri prepoznava stres in osebne težave kot relevanten razlog za vožnjo pod vplivom
Menil sem, da lahko varno vozim kljub zaužitju alkohola/drog.	***315***	***279***	***3,36***	***2,90***	***35745,500***	***-4,140***	***0,000***	***DA Udeleženci v skupini Dolgo se s trditvijo bolj strinjajo kot udeleženci v skupini Pred, kar pomeni, da skupina Dolgo v večji meri prepoznava prepričanje o lastni varnosti kot relevanten razlog za vožnjo pod vplivom***
Nisem se zavedal resnosti posledic vožnje pod vplivom.	***314***	***280***	***3,33***	***3,17***	***40188,000***	***-1,887***	***0,059***	***DA Udeleženci v skupini Dolgo se s trditvijo bolj strinjajo kot udeleženci v skupini Pred, kar pomeni, da skupina Dolgo v večji meri prepoznava pomanjkanje zavedanja posledic kot relevanten razlog za vožnjo pod vplivom***
Ocenil sem, da je od zaužitega alkohola/drog minilo že dovolj časa, da so zapustile moj organizem.	315	281	2,80	3,01	41366,500	-1,417	0,156	NE

Bil sem prepričan, da lahko obvladujem vozilo kljub zaužitju alkohola/drog.	***315***	***279***	***3,65***	***3,29***	***36197,000***	***-4,034***	***0,000***	***DA Udeleženci v skupini Dolgo se s trditvijo bolj strinjajo kot udeleženci v skupini Pred, kar pomeni, da skupina Dolgo v večji meri prepoznava prepričanje o lastni kontroli kot relevanten razlog za vožnjo pod vplivom***
Menil sem, da je verjetnost, da bom ujet, zelo majhna.	315	279	2,76	2,85	42742,000	-0,592	0,554	NE
Bil sem pod pritiskom vrstnikov.	313	281	1,79	1,76	43704,000	-0,142	0,887	NE
Vozil sem pod vplivom, ker nisem želel zamuditi pomembnega dogodka ali obveznosti.	315	281	2,05	1,99	41693,000	-1,294	0,196	NE
Uživanje alkohola/drog pred vožnjo je bila običajna praksa v moji družbi.	***314***	***281***	***1,91***	***1,72***	***38615,000***	***-2,830***	***0,005***	***DA Udeleženci v skupini Dolgo se s trditvijo bolj strinjajo kot udeleženci v skupini Pred, kar pomeni, da skupina Dolgo v večji meri prepoznava socialno okolje kot relevanten razlog za vožnjo pod vplivom***

Kako pogosto, ko vozite osebni avtomobil ... (1 - Nikoli; 2 – Redko; 3 – Občasno; 4 – Pogosto; 5 - Skoraj vedno)								
Uporabite zvočno hupo za kazanje svojega vznemirjenja zaradi drugih uporabnikov ceste.	261	288	1,50	1,55	36527,000	-0,647	0,518	NE
Postanete jezni zaradi drugega voznika in ga zasledujete z namenom, da mu grozite ali pokažete svoje nezadovoljstvo.	260	288	1,11	1,11	37109,000	-0,368	0,713	NE
Postanete jezni na določeno vrsto voznika in pokažete svoje sovraštvo ali jezo s katerimi koli sredstvi ali dejanji.	***260***	***288***	***1,32***	***1,23***	***34820,000***	***-1,946***	***0,052***	***DA*** ***Udeleženci v skupini Dolgo o tem vedenju poročajo pogosteje kot udeleženci v skupini Pred, kar pomeni, da skupina Dolgo pogosteje izraža jezo do drugih voznikov***
Zapeljete tako daleč ven iz križišča, da mora voznik, ki ima sicer prednost, ustaviti in vas spustiti naprej.	***259***	***288***	***1,06***	***1,11***	***35513,000***	***-2,220***	***0,026***	***DA*** ***Udeleženci v skupini Dolgo o tem vedenju poročajo redkeje kot udeleženci v skupini Pred, kar pomeni, da skupina Dolgo redkeje izsiljuje prednost v križiščih***
Ne upoštevate omejitev hitrosti na cestah v stanovanjskem naselju.	257	286	1,88	1,74	35171,000	-0,953	0,340	NE

Ostanete na avtocestnem pasu do zadnjega trenutka, kljub temu da veste, da je pas v nadaljevanju zaprt, in potem izsiljujete za vključitev na drug pas.	259	287	1,32	1,25	36541,500	-0,481	0,630	NE
Prehitevate počasne voznike po desnem pasu.	***260***	***288***	***1,29***	***1,19***	***34546,500***	***-2,438***	***0,015***	***DA Udeleženci v skupini Dolgo o tem vedenju poročajo pogosteje kot udeleženci v skupini Pred, kar pomeni, da skupina Dolgo pogosteje prehiteva po desnem pasu***
Hitro speljete na semaforju z namenom, da prehitite voznika poleg sebe.	260	286	1,25	1,22	36310,500	-0,720	0,472	NE
Vozite tako blizu vozila pred vami, da bi se težko varno ustavili v nujnem primeru.	260	288	1,19	1,27	36071,000	-1,098	0,272	NE
Prečkate križišče vedoč, da se je luč na semaforju že spremenila v rumeno ali rdečo.	258	289	1,44	1,46	36610,500	-0,424	0,672	NE
Ne upoštevate omejitev hitrosti na avtocesti.	***259***	***284***	***2,04***	***2,00***	***33783,500***	***-1,739***	***0,082***	***DA Udeleženci v skupini Dolgo o tem vedenju poročajo pogosteje kot udeleženci v skupini Pred, kar pomeni, da skupina Dolgo pogosteje ne upošteva omejitev hitrosti na avtocesti***

Pri čakanju na zavijanje na glavno cesto ste toliko pozorni na glavni tok prometa, da se skoraj zaletite v avto pred vami.	258	288	1,09	1,14	36139,500	-1,143	0,253	NE
Pri zavijanju na stranske ulice z glavne ceste ne opazite pešcev, ki prečkajo vozišče.	259	288	1,38	1,45	36590,500	-0,536	0,592	NE
Ne preverite svojega vzvratnega ogledala, preden se vključite v promet, pri menjavi pasu itd.	259	287	1,64	1,59	36739,000	-0,301	0,763	NE
Prehitro zavirate na spolzki cesti ali usmerite vozilo v napačno smer pri pojavu drsenja.	259	286	1,16	1,20	35832,500	-1,074	0,283	NE
Pri zavijanju desno skoraj zadenete kolesarja, ki se je pripeljal po vaši notranji strani zavoja.	259	286	1,09	1,07	36450,500	-0,822	0,411	NE
Zgrešite znake, ki vam odvzemajo prednost, in se za las izognete trčenju s prometom na prednostni smeri.	***260***	***288***	***1,09***	***1,14***	***35908,000***	***-1,659***	***0,097***	***DA Udeleženci v skupini Dolgo o tem vedenju poročajo redkeje kot udeleženci v skupini Pred, kar pomeni, da skupina Dolgo redkeje spregleda znake za prednost***
Poskusite prehiteti nekoga, za katerega niste opazili, da bo zavijal levo.	***260***	***289***	***1,09***	***1,15***	***35527,000***	***-2,007***	***0,045***	***DA Udeleženci v skupini Dolgo o tem vedenju poročajo redkeje kot udeleženci v skupini***

								Pred, kar pomeni, da skupina Dolgo redkeje poskuša tvegano prehitevanje
Podcenjujete hitrost nasproti prihajajočega vozila pri prehitevanju.	260	289	1,16	1,24	35801,500	-1,490	0,136	NE
Pri vzvratni vožnji zadenete nekaj, česar prej niste videli.	258	288	1,24	1,26	35720,000	-1,076	0,282	NE
Nameravate voziti do cilja A, vendar se med vožnjo zaveste, da ste na poti do cilja B.	259	284	1,21	1,25	35213,000	-1,244	0,213	NE
V križišče ali krožišče se vključujete ali se približujete po napačnem pasu.	260	289	1,09	1,09	37444,500	-0,156	0,876	NE
Vklopite eno stvar, kot so žarometi, ko ste mislili vklopiti nekaj drugega, kot na primer smerokaz.	260	288	1,12	1,14	36863,000	-0,572	0,567	NE
Poskusite speljati na semaforju v tretji prestavi.	259	287	1,12	1,17	36342,000	-0,788	0,431	NE
Pozabite, kje ste pustili vozilo na parkirišču.	259	287	1,24	1,24	36459,500	-0,551	0,582	NE
Narobe interpretirate znake in zapustite krožišče na napačnem izvozu.	***260***	***288***	***1,12***	***1,19***	***34978,500***	***-2,220***	***0,026***	***DA Udeleženci v skupini Dolgo o tem vedenju poročajo redkeje kot udeleženci v skupini Pred, kar pomeni, da skupina Dolgo***

								redkeje napačno interpretira prometne znake v krožiščih
Zavedate se, da nimate jasnega spomina na cesto, ki ste jo pravkar prevozili.	260	287	1,18	1,22	36173,000	-0,965	0,334	NE
Sedaj pa se prosimo osredotočite na zadnjih 7 dni. Kolikokrat ste se v tem obdobju znašli v spodaj opisanih situacijah? (1 – Nikoli; 2 – Enkrat; 3 - Dvakrat ali trikrat; 4 - Štirikrat ali petkrat; 5 - Več kot petkrat)								
Vozil sem več kot 10 km/h hitreje od omejitve v naselju.	260	285	1,57	1,51	35830,500	-0,773	0,439	NE
Vozil sem več kot 15 km/h hitreje od omejitve izven naselja.	***260***	***284***	***1,59***	***1,46***	***34085,500***	***-1,906***	***0,057***	***DA Udeleženci v skupini Dolgo o tem poročajo pogosteje kot udeleženci v skupini Pred, kar pomeni, da skupina Dolgo pogosteje navaja vožnjo z več kot 15 km/h nad omejitvijo izven naselja***
Vozil sem več kot 20 km/h hitreje od omejitve na avtocesti.	261	280	1,47	1,46	35973,500	-0,398	0,690	NE
Nisem se privezal z varnostnim pasom.	***261***	***282***	***1,19***	***1,22***	***34937,500***	***-1,836***	***0,066***	***DA Udeleženci v skupini Dolgo o tem poročajo pogosteje kot udeleženci v skupini Pred, kar pomeni, da skupina Dolgo pogosteje navaja neuporabo varnostnega pasu***

Vozil sem po tem, ko sem v zadnjih dveh urah pil alkohol.	261	283	1,35	1,32	35287,000	-1,246	0,213	NE
Vozil sem pod vplivom nedovoljenih snovi.	261	284	1,04	1,05	36489,500	-0,981	0,327	NE
Prevozil sem rumeno luč na semaforju.	258	283	1,59	1,57	36502,500	-0,003	0,998	NE
Prevozil sem rdečo luč na semaforju.	261	284	1,05	1,05	36787,000	-0,430	0,667	NE
Z avtom sem lovil drugo vozilo.	261	282	1,02	1,05	36431,000	-1,037	0,300	NE
Obrnil sem polkrožno, kjer ni dovoljeno.	***260***	***283***	***1,06***	***1,10***	***35222,000***	***-2,018***	***0,044***	***DA*** ***Udeleženci v skupini Dolgo o tem poročajo redkeje kot udeleženci v skupini Pred, kar pomeni, da skupina Dolgo redkeje navaja nedovoljeno polkrožno obračanje***
Vozil sem nad omejitvijo hitrosti, brez da bi to naredil zavestno.	260	282	1,29	1,34	36349,500	-0,228	0,820	NE
Pred ali med vožnjo se nisem počutil dovolj samozavestnega za vožnjo.	260	284	1,09	1,06	36285,000	-0,938	0,348	NE
Med vožnjo sem se razjezil na drugega udeleženca v prometu.	260	281	1,35	1,32	35096,000	-1,079	0,281	NE
Med vožnjo sem uporabil zvočno hupo ali svetlobno opozorilo.	***260***	***283***	***1,30***	***1,27***	***34351,000***	***-1,915***	***0,055***	***DA*** ***Udeleženci v skupini Dolgo o tem poročajo pogosteje kot udeleženci v skupini Pred, kar pomeni, da skupina Dolgo pogosteje***

								navaja uporabo zvočnih ali svetlobnih opozoril
Vozil sem, ko nisem bil prepričan, če sem za to dovolj trezen.	***261***	***282***	***1,08***	***1,12***	***34330,000***	***-2,749***	***0,006***	***DA Udeleženci v skupini Dolgo o tem poročajo redkeje kot udeleženci v skupini Pred, kar pomeni, da skupina Dolgo redkeje navaja vožnjo ob dvomu o lastni treznosti***
Prehiteval sem »v škarje«.	261	282	1,03	1,05	36333,500	-0,932	0,351	NE
Prevozil sem polno črto.	261	283	1,15	1,17	36291,500	-0,621	0,535	NE
Vozil sem prehitro, ker se mi je mudilo.	261	284	1,23	1,33	34986,000	-1,611	0,107	NE
Vozil sem prehitro, ker mi je to v užitek.	261	283	1,16	1,14	35601,500	-1,424	0,154	NE

Prvo vsebinsko področje vprašanj (Tabela 31) je bilo usmerjeno v odnos anketirancev do posameznih vidikov vožnje ter v njihova splošna stališča glede prometnega vedenja. Udeleženci so ocenjevali stopnjo strinjanja z različnimi trditvami, ki so se nanašale na samozaznavo vozniških sposobnosti, odnos do prometnih pravil, dojemanje tveganja in hitrostne kulture ter na osebne odzive v prometnih situacijah. Analiza odgovorov je pokazala razlike med posameznimi skupinami anketirancev. Tisti, ki so se v preteklosti že udeležili edukacijske delavnice, so izražali večjo samozavest v lastne vozniške sposobnosti in bolj tolerantna stališča do višjih hitrosti ter nekaterih oblik tveganega vedenja. Po drugi strani pa so anketiranci, ki so vprašalnik izpolnili pred začetkom prve ure delavnice, pogosteje izkazovali zaskrbljenost glede prometne varnosti ter podpirali obveznost dodatnega izobraževanja voznikov.

Zaznati je tudi možno statistično značilne razlike med skupinama anketirancev. Pri tistih, ki so se delavnice udeležili že pred časom, se pogosteje pojavljajo vedenja, povezana s preseganjem hitrosti in izražanjem agresije v prometu. Nasprotno pa skupina, ki je anketo izpolnila pred prvo uro delavnice, pogosteje poroča o napakah pri vožnji in neupoštevanju prometnih pravil, kar nakazuje na vpliv nepozornosti ali pomanjkanja rutine.

Tabela 32: Rezultati Mann-Whitney U testa za primerjavo odgovorov med udeleženci psihosocialnih delavnic in sicer PRED delavnico in PO daljšem obdobju

Vprašanje	N (Psi Dolgo)	N (Psi Pred)	Povpr. (Psi Dolgo)	Povpr. (Psi Pred)	Mann-Whitney U	Z	p-vrednost (< 0,10)	Statistično značilno (DA/NE)
Sedaj pa vas bomo povprašali še o vašem odnosu do nekaterih elementov vožnje oziroma vaših splošnih mnenj do njih. Prosimo, ocenite svoje strinjanje s trditvami na podani lestvici (1 - Sploh se ne strinjam; 2 - Ne strinjam se; 3 - Sem neodločen (niti niti); 4 - Strinjam se; 5 - Popolnoma se strinjam)								
Udeležba na rehabilitacijskem programu (edukacijska ali psihosocialna delavnica) je bila izguba mojega časa.	***81***	***77***	***2,93***	***2,00***	***2455,000***	***-2,408***	***0,016***	***DA*** ***Udeleženci v skupini Dolgo se s trditvijo bolj strinjajo kot udeleženci v skupini Pred, kar pomeni, da skupina Dolgo v večji meri izraža stališče, da je bila udeležba na programu izguba časa.***
Sem boljši voznik od ostalih voznikov moje starosti.	***81***	***78***	***3,14***	***2,54***	***2168,500***	***-3,520***	***0,000***	***DA***

								Udeleženci v skupini Dolgo se s trditvijo bolj strinjajo kot udeleženci v skupini Pred, kar pomeni, da skupina Dolgo v večji meri izraža prepričanje, da so boljši vozniki od svojih vrstnikov
V običajnih cestnih razmerah je dovolj, če volan držim z eno roko.	82	77	2,36	2,01	3023,000	-0,487	0,626	NE
Na razdaljah, krajših od 500 m, se nima smisla pripasati z varnostnim pasom.	82	77	2,00	1,40	3129,500	-0,116	0,907	NE
Vožnja po tem, ko spijem eno pivo ali dcl vina, ni problematična.	***82***	***77***	***3,21***	***2,24***	***2571,500***	***-2,079***	***0,038***	***DA*** ***Udeleženci v skupini Dolgo se s trditvijo bolj strinjajo kot udeleženci v skupini Pred, kar pomeni, da skupina Dolgo v večji meri izraža stališče, da taka vožnja ni problematična***
Vožnja pod vplivom marihuane ni problematična.	82	75	1,79	1,43	2740,500	-1,406	0,160	NE
Preveč varna vožnja je lahko tudi nevarna.	***81***	***77***	***3,29***	***2,35***	***2121,500***	***-3,549***	***0,000***	***DA*** ***Udeleženci v skupini Dolgo se s trditvijo bolj strinjajo kot udeleženci v skupini Pred, kar pomeni, da skupina Dolgo v večji meri izraža to stališče***

Prekoračitev hitrosti za 20 km/h izven naselja, kjer je omejitev 90 km/h, ne predstavlja večje nevarnosti zame.	***82***	***77***	***2,71***	***1,97***	***2627,000***	***-1,911***	***0,056***	***DA Udeleženci v skupini Dolgo se s trditvijo bolj strinjajo kot udeleženci v skupini Pred, kar pomeni, da skupina Dolgo v večji meri izraža, da taka prekoračitev hitrosti zanje ne predstavlja večje nevarnosti***
V primeru, ko se na semaforju vklopi rumena luč, pospešim, da pridem čez križišče pravočasno.	82	77	2,14	1,82	2823,000	-1,228	0,219	NE
Glavni razlog, ki me odvrača od vožnje pod vplivom alkohola, je možnost naključnega policijskega preverjanja.	82	77	2,43	1,91	2907,000	-0,916	0,360	NE
Na avtocesti lahko ves čas vozim po prehitevalnem pasu.	82	76	1,50	1,44	2958,000	-0,664	0,507	NE
Ko na avtocesti nastane kolona, se v vsakem primeru postavim skrajno na stran voznega pasu, da poskrbim za prostor reševalnega pasu.	82	76	4,07	4,37	2901,500	-0,941	0,347	NE
Sledenje prometnemu toku opravičuje vožnjo pri visokih hitrostih.	***82***	***76***	***2,29***	***1,82***	***2506,500***	***-2,250***	***0,024***	***DA Udeleženci v skupini Dolgo se s trditvijo bolj strinjajo kot udeleženci v skupini Pred, kar pomeni, da skupina Dolgo v večji***

								meri izraža, da sledenje prometnemu toku opravičuje vožnjo pri visokih hitrostih
Redno dodatno izobraževanje voznikov, ki že imajo vozniško dovoljenje, bi moralo biti obvezno.	***81***	***77***	***3,07***	***2,90***	***2341,500***	***-2,796***	***0,005***	***DA Udeleženci v skupini Dolgo se s trditvijo bolj strinjajo kot udeleženci v skupini Pred, kar pomeni, da skupina Dolgo v večji meri izraža, da bi moralo biti redno dodatno izobraževanje voznikov obvezno***
Pri vožnji na ravni in dobri cesti je težko upoštevati omejitev hitrosti.	82	77	2,14	1,97	2806,500	-1,266	0,206	NE
Večina ljudi vozi manj varno po zaužitju dveh meric alkohola.	82	77	4,00	3,75	2785,500	-1,362	0,173	NE
Prekoračenje omejitev hitrosti za več kot 10 km/h pomeni, da bom prej na cilju.	82	77	1,86	1,91	3093,500	-0,234	0,815	NE
Hitre avtomobile je zabavno voziti.	***82***	***76***	***3,07***	***2,41***	***2516,500***	***-2,144***	***0,032***	***DA Udeleženci v skupini Dolgo se s trditvijo bolj strinjajo kot udeleženci v skupini Pred, kar pomeni, da skupina Dolgo v večji meri izraža, da je vožnja hitrih avtomobilov zabavna***
Meja za dovoljeno stopnjo alkohola v krvi, ki je v Sloveniji trenutno 0,5 ‰, bi morala biti višja.	82	77	2,57	2,00	3049,500	-0,392	0,695	NE

Skrbi me, da bi povzročil prometno nesrečo.	82	76	2,43	2,34	2687,500	-1,538	0,124	NE
Ko obtičim v prometnem zastoju, postanem zelo jezen.	***82***	***77***	***1,86***	***1,78***	***2450,500***	***-2,575***	***0,010***	***DA Udeleženci v skupini Dolgo se s trditvijo bolj strinjajo kot udeleženci v skupini Pred, kar pomeni, da skupina Dolgo v večji meri izraža, da v prometnih zastojih postanejo zelo jezni***
Težko se je izogniti nekaterim situacijam vožnje pod vplivom alkohola, če želiš imeti družabno življenje.	81	77	1,93	1,72	3017,500	-0,383	0,702	NE
Sem agresiven voznik.	***81***	***77***	***1,93***	***1,38***	***2415,500***	***-2,786***	***0,005***	***DA Udeleženci v skupini Dolgo se s trditvijo bolj strinjajo kot udeleženci v skupini Pred, kar pomeni, da skupina Dolgo v večji meri izraža, da so agresivni voznik***
Prometna pravila so večinoma prestroga.	***82***	***77***	***3,14***	***1,94***	***2261,500***	***-3,217***	***0,001***	***DA Udeleženci v skupini Dolgo se s trditvijo bolj strinjajo kot udeleženci v skupini Pred, kar pomeni, da skupina Dolgo v večji meri izraža, da so prometna pravila prestroga***
Raje sem voznik kot sopotnik.	81	77	3,79	3,15	2720,000	-1,549	0,121	NE
Vreme nima vpliva na moj način vožnje.	81	77	2,07	2,54	2774,000	-1,248	0,212	NE

Prehitra vožnja v naselju je bolj nevarna kot prehitra vožnja izven naselja.	81	76	3,86	3,60	2942,000	-0,495	0,621	NE
Če prekoračim hitrost izven naselja, je verjetnost, da bom za prehitro vožnjo kaznovan, majhna.	81	77	2,57	2,21	2870,500	-0,898	0,369	NE
Pri vožnji v zahtevnih razmerah se počutim samozavestno.	81	77	3,71	3,51	3029,000	-0,324	0,746	NE
Na splošno vozim hitreje kot povprečen voznik.	***81***	***77***	***2,43***	***1,91***	***2369,500***	***-2,731***	***0,006***	***DA Udeleženci v skupini Dolgo se s trditvijo bolj strinjajo kot udeleženci v skupini Pred, kar pomeni, da skupina Dolgo v večji meri izraža, da vozijo hitreje kot povprečen voznik***
Vozniki, ki zaradi nevarne vožnje povzročijo prometno nesrečo, bi morali vozniški izpit izgubiti doživljenjsko.	***82***	***75***	***2,36***	***2,40***	***2468,500***	***-2,205***	***0,027***	***DA Udeleženci v skupini Dolgo se s trditvijo manj strinjajo kot udeleženci v skupini Pred, kar pomeni, da skupina Dolgo v manjši meri izraža, da bi morali takšni vozniki izgubiti vozniški izpit doživljenjsko***
Kazni za prometne prekrške bi morale biti višje.	82	77	2,00	2,15	3016,000	-0,508	0,611	NE

V preteklosti se vam je zgodilo, da ste sedli za volan pod vplivom alkohola in/ali drog. Zakaj? V nadaljevanju trditve ocenite glede na njihovo relevantnost za vašo situacijo (1 - Sploh se ne strinjam; 2 - Ne strinjam se; 3 - Sem neodločen (niti niti); 4 - Strinjam se ; 5 - Popolnoma se strinjam)								
Vožnja pod vplivom alkohola/drog je bila posledica družbenega pritiska.	81	76	2,36	2,27	2834,500	-0,896	0,370	NE
Vozil sem pod vplivom, ker nisem imel druge možnosti za prevoz.	81	77	2,86	2,37	2684,000	-1,564	0,118	NE
Vozil sem pod vplivom zaradi stresa ali osebnih težav.	81	76	2,07	2,11	2883,500	-0,717	0,473	NE
Menil sem, da lahko varno vozim kljub zaužitju alkohola/drog.	***81***	***77***	***3,43***	***2,95***	***2243,000***	***-3,181***	***0,001***	***DA*** ***Udeleženci v skupini Dolgo se s trditvijo bolj strinjajo kot udeleženci v skupini Pred, kar pomeni, da skupina Dolgo v večji meri izraža, da je bilo prepričanje o varni vožnji kljub zaužitju alkohola in/ali drog zanje relevanten razlog***
Nisem se zavedal resnosti posledic vožnje pod vplivom.	***81***	***77***	***3,50***	***2,96***	***2348,000***	***-2,816***	***0,005***	***DA*** ***Udeleženci v skupini Dolgo se s trditvijo bolj strinjajo kot udeleženci v skupini Pred, kar pomeni, da skupina Dolgo v večji meri izraža, da je bilo nezavedanje resnosti posledic vožnje pod vplivom***

								alkohola in/ali drog zanje relevanten razlog
Ocenil sem, da je od zaužitega alkohola/drog minilo že dovolj časa, da so zapustile moj organizem.	***81***	***77***	***3,07***	***2,78***	***2566,500***	***-1,976***	***0,048***	***DA Udeleženci v skupini Dolgo se s trditvijo bolj strinjajo kot udeleženci v skupini Pred, kar pomeni, da skupina Dolgo v večji meri izraža, da je bila ocena o preteku dovolj časa od zaužitja alkohola in/ali drog zanje relevanten razlog***
Bil sem prepričan, da lahko obvladujem vozilo kljub zaužitju alkohola/drog.	***81***	***77***	***3,79***	***3,37***	***2452,500***	***-2,558***	***0,011***	***DA Udeleženci v skupini Dolgo se s trditvijo bolj strinjajo kot udeleženci v skupini Pred, kar pomeni, da skupina Dolgo v večji meri izraža, da je bilo prepričanje o obvladovanju vozila kljub zaužitju alkohola in/ali drog zanje relevanten razlog***
Menil sem, da je verjetnost, da bom ujet, zelo majhna.	81	75	3,00	2,84	2715,500	-1,177	0,239	NE
Bil sem pod pritiskom vrstnikov.	80	77	1,71	1,78	2890,000	-0,725	0,468	NE
Vozil sem pod vplivom, ker nisem želel zamuditi pomembnega dogodka ali obveznosti.	81	77	1,86	2,15	2800,500	-1,174	0,240	NE

Uživanje alkohola/drog pred vožnjo je bila običajna praksa v moji družbi.	***78***	***76***	***2,21***	***1,67***	***2303,000***	***-2,553***	***0,011***	***DA Udeleženci v skupini Dolgo se s trditvijo bolj strinjajo kot udeleženci v skupini Pred, kar pomeni, da skupina Dolgo v večji meri izraža, da je bila raba alkohola in/ali drog pred vožnjo v njihovi družbi zanje relevanten razlog***
Kako pogosto, ko vozite osebni avtomobil ... (1 - Nikoli; 2 – Redko; 3 – Občasno; 4 – Pogosto; 5 - Skoraj vedno)								
Uporabite zvočno hupo za kazanje svojega vznemirjenja zaradi drugih uporabnikov ceste.	***68***	***78***	***1,64***	***1,49***	***2276,000***	***-1,663***	***0,096***	***DA Udeleženci v skupini Dolgo o tem vedenju poročajo pogosteje kot udeleženci v skupini Pred, kar pomeni, da skupina Dolgo pogosteje uporablja zvočno hupo za izražanje vznemirjenja***
Postanete jezni zaradi drugega voznika in ga zasledujete z namenom, da mu grozite ali pokažete svoje nezadovoljstvo.	68	78	1,08	1,13	2517,000	-1,006	0,314	NE
Postanete jezni na določeno vrsto voznika in pokažete svoje sovraštvo ali jezo s katerimi koli sredstvi ali dejanji.	68	78	1,36	1,11	2431,000	-1,191	0,234	NE

Zapeljete tako daleč ven iz križišča, da mora voznik, ki ima sicer prednost, ustaviti in vas spustiti naprej.	68	77	1,11	1,04	2450,000	-1,394	0,163	NE
Ne upoštevate omejitev hitrosti na cestah v stanovanjskem naselju.	66	78	1,52	1,76	2491,500	-0,373	0,709	NE
Ostanete na avtocestnem pasu do zadnjega trenutka, kljub temu da veste, da je pas v nadaljevanju zaprt, in potem izsiljujete za vključitev na drug pas.	68	78	1,20	1,17	2443,000	-1,236	0,217	NE
Prehitevate počasne voznike po desnem pasu.	***68***	***78***	***1,28***	***1,10***	***2262,500***	***-2,508***	***0,012***	***DA Udeleženci v skupini Dolgo o tem vedenju poročajo pogosteje kot udeleženci v skupini Pred, kar pomeni, da skupina Dolgo pogosteje prehiteva počasne voznike po desnem pasu***
Hitro speljete na semaforju z namenom, da prehitite voznika poleg sebe.	68	78	1,33	1,19	2377,000	-1,553	0,120	NE
Vozite tako blizu vozila pred vami, da bi se težko varno ustavili v nujnem primeru.	***66***	***77***	***1,30***	***1,13***	***2204,000***	***-2,069***	***0,039***	***DA Udeleženci v skupini Dolgo o tem vedenju poročajo pogosteje kot udeleženci v skupini Pred, kar pomeni, da skupina Dolgo pogosteje vozi zelo blizu vozila pred seboj***

Prečkate križišče vedoč, da se je luč na semaforju že spremenila v rumeno ali rdečo.	68	78	1,46	1,40	2601,000	-0,235	0,814	NE
Ne upoštevate omejitev hitrosti na avtocesti.	68	78	2,18	1,96	2284,000	-1,524	0,128	NE
Pri čakanju na zavijanje na glavno cesto ste toliko pozorni na glavni tok prometa, da se skoraj zaletite v avto pred vami.	67	78	1,05	1,06	2604,000	-0,085	0,932	NE
Pri zavijanju na stranske ulice z glavne ceste ne opazite pešcev, ki prečkajo vozišče.	***66***	***78***	***1,10***	***1,50***	***2196,000***	***-2,199***	***0,028***	***DA Udeleženci v skupini Dolgo o tem vedenju poročajo redkeje kot udeleženci v skupini Pred, kar pomeni, da skupina Dolgo redkeje ne opazi pešcev pri zavijanju***
Ne preverite svojega vzvratnega ogledala, preden se vključite v promet, pri menjavi pasu itd.	67	77	1,20	1,61	2343,000	-1,336	0,181	NE
Prehitro zavirate na spolzki cesti ali usmerite vozilo v napačno smer pri pojavu drsenja.	68	78	1,10	1,10	2548,500	-0,853	0,394	NE

Pri zavijanju desno skoraj zadenete kolesarja, ki se je pripeljal po vaši notranji strani zavoja.	68	78	1,03	1,03	2602,000	-0,623	0,534	NE
Zgrešite znake, ki vam odvzemajo prednost, in se za las izognete trčenju s prometom na prednostni smeri.	***67***	***77***	***1,02***	***1,07***	***2417,000***	***-1,747***	***0,081***	***DA Udeleženci v skupini Dolgo o tem vedenju poročajo redkeje kot udeleženci v skupini Pred, kar pomeni, da skupina Dolgo redkeje spregleda znake za prednost***
Poskusite prehiteti nekoga, za katerega niste opazili, da bo zavijal levo.	67	76	1,07	1,08	2462,000	-0,808	0,419	NE
Podcenjujete hitrost nasproti prihajajočega vozila pri prehitevanju.	67	78	1,20	1,10	2443,000	-1,064	0,287	NE
Pri vzvratni vožnji zadenete nekaj, česar prej niste videli.	67	78	1,23	1,22	2561,000	-0,301	0,763	NE
Nameravate voziti do cilja A, vendar se med vožnjo zaveste, da ste na poti do cilja B.	***67***	***77***	***1,10***	***1,26***	***2261,500***	***-1,879***	***0,060***	***DA Udeleženci v skupini Dolgo o tem vedenju poročajo redkeje kot udeleženci v skupini Pred, kar pomeni, da skupina Dolgo redkeje ugotovi, da je vozi na napačen cilj***
V križišče ali krožišče se vključujete ali se približujete po napačnem pasu.	66	78	1,07	1,11	2466,000	-0,905	0,366	NE

Vklopite eno stvar, kot so žarometi, ko ste mislili vklopiti nekaj drugega, kot na primer smerokaz.	67	78	1,15	1,10	2522,000	-0,647	0,518	NE
Poskusite speljati na semaforju v tretji prestavi.	67	78	1,10	1,06	2541,500	-0,618	0,537	NE
Pozabite, kje ste pustili vozilo na parkirišču.	***67***	***78***	***1,23***	***1,15***	***2337,000***	***-1,699***	***0,089***	***DA Udeleženci v skupini Dolgo o tem vedenju poročajo pogosteje kot udeleženci v skupini Pred, kar pomeni, da skupina Dolgo pogosteje pozabi, kje je pustila vozilo***
Narobe interpretirate znake in zapustite križišče na napačnem izvozu.	67	77	1,13	1,15	2486,000	-0,653	0,513	NE
Zavedate se, da nimate jasnega spomina na cesto, ki ste jo pravkar prevozili.	***67***	***78***	***1,38***	***1,17***	***2310,500***	***-1,744***	***0,081***	***DA Udeleženci v skupini Dolgo o tem vedenju poročajo pogosteje kot udeleženci v skupini Pred, kar pomeni, da skupina Dolgo pogosteje navaja pomanjkanje jasnega spomina na pravkar prevoženo cesto***

Sedaj pa se prosimo osredotočite na zadnjih 7 dni. Kolikokrat ste se v tem obdobju znašli v spodaj opisanih situacijah? (1 – Nikoli; 2 – Enkrat; 3 - Dvakrat ali trikrat; 4 - Štirikrat ali petkrat; 5 - Več kot petkrat)								
Vozil sem več kot 10 km/h hitreje od omejitve v naselju.	***68***	***75***	***1,62***	***1,34***	***2072,000***	***-2,342***	***0,019***	***DA Udeleženci v skupini Dolgo o tem poročajo pogosteje kot udeleženci v skupini Pred, kar pomeni, da skupina Dolgo pogosteje navaja vožnjo več kot 10 km/h nad omejitvijo v naselju***
Vozil sem več kot 15 km/h hitreje od omejitve izven naselja.	***68***	***76***	***1,87***	***1,29***	***1838,500***	***-3,550***	***0,000***	***DA Udeleženci v skupini Dolgo o tem poročajo pogosteje kot udeleženci v skupini Pred, kar pomeni, da skupina Dolgo pogosteje navaja vožnjo več kot 15 km/h nad omejitvijo izven naselja***
Vozil sem več kot 20 km/h hitreje od omejitve na avtocesti.	68	76	1,64	1,39	2275,500	-1,479	0,139	NE
Nisem se privezal z varnostnim pasom.	***68***	***73***	***1,03***	***1,19***	***2219,000***	***-2,092***	***0,036***	***DA Udeleženci v skupini Dolgo o tem poročajo redkeje kot udeleženci v skupini Pred, kar pomeni, da skupina Dolgo redkeje navaja neuporabo varnostnega pasu***
Vozil sem po tem, ko sem v zadnjih dveh urah pil alkohol.	68	76	1,21	1,16	2442,000	-0,863	0,388	NE

Vozil sem pod vplivom nedovoljenih snovi.	68	75	1,03	1,00	2546,500	-0,070	0,945	NE
Prevozil sem rumeno luč na semaforju.	***68***	***75***	***1,57***	***1,40***	***2185,500***	***-1,684***	***0,092***	***DA Udeleženci v skupini Dolgo o tem poročajo pogosteje kot udeleženci v skupini Pred, kar pomeni, da skupina Dolgo pogosteje navaja prevoz rumene luči***
Prevozil sem rdečo luč na semaforju.	***68***	***76***	***1,03***	***1,00***	***2470,000***	***-1,844***	***0,065***	***DA Udeleženci v skupini Dolgo o tem poročajo pogosteje kot udeleženci v skupini Pred, kar pomeni, da skupina Dolgo pogosteje navaja prevoz rdeče luči***
Z avtom sem lovil drugo vozilo.	68	76	1,02	1,00	2546,000	-1,057	0,290	NE
Obrnil sem polkrožno, kjer ni dovoljeno.	68	76	1,08	1,04	2455,000	-1,121	0,262	NE
Vozil sem nad omejitvijo hitrosti, brez da bi to naredil zavestno.	68	76	1,30	1,29	2506,000	-0,426	0,670	NE
Pred ali med vožnjo se nisem počutil dovolj samozavestnega za vožnjo.	68	76	1,07	1,10	2564,000	-0,191	0,849	NE
Med vožnjo sem se razjezil na drugega udeleženca v prometu.	***68***	***76***	***1,54***	***1,23***	***2098,500***	***-2,453***	***0,014***	***DA Udeleženci v skupini Dolgo o tem poročajo pogosteje kot udeleženci v skupini Pred, kar pomeni, da skupina Dolgo pogosteje***

								navaja jezo na drugega udeleženca v prometu
Med vožnjo sem uporabil zvočno hupo ali svetlobno opozorilo.	***68***	***76***	***1,49***	***1,24***	***2240,500***	***-1,737***	***0,082***	***DA Udeleženci v skupini Dolgo o tem poročajo pogosteje kot udeleženci v skupini Pred, kar pomeni, da skupina Dolgo pogosteje navaja uporabo zvočne hupe ali svetlobnega opozorila***
Vozil sem, ko nisem bil prepričan, če sem za to dovolj trezen.	67	76	1,08	1,14	2408,000	-1,120	0,263	NE
Prehiteval sem »v škarje«.	68	76	1,00	1,01	2516,000	-1,342	0,179	NE
Prevozil sem polno črto.	67	76	1,13	1,14	2500,000	-0,309	0,757	NE
Vozil sem prehitro, ker se mi je mudilo.	68	75	1,26	1,20	2433,000	-0,645	0,519	NE
Vozil sem prehitro, ker mi je to v užitek.	***68***	***76***	***1,34***	***1,03***	***2098,000***	***-3,238***	***0,001***	***DA Udeleženci v skupini Dolgo o tem poročajo pogosteje kot udeleženci v skupini Pred, kar pomeni, da skupina Dolgo pogosteje navaja prehitro vožnjo zaradi užitka***

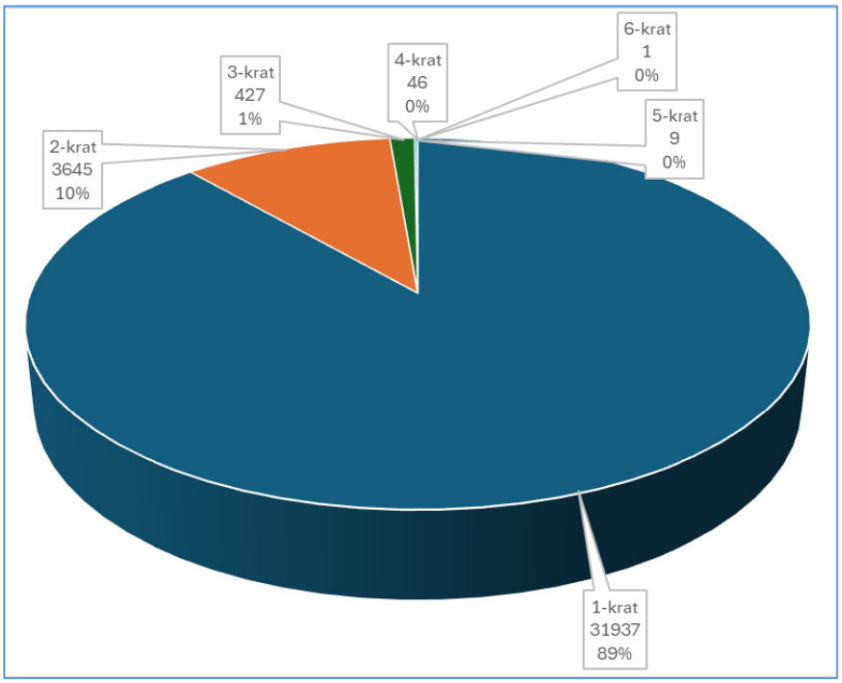
Tabela 32 pa prikazuje rezultate Mann-Whitney U testa za primerjavo odgovorov med udeleženci psihosocialnih delavnic in sicer pred delavnico in po daljšem obdobju. Zaznati je možno statistično značilne razlike pri odnosu do različnih vidikov vožnje in prometnih pravil. Skupina, ki se je delavnice udeležila že pred daljšim časom, izkazuje večjo samozavest v lastne vozniške sposobnosti, večjo tolerantnost do višjih hitrosti ter večjo naklonjenost tveganim vedenjem. Po drugi strani pa skupina, ki je anketo izpolnila pred začetkom delavnice, izraža večjo podporo ukrepom za krepitev prometne discipline, kot sta dodatno izobraževanje voznikov in strožje sankcije za povzročitelje prometnih nesreč. Zaznati je možno statistično značilne razlike pri vprašanju o vožnji pod vplivom alkohola ali drog. Skupina, ki je delavnico obiskala že pred časom, je manj kritična do vožnje v takšnih okoliščinah, saj pogosteje izraža prepričanje, da lahko kljub zaužitju varno obvladuje vozilo in da so posledice vožnje pod vplivom manj resne. V tej skupini se pogosteje pojavlja tudi prepričanje, da je od zaužitja minilo dovolj časa ali da je takšno vedenje del ustaljene prakse. Pri vprašanju o pogostosti posameznih vozniških vedenj se pokažejo razlike med skupinama glede agresivnosti in nepozornosti. Skupina »Dolgo« pogosteje poroča o vedenjih, ki nakazujejo agresijo in tveganje, kot so prehitevanje, vožnja preblizu spredaj vozečega vozila in uporaba hupe za izražanje vznemirjenja. Skupina »Pred« pa pogosteje navaja napake, povezane z nepozornostjo, kot so napačno zavijanje, napačna izbira poti ali pozabljivost. Razlike so opazne tudi pri vedenjih v zadnjem tednu. Skupina »Dolgo« pogosteje poroča o prekoračitvah hitrosti, vožnji skozi rumeno ali rdečo luč ter o jezi in uporabi hupe med vožnjo. To kaže na večjo nagnjenost k tveganemu in impulzivnemu vedenju. Skupina »Pred« pa se pogosteje sooča z osnovnim tveganjem zaradi neuporabe varnostnega pasu, kar prav tako negativno vpliva na prometno varnost, a je drugačne narave kot pri skupini »Dolgo«.

5.3 Recidivizem udeležencev edukacijskih in psihosocialnih delavnic

Recidivizem je izraz, ki se uporablja za večkratno udeležbo iste osebe v rehabilitacijskem programu, pri čemer se upoštevata udeležbi v edukacijskih in/ali psihosocialnih delavnicah (podatkov ni bilo mogoče povezati z udeleženci dodatnega usposabljanja za varno vožnjo). V obravnavanem kontekstu je bil recidivizem opredeljen kot vsaj dve

udeležbi, ne glede na tip delavnice ali časovni razmik, zato ta pojem ne označuje nujno tudi ponovitve prometnega prekrška. V analizi je bilo prikazano, kolikšen delež oseb se je programa udeležil samo enkrat ter kolikšen delež večkrat (Slika 99) pri čemer so bile upoštevane vse ponovitve udeležbe do najvišjega števila, zabeleženega v obravnavanem obdobju. Končni analitični nabor podatkov obsega 40.935 vnosov (obiskov delavnic), in sicer obsega časovno obdobje od 11. 04. 2017 (prvi upoštevan vnos v bazi) do 01. 04. 2025 (zadnji vnesen vnos v bazi). Število N pa se pri določenih analizah spreminja zaradi možnih manjkajočih podatkov. Rezultati kažejo, da se velika večina udeležencev rehabilitacijskih programov delavnice udeleži le enkrat (89 %). Približno desetina oseb (10 %) je bila v program vključena dvakrat, medtem ko je delež udeležencev s tremi ali več udeležbami zelo majhen (posamezne skupine predstavljajo manj kot 1 % vseh udeležencev).

Slika 99: Recidivizem udeležencev rehabilitacijskih programov (11. 04. 2017 do 01. 04. 2025) (N = 36.056)



Analiza recidivizma je bila nadgrajena z upoštevanjem časovnega razmika med udeležbami ter tipa delavnic, kar je omogočilo podrobnejši vpogled v dinamiko večkratnih vključitev in razlikovanje med kratkoročnim ter dolgoročnim ponavljanjem.

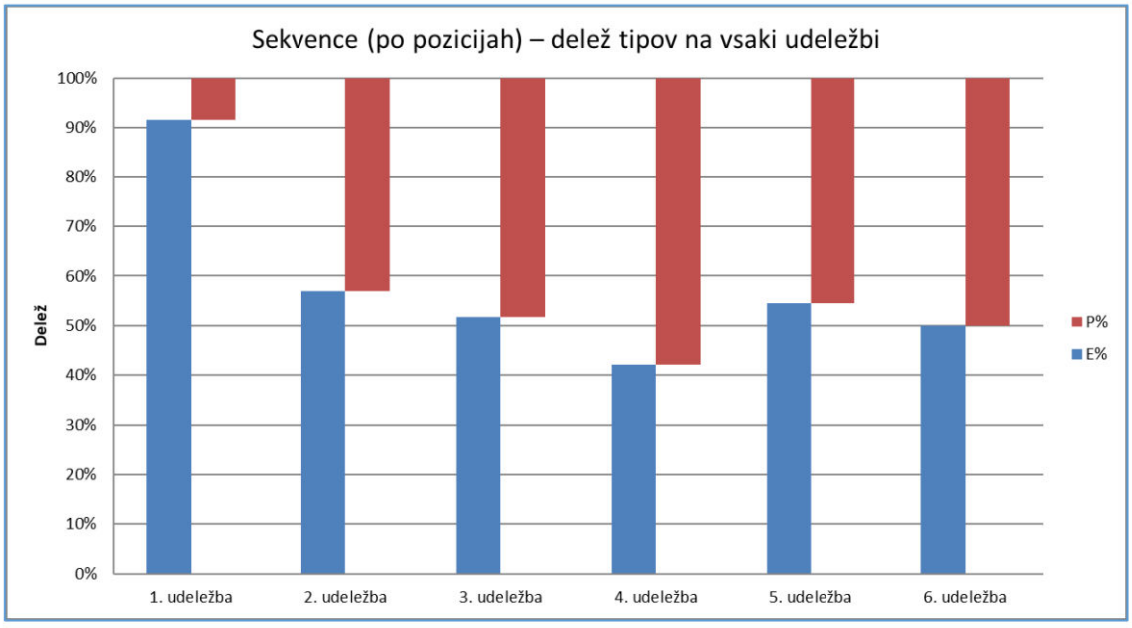
Konkretno so sekvence prehodov pri osebah, ki so največkrat (vsaj 4-krat) obiskale psihosocialne delavnice, kot sledi.

Vsaka alineja prikazuje zaporedje obiska posameznih programov, kjer je bil zabeležen izrazit recidivizem:

- Edukacijska → Edukacijska → Edukacijska → Edukacijska: 13 primerov;
- Edukacijska → Edukacijska → Psihosocialna → Psihosocialna: 8 primerov;
- Edukacijska → Edukacijska → Edukacijska → Psihosocialna: 8 primerov;
- Edukacijska → Psihosocialna → Psihosocialna → Psihosocialna: 6 primerov;
- Edukacijska → Edukacijska → Psihosocialna → Edukacijska: 4 primeri;
- Psihosocialna → Edukacijska → Edukacijska → Psihosocialna: 3 primeri;
- Edukacijska → Edukacijska → Psihosocialna → Psihosocialna → Psihosocialna: 2 primera;
- Edukacijska → Edukacijska → Edukacijska → Edukacijska → Edukacijska: 2 primera;
- Edukacijska → Edukacijska → Edukacijska → Edukacijska → Edukacijska → Psihosocialna: 1 primer;
- Edukacijska → Edukacijska → Edukacijska → Edukacijska → Psihosocialna: 1 primer;
- Edukacijska → Edukacijska → Edukacijska → Psihosocialna → Edukacijska: 1 primer;
- Edukacijska → Edukacijska → Psihosocialna → Psihosocialna → Edukacijska: 1 primer;
- Edukacijska → Edukacijska → Edukacijska → Psihosocialna → Psihosocialna: 1 primer;
- Edukacijska → Psihosocialna → Edukacijska → Edukacijska → Psihosocialna: 1 primer;
- Psihosocialna → Psihosocialna → Edukacijska → Psihosocialna: 1 primer;
- Psihosocialna → Edukacijska → Psihosocialna → Psihosocialna: 1 primer;
- Edukacijska → Psihosocialna → Edukacijska → Psihosocialna: 1 primer;
- Edukacijska → Psihosocialna → Edukacijska → Edukacijska: 1 primer;

Slika 100 prikazuje strukturo tipov delavnic po zaporednih udeležbah v rehabilitacijskem programu (od prve do šeste udeležbe). V stolpcih so prikazani deleži edukacijskih (E%) in psihosocialnih delavnic (P%) na posameznem koraku, pri čemer vsota deležev v vsakem stolpcu znaša 100 %. Na prvi udeležbi izrazito prevladujejo edukacijske delavnice, nato pa se deleži hitro uravnotežijo in že pri drugi ter tretji udeležbi dosežejo približno ravnovesje med obema tipoma. Pri kasnejših udeležbah se razmerje nagne v prid psihosocialnim delavnicam, vendar so zaradi majhnega števila primerov ti podatki interpretirani previdno. Skupno gledano je vhod v program pretežno edukacijski, pri večkratnih udeležbah pa se struktura nagiba k večji prisotnosti psihosocialnih vsebin.

Slika 100: Sekvence po pozicijah – delež tipov na posamezni udeležbi (100 %)[46]

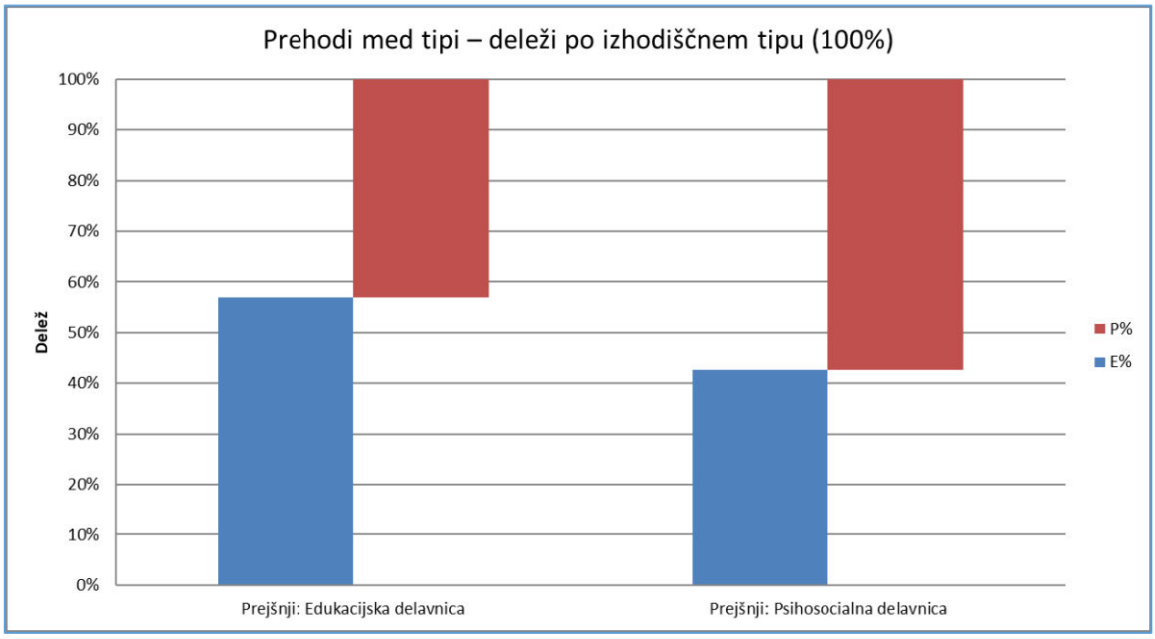


Slika 101 prikazuje strukturo naslednjega obiska glede na tip prejšnje udeležbe; vključeni so vsi zaporedni pari udeležb (1→2, 2→3, 3→4, 4→5, 5→6). Vsak udeleženec lahko k rezultatu prispeva več prehodov. Rezultati kažejo (Slika 101) izrazito vztrajnost glede tipa delavnice. Udeleženci po edukacijski delavnici najpogosteje nadaljujejo z istim tipom, podobno pa velja tudi za tiste po psihosocialni delavnici. Opaženo je določeno prelivanje med tipoma, vendar prevladuje stabilnost, kar kaže na komplementarnost

[46] Delež P % predstavlja delež psihosocialnih delavnic, E % pa delež edukacijskih delavnic.

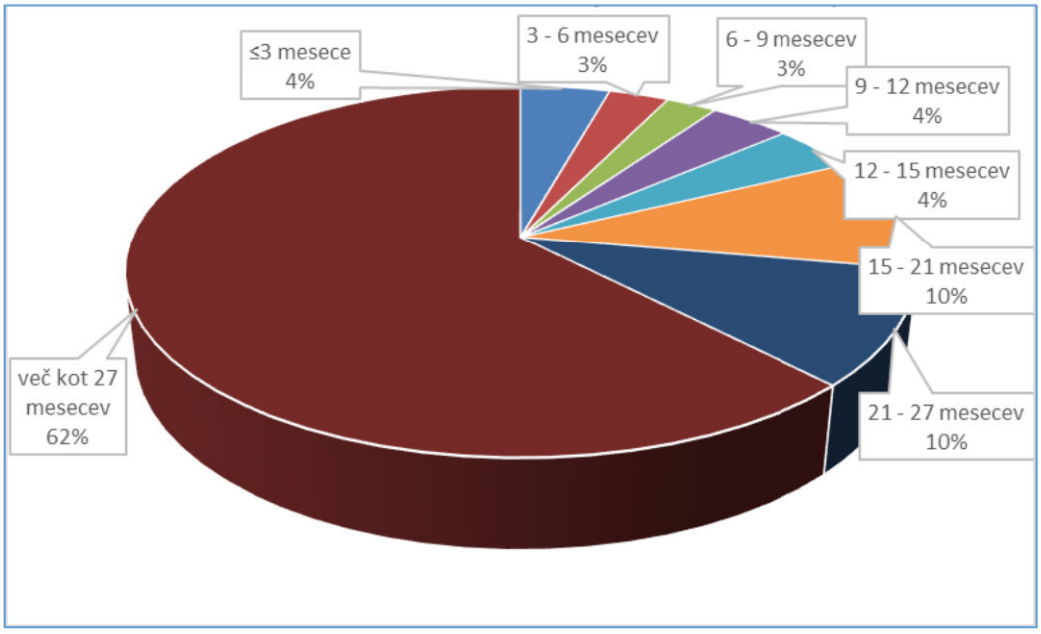
programov. Pri razlagi je treba upoštevati, da je število prehodov po edukacijskih delavnicah bistveno večje kot po psihosocialnih.

Slika 101: Prehodi med tipoma delavnic – deleži po izhodiščnem tipu (100 %) (4.675 prehodov)



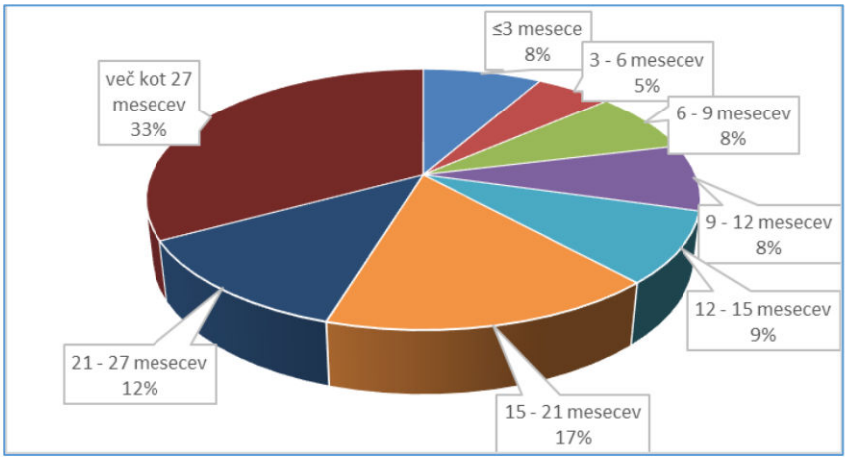
Slika 102 prikazuje razporeditev časa med zaporednima udeležbama za udeležence, ki so se delavnic udeležili 2-krat ali 3-krat (upoštevan je interval 1→2 in – kjer obstaja – tudi 2→3). Namen prikaza je ugotoviti, ali se po prvih obiskih vračajo hitro ali večinoma po daljšem obdobju. Slika 102 kaže, da med udeleženci z dvema ali tremi vključitvami prevladujejo zelo dolgi časovni presledki, saj se večina vrne šele po več kot letu dni. Krajše vrnitve so redke, kar kaže na izrazit vzorec počasnega vračanja v program.

Slika 102: Intervali med udeležbami (2 ali 3 udeležbe) – deleži (8.144 intervalov)



Razporeditev časov med zaporednimi udeležbami za udeležence, ki so se delavnic udeležili vsaj štirikrat, kaže, da se večina vrača po daljšem obdobju, saj prevladujejo intervali nad enim letom. Krajši, letni intervali, so redkejši, največja koncentracija pa je opažena pri zelo dolgih presledkih (Slika 103).

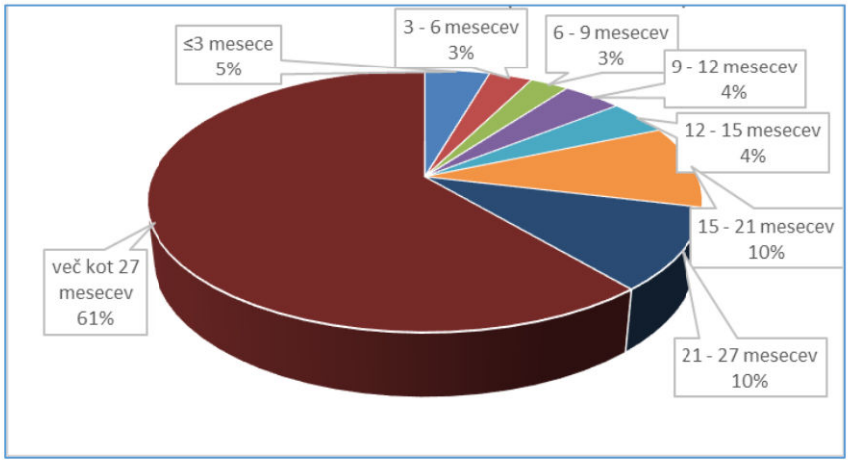
Slika 103: Porazdelitev intervalov med udeležbami (deleži; udeležbe ≥ 4-krat) (280 intervalov)



Razporeditev časov med zaporednimi udeležbami za udeležence, ki so se programov udeležili od dvakrat do šestkrat, kaže izrazito prevlado dolgih presledkov (Slika 104).

Večina vrnitev nastopi šele po več kot enem letu, najpogosteje po zelo dolgem obdobju, medtem ko so krajši intervali redkejši.

Slika 104: Intervali med udeležbami (N = 2–6) – deleži (N = 20.640 intervalov)



6 USMERITVE ZA NADALJNJI RAZVOJ

V nadaljevanju je obravnavan cilj C12, ki se nanaša na združevanje ugotovljenih značilnosti in učinkov rehabilitacijskih programov ter pripravo smernic za njihovo nadgradnjo in izboljšanje. V okviru cilja so bili analizirani obstoječi programi v Sloveniji in primerjani s praksami v drugih evropskih državah, pri čemer so bile upoštevane tudi ugotovitve znanstvenih raziskav in strokovne literature. Dodatno so bile vključene povratne informacije zbranih kratkoročnih in dolgoročnih evalvacij učinkovitosti ter rezultati delavnic, izvedenih z različnimi skupinami izvajalcev in drugih deležnikov v sistemu.

Takšen pristop omogoča oblikovanje smernic, ki temeljijo na večplastnem razumevanju programov – od njihove formalne zasnove in praktične izvedbe do zaznanih učinkov na vedenjske spremembe udeležencev. S tem je zagotovljena celovita osnova za predlagane izboljšave, ki so usmerjene v povečanje učinkovitosti, strokovne utemeljenosti ter dolgoročne trajnosti rehabilitacijskih ukrepov.

Predlagani ukrepi so oblikovani parcialno po posameznih področjih, pri čemer se večina navezuje na spremembe celotnega sistema rehabilitacije voznikov. To pomeni, da izboljšave ne morejo temeljiti zgolj na posamičnih prilagoditvah obstoječih programov, temveč zahtevajo usklajen in sistemski pristop. Takšen pristop ne vključuje le nadgradnje strokovnih vsebin in metod dela, temveč tudi spremembe na ravni zakonodaje in podzakonskih aktov, ki urejajo celotno področje.

Pri tem je ključno poudariti, da so predlogi rezultat znanstveno-strokovnega dela projektne ekipe, ki temelji na natančnem pregledu znanstvene in strokovne literature, analizi tujih praks ter izvedenih delavnicah in anketah z udeleženci in izvajalci programov. Predlogi so zato utemeljeni z delom ter izsledki celotnega projekta, ki so natančno popisani v ločenih poročilih po posameznih fazah in ciljih projekta, in tudi z znanjem in raziskovalno odličnostjo vključene projektne ekipe. Gre za jasno opredeljene smernice, pri čemer pa njihova natančna vsebinska določitev in podrobna priprava

presegata obseg tega projekta ter predstavlja nadaljnji korak pri implementaciji predlaganih rešitev.

Podani predlogi in ukrepi predstavljajo smernice za nadaljnji razvoj in prenovo rehabilitacijskih sistemov voznikov v Sloveniji. Pred končnimi odločitvami o implementaciji sprememb je potrebno soglasje ključnih deležnikov v sistemu ter ustrezne spremembe regulativnih podlag, hkrati pa ustrezne odločitve in načrt implementacije na strani Javne agencije RS za varnost prometa kot ključnem odločevalcu in predlagalcu sprememb na področju prometne varnosti.

6.1 Smernice izboljšav celotnega sistema rehabilitacije voznikov

Analiza obstoječega sistema napotitev in ukrepov je pokazala, da v Sloveniji pri obravnavi voznikov prekrškarjev še vedno obstajajo pomembne vrzeli, ki zmanjšujejo učinkovitost rehabilitacije in odvračalni učinek ukrepov. Te vrzeli se kažejo predvsem v nedoslednem upoštevanju preteklih prekrškov in ponavljanja kršitev (recidivizma), v razpršenosti podatkov o ukrepih in udeležbah v programih ter v neenotnih kriterijih napotovanja, zaradi katerih lahko v praksi prihaja do razlik v odločanju in do napotitev, ki niso vedno sorazmerne tveganju posameznika.

Poleg tega evalvacija potrjuje, da je v trenutnem sistemu ključna vloga kontrolnih zdravstvenih pregledov in strokovnih mnenj, vendar postopki niso dovolj standardizirani, zdravstvena obravnava pri alkoholu in drogah pa ni vedno dovolj multidisciplinarna. Ob tem je bilo zaznano tudi, da sodelovanje med ključnimi deležniki (zdravniki, sodišča, izvajalci programov, AVP) ni vzpostavljeno na način, ki bi omogočal stalno usklajevanje praks, pravočasno prepoznavanje težav in sprotno izboljševanje sistema na podlagi izkušenj iz prakse.

Zato so v nadaljevanju poglavja predstavljeni štirje sistemski predlogi, ki skupaj naslavljajo ključne strukturne pomanjkljivosti sistema: (1) vzpostavitev enotne evidence udeležencev in relevantnih odločitev, ki omogoča celovit vpogled v zgodovino

posameznega voznika; (2) uvedba progresivnega sistema napotovanja z enotnimi kriteriji, ki dosledno upošteva recidivizem, vrsto in resnost prekrškov ter posebno ranljivost voznikov začetnikov; (3) dopolnitev in standardizacija kontrolnih zdravstvenih pregledov, z jasnejšimi protokoli, boljšo podatkovno podporo in (kadar je potrebno) multidisciplinarno obravnavo; ter (4) vzpostavitev rednih srečanj in usklajevanj med ključnimi deležniki, ki zagotavljajo povratno zanko, večjo enotnost praks in učinkovitejšo implementacijo sprememb.

6.1.1 Predlog 1: Vzpostavitev enotne evidence udeležencev

Izzivi, ki jih naslavlja predlog:

- Razpršenost in nepovezanost evidenc. Podatki o kazenskih točkah, prekrških, udeležbah v rehabilitacijskih programih, dodatnih usposabljanjih za varno vožnjo ter zdravstvenih pregledih se vodijo v ločenih evidencah, ki med seboj niso sistemsko povezane, kar onemogoča celovit pregled nad zgodovino posameznega voznika.
- Omejena možnost prepoznavanja recidivizma. Zaradi nepovezanih evidenc ključni deležniki in odločevalci (zdravniki, sodišča, izvajalci programov) pogosto nimajo vpogleda v pretekle vključitve posameznika v sistem rehabilitacije, kar otežuje prepoznavanje povratnikov in ustrezno stopnjevanje ukrepov.
- Prevelika odvisnost odločitev od posameznih strokovnjakov. Zaradi nepopolnih informacij imajo posamezni zdravniki ali sodniki relativno široko diskrecijo, kar vodi v razlike v praksi in zmanjšuje enotnost sistema.
- Neenotne in neustrezne napotitve v programe. Iz ugotovitev izvajalcev izhaja, da lahko zaradi pomanjkanja informacij o udeležencih prihaja do napotitev v neustrezen tip programa, kar zmanjšuje učinkovitost rehabilitacije.
- Omejena možnost dolgoročnega spremljanja učinkov programov. Pomanjkanje enotne evidence onemogoča sistematično spremljanje udeležencev po zaključku programov ter zanesljivo ocenjevanje dolgoročnih učinkov rehabilitacijskih ukrepov na vedenje in recidivizem.

Opis predloga

Ena ključnih pomanjkljivosti obstoječega sistema kazenskih točk in napotovanja na programe rehabilitacije voznikov v Sloveniji je odsotnost enotne evidence, ki bi omogočala celovito in dolgoročno spremljanje voznikov. Trenutno so podatki o kazenskih točkah, prekrških, udeležbah v rehabilitacijskih programih, zdravstvenih pregledih s svetovanjem, zdravljenje odvisnosti, ter dodatnih usposabljanjih za varno vožnjo razpršeni po različnih evidencah, ki med seboj niso povezane. Prav tako ni povezane informacije o predhodnih obravnavah na sodišču. Podobne ugotovitve izhajajo tudi iz projekta Drink Drive Rehabilitation Course (Ipsos MORI, 2019), kjer je izpostavljeno, da v obravnavanih sistemih ni centralnega registra napotitev, kar bi lahko izboljšalo preglednost programa.

Vzpostavitev celovitega sistema enotnih evidenc voznikov je povezana tudi z obdobjem hranjenja podatkov o voznikih. V Sloveniji sistem kazenskih točk (ZVoz-1, ZP-1) določa, da se kazenske točke izbrišejo iz evidence po dveh letih od pravnomočnosti odločbe, če voznik v tem času ne doseže števila točk, ki bi pomenilo prenehanje veljavnosti vozniškega dovoljenja. Sistem je torej oblikovan tako, da kazenske točke relativno hitro zastarajo, hkrati pa je voznikom omogočena možnost aktivnega znižanja števila točk. Na področju kazenskega prava pa institut rehabilitacije ureja 82. člen Kazenskega zakonika (KZ-1), ki določa, da se obsodba po določenem času izbriše iz kazenske evidence in da se šteje, da obsojenec ni bil obsojen. Roki za zakonsko rehabilitacijo so odvisni od vrste in višine izrečene kazni. Za obsodbo na denarno kazen, stransko kazen ali kazen zapora do enega leta je rok za izbris tri leta od izvršitve kazni oziroma od prenehanja njenega izvrševanja, medtem ko so pri višjih kaznih roki daljši (npr. pet let pri zaporu nad enim letom do treh let, osem let pri zaporu nad tremi leti do petih let, deset let pri višjih kaznih). Tako se za prekrške kazenske točke izbrišejo po dveh letih, pri obsodbah v kazenskem pravu pa roki za rehabilitacijo praviloma znašajo tri leta ali več, odvisno od izrečene sankcije. Nemčija vodi evidenco kazenskih točk v Fahreignungsregister (FAER), ki ga upravlja Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) v Flensburgu. Roki za izbris točk so zakonsko določeni in se razlikujejo glede na resnost prekrška: obdobje izbrisa za hude upravne prekrške (1 točka) je dve leti in pol, za posebej hude upravne prekrške in prekrške brez

začasne odvzema vozniškega dovoljenja (2 točki) je pet let, za točke za prekrške z začasnim odvzemom vozniškega dovoljenja (3 točke) prenehajo veljati po desetih letih. Po poteku teh rokov sledi še enoletno arhivsko obdobje (t. i. Überliegefrist), v katerem podatki niso več aktivni, vendar ostanejo dostopni organom, kot so sodišča ali policija. Pravna podlaga za ta sistem je določena v Straßenverkehrsgesetz (StVG) in podzakonskih aktih o vodenju registra. To pomeni, da lahko nemški organi obravnavajo zgodovino voznikovega ravnanja tudi več kot desetletje po storjenem prekršku. Francoski sistem »permis à points«, ki ga ureja Code de la route, določa, da ima voznik začetno stanje 12 točk. Izgubljene točke se obnovijo glede na resnost prekrška: 1 točka po 6 mesecih, manjši prekrški po 2 letih, hujši prekrški po 3 letih. Poleg tega pa člen L223-6 Code de la route določa, da se vse izgubljene točke najkasneje obnovijo po 10 letih, ne glede na to, za kakšen prekršek je šlo.

Na normativni ravni v Sloveniji obstajajo določbe o vodenju posameznih evidenc. Pravilnik o programih dodatnega usposabljanja voznikov določa vodenje evidence izdanih potrdil o opravljenem usposabljanju, Zakon o voznikih (ZVoz-1) pa določa, da Agencija RS za varnost prometa vodi evidenco udeležencev edukacijskih in psihosocialnih delavnic. Vendar te evidence niso povezane med seboj niti niso povezane z evidencami zdravstvenih pregledov ali evidencami prekrškov in kazenskih točk, kar onemogoča sistematično upoštevanje preteklega vedenja posameznika.

Predlagana rešitev je vzpostavitev enotne, centralizirane evidence, ki bi na enem mestu združevala podatke o:

- pridobljenih kazenskih točkah (vključno z vzrokom) in vrstah prekrškov;
- udeležbah v rehabilitacijskih programih (edukacijske in psihosocialne delavnice);
- udeležbah na dodatnem usposabljanju za varno vožnjo;
- zdravstvenih pregledih in strokovnih mnenjih v povezavi z znižanjem kazenskih točk ali vračanjem vozniškega dovoljenja;
- zdravljenje odvisnosti;
- sklepih sodišč;

- torej celotni časovni zgodovini vključenosti posameznika v sistem prometnovarnostnih ukrepov.

Evidenca bi bila zasnovana skladno z načeli varstva osebnih podatkov (GDPR), z jasno določenim namenom zagotavljanja prometne varnosti in rehabilitacije voznikov ter z natančno opredeljenimi pravicami dostopa za posamezne institucije. Primeri dobrih praks iz tujine kažejo, da je smiselno hujše prekrške hraniti do deset let (kot ima na primer Švica, ki spremlja prekrške »zmerne« resnosti vsaj 10 let; več v Tabela 20; ali Nemčija, ki podatke o najhujših prekrških hrani do 10 let), lažje pa krajši čas, kar omogoča učinkovito upoštevanje recidivizma ob hkratnem zagotavljanju sorazmernosti in pravne varnosti.

Predviden proces izvajanja

Vzpostavitev enotne evidence zahteva uskladitev zakonodajnega okvira, informacijske infrastrukture in institucionalnih pristojnosti. Na normativni ravni bi bilo treba dopolniti zakonodajne okvirje ter podzakonske akte, da bi jasno določili namen, obseg in uporabo enotne evidence. Ključni nosilec evidence bi bila Agencija RS za varnost prometa, ki bi v sodelovanju z ministrstvi in drugimi pristojnimi resorji in institucijami zagotovila povezovanje obstoječih podatkovnih zbirk ter vzpostavitev enotnega sistema vodenja evidence.

Proces uporabe evidence bi potekal po naslednjih korakih:

- vzpostavitev povezanega sistema;
- preučiti možnosti podaljšanja časa evidentiranja/brisanja podatkovno voznikih ,
- ob zaznavi prekrška ali sprožitvi postopka se preveri celotna zgodovina voznika v enotni evidenci;
- zdravnik ali drug strokovni organ pridobi vpogled v pretekle vključitve in poda strokovno mnenje;
- sodišče pri odločanju upošteva celovite podatke in vnaprej določena pravila stopnjevanja ukrepov;

- podatki o izvedenih ukrepih in programih se po zaključku vnesejo v evidenco;
- evidenca omogoča naknadno analizo recidivizma in učinkovitosti programov.

Prispevek in pričakovani učinki

Vzpostavitev enotne evidence udeležencev bi prispevala k:

- doslednejšemu prepoznavanju povratnikov in bolj pravičnemu stopnjevanju ukrepov;
- večji enotnosti in preglednosti odločanja zdravnikov, sodišč in drugih institucij;
- zmanjšanju napačnih ali neustreznih napotitev v rehabilitacijske programe;
- boljšemu povezovanju sankcij, rehabilitacije in zdravstvene obravnave;
- omogočanju sistematičnega in dolgoročnega spremljanja učinkov programov;
- izboljšani evalvaciji prometnovarnostnih ukrepov na nacionalni ravni;
- večji učinkovitosti celotnega sistema rehabilitacije in posledično zmanjšanju recidivizma ter povečanju prometne varnosti.

6.1.2 Predlog 2: Vzpostavitev progresivnega sistema napotovanja z enotnimi kriteriji in doslednim upoštevanjem recidivizma

Izzivi, ki jih naslavlja predlog:

- Trenutni sistem v praksi ne razlikuje dovolj jasno med prvo pojavnostjo in povratništvom oziroma recidivizmom. Analize udeležb v rehabilitacijskih programih kažejo, da se vozniki lahko večkrat zapored vključujejo v iste ali celo milejše programe, brez obveznega prehoda v zahtevnejše oblike obravnave, kar kaže na pomanjkanje doslednega upoštevanja recidivizma.
- Odsotnost jasnega in doslednega stopnjevanja ukrepov. Empirični podatki iz raziskave v sklopu projekta o zaporedjih napotitev kažejo, da praksa napotovanja ne sledi logiki progresije, saj prihaja tudi do prehodov iz obsežnejših psihosocialnih

delavnic nazaj v edukacijske delavnice. To se lahko kaže tudi v napačnih napotitvah glede na vrsto (in recidivizem) prekrška.

- Neenotni in premalo standardizirani in upoštevani kriteriji napotovanja. Iz ugotovitev in analiz postopkov izhaja, da kriteriji za napotitev v posamezne programe niso dovolj jasni in enotni, kar vodi v razlike v praksi ter preveliko odvisnost odločitev od posameznih zdravnikov ali sodnikov.
- Prevelika diskrecija strokovnih odločevalcev ob nepopolnih informacijah. Odločanje o vrsti rehabilitacijskega programa pogosto poteka brez celovitega vpogleda v preteklo zgodovino voznika, kar povečuje tveganje za napačne ali premalo sorazmerne odločitve.
- Alkohol in druge psihoaktivne snovi ostajajo ključen dejavnik ponavljajočih se prekrškov, zaradi česar je bistveno stopnjevanje iz edukacijskih delavnic, na psihosocialne in zdravljenje odvisnosti. Analize samoocen udeležencev kažejo na podcenjevanje tveganja in precenjevanje lastnih sposobnosti, kar povečuje verjetnost ponavljanja tveganega vedenja.
- Posebna ranljivost voznikov začetnikov (mladih voznikov). Podatki kažejo, da so mladi in vozniki začetniki nadpovprečno izpostavljeni tveganjem, povezanim s hitrostjo, impulzivnostjo in precenjevanjem vozniških sposobnosti, hkrati pa že predstavljajo opazen delež udeležencev dodatnih usposabljanj, kar kaže na potrebo po ciljno usmerjeni in strožji obravnavi te skupine.

Opis predloga

Predlagana rešitev temelji na vzpostavitvi celovitega progresivnega sistema napotovanja, ki združuje jasno stopnjevanje ukrepov z enotnimi, transparentnimi in zavezujočimi kriteriji odločanja. Sistem bi jasno razlikoval med prvo pojavnostjo voznika v sistemu in ponovnimi kršitvami ter bi upošteval vrsto prekrška, njegovo resnost, preteklo vedenje in stopnjo recidivizma.

Kljub formalno zastavljenemu relativno jasnemu sistemu dodeljevanja kazni in napotovanja na programe glede na obseg in vrsto prekrškov oziroma kazenskih točk so

analize pokazale, da v praksi odločanje za dodeljeno kazen in napotitev na programe na strani sodnika poteka predvsem na podlagi mnenja pooblaščenega izvajalca kontrolnih zdravstvenih pregledov voznikov. Odložitev izvršitve prenehanja veljavnosti vozniškega dovoljenja ni samoumevna. Čeprav storilec predloži zdravniško spričevalo o opravljenem kontrolnem zdravstvenem pregledu po ZVoz-1, mora sodišče pri odločanju o odložitvi upoštevati različne dejavnike, med drugim osebnost storilca, njegovo dosedanje življenje, ravnanje po storjenem prekršku, stopnjo njegove odgovornosti za prekršek ter okoliščine, v katerih je bil prekršek storjen. Obveznosti, ki jih lahko sodišče naloži v takem primeru, so: udeležba v programu dodatnega usposabljanja za varno vožnjo, udeležba v ustreznem rehabilitacijskem programu po Zakonu o voznikih, ali udeležba v obeh navedenih programih. Pri izbiri obveznosti sodišče upošteva število, naravo in težo prekrškov, storjenih zaradi vožnje pod vplivom alkohola, prepovedanih drog, psihoaktivnih zdravil ali drugih psihoaktivnih snovi. Poleg tega presoja tudi ugotovitve in predloge iz zdravniškega spričevala o opravljenem kontrolnem zdravstvenem pregledu ter druge okoliščine, ki so pomembne za odpravo vzrokov, zaradi katerih storilec krši pravila cestnega prometa (Zakon o prekrških, 202.d člen (9)). Pri odločanju o določitvi programa je sodnik vezan na predlog pooblaščenega izvajalca zdravstvene dejavnosti. Storilcu ne sme naložiti milejšega programa, kot ga je predlagal zdravnik (npr. če je predlagana vključitev v psihosocialno delavnico, ni dopustno, da sodnik določi zgolj udeležbo na edukacijski delavnici). Lahko pa izbere strožji program, če to utemeljujejo okoliščine primera ali če se za to prostovoljno odloči sam storilec (denimo, če se želi vključiti ali se je že vključil v program zdravljenja odvisnosti). Če se sodnik odloči drugače od predloga v zdravniškem spričevalu o kontrolnem zdravstvenem pregledu (npr. namesto edukacijske delavnice določi psihosocialno delavnico), mora to v obrazložitvi sklepa jasno in utemeljeno pojasniti. Odločitev, ki odstopa od predloga zdravstvenega izvajalca, zahteva temeljito presojo okoliščin in dodatno ugotavljanje dejanskega stanja. V skladu s sodno prakso to praviloma vključuje najmanj zaslišanje storilca na naroku. Sodnik si lahko pred končno odločitvijo pridobi tudi podrobnejše strokovno mnenje izvajalca zdravstvene dejavnosti, ki je izdal spričevalo o opravljenem kontrolnem zdravstvenem pregledu.

Za voznike, katerih prekrški niso povezani z alkoholom ali drugimi psihoaktivnimi snovmi, bi bil ob prvi pojavnosti praviloma dodeljen program dodatnega usposabljanja za varno vožnjo, usmerjen v izboljšanje prometnega vedenja, zaznavanje tveganja in spoštovanje prometnih pravil.

Za voznike s prekrški, povezanimi z vožnjo pod vplivom alkohola ali drugih psihoaktivnih snovi bi sistem že ob prvi pojavnosti izvedel napotitev v vsebinsko ustrezne rehabilitacijske programe (edukacijske ali psihosocialne delavnice[47]), pri čemer bi se stopnja obravnave prilagajala resnosti prekrška.

Sistem, ki trenutno velja, ne razlikuje med vozniki, ki se v sistemu pojavijo prvič, in tistimi, ki predstavljajo povratnike v sistem rehabilitacije. V praksi se velikokrat izkaže tudi, da se voznikom ne dodeljujejo kazni in ukrepi glede na razlikovanje med hujšimi ali lažjimi prekrški. Celoten koncept ukrepov, ki ne smejo zajemati samo napotitve na programe, še posebej v primeru recidivizma ali izjemno hudih kršitev, bi tako moral biti prenovljen na način, do sta tudi ukrepa, kot sta začasen odvzem vozniškega dovoljenja in finančne kazni, odraz obsega prekrškov in njihovega ponavljanja. Konkretni predlogi, ki izhajajo iz sorodnih sistemov v tujini (Avstrija, Danska, Finska, Nizozemska, Švica) in tudi iz mnenj udeležencev, splošne javnosti in izvajalcev, se nanašajo predvsem na omejitev možnosti takojšnjega pogojnega vračila vozniškega dovoljenja ter na uskladitev višine globe glede na resnost prekrška ter neto mesečni prihodek kršitelja.

Ukrep daljše prepovedi vožnje oziroma zamika pogojnega vračila vozniškega dovoljenja je še posebej smiseln pri povratnikih v sistem in pri tistih, ki so zaradi izjemno hudih kršitev z eno kršitvijo pridobili 18 kazenskih točk in takojšnji odvzem vozniškega dovoljenja. Trenutno veljaven sistem namreč dovoljuje, da vozniki prekrškarji ne glede na obseg kršitev takoj pogojno pridobijo vrnjeno vozniško dovoljenje, s čimer niso

[47] Natančna določitev ukrepa, v odvisnosti od prekrška, presega cilje tega projekta, je pa nujna predhodna preučitev prekrškov in povezanih programov. Tukaj je treba posebno pozornost nameniti smiselnemu razločevanju med udeleženci edukacijskih delavnic (tisti, ki so na to delavnico bili napoteni zaradi kazenskih točk, ki so večinoma povezane z alkoholom od tistih, ki so bili na to delavnico napoteni in so imeli večino kazenskih točk in drugih prekrškov-ne alkohola) in psihosocialnih delavnic (posebej iz vidika drog). Te evidence in sklepi sodišč izvajalcem tega projekta niso bili dostopni, zato predlogi niso mogoči.

ustrezno kaznovani, obstaja pa tudi možnost, da se s tem vozniško dovoljenje vrne nekomu, ki ima resne težave z alkoholom ali psihoaktivnimi snovmi. V sklopu predlogov projekta ta ukrep sicer ni neposredno naslovljen, vseeno pa je pri širši prenovi sistema rehabilitacij smiselno razmisliti tudi o uvedbi instituta dalj časa trajajočega obveznega odvzema vozniškega dovoljenja kot posledica prekrškov z visoko zaznano stopnjo alkohola v krvi ali zaporednega povratništva v določenem času, po vzoru držav kot je npr. Finska.

Določanje globe glede na mesečni neto prihodek kršitelja je orodje, s čimer bi lahko poenotili obseg, v katerem dodeljena finančna kazen prizadene voznika prekrškarja, kot je to uveljavljeno npr. Na Finskem, Danskem, v Švici, in to še posebej za hujše prekrške. V trenutni ureditvi namreč tistim z višjimi prihodki kazen ne predstavlja ustrezne finančne spodbude, da bi se izogibali prometnim prekrškom.

V trenutnem sistemu obstaja možnost prostovoljne vključitve v programe, s katero si lahko voznik prekrškar že pred dosego praga 18 kazenskih točk število kazenskih točk zniža. Pri tem je z regulativo omejeno, katere kazenske točke si lahko zniža z udeležbo na katerem programu, kar se preverja ročno ob brisanju kazenskih točk po dostavi ustreznih dokazil s strani kršitelja. Trenutno je v Sloveniji mogoče zmanjšati število kazenskih točk z vsakim od programov, vključno z zdravniškim pregledom s svetovanjem, ki pa je časovno in vsebinsko bistveno manj zahteven kot ostali programi. Na tej podlagi se torej priporoča, da se preuči smiselnost diferenciranega pristopa k zniževanju števila kazenskih točk, in sicer tako, da bi bila višina znižanja odvisna od vrste in obsega opravljenega programa. Posebej je treba razmisliti o omejitvi vpliva zdravniškega pregleda s svetovanjem, saj njegov obseg ni primerljiv z zahtevnostjo in trajanjem drugih programov (dodatno usposabljanje za varno vožnjo edukacijske in psihosocialne delavnice), hkrati pa trenutno omogoča enak učinek pri zniževanju točk.

Primer dobre prakse je mogoče najti v Nemčiji, kjer je sistem zniževanja kazenskih točk jasno omejen: vozniki z največ osmimi točkami lahko z udeležbo na programu dosežejo znižanje za štiri točke, vozniki z devetimi do trinajstimi točkami pa za dve točki, pri čemer je tovrstno znižanje možno le enkrat v petih letih. Podoben pristop bi bilo smiselno

preučiti tudi v Sloveniji, saj bi preprečil enotno in pogosto nekritično brisanje točk ter hkrati ohranil odvračalni učinek sistema kazenskih točk.

Posebna pozornost bi bila namenjena voznikom začetnikom. Zaključki tega projekta namreč kažejo, da se dodatnega usposabljanja za varno vožnjo udeleži med 8–10 %[48] voznikov začetnikov, pri udeležencih edukacijskih delavnic pa je 3 % udeležencev takšnih, ki imajo vozniški izpit manj kot dve leti, kar bi lahko kazalo tudi na voznike začetnike. Pregled primerljivih sistemov kaže, da številne države voznike začetnike obravnavajo kot posebno ciljno skupino z višjim prometnovarnostnim tveganjem. Nemčija, Avstrija, Nizozemska in Finska zanje uporabljajo strožje režime, ki vključujejo nižje tolerance, obvezna dodatna usposabljanja ter hitrejše stopnjevanje ukrepov ob ponovitvah. Takšni sistemi temeljijo na načelu zgodnje intervencije in preprečevanja razvoja trajnih vzorcev tveganega vedenja. Pri tej skupini bi že prva resnejša kršitev (zlasti povezana s hitrostjo, alkoholom ali drogami) sprožila strožjo in bolj strukturirano obravnavo, z obvezno vključitvijo v dodatna usposabljanja ali rehabilitacijske programe. Ob ponavljajočih se kršitvah bi bil prehod v višje kazni, odvzem vozniškega dovoljenja in tudi (po potrebi) zahtevnejše programe hitrejši kot pri izkušenih voznikih, skladno z načelom večje zaščite prometne varnosti.

Analiza sistemov rehabilitacije voznikov v primerljivih državah kaže, da številne države uporabljajo progresivne sisteme ukrepov, pri katerih se prekrškarji ne obravnavajo zgolj na podlagi posameznega prekrška, temveč tudi ob upoštevanju njihove pretekle zgodovine kršitev oziroma stopnje povratništva (recidivizma). Takšni sistemi so uveljavljeni na primer na Finskem, kjer se spremlja število in vrsta nevarnih kaznivih dejanj (Silverans, Delannoy, Boudry, & Tant, 2022), na Hrvaškem, kjer se dolgoročno vrednoti uspešnost programov s periodičnim spremljanjem udeležencev prek kazenskih in prekrškovnih evidenc (Mikuš & Franjić, 2010), ter v Kanadi, kjer RoadSafetyBC spremlja vozniške evidence z namenom prepoznavanja voznikov z visokim tveganjem (British Columbia, b.d.).

[48] Sklepanje na osnovi izvedene ankete. AVP je namreč, v okviru projekta, podal le število udeležencev, ne pa tudi njihove demografske značilnosti.

V Sloveniji takšen celoviti in progresiven sistem v praksi ne obstaja. Analize povratništva in napotitev na rehabilitacijske programe kažejo, da ne obstaja jasno določen sistem stopnjevanja kazni in ukrepov glede na ponavljanje prekrškov. Vozniki se lahko večkrat zapored vključujejo v iste ali celo milejše programe (kot prikazuje tudi Slika 101), ne da bi sistem dosledno zahteval napredovanje v zahtevnejše oblike rehabilitacije ali strožje sankcije.

Predlagana sprememba temelji na vzpostavitvi progresivnega sistema ukrepov in napotovanja, ki bi jasno razlikoval med prvo pojavnostjo voznika v sistemu rehabilitacije in ponovnimi vstopi v sistem. Vozniki, ki se v sistemu pojavijo prvič, bi bili napoteni na osnovni program rehabilitacije, prilagojen vrsti prekrškov oziroma številu kazenskih točk. Vozniki, ki so se v preteklosti že udeležili programa dodatnega usposabljanja za varno vožnjo ali katerega od rehabilitacijskih programov (edukacijske ali psihosocialne delavnice) ali jim je bilo že odvzeto vozniško dovoljenje, pa bi bili ob ponovnem prekršku ali dosegu kritične meje kazenskih točk obravnavani strožje. To bi vključevalo:

- višje kazni (na primer Avstrija (Tabela 4), Nizozemska (Tabela 17), Danska, ki ima za voznike povratnike višjo kazen glede na mejo BAC, ki je povezana tudi s tem, kolikokrat je bil voznik ujet pod vplivom alkohola in drugimi okoliščinami);
- daljše obdobje odvzema vozniškega dovoljenja (na primer Avstrija: v primeru drugega prekrška zaradi alkoholiziranosti v petih letih se obdobje začasnega odvzema vozniškega dovoljenja podaljša, odvisno od ravni BAC obeh prekrškov (ETSC, 2021) ali Finska, ki ima za povratnike veliko daljši čas prepovedi vožnje (Tabela 11), ter Nizozemska (Tabela 17));
- omejene ali izključene možnosti pogojnega vračila vozniškega dovoljenja (kot na primer Avstrija);
- zahteva po dokazovanju trajne spremembe vedenja za ponovno pridobitev vozniškega dovoljenja (kot ima na primer Nemčija);
- ponovno opravljanje vozniškega izpita (Nizozemska ima s shemo resnih kaznivih dejanj v zvezi s povratništvom sprejeto, da se vozniško dovoljenje odvzame, če je BAC pri drugi kršitvi, ki izhaja iz rabe alkohola, > 1,3‰. V tem primeru mora voznik še enkrat opraviti teoretični in praktični izpit za pridobitev vozniškega dovoljenja (SWOV, 2023).

Analiza dostopnih domačih in mednarodnih virov kaže, da so podatki o recidivizmu, torej o ponovnih prekrških po zaključenih programih za voznike, razmeroma dobro raziskani, medtem ko podatkov o ponovni udeležbi v samih programih skorajda ni. Največ študij spremlja delež voznikov, ki po vključitvi v program v določenem časovnem obdobju ponovno storijo prekršek. Tako npr. avstrijske in nemške raziskave kažejo, da se po treh letih kot recidivistov pojavi približno 13–23 % udeležencev programov, v kontrolnih skupinah (torej tisti, ki se programa niso udeležili) pa je ta delež bistveno višji (25–40 %). Podobno je v Veliki Britaniji evalvacija sheme Drink-Drive Rehabilitation potrdila približno 50-odstotno zmanjšanje ponovne obsodbe v primerjavi z neudeleženci, medtem ko kalifornijski podatki kažejo, da je petletna recidivnost okoli 17 % vseh aretiranih. Čeprav ti podatki omogočajo dober vpogled v učinkovitost ukrepov, pa zaradi načina vodenja evidenc ni mogoče natančno ugotoviti, koliko posameznikov se je v programe vključilo več kot enkrat. Ponovna udeležba v programih je tako mogoče ocenjevati le posredno, prek deležev ponovnih prekrškarjev, ki se v praksi ponovno kvalificirajo za napotitev.

V nasprotju s tujimi viri, kjer so podatki o ponovni udeležbi v programih redki, so za Slovenijo za obdobje od 11. aprila 2017 do 1. aprila 2025 na voljo zanesljive evidence, ki omogočajo neposreden vpogled v to področje. Rezultati kažejo, da je večina oseb (89 %) v program vstopila le enkrat, kar pomeni, da se recidivizem v obliki večkratne udeležbe pojavlja zmerno redko. Vseeno pa je bilo kar okoli 10 % udeležencev v program vključenih dvakrat, medtem ko je bil delež tistih, ki so se udeležili trikrat, zgolj 1 %. Deleži višjega števila ponovitev so še manjši: štirikrat se je programa udeležilo 46 oseb, petkrat devet oseb, šestkrat pa le ena oseba. Pri tem pa je treba poudariti, da podatkov o osebah, ki so se udeležile tudi programa dodatnega usposabljanja za varno vožnjo, zaradi ločenih evidenc ni bilo mogoče povezati, zato je realni obseg povratništva verjetno še višji, kot ga kažejo razpoložljive številke. Vseeno pa že 10 % stopnja povratništva kaže na pomembno stopnjo udeležencev, ki so po opravljenem rehabilitacijskem programu nadaljevali z vzorci nedovoljene rabe alkohola med vožnjo.

Posebna pozornost bi torej bila namenjena povratnikom, katerih prekrški izhajajo iz nedovoljene rabe alkohola ali drugih psihoaktivnih snovi. Pri teh voznikih bi bila ob drugi in vsaki nadaljnji pojavnosti v sistemu rehabilitacije predlagana tudi obvezna vključitev v program zdravljenja odvisnosti (za storilce, za katere je ocenjeno, da imajo resne težave z uživanjem snovi ali odvisnostjo se običajno vključuje napotitev v program zdravljenja odvisnosti od substanc (Health Canada, 2004), skladno s prakso v primerljivih državah (SWOV, 2023).

Takšen sistem bi omejeval možnost prehajanja v milejše programe brez strokovno utemeljenih razlogov in bi jasno določal, kdaj so izjeme sploh dopustne.

Predviden proces izvajanja

Vzpostavitev progresivnega sistema napotovanja zahteva uskladitev zakonodajnega okvira, strokovnih smernic in institucionalnih pristojnosti. Na normativni ravni bi bilo treba dopolniti relevantne zakone in podzakonske akte, da bi ti jasno omogočali stopnjevanje ukrepov in dosledno upoštevanje recidivizma.

Postopek izvedbe predloga in obravnave voznika bi potekal po naslednjih ključnih korakih:

- določitev jasnih strokovnih smernic in enotnih kriterijev napotovanja, ki temeljijo na vrsti in resnosti prekrškov, strukturi kazenskih točk, pretekli udeležbi v programih ter stopnji recidivizma, pri čemer se posebej opredelijo tudi možnosti kombiniranih pristopov (npr. povezovanje vsebin edukacijskih delavnic in dodatnega usposabljanja za varno vožnjo pri voznikih z »mešano« strukturo prekrškov);
- zaznava prekrška in preveritev vrste ter resnosti kršitve;
- vpogled v celotno preteklo zgodovino voznika;
- priprava strokovnega predloga ustreznega programa ali kombinacije ukrepov na podlagi enotnih kriterijev;
- strokovno mnenje zdravnika ali drugega pooblaščenega organa v okviru jasno določenih pravil;

- odločitev sodišča, ki praviloma sledi enotnim kriterijem in logiki progresije;
- izvedba ukrepov ter evidentiranje za namen nadaljnjega spremljanja.

Takšen proces omogoča pregledno, enotno in sorazmerno odločanje ter jasno razmejitev odgovornosti med vpletenimi institucijami.

Prispevek in pričakovani učinki

Vzpostavitev progresivnega sistema napotovanja z enotnimi kriteriji bi prispevala k:

- doslednejšemu zmanjševanju recidivizma;
- preprečevanju ponavljajočega vključevanja v milejše programe brez ustreznega stopnjevanja;
- večji enotnosti, pravičnosti in preglednosti odločanja;
- zmanjšanju napačnih napotitev v programe;
- boljšemu prepoznavanju voznikov z visokim tveganjem, zlasti pri rabi alkohola in drog;
- bolj ciljno usmerjeni obravnavi voznikov začetnikov;
- krepitvi odvračalnega in preventivnega učinka sistema;
- izboljšani dolgoročni učinkovitosti rehabilitacijskih programov in povečanju prometne varnosti.

6.1.3 Predlog 3: Dopolnitev in standardizacija kontrolnih zdravstvenih pregledov voznikov

Izzivi, ki jih naslavlja predlog:

- Neenakovredna in neenotna obravnava v okviru kontrolnih zdravstvenih pregledov. Razlike med izvajalci (ocenjevanje, vsebina svetovanja, predlogi ukrepov) zmanjšujejo predvidljivost in enotnost odločanja.

- Premalo multidisciplinarna obravnava, zlasti pri alkoholu/drogah. Trenutni okvir ne zagotavlja sistematične vključitve strokovnjakov s področij odvisnosti, psihologije/psihiatrije in prometne psihologije, čeprav je to ključno pri voznikih pod vplivom alkohola ali drugih psihoaktivnih snovi.
- Visoko tveganje pri kombinaciji alkohola z drogami/zdravili in prisotnost zmotnih prepričanj. Kombinacije substanc namreč močno povečajo tveganje.
- Potrebna je obravnava psiholoških in psihiatričnih dejavnikov pri povratnikih; recidivisti imajo pogosto pridružene psihiatrične težave (komorbidnost).
- Kontrolni zdravstveni pregled je ključna točka za »zgodnjo intervencijo«, ki je po dokazih učinkovit. V gradivu so izpostavljene kratke intervencije (npr. motivacijski intervju, kratki zgodnji ukrepi v zdravstvenih okoljih) kot obetavne za zmanjšanje nadaljnjih kršitev vožnje pod vplivom nedovoljenih snovi, tudi alkohola, kar podpira nadgradnjo kontrolnih pregledov v bolj strukturirane intervencije.
- Prevelika teža zdravniškega spričevala pri sodni odločitvi ob (potencialno) neenotnih praksah.
- Omejen in neenoten dostop zdravnikov do celovitih podatkov ter tveganje za neenotne presoje. Če zdravnik nima vpogleda v celotno zgodovino prekrškov, kazenskih točk in že izvedenih programov, obstaja tveganje, da presoja temelji pretežno na samo-poročanju voznika. To dodatno povečuje možnost strateškega ravnanja voznikov, ki lahko izbirajo izvajalca kontrolnega zdravstvenega pregleda, za katerega pričakujejo »milejšo« presojo ali ugodnejši predlog rehabilitacijskega ukrepa. Takšna praksa zmanjšuje enotnost sistema, spodkopava zaupanje v strokovno presojo in krepi potrebo po bolj standardiziranem, preglednem in nadzorovanem protokolu izvajanja kontrolnih zdravstvenih pregledov.

Opis predloga

Predlagana rešitev temelji na dopolnitvi, razširitvi in standardizaciji kontrolnih zdravstvenih pregledov, ki predstavljajo ključno vstopno točko v sistem napotovanja voznikov v rehabilitacijske programe in imajo pomembno vlogo pri sodnem odločanju o nadaljnjih sankcijah za prekrškarja.

Cilj predloga je, da kontrolni zdravstveni pregled ne deluje zgolj kot formalni pogoj v postopku, temveč kot strukturirana, enotno izvedena strokovna ocena prometnovarnostnega tveganja, ki omogoča:

- boljše prepoznavanje voznikov z visokim tveganjem;
- ustrezno razlikovanje med vrstami prekrškov (alkohol, droge, druga tveganja);
- zgodnjo identifikacijo znakov problematične rabe substanc ali odvisnosti;
- ciljno usmerjeno napotitev v ustrezne rehabilitacijske programe ali zdravljenje.

Poseben poudarek bi bil namenjen multidisciplinarni obravnavi v primerih, kjer so prekrški povezani z alkoholom, drogami ali ponavljajočim se tveganim vedenjem. V takšnih primerih bi bil pregled nadgrajen z vključitvijo oziroma obveznim sodelovanjem strokovnjakov s področja prometne psihologije, psihiatrije ali zdravljenja odvisnosti, skladno z jasno določenimi indikacijami.

Ključna nadgradnja predloga je tudi zagotovitev dostopa zdravnikov do celovitih podatkov o vozniku, v povezavi z enotno evidenco (Predlog 6.1.1). To omogoča odločanje na podlagi preverljivih informacij o preteklem vedenju, recidivizmu in že izvedenih ukrepih ter zmanjšuje tveganje, da bi strokovna presoja temeljila pretežno na samo-poročanju voznika. Hkrati standardiziran protokol pregleda in jasna merila presoje omejujejo razlike med izvajalci ter zmanjšujejo možnost neenotnih ali preveč diskrecijskih odločitev, kar krepi pravičnost in zaupanje v sistem.

Predviden proces izvajanja

Vzpostavitev nadgrajenega sistema kontrolnih zdravstvenih pregledov zahteva uskladitev zakonodajnega okvira, strokovnih smernic in organizacije izvajanja.
Postopek izvedbe predloga bi potekal po naslednjih ključnih korakih:

- priprava in sprejem enotnih strokovnih smernic za izvajanje kontrolnih zdravstvenih pregledov, ki določajo minimalni standard pregleda, obvezne elemente ocene tveganja, uporabo standardiziranih orodij ter strukturo zdravniškega spričevala;

- opredelitev jasnih kriterijev za multidisciplinarno obravnavo, zlasti pri prekrških, povezanih z alkoholom, drogami in povratništvom;
- vzpostavitev podatkovnih povezav z enotno evidenco (Predlog 6.1.1);
- seznanjanje in strokovna podpora izvajalcem kontrolnih zdravstvenih pregledov s strani pristojnih institucij (npr. Agencije RS za varnost prometa, Policije), z namenom jasnega razumevanja vloge zdravstvenega pregleda v celotnem sistemu prometnovarnostnih ukrepov, njegovega vpliva na sodne odločitve ter pomena enotne in strokovno utemeljene presoje za zmanjševanje prometnovarnostnih tveganj;
- izvedba kontrolnega zdravstvenega pregleda na podlagi enotnih smernic in dostopnih celovitih podatkov;
- izdaja strokovno utemeljenega in primerljivega zdravniškega spričevala z jasnim predlogom ukrepov;
- uporaba spričevala v sodnih postopkih ter evidentiranje izrečenih ukrepov za namen nadaljnjega spremljanja in evalvacije.

Prispevek in pričakovani učinki

Dopolnitev in standardizacija kontrolnih zdravstvenih pregledov bi prispevala k:

- večji enotnosti obravnave voznikov prekrškarjev (neodvisno od izvajalca kontrolnega zdravstvenega pregleda);
- bolj strokovno utemeljenim in ciljno usmerjenim napotitvam v rehabilitacijske programe;
- zgodnejšemu prepoznavanju tveganega vedenja, odvisnosti in komorbidnosti;
- zmanjšanju napačnih napotitev;
- večji podpori sodiščem pri odločanju;
- boljšemu povezovanju zdravstvene obravnave, rehabilitacije in sankcij;
- zmanjšanju recidivizma, zlasti pri prekrških poveznih z vožnjo pod vplivom alkohola in drog;
- dolgoročnemu izboljšanju prometne varnosti.

6.1.4 Predlog 4: Vzpostavitev rednih srečanj in usklajevanj med ključnimi deležniki v sistemu

Izzivi, ki jih naslavlja predlog:

- Omejeno in nesistematično sodelovanje med ključnimi deležniki v sistemu. Evalvacija je pokazala, da sodelovanje med zdravniki, sodniki, izvajalci rehabilitacijskih programov, izvajalci dodatnega usposabljanja za varno vožnjo in Agencijo RS za varnost prometa ni vzpostavljeno na način, ki bi omogočal redno izmenjavo izkušenj, informacij in strokovnih pogledov na delovanje sistema.
- Pomanjkanje povratnih informacij o dejanskem delovanju sistema v praksi. Odločevalci (zdravniki, sodniki) in izvajalci programov nimajo strukturiranih mehanizmov za povratno informacijo o tem, kako se njihovi predlogi in odločitve odražajo v nadaljnjih postopkih, recidivizmu ali uspešnosti rehabilitacije.
- Omejena možnost pravočasnega prepoznavanja sistemskih težav. Težave, kot so neustrezne napotitve, prehajanje v milejše programe, razlike med izvajalci ali nejasnosti pri vlogi posameznih deležnikov, se pogosto prepoznajo šele z zamikom ali zgolj posredno skozi analize podatkov.
- Slaba povezanost strateškega in operativnega nivoja. AVP kot osrednji strokovni in koordinacijski organ nima rednega neposrednega vpogleda v izzive, s katerimi se pri vsakodnevnem odločanju srečujejo sodniki, zdravniki in izvajalci programov, kar otežuje pravočasno prilagajanje smernic, pravil in organizacije sistema.

Opis predloga

Predlagana rešitev temelji na vzpostavitvi rednih, strukturiranih evalvacij in usklajevalnih srečanj ključnih deležnikov v sistemu obravnave voznikov prekrškarjev. Namen teh srečanj ni poseganje v neodvisnost posameznih institucij ali odločitev, temveč krepitev strokovnega dialoga, enotnosti praks in kakovosti odločanja.

Srečanja bi združevala predstavnike:

- zdravnikov oziroma izvajalcev kontrolnih zdravstvenih pregledov;

- sodnikov, ki odločajo v postopkih s področja prometnih prekrškov;
- izvajalcev vseh programov;
- Agencije RS za varnost prometa kot koordinacijski in strokovni nosilec

V okviru teh srečanj bi se obravnavali:

- izzivi pri dejanskem odločanju in napotovanju;
- primeri dobrih praks in zaznane težave v sistemu (tudi ugotovitve projektov);
- ugotovitve o recidivizmu in učinkovitosti ukrepov;
- potrebe po spremembah strokovnih smernic ali organizacije sistema.

Takšen pristop omogoča, da se sistem ne razvija zgolj normativno ali na podlagi občasnih analiz, temveč tudi skozi stalno učenje iz prakse in sodelovanje med tistimi, ki sistem vsakodnevno izvajajo.

Predviden proces izvajanja

Vzpostavitev rednih srečanj in evalvacij zahteva organizacijski in vsebinski okvir, ne pa nujno večjih zakonodajnih sprememb. Postopek izvajanja predloga bi lahko potekal po naslednjih korakih:

- določitev nosilca koordinacije srečanj in evalvacij (npr. AVP ali drug pristojni organ);
- opredelitev periodičnosti srečanj (npr. letno ali polletno);
- priprava vsebinskega okvira, ki vključuje pregled ključnih kazalnikov (napotitve, recidivizem, tipi prekrškov, izzivi pri odločanju);
- vključitev predstavnikov vseh ključnih deležnikov v strukturirane razprave;
- identifikacija ponavljajočih se težav in dobrih praks;
- priprava sklepov in priporočil za izboljšave strokovnih smernic, postopkov ali organizacije;
- prenos ugotovitev v nadaljnje prilagoditve sistema (npr. posodobitev smernic, vsebin programov, podpornih gradiv).

Prispevek in pričakovani učinki

Vzpostavitev rednih srečanj in usklajevanj med ključnimi deležniki bi prispevala k:

- večji enotnosti in predvidljivosti odločanja v sistemu;
- boljšemu razumevanju vlog in odgovornosti posameznih deležnikov;
- hitrejšemu prepoznavanju sistemskih pomanjkljivosti in dobrih praks;
- večji kakovosti napotitev in strokovnih mnenj;
- boljšemu povezovanju strateškega in operativnega nivoja;
- večji podpori implementaciji sprememb (npr. novih smernic ali programov);
- dolgoročnemu izboljšanju učinkovitosti rehabilitacijskih ukrepov in zmanjšanju recidivizma;
- krepitvi zaupanja v sistem prometnovarnostnih ukrepov.

6.2 Predlogi, skupni vsem rehabilitacijskim programom

Analiza izvajanja rehabilitacijskih programov za voznike prekrškarje je pokazala, da se številni izzivi ne nanašajo zgolj na posamezne vrste programov, temveč so skupni vsem trem oblikam obravnave – dodatnemu usposabljanju za varno vožnjo, edukacijskim in psihosocialnim delavnicam. Ti izzivi se kažejo predvsem na ravni zasnove programov, kakovosti in enotnosti izvajanja, vloge izvajalcev, sodelovanja z nosilci sistema ter spremljanja kratkoročnih in dolgoročnih učinkov.

Zato so v tem poglavju predstavljeni horizontalni predlogi, ki presegajo posamezne programe in se osredotočajo na sistemske izboljšave celotnega rehabilitacijskega okvira. Predlagani predlogi naslavljajo potrebo po rednem posodabljanju vsebin in gradiv, vzpostavitvi učinkovitejšega sistema evalvacije, jasnejši vlogi izvajalcev pri zaključevanju programov ter krepitvi sodelovanja z Agencijo RS za varnost prometa (AVP). Poseben poudarek je namenjen tudi zagotavljanju ustreznih strokovnih pogojev in nadzora nad izvajanjem programov, kar je ključno za njihovo dolgoročno učinkovitost in kredibilnost.

6.2.1 Predlog 5: Posodobitev in skupni razvoj vsebin rehabilitacijskih programov z izvajalci

Izzivi, ki jih naslavlja predlog:

- Zastarela in preveč enotna gradiva ter premalo sistematična posodobitev vsebin glede na nove oblike tveganj (npr. nove psihoaktivne snovi) in spremembe v prometu.
- Premajhna diferenciacija vsebin glede na različne tipe udeležencev in prekrškov (alkohol vs. droge; »mešani« profili), kar izvajalci prepoznavajo kot omejitev učinkovitosti.
- Šibkejša zaznana podpora AVP pri določenih programih in pomanjkljivo upoštevanje predlogov izvajalcev za izboljšave.

Opis predloga

Predlog temelji na redni posodobitvi gradiv, metod in učnih pristopov za vse tri programe (dodatno usposabljanje za varno vožnjo, edukacijske in psihosocialne delavnice) ter na aktivni vključitvi izvajalcev v sprotno dopolnjevanje vsebin in načrtov dela.

Ključne nadgradnje vključujejo:

- Pri edukacijskih programih (vseh predlaganih v Predlogu 11) in psihosocialnih delavnicah: širitev gradiv v navezavi z vsebinami modulov (Edukacijske delavnice v Predlogu 11) z večjim poudarkom na drogah in kombinacijah substanc, ter uporaba sodobnejših primerov in vizualnih gradiv → predhodno omenjena potreba po ločevanju udeležencev (alkohol, droge).
- Pri dodatnem usposabljanju za varno vožnjo: posodobitev gradiv glede na sodobna tveganja in razvoj vozil (npr. napredni asistenčni sistemi) ter več prilagoditev vsebine značilnostim udeležencev.

- Več interaktivnih gradiv in vaj (video posnetki, praktični prikazi učinkov alkohola, delo na primerih) ter uvedba vmesnih domačih nalog za samorefleksijo in obravnavo rezultatov v skupini.
- Uporaba pripomočkov, kot so »pijana očala« (ki ne vključujejo le učinka alkohola, ampak obstajajo tudi takšna z učinkom konoplje, raznovrstnih drog), ki ponazarjajo učinke alkohola in drog na zaznavanje in ravnotežje. Pri tem pa je pomembno, da so izvajalci ustrezno usposobljeni za pravilno uporabo takšnih pripomočkov, saj je treba zagotoviti, da so predstavljeni kot izobraževalno orodje in ne kot oblika »zabave«.
- Uporaba VR je v izobraževanju vedno bolj prepoznana kot učinkovit način za simulacijo realnih nevarnih situacij brez tveganja za udeležence. Raziskave so pokazale, da lahko VR simulacije učinkovito prikažejo, kako alkohol vpliva na pozornost, hitrost reakcije in zaznavanje v prometu, kar povečuje zavedanje o tveganjih in izboljšuje zadržke pred vožnjo pod vplivom alkohola ((Masterton & Wilson, 2024)). Programi, kot je Autosobriety Training Programme, vključujejo VR prikaz učinkov alkohola na vožnjo kot del interaktivnega izobraževalnega procesa ((UNITAR, b.d.)).

Pomemben del predloga je tudi vzpostavitev redno ponavljajočih skupnih strokovnih srečanj izvajalcev z AVP, namenjenih usklajevanju metod, izmenjavi dobrih praks in hitrejšemu prenosu sprememb v izvedbo. Čeprav specifičnih primerov, kjer morajo izvajalci rehabilitacijskih programov za voznike obvezno obiskovati usklajevalna srečanja za ohranitev licence, ni mogoče najti kot natančno uveljavljenega sistema, prakse iz drugih sektorjev kažejo, da:

- redna srečanja, delavnice ali posveti, ki vključujejo refleksijo, izmenjavo strokovnih izkušenj in posodobitve praks, se pogosto štejejo za priznane aktivnosti strokovnega razvoja, ki jih organi zahtevajo;
- razprave s kolegi (»peer discussion«) so omenjene kot ena izmed priporočenih in učinkovitejših oblik, saj spodbujajo refleksijo in izboljšave v praksi.

V Sloveniji je že poznana praksa organiziranih izobraževanj izvajalcev rehabilitacijskih programov, ki jih izvaja Agencija RS za varnost prometa kot del profesionalnega razvoja izvajalcev – sicer ne kot pogoj za licenco, a kot del krepitev kompetenc.

Predviden proces izvajanja

Predviden proces posodobitev in skupnega razvoja vsebin rehabilitacijskih programov z izvajalci bi predvidoma vključeval:

- vzpostavitev cikla rednih srečanj (Predlog 4);
- vzpostavitev cikla posodabljanja gradiv z jasno opredeljenimi odgovornostmi: kdo pripravi predloge, kdo potrdi, kdo uvede v prakso;
- zbiranje predlogov izvajalcev (strukturiran obrazec in redna povratna informacija), vključno z zaznanimi vrzelmi v vsebinah in predlogi novih učnih pristopov;
- strokovni pregled in uskladitev vsebin (AVP in ključni strokovnjaki/izvajalci po programih), z namenom poenotenja minimalnih standardov in hkratne prilagoditve ciljnim skupinam;
- priprava posodobljenih gradiv in načrtov dela, vključno z interaktivnimi materiali ter smernicami za uporabo pripomočkov (da se uporabljajo kot učno orodje)
- skupna usklajevalna srečanja izvajalcev z AVP, kjer se obravnava novosti, dileme v izvedbi in primeri dobrih praks (povezano s Predlogom 4).
- uvajanje posodobitev v izvedbo (prehodno obdobje, kratka navodila, podpora pri začetni implementaciji) ter zbiranje povratnih informacij za naslednji krog posodobitev,
- redna evalvacija in posodabljanje gradiv ter transparentno obveščanje izvajalcev o upoštevanju predlogov.

Prispevek in pričakovani učinki

Pričakovani učinki se lahko kažejo v:

- bolj aktualne in relevantne vsebine ter boljša skladnost programov z razvojem tveganj (zlasti na področju drog in novih oblik motenj);
- večja angažiranost udeležencev zaradi interaktivnih pristopov in praktičnih elementov, kar izboljšuje prenos spoznanj v vedenje;

- večja vključenost izvajalcev in boljši pretok povratnih informacij, kar povečuje izvedljivost sprememb in zmanjšuje rigidnost sistema;
- okrepljena vloga AVP kot strokovnega koordinatorja ter boljša zaznana podpora izvajalcem (zlasti tam, kjer je bila ocenjena nižja).

6.2.2 Predlog 6: Vzpostavitev sistematične kratkoročne in dolgoročne evalvacije rehabilitacijskih programov in programa dodatnega usposabljanja za varno vožnjo

Izzivi, ki jih naslavlja predlog:

- Omejeno in nesistematično spremljanje učinkovitosti programov. Trenutni sistem se osredotoča predvsem na izvedbo programov, bistveno manj pa na sistematično spremljanje njihovih učinkov na stališča, vedenje in ponavljanje prekrškov udeležencev.
- Pomanjkanje sistematične obravnave zbranih podatkov. Povratne informacije izvajalcev edukacijskih in psihosocialnih delavnic se po zaključku programov sicer zbirajo v papirni obliki in posredujejo Agenciji RS za varnost prometa, vendar se v praksi ne uporabljajo.
- Pomanjkanje dolgoročnega spremljanja udeležencev. Trenutno ni vzpostavljenega sistema, ki bi omogočal redno spremljanje udeležencev po zaključku programov, kar omejuje vpogled v trajnost učinkov in vpliv programov na recidivizem.
- Omejena uporabnost zbranih podatkov za razvoj in izboljšave programov. Zaradi razpršenosti in nedigitaliziranosti podatkov zbrane informacije ne omogočajo sprotnega spremljanja trendov, primerjave med programi ali zaznavanja področij, kjer bi bile potrebne vsebinske ali organizacijske prilagoditve.
- Omejen prenos strokovnih opažanj izvajalcev v razvoj sistema. Izvajalci imajo dragocen vpogled v vedenjske spremembe, motivacijo in težave udeležencev, vendar njihova opažanja niso sistematično zajeta in uporabljena za izboljšave programov.

Opis predloga

Predlagana rešitev temelji na vzpostavitvi enotnega, digitalno podprtega sistema kratkoročne in dolgoročne evalvacije učinkovitosti vseh treh programov (dodatno usposabljanje za varno vožnjo, edukacijske in psihosocialne delavnice). Ključni element predloga je standardizirano zbiranje podatkov na več časovnih točkah, ki omogoča spremljanje:

- sprememb stališč, zaznavanja tveganj in vedenjskih namer udeležencev;
- zaznane kakovosti izvedbe programov;
- strokovnih ocen izvajalcev;
- ter dolgoročnih učinkov programov.

V ta namen se predlaga, da Agencija RS za varnost prometa pripravi enotno evalvacijsko anketo[49], ki jo udeleženci programov izpolnijo:

- ob začetku programa (izhodiščno stanje);
- ob zaključku programa (kratkoročni učinki);
- ter v daljših časovnih intervalih po zaključku (dolgoročni učinki).

Anketa lahko temelji na instrumentu, ki je bil razvit in testiran v okviru tega projekta, ter se po potrebi prilagodi posameznemu tipu programa.

Izpolnitev začetne ankete bi bila pogoj za vključitev v program, zaključne ankete pa pogoj za pridobitev potrdila o uspešno opravljenem programu. Na ta način bi se zagotovilo dosledno in primerljivo zbiranje podatkov za vse udeležence.

Za dolgoročno spremljanje se predlaga, da AVP v večletnih intervalih vsem udeležencem, ki so v določenem obdobju zaključili enega izmed programov, posreduje primerljivo evalvacijsko anketo. Tak pristop omogoča spremljanje trajnosti učinkov ter povezovanje evalvacijskih podatkov z drugimi kazalniki (npr. ponovitvami prekrškov).

[49] Ob tem je treba zagotoviti ustrezno tehnično podporo za udeležence z nižjo digitalno pismenostjo, zlasti starejše voznike, in omogočiti izpolnjevanje anket ob pomoči izvajalca ali v papirni obliki z naknadnim digitalnim vnosom, da digitalizacija ne postane ovira za vključitev v programe.

Poseben poudarek predlog namenja tudi sistematični evalvaciji s strani izvajalcev, ki bi po vsaki izvedbi programa izpolnili strukturirano anketo o:

- ustreznosti vsebin;
- učinkovitosti uporabljenih metod;
- zaznanih izzivih pri izvedbi;
- in značilnostih udeležencev (neustreznost psihofizičnega stanja udeležencev).

S tem bi se v sistem vključevala tudi strokovna refleksija izvajalcev, kar omogoča celovitejšo presojo učinkovitosti programov.

Predviden proces izvajanja

Vzpostavitev sistema evalvacije zahteva predvsem organizacijsko in tehnično nadgradnjo, ne pa nujno večjih zakonodajnih sprememb. Postopek izvajanja predloga bi potekal po naslednjih ključnih korakih:

- razvoj in potrditev enotnih evalvacijskih orodij (anket) za udeležence in izvajalce;
- digitalizacija zbiranja podatkov (npr. z uporabo spletnih orodij, kot je 1KA ali primerljivih sistemov);
- določitev obveznih evalvacijskih točk (začetek, zaključek, dolgoročno spremljanje);
- povezovanje evalvacijskih podatkov z enotno evidenco udeležencev (Predlog 7.1.1);
- redna analiza zbranih podatkov na ravni posameznih programov in celotnega sistema;
- uporaba ugotovitev za sprotno posodabljanje vsebin, metod dela in organizacije programov.

Prispevek in pričakovani učinki

Vzpostavitev sistematične kratkoročne in dolgoročne evalvacije bi prispevala k:

- večji preglednosti in primerljivosti učinkovitosti posameznih programov;
- boljšemu razumevanju kratkoročnih in dolgoročnih učinkov rehabilitacije;
- zgodnejšemu prepoznavanju vsebinskih ali izvedbenih pomanjkljivosti;
- večji vlogi izvajalcev pri razvoju in izboljševanju programov;
- bolj informiranemu odločanju AVP in drugih deležnikov;
- razvoju merljivih kazalnikov učinkovitosti rehabilitacijskih ukrepov;
- dolgoročno bolj ciljno usmerjenemu zmanjševanju recidivizma.

6.2.3 Predlog 7: Krepitev strokovne vloge izvajalcev pri zaključevanju programov

Izzivi, ki jih naslavlja predlog:

- Izdaja potrdila je vezana zgolj na formalno udeležbo. V obstoječem sistemu je uspešen zaključek programov (dodatno usposabljanje za varno vožnjo, edukacijske in psihosocialne delavnice) praviloma pogojen s prisotnostjo in izpolnjevanjem formalnih pogojev, brez možnosti dodatne strokovne presoje o dejanski spremembi vedenja ali zmanjšanju prometnovarnostnega tveganja.
- Omejena vloga izvajalcev pri zaznavi tveganih primerov. Izvajalci programov imajo zaradi neposrednega in večurnega stika z udeleženci edinstven vpogled v njihova stališča, vedenjske vzorce, stopnjo uvida in pripravljenost na spremembe, vendar teh opažanj trenutno ne morejo sistematično vključiti v nadaljnje postopke.
- Manjka povratna zanka v sistemu rehabilitacije. Sistem ne omogoča strukturiranega odziva v primerih, ko izvajalec oceni, da udeleženec kljub formalni udeležbi ni dosegel minimalnih ciljev programa ali še vedno predstavlja povečano tveganje v prometu.
- Nejasni postopki ob neprimernem vedenju med izvedbo programa. Trenutno ni enotno določenega protokola za ravnanje v primerih, ko se udeleženec programa le

tega udeleži pod vplivom alkohola ali drugih psihoaktivnih substanc, kar predstavlja varnostno in strokovno tveganje tako za skupino kot za izvajalca.

Opis predloga

Predlagana rešitev ne posega v avtomatično pravico do izdaje potrdila ob izpolnjevanju formalnih pogojev, temveč uvaja dodatno, jasno omejeno strokovno vlogo izvajalcev v obliki povratne informacije in predloga za nadaljnjo obravnavo v posebej utemeljenih primerih.

Izvajalci programov (tako dodatnega usposabljanja za varno vožnjo kot edukacijskih in psihosocialnih delavnic) bi imeli možnost, da po zaključku programa podajo strokovno obrazloženo opozorilo oziroma predlog za ponovno presojo, kadar ocenijo, da:

- udeleženec ne izkazuje osnovnega uvida v tveganost svojega ravnanja;
- ni razvil realističnih vedenjskih namer za prihodnost;
- prispe na program pod vplivom alkohola ali drugih psihoaktivnih snovi;
- ali kljub zaključku programa še vedno predstavlja povečano prometnovarnostno tveganje.

Analiza obstoječih programov in primerjalnih praks kaže, da v slovenskem sistemu trenutno ni jasno določenega protokola za primere, ko se udeleženec rehabilitacijskega programa na izvedbo pojavi pod vplivom alkohola ali drugih psihoaktivnih snovi. Izvajalci nimajo formalnih pooblastil niti jasnih usmeritev, kako v takih primerih ravnati, kar jih postavlja v strokovno in pravno negotov položaj ter lahko ogroža varnost in kakovost izvedbe programov. V več primerljivih tujih sistemih (npr. Združeno kraljestvo, Nemčija, Nizozemska) je sodelovanje v programih za voznike prekrškarje jasno pogojeno s spoštovanjem pravil programa, med katerimi je tudi zahteva po treznosti na izvedbah. Pojav pod vplivom alkohola ali drugih psihoaktivnih snovi se obravnava kot kršitev pogojev sodelovanja in ima lahko za posledico prekinitev programa ali izgubo ugodnosti v nadaljnjem sankcijskem postopku.

Takšen pristop ne pomeni, da izvajalec sam odloča o sankcijah, temveč da se njegovo strokovno mnenje vključi kot ena od relevantnih informacij v nadaljnje postopke (npr. zdravniški pregled, sodna presoja). Primerljive ureditve v tujini (npr. nemški sistem medicinsko-psihološke ocene) kažejo, da ima vključevanje strokovnih izvajalcev v presojo pomembno vlogo pri zagotavljanju prometne varnosti, čeprav v Sloveniji neposredna analogija še ne obstaja.

Predviden proces izvajanja

Postopek bi lahko potekal po naslednjih korakih:

- jasno opredelitev okoliščin, v katerih lahko izvajalec poda strokovni predlog za nadaljnjo obravnavo (izjemni, utemeljeni primeri);
- pripravo standardiziranega digitalnega obrazca (lahko v okviru ankete – Predlog 6) ali kratkega poročila izvajalca z jasno določenimi vsebinskimi elementi;
- določitev pristojnega organa za obravnavo predloga (npr. zdravnik, sodišče ali drug pooblaščeni organ);
- zagotovitev, da strokovno mnenje izvajalca ne nadomešča, temveč dopolnjuje obstoječe odločitvene postopke;
- evidentiranje takšnih primerov za namen spremljanja in evalvacije sistema.

Poseben protokol za pojav udeležbe pod vplivom substanc

Dodatno se predlaga vzpostavitev enotnega protokola za primere, ko se udeleženec programa pojavi pod vplivom alkohola ali drugih psihoaktivnih substanc:

- izvajalec ima možnost obvestiti pristojno institucijo (policijo ali zdravstveno službo – ti morajo poznati sistem in se enotno odzvati);
- ugotavljanje dejanskega stanja izvede pooblaščena institucija;
- v primeru potrditve vpliva se udeležba v programu prekine;
- udeleženec mora program ponovno opraviti v celoti in ga ponovno plačati.

Prispevek in pričakovani učinki

Predlagani ukrep bi prispeval k:

- večji kakovosti in verodostojnosti rehabilitacijskih programov;
- večji vlogi strokovne presoje pri zaključevanju programov;
- boljši zaznavi voznikov z visokim tveganjem;
- zmanjšanju tveganja formalnega »odkljukavanja« programov brez dejanskih sprememb;
- večji varnosti udeležencev in izvajalcev programov;
- okrepitvi preventivnega učinka sistema;
- dolgoročnemu zmanjševanju recidivizma in izboljšanju prometne varnosti.

6.2.4 Predlog 8: Krepitev koordinacijske, strokovne in razvojne vloge AVP v sistemu rehabilitacije voznikov

Izzivi, ki jih naslavlja predlog:

- Omejena koordinacijska in podporna vloga AVP v praksi. Čeprav ima AVP formalno vlogo nosilca evidenc in strokovnega organa, v praksi sodelovanje z izvajalci rehabilitacijskih programov in dodatnega usposabljanja za varno vožnjo ni vedno dovolj strukturirano in sistematično.
- Pomanjkanje rednih in ciljno usmerjenih strokovnih izobraževanj za izvajalce (že obravnavano: Predlog 4 in Predlog 5). Izvajalci programov poudarjajo potrebo po podpori na področjih, kot so nove psihoaktivne snovi, kombinacije alkohola in zdravil, spremembe zakonodaje ter nove ugotovitve s področja prometne varnosti.
- Nepregleden in neformalen sistem podajanja pobud za izboljšave. Predlogi izvajalcev se trenutno večinoma podajajo neformalno (prek osebnih stikov ali elektronske pošte), brez jasnega postopka obravnave, sledljivosti in povratne informacije (povezano s Predlogom 6).

- Slaba izraba evalvacijskih podatkov. Povratne informacije izvajalcev in udeležencev se sicer zbirajo, vendar niso sistematično analizirane in uporabljene kot podlaga za razvoj programov.
- Pomanjkanje specializirane strokovne ekspertize na strateški ravni AVP. Analiza obstoječih kadrovskih struktur kaže, da na ravni oblikovanja strokovnih usmeritev in razvoja programov ni sistematično zastopana ekspertiza s področja prometne varnosti, prometne psihologije ali vedenja udeležencev v prometu, ki bi delovala na analitičnem in razvojno-strateškem nivoju.

Opis predloga

Predlagana rešitev temelji na celostni in sistematični okrepitvi vloge Agencije RS za varnost prometa (AVP) kot osrednjega strokovnega, koordinacijskega in razvojnega nosilca sistema rehabilitacije voznikov. Analize in evalvacijske ugotovitve v okviru tega projekta kažejo, da učinkovito delovanje obravnavanih programov ni odvisno zgolj od njihove vsebine, temveč tudi od kakovosti strokovne podpore, koordinacije in stalnega razvoja na ravni sistema.

V tem okviru se predlaga, da AVP okrepi svojo vlogo ne le pri administrativnem upravljanju evidenc in postopkov, temveč tudi pri vsebinskem razvoju programov, sistematični podpori izvajalcem ter prenosu strokovnih in evalvacijskih ugotovitev v prakso. Ključni element predloga je vzpostavitev strukturiranega, rednega in obojestranskega sodelovanja med AVP in izvajalci vseh treh programov (dodatno usposabljanje za varno vožnjo, edukacijske in psihosocialne delavnice). To sodelovanje vključuje redna skupna strokovna srečanja, ciljno usmerjena izobraževanja ter formaliziran in sledljiv sistem zbiranja, obravnave in povratne informacije glede pobud izvajalcev za izboljšave programov, kot je podrobneje opisano v predhodnih predlogih.

Posebna nadgradnja tega predloga je okrepitev kadrovskih kapacitet AVP na strateški ravni. Ugotovitve projekta namreč kažejo, da so številni zaznani izzivi – od neenotnih praks, omejene izrabe evalvacijskih podatkov, pomanjkanja sistematične strokovne

podpore izvajalcem do šibkega prenosa ugotovitev v razvoj programov – strukturne narave in jih ni mogoče trajno nasloviti brez ustrezne strokovne nosilne funkcije znotraj AVP. Zato se predlaga razmislek o vzpostavitvi nove strokovne pozicije oziroma zaposlitvi strokovnjaka z ustreznimi referencami s področja prometne varnosti, prometne psihologije ali sorodnih disciplin.

Vloga te strokovne pozicije ne bi bila operativno izvajanje programov, temveč predvsem:

- vsebinska in razvojna podpora rehabilitacijskim programom;
- strokovna interpretacija evalvacijskih, recidivističnih in drugih sistemskih podatkov;
- sodelovanje z raziskovalnimi in strokovnimi institucijami na nacionalni in mednarodni ravni;
- podpora pri usklajevanju praks, strokovnih smernic in kriterijev odločanja v celotnem sistemu rehabilitacije voznikov.

Takšna okrepitev bi AVP omogočila, da sistem rehabilitacije voznikov vodi in razvija na podlagi podatkov, strokovnih dokazov in mednarodnih primerjav, ne zgolj kot administrativni okvir, temveč kot aktiven in učeč se sistem, usmerjen v dolgoročno zmanjševanje tveganega vedenja in izboljšanje prometne varnosti.

Predviden proces izvajanja

Uresničitev predloga zahteva predvsem organizacijske, vsebinske in kadrovske prilagoditve, ne pa nujno obsežnih zakonodajnih sprememb. Proces izvajanja bi potekal postopno in v povezavi z drugimi predlogi, predstavljenimi v tem poglavju. Ključni koraki izvajanja bi bili:

- opredelitev razširjene vloge AVP na področju strokovne koordinacije, razvoja programov in podpore izvajalcem, vključno z jasnim razmejevanjem nalog med administrativnimi in strokovno-razvojnimi funkcijami;
- vzpostavitev ali okrepitev strokovne kapacitete znotraj AVP, bodisi z novo zaposlitvijo bodisi s prerazporeditvijo obstoječih virov, z jasno opredeljeno vlogo strateške in strokovne podpore sistemu rehabilitacije;

- formalizacija sodelovanja z izvajalci, vključno z rednimi strokovnimi srečanji, obveznimi izobraževanji in strukturiranimi posvetovalnimi procesi pri spremembah programov (Predlog 4 in Predlog 5);
- povezava z evalvacijskim sistemom (Predlog 6), tako da se zbrani podatki sistematično analizirajo in uporabljajo kot podlaga za nadaljnje odločitve in razvoj programov;
- redno poročanje in prenos ugotovitev v prakso, bodisi v obliki posodobljenih smernic, gradiv, priporočil izvajalcem ali sprememb organizacije programov.

Takšen proces omogoča postopno, a trajno krepitev vloge AVP kot osrednjega nosilca sistema ter zmanjšuje tveganje, da bi predlagane izboljšave ostale zgolj na ravni posameznih projektov ali kratkoročnih pobud.

Prispevek in pričakovani učinki

Okrepitev vloge in sodelovanja AVP bi imela večplastne pozitivne učinke na delovanje celotnega sistema rehabilitacije voznikov. Predlog bi prispeval k:

- večji enotnosti in kakovosti izvajanja programov, saj bi bili izvajalci sistematično podprti s strokovnimi smernicami, izobraževanji in povratnimi informacijami;
- boljši izrabi evalvacijskih in drugih podatkov, ki bi se namesto zgolj administrativnega zbiranja uporabljali kot aktivno orodje za razvoj in izboljšave programov;
- hitrejšemu prepoznavanju sistemskih pomanjkljivosti, novih tveganj in potreb po prilagoditvah vsebin (npr. nove psihoaktivne snovi, spremembe vzorcev tveganega vedenja);
- večji usklajenosti med strateškim in operativnim nivojem, saj bi AVP pridobil neposreden in stalen vpogled v izzive izvajalske prakse;
- večjemu občutku sodelovanja in soustvarjanja sistema med izvajalci, kar dolgoročno krepi motivacijo, kakovost dela in sprejemanje sprememb;
- večji strokovni avtonomiji in kredibilnosti sistema, ki temelji na dokazih, analizah in mednarodnih primerjavah, ne zgolj na administrativnih zahtevah;

- posrednemu zmanjšanju recidivizma, saj bolj kakovostni, usklajeni in sproti posodabljani programi učinkoviteje naslavljajo vzroke tveganega vedenja;
- dolgoročnemu izboljšanju prometne varnosti, kar je temeljni cilj celotnega sistema rehabilitacije voznikov.

6.2.5 Predlog 9: Krepitev strokovnih pogojev, usposabljanja in nadzora nad izvajalci

Izzivi, ki jih naslavlja predlog:

- Razmeroma nizko diferencirani strokovni pogoji glede na zahtevnost programov. Trenutni pogoji za izvajanje edukacijskih in psihosocialnih delavnic sicer določajo osnovne izobrazbene in izkustvene zahteve, vendar ne odražajo v celoti razlik v kompleksnosti obravnave udeležencev, zlasti pri psihosocialnih delavnicah, kjer gre pogosto za obravnavo globljih vedenjskih vzorcev, odvisnosti in komorbidnosti.
- Pomanjkanje specializiranega znanja pri obravnavi kompleksnejših primerov. Psihosocialne delavnice vključujejo delo z udeleženci, pri katerih so prekrški pogosto povezani z alkoholom, drogami in ponavljajočim se tveganim vedenjem, kar zahteva dodatna znanja s področja adiktologije, psihoterapevtskih pristopov in prometne psihologije.
- Odsotnost sistematičnega in rednega dodatnega usposabljanja izvajalcev. Javne informacije kažejo, da so bila zadnja usposabljanja izvajalcev izvedena pred več leti, kar pomeni, da sistem ne zagotavlja stalnega strokovnega razvoja, prilagajanja novim tveganjem in posodabljanja znanja.
- Omejen nadzor nad kakovostjo izvajanja programov v praksi. Po začetnem usposabljanju je sicer vzpostavljen sistem rednega spremljanja, ki pa obsega le formalno izvedbo, ne pa ocene strokovnosti izvajalcev.

Opis predloga

Predlagana rešitev temelji na sistematični krepitvi strokovnih pogojev, usposabljanja in nadzora nad izvajalci rehabilitacijskih programov, ob jasnem razlikovanju med zahtevnostjo edukacijskih in psihosocialnih delavnic.

Pogoji za izvajanje edukacijskih in psihosocialnih delavnic so v Sloveniji določeni s Pravilnikom o edukacijskih in psihosocialnih delavnicah. Edukacijske delavnice lahko izvajajo psihologi z najmanj drugo stopnjo izobrazbe, tremi leti izkušenj pri delu s skupinami ter opravljenim usposabljanjem pri Javni agenciji RS za varnost prometa, ob pogoju veljavnega vozniškega dovoljenja kategorije A ali B. Psihosocialne delavnice lahko izvajajo strokovnjaki s področij psihologije, medicine, socialnega dela, socialne pedagogike ali zdravstvene nege, pri čemer je za psihologe zahtevana najmanj petletna, za druge strokovnjake pa desetletna praksa na področju svetovanja in poučevanja. Tudi zanje veljata zahteva po vozniškem dovoljenju in posebnem usposabljanju pri agenciji.

Priporoča se, da se za izvajalce psihosocialne delavnice uvedejo strožji in bolj specializirani pogoji, kot so:

- daljša in bolj ciljno usmerjena strokovna praksa;
- dodatna izobraževanja s področja adiktologije, psihoterapevtskih pristopov ali prometne psihologije;
- večja poudarjenost izkušenj pri delu z osebami z odvisnostjo ali ponavljajočim se tveganim vedenjem.

Za edukacijske delavnice bi se ohranili manj rigorozni pogoji, skladno z njihovim preventivno-ozaveščevalnim značajem, ob hkratnem zagotavljanju osnovne strokovne usposobljenosti in rednega posodabljanja znanja.

Takšno razlikovanje je skladno tudi s tujimi praksami. V Estoniji rehabilitacijske programe izvajajo diplomirani psihologi z dodatnim usposabljanjem iz prometne psihologije, v Nemčiji pa so ključne naloge rehabilitacije in presoje sposobnosti za vožnjo zaupane

akademskim psihologom s specializacijo s področja prometne psihologije. Obe ureditvi poudarjata pomen visoke ravni strokovnosti pri obravnavi zahtevnejših primerov.

Predviden proces izvajanja

Uresničitev predloga zahteva predvsem prilagoditev obstoječih pravilnikov in organizacijskih praks, pri čemer bi imel ključno vlogo AVP kot nosilec sistema. Proces bi lahko potekal po naslednjih korakih:

- pregled in posodobitev pogojev za izvajalce, z jasnim razlikovanjem med edukacijskimi in psihosocialnimi delavnicami;
- vzpostavitev sistema rednih usposabljanj, ki bi bila pogoj za ohranitev statusa izvajalca (npr. periodično obnavljanje znanja v večletnih intervalih);
- razpis novih usposabljanj za pridobivanje dodatnih izvajalcev, s čimer se zagotovi zadostna dostopnost programov;
- sistematično spremljanje in evalvacija dela izvajalcev, povezano z evalvacijami programov in povratnimi informacijami udeležencev (povezano s Predlogom 6);
- uvedba mehanizma ponovnega potrjevanja usposobljenosti, ki omogoča nadaljnje izvajanje programov le tistim izvajalcem, ki dosegajo ustrezne strokovne standarde;
- za dolgotrajno vključenost izvajalcev se redno preverja usklajenost cene izvajanja s tržnimi cenami psihoterapevtskih storitev.

Prispevek in pričakovani učinki

Krepitev strokovnih pogojev, usposabljanja in nadzora nad izvajalci bi prispevala k:

- višji kakovosti strokovne obravnave udeležencev, zlasti pri kompleksnejših primerih, povezanih z alkoholom, drogami in recidivizmom;
- večji enotnosti in primerljivosti izvajanja programov;
- boljši zaščiti prometne varnosti, saj zahtevnejše primere obravnavajo ustrezno usposobljeni strokovnjaki;

- večji motivaciji in profesionalizaciji izvajalcev, tudi zaradi ustreznejšega finančnega ovrednotenja njihovega dela;
- dolgoročnemu izboljšanju učinkovitosti programov in zmanjšanju recidivizma.

6.3 Dodatno usposabljanje za varno vožnjo

Program dodatnega usposabljanja za varno vožnjo ima v slovenskem sistemu rehabilitacije pomembno vlogo, saj je usmerjen predvsem v voznike, ki so kazenske točke pridobili zaradi prekrškov, povezanih s tveganim vedenjem v prometu, vendar ne z rabo alkohola ali psihoaktivnih snovi. V primerjavi z edukacijskimi in psihosocialnimi delavnicami je ta program izrazito praktično naravnan, saj združuje teoretični in praktični del, pri čemer udeleženci skozi izkušnje na poligonu pridobijo boljše razumevanje zakonitosti vožnje in varnejše ravnanje v kritičnih situacijah. Analize so pokazale, da program dobro zasleduje svoj osnovni namen, vendar obstajajo možnosti za njegovo nadgradnjo in večjo učinkovitost.

6.3.1 Predlog 10: Sistematična vključitev simulatorjev vožnje v program

Izzivi, ki jih naslavlja predlog:

- Omejen nabor kritičnih situacij v realnem okolju. Kljub dobro razvitim poligonom in centrom varne vožnje je obseg nevarnih in ekstremnih prometnih situacij, ki jih je mogoče varno preizkusiti v realnem okolju, omejen z varnostnimi tveganji, tehničnimi zmožnostmi vozil ter odgovornostjo izvajalcev.
- Omejene možnosti izkustvenega učenja v okviru obstoječih programov. Del vsebin rehabilitacijskih in dodatnih usposabljanj še vedno temelji pretežno na teoretičnih razlagah, pri katerih udeleženci nimajo možnosti neposredno izkusiti posledic tveganega vedenja, kar zmanjšuje učinkovitost pri doseganju trajnejših vedenjskih sprememb.

- Razkorak med teoretičnimi vsebinami in dejanskim vedenjem voznikov. Izkušnje izvajalcev in raziskave kažejo, da zgolj teoretični del programov, zlasti pri nevarnih in ponavljajočih se kršiteljih, pogosto ne zadostuje za spremembo zaznavanja tveganj in samoregulacije v prometu.
- Neenotna tehnična opremljenost izvajalcev. Pooblaščeni izvajalci dodatnega usposabljanja in rehabilitacijskih programov v Sloveniji trenutno nimajo enotnega dostopa do naprednih simulacijskih orodij, kar otežuje sistemsko vključitev simulatorjev kot obveznega elementa programov.
- Potreba po stroškovno in izvedbeno sorazmernih rešitvah. Vsaka nadgradnja programov mora upoštevati realne finančne, prostorske in organizacijske zmožnosti izvajalcev ter ne sme voditi v zmanjšanje kakovosti obstoječih praktičnih vaj na poligonih.

Opis predloga

V tujini se simulatorji vožnje vse pogosteje uporabljajo kot dopolnilno orodje v preventivnih in rehabilitacijskih programih. Posebni simulacijski moduli (npr. t. i. DUI-modi) omogočajo prikaz posledic vožnje pod vplivom alkohola ali drog z umetnim poslabšanjem vidnega polja, upočasnjenimi odzivi in oteženim upravljanjem vozila (npr. STISIM Drive, SIDNE®). Simulatorji se uporabljajo tudi za prikaz vpliva prehitre vožnje, utrujenosti in motenj pozornosti, pogosto v kombinaciji z drugimi pripomočki, kot so »pijana očala«, kar dodatno povečuje učinek ozaveščanja.

V mednarodnih študijah so simulatorji vožnje uporabljeni kot dopolnilno rehabilitacijsko orodje za oceno in izboljšanje vozniških sposobnosti po poškodbah ali v okviru kliničnih programov, kjer simulacija omogoča oceno in vadbo v nadzorovanem okolju (Blumenfeld, Simmich, Doig, Rusell, & Ross, 2025).

Predlog predvideva postopno in selektivno vključitev simulatorjev vožnje v programe dodatnega usposabljanja in rehabilitacije voznikov, pri čemer se simulatorji ne uvajajo

kot obvezna oprema za vse izvajalce, temveč kot dopolnilno orodje, katerega uporaba se uvaja na podlagi predhodne analize izvedljivosti.

V prvi fazi se predvideva analiza možnosti nabave, skupne uporabe ali najema simulatorjev pri pooblaščenih izvajalcih. Namen te faze je ugotoviti, v kolikšni meri je mogoče simulatorje vključiti v obstoječo infrastrukturo brez nesorazmernih finančnih obremenitev.

Hkrati se predvideva opredelitev minimalnih tehničnih in vsebinskih zahtev za simulatorje, ki bi bili primerni za uporabo v rehabilitacijskih programih. Ti simulatorji ne bi nadomeščali vožnje na poligonu, temveč bi omogočali simulacijo situacij, ki jih v realnem okolju ni mogoče varno izvajati, kot so:

- posledice prehitre vožnje;
- nenadne nevarne situacije in trki;
- vožnja v pogojih zmanjšanih psihofizičnih sposobnosti (npr. alkohol, utrujenost, motnje pozornosti).

Simulatorji bi se v program vključili predvsem kot nadomestilo dela teoretičnih vsebin, zlasti tistih, ki se nanašajo na razlago tveganj, posledic in mehanizmov nastanka prometnih nesreč. Na ta način bi se del klasičnega teoretičnega pouka (npr. ena ura) nadomestil z izkustveno simulacijo in strokovno vodeno refleksijo, brez zmanjševanja obsega praktičnih vaj na poligonu, ki ostajajo ključni del usposabljanja.

Predviden proces izvajanja

Postopek uvajanja simulatorjev bi potekal v več fazah:

- izvedba analize stanja pri pooblaščenih izvajalcih (razpoložljivost prostora, finančne zmožnosti, interes);
- preučitev možnosti nabave, skupne uporabe ali najema simulatorjev na regionalni ravni;

- opredelitev minimalnih zahtev za simulatorje (funkcionalnosti, vrste simulacij, varnostni standardi);
- določitev, katere vsebine programa se lahko delno nadomestijo s simulatorjem (predvsem del teoretičnega dela);
- pilotna vključitev simulatorjev pri omejenem številu izvajalcev;
- usposabljanje izvajalcev za uporabo simulatorjev in vodenje refleksije po simulaciji;
- evalvacija učinkov in odločitev o morebitni širši implementaciji.

Nosilci procesa bi bili Agencija RS za varnost prometa v sodelovanju s pooblaščenimi izvajalci in drugimi pristojnimi institucijami.

Prispevek in pričakovani učinki

Postopna in premišljena vključitev simulatorjev vožnje bi prispevala k:

- povečanju učinkovitosti teoretičnega dela programov z izkustvenimi pristopi;
- boljšemu razumevanju posledic tveganega vedenja pri voznikih;
- večji zaznavi tveganj in samorefleksiji, zlasti pri nevarnih in ponavljajočih se kršiteljih;
- ohranitvi in zaščiti kakovosti praktičnih vaj na poligonih;
- ustvarjanju podlage za nadaljnji razvoj in standardizacijo sodobnih rehabilitacijskih pristopov;
- dolgoročnemu zmanjševanju tveganega vedenja in ponavljajočih se prekrškov.

6.4 Edukacijske delavnice

Edukacijske delavnice so namenjene voznikom, ki so bili v prometu zaznani kot kršitelji, katerih prekrški vključujejo tudi vožnjo pod vplivom alkohola. Analize (predvsem ankete in delavnice z izvajalci programov ter analize tujih praks, predvsem progresivnost ukrepanja, kar uporabljajo določeni tuji programi) so pokazale, da je obseg vsebin

preozek, individualna prilagoditev udeležencem omejena, prav tako pa se manj uporabljajo sodobne interaktivne metode, ki bi lahko povečale učinkovitost.

6.4.1 Predlog 11: Konceptualna prenova edukacijskih delavnic glede na resnost prekrškov udeležencev in z obvezno praktično nadgradnjo glede na stopnjo alkoholiziranosti ali vožnjo pod vplivom drog

Izhodiščni izzivi pri vsebinski zasnovi obstoječih edukacijskih delavnic

Analiza obstoječega sistema rehabilitacijskih programov, tujih praks in tudi mnenja izvajalcev programov kažejo, da je največja vsebinska in izvedbena dilema povezana z zasnovo in vlogo edukacijskih delavnic. Te so v sedanjem sistemu namenjene voznikom, ki so naredili prekršek vožnje pod vplivom alkohola, drog ali drugih psihoaktivnih snovi, pa tudi za voznike, ki morajo program opraviti pred ponovnim opravljanjem vozniškega izpita, vendar ne izpolnjujejo pogojev za vključitev v psihosocialne delavnice. Pri tem se izkazuje, da je skupina udeležencev edukacijskih delavnic izrazito heterogena, tako glede vrste in teže prekrškov kot tudi glede vzorcev tveganega vedenja.

V praksi se v edukacijske delavnice vključujejo zelo različni profili voznikov. Med njimi so posamezniki, ki so bili enkratno kaznovani za vožnjo pod vplivom alkohola, pri čemer so kazenske točke pridobivali tudi zaradi drugih prometnih prekrškov, kot so prekoračitve hitrosti ali neuporaba varnostnega pasu. Obenem pa so v isto obliko delavnice vključeni tudi vozniki, pri katerih večina prekrškov izhaja iz vožnje pod vplivom alkohola, kar kaže na bolj izražen in ponavljajoč se vzorec tveganega vedenja. Enotna zasnova edukacijske delavnice za tako raznolike udeležence otežuje doseganje optimalnih rehabilitacijskih učinkov. Vanje se vključujejo tudi vozniki, ki so vozili pod vplivom drugih nedovoljenih psihoaktivnih snovi, in tisti, ki so zavrnili preizkuse alkoholiziranosti ali prisotnosti drog.

Pomemben omejitveni dejavnik pri poglobljeni analizi teh razlik je tudi razpoložljivost podatkov. V okviru projekta ni bilo mogoče opraviti podrobne analize strukture

udeležencev edukacijskih delavnic glede na vrste in kombinacije prekrškov, saj prejeti podatkovni nabori niso vsebovali informacij o konkretnih prekrških posameznikov, prav tako pa niso bili priloženi sklepi sodišč, iz katerih bi bilo mogoče razbrati celovit obseg kršitev. Zaradi tega predlagane usmeritve temeljijo na razpoložljivih agregiranih podatkih, ugotovitvah izvajalcev ter primerih dobrih praks iz tujine, ob zavedanju, da bi bilo treba pred dokončno prenovo sistema izvesti dodatno analizo dejanske strukture udeležencev edukacijskih delavnic. Izvedba te analize je tudi eno izmed priporočil za nadaljnje dejavnosti na področju prenove rehabilitacijskega sistema, saj gre za enega ključnih manjkajočih podatkov v sklopu evalvacije trenutnega stanja.

Glede na navedeno se kot ustreznejši pristop kaže zasnova edukacijskih delavnic kot več prilagojenih programov glede na tip udeležencev oziroma prekrškarjev, ki so na delavnico napoteni. Vsi programi izhajajo iz osnovnega, skupnega izhodišča, ki pa se nato dopolnjuje z dodatnimi vsebinami glede na stopnjo alkoholiziranosti in vzorec tveganega vedenja. Takšen raznolik in prilagojen pristop omogoča večjo prilagodljivost programov ter boljše ujemanje med dejanskim tveganjem posameznika in intenzivnostjo ter vsebino obravnave.

Pri tem se kot smiselna izhodišča ponuja razdelitev udeležencev na podlagi ravni alkoholiziranosti, podobno kot je urejeno v nekaterih tujih sistemih, na primer na Madžarskem, kjer so programi strukturirani glede na izmerjene vrednosti alkohola v krvi (BAC) pri prekrških, ki so osnova za napotitev v rehabilitacijski sistem, pri čemer osnovo predstavlja prekršek voznika, pri katerem je bila zabeležena najvišja vrednost BAC. V tem okviru bi bilo mogoče predvideti programe za:

- voznike z nizko stopnjo alkoholiziranosti;
- voznike z zmerno stopnjo alkoholiziranosti;
- vozniki z visoko stopnjo alkoholiziranosti ali so odklonili test;
- voznike, ki so vozili pod vplivom prepovedanih drog ali so odklonili test na droge.

Pri tem je treba poudariti, da gre za okvirni koncept, ki temelji na predpostavki, da so v vseh skupinah prisotni različni profili udeležencev, kar dodatno potrjuje potrebo po predhodni analizi dejanske strukture udeležencev.

Posebej je treba poudariti, da vozniki, ki so imeli več kot 1,1 g/kg alkohola v krvi, t.j. BAC (0,52 mg/l) alkohola v izdihanem zraku ali vozniki z izraženim vzorcem ponavljajočega se tveganega vedenja (recidivisti) ne sodijo več v okvir edukacijskih delavnic. Ti udeleženci bi morali biti sistematično in neposredno usmerjeni v psihosocialne delavnice, ki omogočajo poglobljeno obravnavo vedenjskih vzorcev, odnosa do alkohola in širših psihosocialnih dejavnikov tveganja. Edukacijske delavnice tako ne bi bile namenjene povratnikom, temveč bi predstavljale vmesno raven obravnave med splošnim dodatnim usposabljanjem za varno vožnjo in intenzivnejšo psihosocialno rehabilitacijo.

Izzivi, ki jih naslavlja predlog:

- Heterogenost udeležencev edukacijskih delavnic. Edukacijske delavnice trenutno združujejo zelo raznolike profile voznikov glede na stopnjo alkoholiziranosti ali vožnjo pod vplivom drog ter tudi glede na izvore kazenskih točk.
- Neustrezno razmerje med težo prekrška in intenzivnostjo obravnave. V obstoječem sistemu so lahko vozniki z izrazitejšimi ali kombiniranimi prekrški (alkohol + hitrost, agresivna vožnja) vključeni v krajše in manj praktično naravnane programe kot vozniki s prekrški, ki niso povezani z alkoholom ali drogami (udeleženci dodatnega usposabljanja za varno vožnjo).
- Pretežno teoretična naravnanost edukacijskih delavnic. Vsebina obstoječih edukacijskih delavnic, kot jo določa veljavna ureditev, je v veliki meri usmerjena v informiranje in ozaveščanje, pri čemer je izkustvenega in praktičnega dela relativno malo, kljub temu da so raziskave in mnenja izvajalcev pokazali večjo učinkovitost kombinacije teorije in prakse.
- Omejena diferenciacija glede na stopnjo alkoholiziranosti. Trenutni programi ne omogočajo jasnega vsebinskega razlikovanja med nizko, zmerno in visoko stopnjo alkoholiziranosti, čeprav te razlike pomembno vplivajo na tveganje, zaznavanje lastnih sposobnosti in verjetnost ponavljanja prekrškov.
- Pomanjkanje podatkov za natančno usmerjanje programov. Zaradi omejitev razpoložljivih podatkov (manjkajoči podatki o konkretnih prekrških in sodni sklepi) v okviru projekta ni bilo mogoče izvesti poglobljene analize strukture udeležencev

edukacijskih delavnic, kar dodatno poudarja potrebo po fleksibilnem in modularnem pristopu.

Opis predloga

Predlog temelji na obsežni prenovi edukacijskih delavnic v smislu prilagoditve vsebin glede na stopnjo zaznane tveganosti udeležencev, pri kateri bi vse delavnice oziroma edukacijski programi vključevali edukacijski del, ter dodatno obvezno praktično nadgradnjo, ki bi se prilagajala stopnji alkoholiziranosti in profilu tveganja posameznika.

Edukacijski del, kjer se vsebina edukacijskega programa, na katerega je voznik napoten, prilagodi glede na stopnjo alkoholiziranosti pri njegovem najhujšem prekršku:

- Program za voznike z nizko stopnjo alkoholiziranosti:
    - za voznike z BAC (gram alkohola na kg krvi) 0,5 g/kg in/ali manjšim obsegom kazenskih točk, povezanih z alkoholom (do 4 kazenske točke povezane z vožnjo pod vplivom alkohola);
    - vsebina programa:
        - varnost cestnega prometa (osnove in pomen varne udeležbe v prometu);
        - tveganja zaradi vožnje pod vplivom alkohola (učinki alkohola na vožnjo);
        - odgovornost voznikov (pravne in osebne posledice kršitev);
        - psihosocialni odnosi med udeleženci v cestnem prometu (npr. družbeni in medosebni vplivi na vedenje);
    - potekajo v skupinah z največ 12 udeleženci;
    - uporabljene metode so zlasti:
        - kratka, ciljno usmerjena predavanja;
        - vodena refleksija o lastnem ravnanju in stališčih;
        - skupinske diskusije in izmenjava izkušenj;
        - obravnava študij primerov iz prometne prakse;
        - uporaba video in drugih vizualnih gradiv;

- praktične vaje in demonstracije;
- uporaba interaktivnih pripomočkov (npr. »pijana očala«);
- druge oblike izkustvenega učenja;

- pričakovan obseg ur glede na obseg vsebin 4 h (plus praktični del, kot je naveden spodaj);

- Program za voznike z zmerno stopnjo alkoholiziranosti:
  - za voznike z zmerno stopnjo alkoholiziranosti (BAC med 0,5 in 0,8 g/kg) in tiste, ki imajo zmerni obseg kazenskih točk, ki izhajajo iz prekrškov, povezanih z alkoholom (ali dvakratni prekršek po 4 kazenske točke zaradi vožnje pod vplivom alkohola ali enkratne kazenske točke v višini 8 točk);
  - vsebina programa (poleg glavnih poudarkov vsebine iz programa za voznike z nižjo stopnjo alkoholiziranosti):
    - poglobljena obravnava vpliva alkohola in drugih psihoaktivnih snovi na presojo, zaznavanje tveganja in impulzivnost;
    - napačne motivacije in racionalizacije (»saj nisem bil zelo pijan«, »imam nadzor«, »peljem se le kratek čas«);
    - povezava med uživanjem alkohola in drugimi tveganimi vedenji (hitrost, agresivna vožnja, neuporaba pasu);
    - mehanizmi ponavljanja tveganega vedenja in zgodnji znaki tveganega pitja;
    - strategije samokontrole in samoregulacije;
    - načrtovanje konkretnih strategij za ločevanje pitja in vožnje (alternativni prevozi, vnaprejšnje odločitve, socialni pritiski).
  - potekajo v skupinah z največ 12 udeleženci;
  - poleg metod, ki se uporabljajo pri modulu za nizko stopnjo alkoholiziranosti, se v tem modulu okrepi delo na osebni ravni:
    - vodena samorefleksija in individualni vprašalniki (npr. ocena lastnega tveganja);
    - delo v manjših skupinah na realnih primerih iz prakse;
    - strukturirane diskusije o lastnih izkušnjah in posledicah;
    - uporaba video gradiv in analiz primerov prometnih nesreč;

        - praktični prikazi vpliva alkohola in drog (npr. s pripomočki, kot so pijana očala, tudi z učinkom drog);
        - uporaba VR za ponazoritev zmanjšanih psihofizičnih sposobnosti in zamikov reakcij;
        - uvedba kratkih domačih nalog za samorefleksijo (npr. prepoznavanje tveganih situacij v vsakdanjem življenju).
    - pričakovan obseg ur glede na obseg vsebin obseg 6 h (k čemur se doda še praktični del):
        - od tega 5 ur skupinskega dela
        - 1 ura individualnega srečanja pred vključitvijo v skupino;
- Program za voznike z visoko stopnjo alkoholiziranosti:
    - za voznike z visoko stopnjo alkoholiziranosti (BAC med 0,8 in 1,1 g/kg) in tiste voznike, ki imajo večji obseg kazenskih točk (ali večkratni prekrški, povezani z alkoholom, ki so nabrali skupaj 16 točk ali tisti, ki so v okviru enkratnega prekrška zbrali 16 točk) ter voznike, ki so odklonili alkotest ali strokovni pregled (voznike, ki so v preteklosti že obiskovali edukacijski program, se napoti neposredno na psihosocialne delavnice);
    - za voznike začetnike, ki so presegli ničelno toleranco do alkohola;
    - vsebina programa (poleg glavnih poudarkov vsebin iz prejšnjih dveh tipov edukacijskega programa):
        - ta modul predstavlja najzahtevnejšo obliko edukacijske delavnice, ki se po vsebini približuje psihosocialnim pristopom, vendar še vedno ostaja znotraj edukacijskega okvira:
        - poglobljena obravnava tveganega in ponavljajočega se vedenja;
        - odgovornost voznika do sebe, sopotnikov in drugih udeležencev v prometu;
        - razbijanje trdovratnih napačnih prepričanj o alkoholu (»alkohol me umiri«, »vozim bolje, ko sem sproščen«);
        - povezava med alkoholom, drogami in tveganim odločanjem;
        - uvod v razumevanje zasvojenosti in tveganega pitja (brez klinične diagnostike);

        - dolgoročne posledice (prometne, zdravstvene, socialne, družinske, poklicne);
        - oblikovanje osebnega načrta spremembe vedenja in preprečevanja ponovitev;
    - potekajo v skupinah z največ 12 udeleženci;
    - v tem programu se poleg klasičnih edukacijskih metod uporabljajo tudi bolj poglobljeni in izkustveni pristopi:
        - strukturirane skupinske razprave z vodenjem izvajalca;
        - poglobljena analiza lastnih primerov in preteklih odločitev;
        - terapevtsko obarvani elementi (npr. motivacijski intervju, delo z ambivalenco);
        - intenzivna uporaba video gradiv, primerov prometnih nesreč in pričevanj;
        - uporaba VR simulacij za prikaz nevarnih situacij in učinkov alkohola ter drog (povezano s Predlogom 5);
        - obvezne domače naloge z obravnavo rezultatov na delavnici;
    - pričakovan obseg ur glede na obseg vsebin 10 h (plus praktični del);
        - od tega 9 ur skupinskega dela;
        - 1 ura individualnega srečanja pred vključitvijo v skupino;

- Program za voznike pod vplivom prepovedanih drog ali ob odklonitvi testa na droge:
    - za voznike, ki so vozili pod vplivom prepovedanih drog ali zdravil, ter voznike, ki so odklonili test na droge (v primeru, da voznik že ima kazenske točke, ki izhajajo iz vožnje pod vplivom alkohola, nato pa vozi še pod vplivom drog, se napoti neposredno na psihosocialne delavnice);
    - vsebina programa:
        - splošne vsebine o prometni varnosti, psihologiji voznika in vplivu substanc, ki zmanjšajo varnost vožnje voznika (po zgledu vsebin iz drugih tipov edukacijskih programov);
        - vpliv različnih vrst drog in psihoaktivnih zdravil na zaznavanje, pozornost, reakcijski čas in presojo;

        - nepredvidljivost učinkov drog, zlasti pri kombinacijah substanc (droge–alkohol–zdravila);
        - specifična tveganja vožnje pod vplivom drog (motnje pozornosti, dezorientacija, napačne odločitve);
        - razbijanje zmot in napačnih prepričanj (npr. »vozim bolje, ko sem umirjen«, »imam nadzor«);
        - pravne, zdravstvene in dolgoročne posledice vožnje pod vplivom drog;
        - odgovornost voznika in strategije preprečevanja ponovitev (ločevanje uživanja substanc in vožnje);
    - potekajo v skupinah z največ 12 udeleženci;
    - uporabljene metode dela:
        - kratka, ciljno usmerjena predavanja;
        - vodena refleksija o lastnem vedenju in tveganjih;
        - obravnava študij primerov in realnih prometnih situacij;
        - uporaba video in drugih vizualnih gradiv;
        - praktične vaje in demonstracije učinkov drog;
        - uporaba interaktivnih pripomočkov (npr. očala za simulacijo učinkov drog);
        - uporaba VR za ponazoritev motenj pozornosti, zaznavanja in reakcij;
        - druge oblike izkustvenega učenja;
    - pričakovan obseg ur glede na obseg vsebin 10 h (plus praktični del);
        - od tega 9 ur skupinskega dela;
        - 1 ura individualnega srečanja pred vključitvijo v skupino.
- V prvo skupinsko uro vseh tipov edukacijskih programov se doda tudi podpis izjave/zaveze, da posameznik ne bo vozil pod vplivom alkohola ali drog, ki je prostovoljne narave, a se izvede v skupini. Raziskave, ki so opisane v drugih delih projektnih poročil, namreč kažejo, da tovrstne zaveze pomembno povečajo učinek rehabilitacijskih programov oziroma spoštovanje zaveze.
- Pomemben element nadgradnje bi bila tudi uvedba vmesnih domačih nalog (lahko po vzoru nemških pristopov), ki bi udeležence spodbudile k samorefleksiji, rezultati pa bi se nato obravnavali v okviru skupinskega pogovora.

Za vse zgoraj navedene edukacijske programe bi bila ***obvezna dopolnitev z delnim programom dodatnega usposabljanja za varno vožnjo***, in sicer:

- 6 ur praktične vožnje na poligonu (izvedejo pooblaščeni izvajalci dodatnega usposabljanja za varno vožnjo);
- 1 ura vožnje na simulatorju, z nastavitvami, ki simulirajo zmanjšane psihofizične sposobnosti in kritične situacije, skladno s Predlogom 10.

V kolikor bi se pri analizi prekrškov, ki so jih storili do sedaj napoteni na edukacijske delavnice, oziroma njihove strukture, izkazalo kot smiselno, ali pa bi se po začetku izvajanja zasnova izkazala kot preveč razdrobljena, obstaja tudi alternativna možnost razdelitve vsebin in izvajanja edukacijskih delavnic. Pri tej razdelitvi se sistem vzpostavi na način, da:

- vsi, ki jim je bilo izrečeno prenehanje veljavnosti vozniškega dovoljenja in kazenske točke zaradi vožnje pod vplivom alkohola, drog ali drugih psihoaktivnih snovi, pa tudi tisti vozniki, ki morajo program opraviti pred ponovnim opravljanjem vozniškega izpita, se najprej udeležijo osnovnega dela edukacijske delavnice. Ta obsega Edukacijski del (izvedba primerljiva z obstoječim sistemom) in dodatni del vezan na praktično vožnjo, ki se izvede pri pooblaščenih organizacijah za izvajanje programa dodatnega usposabljanja za varno vožnjo
- nadaljujejo pa z napotitvijo na specifični dopolnilni modul glede na stopnjo alkoholiziranosti:
    - Modul za voznike z nizko stopnjo alkoholiziranosti: za voznike z BAC (gram alkohola na kg krvi) 0,5 g/kg in/ali manjšim obsegom kazenskih točk (do 4 kazenske točke povezane z vožnjo pod vplivom alkohola.
    - Modul za voznike z zmerno stopnjo alkoholiziranosti (BAC med 0,5 in 0,8 g/kg) in tiste, ki imajo zmerni obseg kazenskih točk (ali dvakratni prekršek po 4 kazenske točke zaradi vožnje pod vplivom alkohola ali enkratne kazenske točke v višini 8 točk.
    - Modul za voznike z visoko stopnjo alkoholiziranosti (BAC med 0,8 in 1,1 g/kg) in tiste voznike, ki imajo večji obseg kazenskih točk (ali večkratni prekrški, povezani z alkoholom, ki so nabrali skupaj 16 točk ali tisti, ki so v okviru enkratnega prekrška zbrali 16 točk) ter voznike, ki so odklonili alkotest ali

strokovni pregled; in za voznike začetnike, ki so presegli ničelno toleranco do alkohola.

- Modul za voznike, ki so vozili pod vplivom prepovedanih drog ali zdravil, ter voznike, ki so odklonili test na droge.

Pri tem vsebine dopolnilnih modulov smiselno pokrivajo relevantne vsebine, kot so zastavljene v prvotnem predlogu modularne izvedbe edukacijskih delavnic glede na značilnosti udeležencev.

Ob tem je treba jasno poudariti, da vozniki z večkratnimi prekrški vožnje pod vplivom alkohola ali drog oziroma z izrazitim vzorcem ponavljajočega se vedenja, ali vozniki, pri katerih je bila zaznana raba tako drog kot alkohola, ne sodijo več v okvir edukacijskih delavnic, temveč morajo biti neposredno usmerjeni v psihosocialne delavnice.

Predviden proces izvajanja

Uvedba prenovljenih programov edukacijskih delavnic z obvezno praktično nadgradnjo zahteva usklajen pristop na normativni, organizacijski in izvedbeni ravni. Na normativni ravni bi bilo treba dopolniti obstoječe zakonske in podzakonske akte, ki urejajo edukacijske in psihosocialne delavnice, tako da se jasno opredelijo posamezni programi glede na stopnjo alkoholiziranosti oziroma vožnjo pod vplivom drog ter obvezna vključitev praktičnega dela dodatnega usposabljanja za varno vožnjo. Ustrezno je treba dodatno usposobiti izvajalce teh programov ter proučiti potrebe po spremembah v strukturi plačila izvajalcev oziroma uskladitvi cen s tržnimi.

Proces izvajanja bi potekal po naslednjih korakih:

- ob zaznavi prekrška in pravnomočnosti odločitve se na podlagi razpoložljivih podatkov (vrsta prekrška, stopnja alkoholiziranosti, število kazenskih točk, morebitna ponovitev) določi ustrezen program edukacijske delavnice (tudi v skladu s Predlogom 2);

- voznik se vključi v ustrezen edukacijski program (nizka, zmerna ali visoka stopnja alkoholiziranosti oziroma modul za droge);
- vzporedno ali zaporedno se udeleženec obvezno vključi v delni program dodatnega usposabljanja za varno vožnjo, ki obsega 6 ur praktične vožnje na poligonu ter 1 uro vožnje na simulatorju;
- izvajalci edukacijskih delavnic in izvajalci dodatnega usposabljanja za varno vožnjo med seboj sodelujejo pri vsebinski uskladitvi in interpretaciji ugotovitev (npr. opažanj o vedenju udeleženca);
- po zaključku programa se podatki o opravljenih programih in praktičnem delu vnesejo v ustrezne evidence (izdata se dve ločeni potrdili; izvajalci edukacijskega dela in izvajalci praktičnega dela);
- v primerih, kjer se v procesu izvajanja izkaže izrazit vzorec ponavljajočega se tveganega vedenja, se poda priporočilo za neposredno vključitev v psihosocialno delavnico.

Izvajanje modulov bi potekalo v skupinah z največ 12 udeleženci, kar omogoča interaktivno delo in individualiziran pristop. Posebna pozornost bi bila namenjena usposabljanju izvajalcev za uporabo sodobnih pripomočkov (simulatorji, VR, interaktivna gradiva) ter za obravnavo udeležencev z različnimi profili tveganja.

Prispevek in pričakovani učinki

Vsebinska in konceptualna prenova edukacijskih delavnic z obvezno praktično nadgradnjo bi pomembno prispevala k večji učinkovitosti sistema rehabilitacije voznikov v Sloveniji. Ključni prispevek predloga je boljše ujemanje med težo prekrška, stopnjo tveganja posameznika in intenzivnostjo ter vsebino rehabilitacijskega programa.

Pričakovani učinki predloga so zlasti:

- boljše ciljanje rehabilitacijskih programov glede na stopnjo alkoholiziranosti ali vožnjo pod vplivom drog;

- zmanjšanje neustreznih razlik med programi, kjer so trenutno nekateri vozniki z resnejšimi prekrški vključeni v krajše in manj zahtevne oblike obravnave;
- večja vključenost praktičnega in izkustvenega učenja, ki dokazano prispeva k večjemu zavedanju tveganj in trajnejšim vedenjskim spremembam;
- izboljšano razumevanje lastnih vedenjskih vzorcev, zlasti pri voznikih z zmerno in visoko stopnjo alkoholiziranosti;
- jasnejša razmejitev med edukacijskimi in psihosocialnimi delavnicami ter bolj dosledno usmerjanje povratnikov v intenzivnejše oblike obravnave;
- večja enotnost in preglednost sistema rehabilitacije za voznike, s čimer se krepi tudi legitimnost in pravičnost izrečenih ukrepov;
- dolgoročno zmanjševanje recidivizma ter prispevek k večji prometni varnosti.

Celostno gledano predlog omogoča postopno, a sistemsko nadgradnjo obstoječih edukacijskih delavnic, ki ohranja njihove temeljne cilje, hkrati pa jih prilagaja dejanskim potrebam in tveganjem udeležencev ter sodobnim spoznanjem o učinkovitosti rehabilitacijskih pristopov.

6.5 Psihosocialne delavnice

Psihosocialne delavnice so namenjene voznikom, pri katerih je zaznana izrazitejša problematika uživanja alkohola ali psihoaktivnih snovi, ter tistim, ki predstavljajo večje tveganje za ponavljanje prekrškov in povratnike (recidiviste, ki so že bili na katerem od obravnavanih programov). Program je zasnovan kot daljši proces, ki združuje skupinsko delo in individualne obravnave ter se osredotoča na spreminjanje vedenjskih vzorcev, razvijanje odgovornosti in podporo pri soočanju s težavami, povezanimi z odvisnostjo. Glede na to, da so udeleženci te delavnice pogosto med najzahtevnejšimi profili voznikov, je kakovostna izvedba še posebej pomembna.

6.5.1 Predlog 12: Nadgradnja psihosocialnih delavnic z vmesno individualno uro

Izzivi, ki jih naslavlja predlog:

- Omejeno sprotno spremljanje sprememb vedenja in stališč ter napredka sodelujočih. Psihosocialne delavnice so usmerjene v spreminjanje stališč, prepričanj in odnosa do tveganega vedenja, vendar trenutna struktura z individualnim razgovorom le na začetku in na koncu programa ne omogoča dovolj natančnega spremljanja procesa spremembe pri posamezniku.
- Razkorak med izraženimi stališči in dejanskim vedenjem. Ugotovitve kažejo, da udeleženci pogosto izražajo visoko razumevanje tveganj in visoko pripravljenost na abstinenco, hkrati pa obstajajo napačna prepričanja (npr. »dovolj časa je že minilo«, »obvladam kljub alkoholu«) ter relativiziranje lastnega tveganja, kar zahteva poglobljeno individualno obravnavo.
- Omejene možnosti za zgodnje zaznavanje tveganja za ponovitve. Brez vmesnega individualnega stika je težko pravočasno prepoznati udeležence, pri katerih se sprememba ne vzpostavlja ali pri katerih vztrajajo tvegani vzorci (npr. nadaljnja raba alkohola ali drog, nizka motivacija za spremembo).
- Raznolike značilnosti udeležencev in potreba po prilagoditvi. Udeleženci psihosocialnih delavnic niso homogena skupina – razlikujejo se glede na pogostost rabe alkohola, pogostost rabe drog, vrsto drog, stopnjo samonadzora, prisotnost občutkov krivde, impulzivnost ter komorbidne psihosocialne težave, kar zahteva več individualizacije obravnave.
- Omejena integracija objektivnih kazalnikov v program. Trenutni programi se večinoma opirajo na samoocene udeležencev, ki so lahko pristranske, medtem ko rezultati testiranj na alkohol ali druge psihoaktivne snovi (če so na voljo) niso sistematično vključeni v strokovno obravnavo.

Opis predloga

V okviru psihosocialnih delavnic se predlaga nadgradnja obstoječega koncepta z uvedbo dodatne individualne ure, ki bi bila umeščena v sredino programa. Trenutno program

vključuje individualni razgovor na začetku (diagnostično-motivacijska funkcija) in na koncu programa (evalvacija in zaključek), nova individualna ura pa bi imela procesno in podporno funkcijo.

Dodatna ura bi bila namenjena:

- sprotnemu preverjanju napredka udeleženca glede na cilje, postavljene na začetku programa;
- poglobljeni razpravi o izkušnjah, domačih nalogah in izzivih v vsakdanjem življenju;
- prepoznavanju vztrajnih napačnih prepričanj in obrambnih mehanizmov,
- krepitvi motivacije za spremembo ter realističnemu načrtovanju nadaljnjih korakov.

Smiselno je, da se v tej fazi vključijo tudi objektivni podatki, kot so rezultati rednega testiranja na alkohol ali druge psihoaktivne snovi (navedeno v Predlogu 14), saj to omogoča bolj celovit vpogled v dejanske vedenjske spremembe in podpira strokovno presojo izvajalcev. Na ta način se individualna obravnava ne opira zgolj na samooceno, temveč tudi na preverljive kazalnike.

Predlagana nadgradnja ne spreminja temeljnega koncepta psihosocialnih delavnic, temveč ga poglablja in krepi v smeri večje individualizacije, zgodnjega prepoznavanja tveganj in ciljno usmerjenega dela z udeleženci.

Predviden proces izvajanja:

- v program psihosocialnih delavnic se formalno vključi dodatna individualna ura, umeščena v sredino programa;
- izvajalec na podlagi začetnega individualnega razgovora pripravi okvirne individualne cilje;
- v dodatni individualni uri se preveri napredek, razpravlja o izzivih ter po potrebi prilagodi nadaljnje delo v skupini;
- po potrebi se v obravnavo vključijo tudi rezultati testiranj na alkohol ali druge psihoaktivne snovi;

- izvajalec na podlagi ugotovitev poda strokovno oceno tveganja in, če je potrebno, predlaga dodatne ukrepe (npr. intenzivnejšo obravnavo, napotitev v druge programe);
- ugotovitve se upoštevajo v zaključnem individualnem razgovoru in končni strokovni oceni.

Prispevek in pričakovani učinki

Uvedba dodatne individualne ure bi prispevala k:

- boljši individualizaciji psihosocialnih delavnic in prilagoditvi potrebam posameznikov;
- zgodnejšemu prepoznavanju tveganih vzorcev in udeležencev z večjo verjetnostjo ponovitve prekrška;
- večji skladnosti med izraženimi stališči in dejanskim vedenjem udeležencev;
- večji strokovni utemeljenosti ocen izvajalcev;
- krepitvi motivacije za trajnejše spremembe vedenja;
- povečani učinkovitosti psihosocialnih delavnic in potencialnem zmanjšanju recidivizma;
- večji celovitosti rehabilitacijskega procesa in boljšemu povezovanju različnih ukrepov znotraj sistema prometne varnosti.

6.5.2 Predlog 13: Ločena obravnava alkohola in drog v psihosocialnih delavnicah

Izzivi, ki jih naslavlja predlog:

- Različni vzorci rabe alkohola in drog. Ugotovitve kažejo, da so pri voznikih pod vplivom alkohola pogostejši vzorci precenjevanja lastnih sposobnosti, napačna prepričanja o času izločanja alkohola in relativiziranje tveganja, medtem ko so pri drogah pogostejša napačna prepričanja o »neškodljivosti«, pojav nepredvidljivosti učinkov in kombiniranju substanc.

- Različni psihološki profili udeležencev. Udeleženci z alkoholnimi prekrški pogosteje poročajo o občasni ali zmerni rabi, a hkrati o visoki samozavesti glede nadzora, medtem ko je pri udeležencih zaradi drog zaznana večja raznolikost substanc, učinkov in motivov za rabo, kar zahteva drugačne pristope obravnave.
- Neustreznost enotnih vsebin za vse udeležence. Enotne psihosocialne delavnice težko hkrati učinkovito naslavljajo specifična tveganja alkohola in drog, kar zmanjšuje relevantnost vsebin za posamezne udeležence in posledično učinkovitost programa.
- Tveganje za normalizacijo vedenja v mešanih skupinah. V mešanih skupinah lahko prihaja do relativiziranja prekrškov (npr. primerjanje alkohola in drog) ter zmanjševanja zaznanega tveganja, kar slabi rehabilitacijski učinek.
- Omejena možnost ciljno usmerjene obravnave in evalvacije. Brez ločevanja po tipu prekrška je težje spremljati učinke programov in prilagajati vsebine glede na specifične dejavnike tveganja.

Opis predloga

Predlaga se, da se psihosocialne delavnice vsebinsko ločijo glede na primarni razlog napotitve, in sicer na:

- psihosocialne delavnice za voznike pod vplivom alkohola;
- psihosocialne delavnice za voznike pod vplivom prepovedanih drog ali ob odklonitvi testa na droge.

Program bi ohranil skupni osnovni okvir, kot je v veljavi sedaj (trajanje, cilje, strokovne standarde), hkrati pa bi imel ločene, prilagojene vsebinske programe, podobno kot je že predlagano pri edukacijskih delavnicah.

Program za voznike pod vplivom alkohola bi imel poudarek na:

- napačnih prepričanjih o alkoholu;
- precenjevanju sposobnosti;

- ločevanju pitja alkohola in vožnje,
- strategijah za preprečevanje ponovitev;
- vključevanje motivacijskih in kognitivno-vedenjskih pristopov;
- obravnava družbenih norm in pritiskov.

Program za voznike pod vplivom drog ali ob odklonitvi testa pa bi imel poudarek na:

- vplivu različnih vrst drog in zdravil na zaznavanje, pozornost in presojo;
- nepredvidljivosti učinkov in kombinacij substanc;
- specifičnih tveganjih vožnje pod vplivom drog;
- razbijanju mitov (»imam nadzor«, »vozim bolj umirjeno«);
- večji poudarek na izkustvenih, vizualnih in simulacijskih metodah;
- jasna obravnava pravnih in zdravstvenih posledic.

V obeh programih se ohrani psihosocialni fokus na odgovornosti, samorefleksiji in dolgoročni spremembi vedenja. V obeh programih se kratko naslovi tudi druge nedovoljene snovi, ki lahko vplivajo na voznika, pa niso fokus programa (torej droge na programu za voznike, ki so vozili pod vplivom alkohola, in obratno)

Predviden proces izvajanja:

- ob napotitvi v psihosocialne delavnice se udeležence razvrsti glede na primarni prekršek (alkohol ali droge);
- programi se izvajajo v ločenih skupinah;
- izvajalci uporabljajo skupni metodološki okvir, a prilagojene vsebine;
- po potrebi se vključi individualna obravnava (npr. dodatna individualna ura);
- programi se dokumentirajo ločeno, kar omogoča boljšo evalvacijo učinkov;
- omogočeno je nadaljnje stopnjevanje ukrepov glede na tveganje in recidivizem.

Prispevek in pričakovani učinki

Ločena obravnava alkohola in drog bi prispevala k:

- večji relevantnosti in ciljni usmerjenosti vsebin;
- večji vključenosti in motivaciji udeležencev;
- zmanjšanju relativiziranja tveganj v skupinah;
- boljši strokovni obravnavi specifičnih dejavnikov tveganja;
- večji učinkovitosti psihosocialnih delavnic;
- boljši evalvaciji učinkov glede na tip prekrška;
- dolgoročno zmanjšanju recidivizma in izboljšanju prometne varnosti.

6.5.3 Predlog 14: Uvedba rednega testiranja v rehabilitacijskih programih

Izzivi, ki jih naslavlja predlog:

- Razkorak med samooceno in dejanskim vedenjem udeležencev. Ugotovitve kažejo, da udeleženci rehabilitacijskih programov pogosto poročajo o nizki pogostosti tveganih vedenj in visoki stopnji samonadzora, kar ni skladno z razlogi za napotitev v programe (vožnja pod vplivom alkohola ali drog). To kaže na podcenjevanje lastnega tveganja in omejitve izključno samoocenjevalnih pristopov.
- Vztrajanje napačnih prepričanj glede alkohola in drog. Med udeleženci so še vedno prisotna prepričanja, kot so »manjše količine alkohola niso problematične«, »dovolj časa je že minilo« ali »obvladam kljub alkoholu«, kar zmanjšuje učinkovitost rehabilitacijskih intervencij.
- Omejena možnost objektivnega spremljanja sprememb. Trenutni rehabilitacijski programi se večinoma opirajo na pogovore in vprašalnike, brez sistematičnega vključevanja objektivnih kazalnikov, ki bi omogočili zanesljivejšo oceno dejanskih vedenjskih sprememb.

Opis predloga

Za povečanje učinkovitosti rehabilitacijskih programov se predlaga uvedba rednega testiranja udeležencev na prisotnost alkohola oziroma prepovedanih drog v času trajanja programa. Testiranje bi predstavljalo podporni ukrep rehabilitaciji in ne zgolj nadzornega mehanizma, saj bi omogočilo objektivnejši vpogled v dejanske vedenjske spremembe posameznika.

Rezultati testiranja bi se uporabljali:

- kot izhodišče za individualne razprave z udeleženci (na predlagani dodatni uri – Predlog 12 ali na zadnji individualni uri);
- za podporo motivacijskemu delu in razbijanje napačnih prepričanj;
- za zgodnje prepoznavanje udeležencev z večjim tveganjem za ponovitev prekrška;
- kot podlaga za morebitne dodatne ali intenzivnejše intervencije.

Testiranje bi bilo sorazmerno, časovno omejeno na trajanje programa in jasno umeščeno v rehabilitacijski kontekst. Njegov namen ne bi bil kaznovanje, temveč krepitev odgovornosti, verodostojnosti programov in strokovne utemeljenosti obravnave.

Podobne prakse so uveljavljene tudi v tujini. Primer dobre prakse predstavlja Estonija, kjer se izvaja Program za pijane voznike (Joobes juhtide programm). Program omogoča ohranitev vozniškega dovoljenja pod pogojem, da udeleženec ne stori novega prekrška in se redno udeležuje rehabilitacijskega programa. Del programa je tudi periodično testiranje biomarkerja PEth v krvi, ki omogoča objektivno spremljanje rabe alkohola. Takšna ureditev povečuje odgovornost udeležencev, omogoča zanesljivejši nadzor nad spremembo vedenja ter krepi učinkovitost rehabilitacijskega procesa.

Predviden proces izvajanja:

- v zakonodajni in podzakonski okvir rehabilitacijskih programov se vključi možnost rednega testiranja;

- ob začetku programa so udeleženci jasno seznanjeni z namenom, obsegom in potekom testiranja;
- testiranje se izvaja v vnaprej določenih intervalih in na sorazmeren način;
- rezultate testiranja obravnava izvajalec programa v okviru individualnih ur;
- ob zaznani prisotnosti alkohola ali prepovedanih drog se izvede poglobljena individualna obravnava;
- po potrebi se predlagajo dodatni ukrepi (npr. intenzivnejša obravnava, dodatne delavnice);
- rezultati testiranja se dokumentirajo kot del strokovne dokumentacije programa in se uporabljajo izključno za rehabilitacijske namene.

Prispevek in pričakovani učinki

Uvedba rednega testiranja bi prispevala k:

- večji objektivnosti spremljanja vedenjskih sprememb udeležencev;
- zmanjšanju razkoraka med samooceno in dejanskim vedenjem;
- večji odgovornosti in resnosti udeležbe v rehabilitacijskih programih;
- krepitvi strokovnega dela izvajalcev in bolj utemeljenemu odločanju;
- zgodnejšemu prepoznavanju tveganja za ponovitev prekrška;
- večji verodostojnosti in učinkovitosti rehabilitacijskih programov;
- potencialnemu zmanjšanju recidivizma in izboljšanju prometne varnosti.

BIBLIOGRAFIJA

Aarts, L., & van Schagen, I. (2006). Driving speed and the risk of road crashes: a review. *Accident analysis and prevention, 38*(2), 215-224. doi:10.1016/j.aap.2005.07.004

Abdunazarov, J., Shukurov, I., Nishonov, A., & Shaumarov, S. (2023). Analysis of existing problems of ensuring traffic safety in major cities of Uzbekistan. *1142*, 012039. doi:10.1088/1755-1315/1142/1/012039

Aftral. (2023). *SENSIBILISATION A LA SECURITE ROUTIERE DESTINEE AUX CONDUCTEURS INFRACTIONNISTES.* Paris: Aftral. Pridobljeno iz https://www.aftral.com/sites/default/files/formations/PRCD01.pdf

Akbulut, A. (2023). The effect of tmj intervention on instant postural changes and dystonic contractions in patients diagnosed with dystonia: a pilot study. *Diagnostics, 13*(20), 3177. doi:10.3390/diagnostics13203177

Allen, A. N., Meda, S. A., Skudlarski, P., Calhoun, V. D., Astur, R. S., Ruopp, K. C., & Pearlson, G. D. (2009). Effects of alcohol on performance on a distraction task during simulated driving. *Alcoholism: Clinical and Experimental Research, 33*(4), 617-625. doi:10.1111/j.1530-0277.2008.00876.x

Alonso, F., Pastor, J., Montoro, L., & Estéban, C. (2015). Driving under the influence of alcohol: frequency, reasons, perceived risk and punishment. *Substance Abuse Treatment, Prevention, and Policy, 10*(1). doi:10.1186/s13011-015-0007-4

Amador,, L., & Willis, C. (2014). Demonstrating a correlation between the maturity of road safety practices and road safety incidents. *Traffic Injury Prevention, 15*(6), 591-597. doi:10.1080/15389588.2013.845753

An, B., & Yang, S. (2022). Evaluation of a road safety educational programme for senior elementary school students in cambodia: a pilot study. *Health Education Journal, 81*(1), 451-462. doi:10.1177/00178969221090584

Assailly, J. P., & Cestac, J. (2014). Alcohol interlocks and prevention of drunk-driving recidivism. *European review of applied psychology, 64*(3), 141-149. doi:10.1016/j.erap.2014.03.002

Aston, E., Shannon, E., & Liguori, A. (2014). Anxiety, sedation, and simulated driving in binge drinkers. *Psychology of Addictive Behaviors, 28*(2), 359-366. doi:10.1037/a0036511

Bartl, G., Assailly, J. P., Chatenet, F., Hatakka, M., Keskinen, E., & Willmes-Lenz, G. (2002). *EU-Project „Andrea": Analysis of Driver Rehabilitation Programmes.* Dunaj, Avstrija: Kuratorium für Verkehrssicherheit.

Baseline. (2023). *Baseline*. Pridobljeno iz KPI Reports: https://baseline.vias.be/en/publications/

Beadnell, B., Crisafulli, M. A., Stafford, P. A., Rosengren, D. B., & DiClemente, C. C. (2015). Operating under the influence: Three year recidivism rates for motivation-enhancing versus standard care programs. *Accident Analysis & Prevention, 80*, 48-56. doi:10.1016/j.aap.2015.03.027

Beccegato, E., Ruggeri, A., Montisci, M., & Terranova, C. (2021). Driving license regranting in dui subjects: road accident variables and predictive factors of substance use disorder. *Science Progress, 104*(3). doi:10.1177/00368504211033702

Belin, M., Tillgren, P., & Vedung, E. (2012). Vision zero – a road safety policy innovation. *International Journal of Injury Control and Safety Promotion, 19*(2), 171-179. doi:10.1080/17457300.2011.635213

Blom, M., & Blokdijk, D. (2021). Long-term effectiveness of the alcohol ignition interlock programme: A retrospective cohort study in the Netherlands. *Accident Analysis & Prevention, 151*. doi:10.1016/j.aap.2020.105888

Blood Alcohol Content. (brez datuma). Pridobljeno iz Wikipedia: https://en.wikipedia.org/wiki/Blood_alcohol_content

Blumenfeld, M., Simmich, J., Doig, E., Rusell, T., & Ross, M. (2025). Patient and clinician perspectives of the use of driving simulators for rehabilitation after traumatic brain injury. *Neuropsychol Rehabil, 14*, 1-22. doi:10.1080/09602011.2025.2503338

Boets, S., Meesmann, U., Klipp, S., Bukasa, B., Braun, E., Panosch, E., . . . Assailly, J. (2008). *State of the Art on Driver Rehabilitation: Literature Analysis & Provider Survey.* Bruselj: Belgian Road Safety Institute. Pridobljeno iz https://www.bast.de/Druid/EN/deliverales-list/downloads/Deliverable_5_1_1.pdf;jsessionid=239BB71AC3157B9A0BB1FD8967BD397F.live11311?__blob=publicationFile&v=1

Borkenstein, R., Crowther, R., Shumate, R., Ziel, W., & Zylman, R. (1974). *The role of Drinking Driver in Traffic Accidents.* Department of Police Administration, Indiana University.

Boulagouas, W., Herrero, S., Chaib, R., Febres, J., Saldaña, M., & Djebabra, M. (2020). An investigation into unsafe behaviors and traffic accidents involving unlicensed drivers: a perspective for alignment measurement. *International Journal of Environmental Research and Public Health, 17*(18), 6743. doi:10.3390/ijerph17186743

British Columbia. (b.d.). *British Columbia: Draving and transportation*. Pridobljeno iz High-risk driver programs: https://www2.gov.bc.ca/gov/content/transportation/driving-and-cycling/roadsafetybc/high-risk-driver

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. (2021). *Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung 2021 bis 2030.* Berlin: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Pridobljeno iz https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/broschuere-verkehrssicherheitsprogramm-2021-bis-2030.pdf?__blob=publicationFile

Bureau de prévention des accidents. (2010). *Conduite en état d'ébriété I.* Bern: Bureau de prévention des accidents. Pridobljeno iz https://www.bfu.ch/media/yj1dz5af/conduite-en-etat-d-ebriete-i-fr.pdf

Bureau de prévention des accidents. (2010). *Conduite en état d'ébriété II (pour récidivistes).* Bern: Bureau de prévention des accidents.

Bureau de prévention des accidents. (2010). *Virage retrait d'admonestation: Cours pour les délinquants de la route en vue de la restitution anticipée du permis de conduire.* Bern: Bureau de prévention des accidents. Pridobljeno iz https://www.ipda-traffic.ch/images/downloads/Virage-retrait-d-admonestation-fr.pdf

Bureau de prévention des accidents. (2010). *Virage retrait de sécurité: Cours pour les délinquants de la route.* Bern: Bureau de prévention des accidents. Pridobljeno iz https://www.bfu.ch/media/honpqbab/virage-retrait-de-securite-fr.pdf

Bureau de prévention des accidents. (b.d.). *Bureau de prévention des accidents*. Pridobljeno iz Virage retrait d'admonestation: Cours pour les délinquants de la

route en vue de la restitution anticipée du permis de conduire: https://www.bfu.ch/fr/services/cours-destines-aux-personnes-frappees-dun-retrait-du-permis-de-conduire/virage-retrait-admonestation-neu

Calhoun, V. D., Pekar, J. J., & Pearlson, G. D. (2004). Alcohol intoxication effects on simulated driving: exploring alcohol-dose effects on brain activation using functional mri. *Neuropsychopharmacology, 29*(11), 2097-2107. doi:10.1038/sj.npp.1300543

Cameron, E., & French, D. (2015). Predicting perceived safety to drive the morning after drinking: the importance of hangover symptoms. *Drug and Alcohol Review, 35*(4), 442-446. doi:10.1111/dar.12311

Caponecchia, C., & Williamson, A. (2018). Drowsiness and driving performance on commuter trips. *Journal of Safety Research, 66*, 179 - 186. doi:10.1016/j.jsr.2018.07.003

Ce site est géré par la Délégation à la sécurité routière (DSR). (b.d.). *Ce site est géré par la Délégation à la sécurité routière*. Pridobljeno iz Stage de sensibilisation à la sécurité routière: https://www.securite-routiere.gouv.fr/le-permis-points/stage-de-sensibilisation-et-recuperation-de-points/stage-de-sensibilisation-la

Ce site est géré par la Délégation à la sécurité routière (DSR). (b.d.). *SÉCURITÉ ROUTIÈRE*. Pridobljeno iz Le permis à points: https://www.securite-routiere.gouv.fr/le-permis-points/presentation-du-permis-points

Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen. (b.d.). *Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen*. Pridobljeno iz Cursus over alcohol en verkeer (EMA): https://www.cbr.nl/nl/onveilig-rijgedrag/nl/ik-ben-aangehouden-door-de-politie-wat-nu/alcohol-in-het-verkeer-1/cursus-over-alcohol-en-verkeer-ema-2

Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen. (b.d.). *Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen*. Pridobljeno iz Rijden onder invloed van drugs: dit zijn de gevolgen: https://www.cbr.nl/nl/onveilig-rijgedrag/nl/voorkom-onveilig-rijgedrag/drugs/rijden-onder-invloed-van-drugs-dit-zijn-de-gevolgen

Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen. (b.d.). *Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen*. Pridobljeno iz Onderzoek naar uw rijvaardigheidb.d.:

https://www.cbr.nl/nl/onveilig-rijgedrag/nl/mijn-rijbewijs-is-ingevorderd-wat-nu/onveilig-gedrag-in-het-verkeer/onderzoek-naar-uw-rijvaardigheid

Christensen, I. E., Rasmussen, S. R., & Brandhøj Wiuff og Lone Grøn, M. (2018). *Evaluering af kurser i alkohol, narko og trafik.* København: Det Nationale Forsknings- og Analysecenter for Velfærd.

Cvahte Ojsteršek, T. (2021). *Vizualna pozornost voznika na prometno okolje in dogajanje ob prisotnosti motenj znotraj vozila: doktorska disertacija.* Celje: Fakulteta za logistiko.

Cvahte Ojsteršek, T., Babić, D., Areh, I., Babić, D., & Topolšek, D. (2023). A comparative analysis of voluntary in-vehicle distractions of. *Transportation Research Part F: Psychology and Behaviour, 97*, 44-58. doi:10.1016/j.trf.2023.07.001

Czech Republic, Ministry of Transport. (2021). *Czech Road Traffic Safety Strategy 2021-2030.* Praga: Czech Republic, Ministry of Transport.

Danish Road Safety Commission. (2021). *2021-2030 Action Plan Summary.* København: Danish Road Directorate.

Delhomme, P., Kreel, V., & Ragot, I. (2008). The effect of the commitment to observe speed limits during rehabilitation training courses for traffic regulation offenders in France. *European Review of Applied Psychology, 58*(1), 31-42. doi:10.1016/j.erap.2005.07.005

DeYoung, D. J. (1997). An evaluation of the effectiveness of alcohol treatment, driver license actions and jail terms in reducing drunk driving recidivism in California. *Addiction, 92*(8), 989-997. doi:10.1111/j.1360-0443.1997.tb02978.x

Di Flumeri, G., Ronca, V., Giorgi, A., Vozzi, A., Aricò, P., Sciaraffa, N., . . . Borghini, G. (2022). EEG-Based Index for Timely Detecting User's Drowsiness Occurrence in Automotive Applications. *Frontiers in Human Neuroscience*. doi:10.3389/fnhum.2022.866118

Dingus, T. A., Guo, F., Lee, S., Antin, J. F., Perez, M., Buchanan-King, M., & Hankey, J. (2016). Driver crash risk factors and prevalence evaluation using naturalistic driving data. *Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America, 113*(10), 2636-2641. doi:10.1073/pnas.1513271113

Dragutinovic, N., & Twisk , D. (2006). *The effectiveness of road safety education* . Leidschendam: SWOW Institute for Road Safety Research.

DriveSmartBC. (9. julij 2023). *DriveSmartBC*. Pridobljeno iz The Driver Improvement Program: https://www.drivesmartbc.ca/driver-licencing/driver-improvement-program

Dumitru, I., Zorilă, M., Ţolescu, ,. R., Racila, L., Pascu, C., Oprica, A. C., . . . Mogoantă, L. (2021). Experimental model for the study of traumatic brain injury. *Romanian Journal of Morphology and Embryology, 61*(3), 729-737. doi:10.47162/rjme.61.3.11

Dumitru, I., Zorilă, M., Ţolescu, ,. R., Racila, L., Pascu, C., Oprica, A. C., . . . Mogoantă, L. (2021). Experimental model for the study of traumatic brain injury. *Romanian Journal of Morphology and Embryology, 61*(3), 729-737. doi:10.47162/rjme.61.3.11

Dyke, N. V., & Fillmore, M. T. (2014). Alcohol effects on simulated driving performance and self-perceptions of impairment in DUI offenders. *Experimental and Clinical Psychopharmacology, 22*(6), 484-493. doi:10.1037/a0038126

ECTS. (2023). *Smart: Hungary.* Belgija: ETSC. Pridobljeno iz https://etsc.eu/wp-content/uploads/SMART-COUNTRY-ANALYSIS_HUNGARY_02.pdf

Education. (7. junij 2023). *Education*. Pridobljeno iz Driving License Suspension in Belgium: Causes and Reinstatement Process: https://vocal.media/education/driving-license-suspension-in-belgium-causes-and-reinstatement-process

Elslande, P., Naing, C., & Engel, R. (2008). *Analyzing Human Factors in Road Accidents.* TRACE WP5 Summary Report. Pridobljeno iz https://repository.lboro.ac.uk/ndownloader/files/16963892/1

Elvik, R., Vadeby, A., Hels, T., & Schagen, I. (2019). Updated estimates of the relationship between speed and road safety at the aggregate and individual levels. *Accident Analysis & Prevention, 123*, 114-122. doi:10.1016/j.aap.2018.11.014

Engström, I., Gregersen, N., Hernetkoski, K., Keskinen, E., & Nyberg, A. (2003). *Young novice drivers, driver education and training: Literature review.* Linköping: Swedish National Road and Transport Research Institute.

ETSC. (2020). *Smart: Sweden.* Bruselj: ETSC. Pridobljeno iz https://etsc.eu/wp-content/uploads/SMART-COUNTRY-ANALYSIS_SWEDEN_04.pdf

ETSC. (2021). *ETSC*. Pridobljeno iz SMART Sober Mobility Across Road Transport: https://etsc.eu/projects/smart/

ETSC. (2021). *SMART: Austria.* Bruselj: ETSC. Pridobljeno iz https://etsc.eu/wp-content/uploads/SMART-COUNTRY-ANALYSIS_AUSTRIA_04.pdf

ETSC. (2021). *SMART: Belgium.* Bruselj: ETSC. Pridobljeno iz https://etsc.eu/wp-content/uploads/SMART-COUNTRY-ANALYSIS_BELGIUM_03.pdf

ETSC. (2021). *SMART: Czechia.* Bruselj: ETSC. Pridobljeno iz https://etsc.eu/wp-content/uploads/SMART-COUNTRY-ANALYSIS_CZECHIA_04.pdf

ETSC. (2021). *SMART: Denmark.* Bruselj: ETSC. Pridobljeno iz https://etsc.eu/wp-content/uploads/SMART-COUNTRY-ANALYSIS_DK_05.pdf

ETSC. (2021). *Smart: Finland.* Bruselj: ETSC. Pridobljeno iz https://etsc.eu/wp-content/uploads/SMART-COUNTRY-ANALYSIS_FINLAND_03.pdf

ETSC. (2021). *SMART: France.* Bruselj: ETSC. Pridobljeno iz https://etsc.eu/wp-content/uploads/SMART-COUNTRY-ANALYSIS_FRANCE_04.pdf

ETSC. (2021). *SMART: Germany.* Bruselj: ETSC. Pridobljeno iz https://etsc.eu/wp-content/uploads/SMART-COUNTRY-ANALYSIS_GERMANY_02.pdf

ETSC. (2021). *SMART: Netherlands.* Bruselj: ETSC. Pridobljeno iz https://etsc.eu/wp-content/uploads/SMART-COUNTRY-ANALYSIS_NETHERLANDS_04.pdf

ETSC. (2022). *SMART: Switzerland.* Bruselj: ETSC. Pridobljeno iz https://etsc.eu/wp-content/uploads/SMART-COUNTRY-ANALYSIS_SWITZERLAND_03.pdf

ETSC. (2022). *SMART_ Estonia.* Bruselj: ETSC. Pridobljeno iz https://etsc.eu/wp-content/uploads/SMART-COUNTRY-ANALYSIS_ESTONIA_02.pdf

ETSC. (b.d.). *European Transport Safety Council*. Pridobljeno iz Blood Alcohol Content (BAC) Drink Driving Limits across Europe: https://etsc.eu/issues/drink-driving/blood-alcohol-content-bac-drink-driving-limits-across-europe/

European Commission - European Road Safety Observatory. (2023). *National Road Safety Profile - Bulgaria.* Brussels: European Commission, Directorate General for Transport.

European Commission. (2020). *National Road Safety Profile Switzerland.* Bruselj: European Commission, Directorate General for Transport. Pridobljeno iz https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2021-09/erso-country-overview-2021-switzerland_en.pdf

European Commission. (2021). *National Road Safety Profile Estonia.* Bruselj: European Commission, Directorate General for Transport. Pridobljeno iz https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2021-09/erso-country-overview-2021-estonia_en.pdf

European Commission. (2021). *National Road Safety Profile Sweden.* Bruselj: European Commission, Directorate General for Transport. Pridobljeno iz https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2021-09/erso-country-overview-2021-sweden_en.pdf

European Commission. (2022). *National Road Safety Profile.* Bruselj: European Commission, Directorate General for Transport. Pridobljeno iz https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2023-02/erso-country-overview-2023-france_0.pdf

European Commission. (2022). *National Road Safety Profile.* Bruselj: European Commission, Directorate General for Transport. Pridobljeno iz https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2023-02/erso-country-overview-2023-luxembourg_0.pdf

European Commission. (2022). *National Road Safety Profile.* Bruselj: , European Commission, Directorate General for Transport. Pridobljeno iz https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2023-02/erso-country-overview-2023-netherlands_0.pdf

European Commission. (2022). *National Road Safety Profile Finland.* Bruselj: European Commission, Directorate General for Transport. Pridobljeno iz https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2023-02/erso-country-overview-2023-finland_0.pdf

European Commission. (2022). *National Road Safety Profile Hungary.* Bruselj: European Commission, Directorate General for Transport. Pridobljeno iz https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2023-02/erso-country-overview-2023-hungary_0.pdf

European Commission. (2022). *National Road Safety Profile Polabd.* Bruselj: European Commission, Directorate General for Transport. Pridobljeno iz https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2023-02/erso-country-overview-2023-poland_0.pdf

European Commission. (2022). *National Road Safety Profile Slovenia.* Bruselj: European Commission, Directorate General for Transport. Pridobljeno iz https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2023-02/erso-country-overview-2023-slovenia_0.pdf

European Commission. (30. marec 2023). *Mobility & Transport - Road Safety*. Pridobljeno iz European Commission publishes key indicators of road safety in Europe: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/news-events/news/european-commission-publishes-key-indicators-road-safety-europe-2023-03-30_en

European Commission. (2023). *National Road Safety Profile - Denmark.* Bruselj: European Commission, Directorate General for Transport.

European Commission. (2023). *National Road Safety Profile - Germany.* Bruselj: European Commission, Directorate General for Transport. Pridobljeno iz https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2023-02/erso-country-overview-2023-germany_0.pdf

European Commission. (21. februar 2023). *Road safety in the EU*. Pridobljeno iz https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_23_953

European Commission. (10. oktober 2024). *Mobility and Transport*. Pridobljeno iz 20,400 lives lost in EU road crashes last year: https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/20400-lives-lost-eu-road-crashes-last-year-2024-10-10_en?

European Commission. (18. marec 2025). *Mobility and Transport*. Pridobljeno iz EU road fatalities drop by 3% in 2024, but progress remains slow: https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/eu-road-fatalities-drop-3-2024-progress-remains-slow-2025-03-18_en?

European Commission. (b.d.). *Road Safety in the EU*. Pridobljeno iz Road safety in the EU: fatalities below pre-pandemic levels but progress remains too slow: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_23_953

European Transport Safety Council (ETSC). (2018). *5th EU Road Safety Action Programme 2020-2030.* Brussels: European Transport Safety Council. Pridobljeno iz http://etsc.eu/wp-content/uploads/5th_rsap_2020-2030_etsc_position.pdf

European Transport Safety Council. (18. Februar 2019). *European Transport Safety Council*. Pridobljeno iz Reducing Speeding in Europe (PIN Flash 36): https://etsc.eu/reducing-speeding-in-europe-pin-flash-36/

Federal Ministry for Climate Action, Environment, Energy, Mobility. (2021). *Austrian Road Safety Strategy 2021–2030.* Dunaj: Federal Ministry for Climate Action, Environment, Energy, Mobility.

Fels, H., Herzog, J., Skopp, G., Holzer, A., Paul, L., Graw, M., & Musshoff, F. (2020). Retrospective analysis of new psychoactive substances in blood samples of german drivers suspected of driving under the influence of drugs. *Drug Testing and Analysis, 12*(10), 1470-1476. doi:10.1002/dta.2897

Fitzpatrick, C., Rakasi, S., & Knodler, M. (2017). An investigation of the speeding-related crash designation through crash narrative reviews sampled via logistic regression. *Accident analysis and prevention, 98*, 57-63. doi:10.1016/j.aap.2016.09.017

Flowers, N., Naimi, T., Brewer, R., Elder, R., Shults, R., & Jiles, R. (2008). Patterns of alcohol consumption and alcohol-impaired driving in the United states. *Alcoholism Clinical and Experimental Research, 32*(4), 639-644. doi:10.1111/j.1530-0277.2008.00622.x

Forbes, G. (2012). Human factors, safety and the impacts of speed. *Conference of the Transportation Association of Canada.* Fredericton, New Brunswick.

Fylan, F., Hempel, S., Grunfeld, B., Conner, M., & Lawton, R. (2006). *Road Safety Research Report No. 66: Effective Interventions for Speeding Motorists.* London: Department for Transport.

Gamero, N., Silla, I., Sainz-González, R., & Sora, B. (2018). The influence of organizational factors on road transport safety. *International Journal of Environmental Research and Public Health, 15*(9), 1938. doi:10.3390/ijerph15091938

Gargoum, S., & El-Basyouny, K. (2016). Exploring the association between speed and safety: A path analysis approach. *Accident analysis and prevention, 93*, 32-40. doi:10.1016/j.aap.2016.04.029

Garrisson, H., Scholey, A., Verster, J., Shiferaw, B., & Benson, S. (2022). Effects of alcohol intoxication on driving performance, confidence in driving ability, and

psychomotor function: a randomized, double-blind, placebo-controlled study. *Psychopharmacology, 239*(12), 3893-3902. doi:10.1007/s00213-022-06260-z

Gómez-Talegón, M. T., & Alvarez, F. J. (2006). Road traffic accidents among alcohol-dependent patients: the effect of treatment. *Accident Analysis & Prevention, 38*(1), 201-207. doi:10.1016/j.aap.2005.09.006

Gössling, S. (2017). Police perspectives on road safety and transport politics in germany. *Sustainability, 9*(10), 1771. doi:10.3390/su9101771

GOV.SI. (6. januar 2025). *Ministrstvo za infrastrukturo*. Pridobljeno iz Prometna varnost na slovenskih cestah v minulem letu pomembno izboljšana: https://www.gov.si/novice/2025-01-06-prometna-varnost-na-slovenskih-cestah-v-minulem-letu-pomembno-izboljsana/

Green, R. E., French, J. F., Haberman, P. W., & Holland, P. W. (1991). The effects of combining sanctions and rehabilitation for driving under the influence: An evaluation of the New Jersey alcohol countermeasures program. *Accident Analysis & Prevention, 23*(6), 543-555. doi:10.1016/0001-4575(91)90019-2

Gunnar, M. (2024. januar 2024). Rehabilitation programmes in Estonia. (D. Topolšek, Izpraševalec)

Gustafsson, S., Nyberg, J., & Forsberg, I. (2013). *SMADIT ur den misstänkte rattfylleristens perspektiv: En intervjustudie.* Linköping: vti. Pridobljeno iz https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:670648/FULLTEXT01.pdf

Hagnani, M., Bliemer, M., Farooq, B., Kim, I., Li, Z., Oh, C., . . . MacDougall, H. (2021). Applications of brain imaging methods in driving behaviour research. *Accident Analysis & Prevention, 154*. doi:10.1016/j.aap.2021.106093

Hamann, C., Peek-Asa, C., & Rus, D. (2014). Epidemiology of pedestrian–MVCs by road type in Cluj, Romania. *Injury Prevention*, 84-90. doi:10.1136/injuryprev-2014-041266

Hansen, B. (2015). Punishment and deterrence: Evidence from drunk driving. *American Economic Review, 105*(4), 1581-1617. doi:10.1257/aer.20130189

Hassan, H., Shawky, M., Kishta, M., Garib, A., & Al-Harthei, H. (2017). Investigation of drivers' behavior towards speeds using crash data and self-reported questionnaire. *Accident analysis and prevention, 98*, 348-358. doi:10.1016/j.aap.2016.10.027

Hassen, A., Godesso, A., Abebe, L., & Girma, E. (2011). Risky driving behaviors for road traffic accident among drivers in mekele city, northern ethiopia. *BMC Research Notes, 4*(1). doi:10.1186/1756-0500-4-535

Hatfield, J., & Job, R. S. (2006). *Beliefs and attitudes about speeding and its countermeasures.* Australian Transport Safety Bureau.

Hattaka, M., Keskinen, E., Gregersen, N., Glad, A., & Hemetkoski, K. (1999). *Results of EU-Project GADGET.* Bruselj: European Commission.

Hauer, E. (2009). Speed and Safety. *Transportation Research Record,, 2103*(1), 10-17. doi:10.3141/2103-02

Health Canada. (2004). *Treatment and Rehabilitation for Driving While Impaired Offender.* Ottawa: Health Canada.

Hels, T., Lyckegaard, A., Simonsen, K., Steentoft, A., & Bernhoft, I. (2013). Risk of severe driver injury by driving with psychoactive substances. *Accident Analysis & Prevention, 59*, 346-356. doi:10.1016/j.aap.2013.06.003

HighwayCode.org.uk. (b.d.). *Highway Code*. Pridobljeno iz Rule H1: https://highwaycode.org.uk/highway-code-introduction/

IAM Road Smart. (b.d.). *Drink and drive*. Pridobljeno iz Drink-Drive Rehabilitation: https://www.iamroadsmart.com/drink-drive/?utm_source=google&utm_medium=ppc&utm_campaign=dra_2023&gclid=Cj0KCQiA7OqrBhD9ARIsAK3UXh1Sr-sJGC0hus2uNQPk9dvA6sD-YAWV6DqBorhd5XvqCKfCtTE6_6kaAvYNEALw_wcB

Imprialou, M., Quddus, M., Pitfield, D., & Lord, D. (2016). Re-visiting crash–speed relationships: a new perspective in crash modelling. *Accident Analysis & Prevention, 86*, 173-185. doi:10.1016/j.aap.2015.10.001

Injury Facts. (b.d.). *Injury Facts*. Pridobljeno iz Guide to Calculating Costs: https://injuryfacts.nsc.org/all-injuries/costs/guide-to-calculating-costs/data-details/

Ipsos MORI. (2018). *Impact Evaluation of the National Speed Awareness Course.* Leeds: Department of Transport. Pridobljeno iz https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/706208/national-speed-awareness-course-evaluation.pdf

Ipsos MORI. (2019). *Review of the Drink Drive Rehabilitation Course.* London, VB: Department of Transport.

Iqbal, A., Rehman, Z., Ali, S., & Ghani, U. (2020). Road traffic accident analysis and identification of black spot locations on highway. *Civil Engineering Journal, 6*(12), 2448-2456. doi:10.28991/cej-2020-03091629

Irwin, C., Iudakhina, E., Desbrow, B., & McCartney, D. (2017). Effects of acute alcohol consumption on measures of simulated driving: a systematic review and meta-analysis. *Accident Analysis & Prevention, 102*. doi:10.1016/j.aap.2017.03.001

ITF. (2024). *Road Safety Annual Report 2024.* Pariz: OECD Publishing. Pridobljeno iz https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/irtad-road-safety-annual-report-2024.pdf

Jacobshagen, W. (1998). *achschulungskurs für alkoholauffällige Fahranfänger nach dem Modell NAFA in Deutschland: Klientel, Kursdurchführung, Wirksamkeit und Akzeptanz.* Helft: Driver Improvement 6. Internationaler Workshop.

Jamt, R. E., Furuhaugen, H., Romeo, G., Vindenes, V., Ramaekers, J. G., & Bogstrand, S. T. (2020). Associations between psychoactive substance use and sensation seeking behavior among drivers in Norway. *BMC public health, 20*, 1-8. doi:10.1186/s12889-019-8087-0

Jamt, R., Gjerde, H., Furuhaugen, H., Romeo, G., Vindenes, V., Ramaekers, J., & Bogstrand, S. (2020). Associations between psychoactive substance use and sensation seeking behavior among drivers in Norway. *BMC Public Health, 20*(1). doi:10.1186/s12889-019-8087-0

Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa. (2023). *Pregled stanja varnosti cestnega prometa v letu 2022.* Ljubljana: Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa. Pridobljeno iz https://www.avp-rs.si/wp-content/uploads/2023/02/analiza-in-pregled-stanja-varnosti-cestnega-prometa-v-obdobju-januar-december-2022.doc

Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa. (2023). *Pregled stanja varnosti cestnega prometa v letu 2022.* Ljubljana: Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa. Pridobljeno iz https://www.avp-rs.si/wp-content/uploads/2023/04/analiza-in-pregled-stanja-varnosti-cestnega-prometa-v-letu-2022.pdf

Javna agencija RS za varnost prometa. (3. marec 2025). Pridobljeno iz Pregled stanja varnosti cestnega proemta v letu 2024: https://www.avp-rs.si/wp-content/uploads/2025/03/pregled-stanja-varnosti-cestnega-prometa-v-letu-2024.pdf

Jayanetti, J., Perera, B., & Ariyawansa, K. (2021). Investigate road safety in developing countries: the case of Sri lanka. *Bhumi the Planning Research Journal, 8*(1), 18. doi:10.4038/bhumi.v8i1.75

Jiang, B., Liang, S., Peng, Z., Cong, H., Levy, M., Cheng, Q., . . . Remais, J. (2017). Transport and public health in China: the road to a healthy future. *The Lancer, 390*(10104), 1781-1791. doi:10.1016/s0140-6736(17)31958-x

Justiitsministeerium. (1. december 2022). *Justiitsministeerium*. Pridobljeno iz Analüüs: alternatiivkaristused aitavad korduvat joobes juhtimist ennetada: https://www.just.ee/uudised/analuus-alternatiivkaristused-aitavad-korduvat-joobes-juhtimist-ennetada

Kelly, E., Darke, S., & Ross, J. (2004). A review of drug use and driving: epidemiology, impairment, risk factors and risk perceptions. *Drug and Alcohol Review, 23*(3), 319-344. doi:10.1080/09595230412331289482

Keskinen, E. (1994). Why young drivers have more accidents? . *Reports from the First Interdisciplinary Conference of Young Drivers.* Bergisch Gladbach.

KFV. (b.d.). *KFV - Kuratorium für Verkehrssicherheit*. Pridobljeno iz Führerschein: https://www.fuehrerscheinweg.at/

Klipp, S. (2009). EU DRUID project: results of a questionnaire survey amongst participants of driver rehabilitation programmes in Europe. *European Transport Research Review, 1*(4), 185-198. doi:10.1007/s12544-009-0019-0

Klipp, S., Escrihuela-Branz, M., Boets, S., Meesmann, U., Roesner, S., Kraus, L., . . . Siegrist, S. (2008). *Quality Management Systems established along with Driver Rehabilitation Schemes.* Bruselj: Federal Highway Research Institute. Pridobljeno iz https://www.bast.de/Druid/EN/deliverales-list/downloads/Deliverable_5_2_3.pdf;jsessionid=C350C5B4D1ECA3F0A5E8FB034E2BE5C5.live11311?__blob=publicationFile&v=1

Klipp, S., Machata, K., & Van Schagen, I. (2013). The EU BestPoint project: Getting the best out of a demerit point syste. *Proceedings of the 2013 Australasian Road Safety Research, Policing & Education Conference* . Brisbane, Queensland.

Kopits, E., & Cropper, M. (2005). raffic fatalities and economic growth. *Accident Analysis & Prevention, 37*(1), 169-178. doi:10.1016/j.aap.2004.04.006

(2023). *Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram (KKBAP 2023-2025).* Budimpešta: Ministrstvo za tehnologijo in industrijo, Ministrstvo za notranje zadeve. Pridobljeno iz https://cdn.kormany.hu//uploads/sheets//b/b0/b07/b07194806d15e5558f1701d622dda9c.pdf

Kriminaalpoliitika. (b.d.). *Kriminaalpoliitika avaleht*. Pridobljeno iz Joobes juhtide programm: https://www.kriminaalpoliitika.ee/et/joobes-juhtide-programm

Krüger, H. (1995). *Das Unfallrisiko unter Alkohol. Analyse, Konsequenzen,*. Stuttgart: Fischer.

Kurečková, V., Zámečník, P., Řezáč, P., Trepáčová, M., Havlíčková, D., & Horáková, M. (2021). *Therapeutic Programmes: Methodoloy for Lectures.* Brno: Centre for Transport Research, a public research institution.

Lapham, S. C., Kapitula, L. R., C'de Baca, J., & McMillan, G. P. (2006). Impaired-driving recidivism among repeat offenders following an intensive court-based intervention. *Accident Analysis & Prevention, 38*(1), 162-169.

Laude, J., & Fillmore, M. (2016). Drivers who self-estimate lower blood alcohol concentrations are riskier drivers after drinking. *Psychopharmacology, 233*(8), 1387-1394. doi:10.1007/s00213-016-4233-x

Liikleja. (24. julij 2023). *Liikleja*. Pridobljeno iz Joobes juhid liikluses – mis aitaks probleemi vähendada?: https://liikleja.postimees.ee/7820215/joobes-juhid-liikluses-mis-aitaks-probleemi-vahendada

Lonero, L., & Mayhew, D. (2010). *Large-Scale Evaluation of Driver Education Review of the Literature on Driver Education Evaluation: 2010 Update.* Washington, DC: AAA Foundation for Traffic Safety.

Macdonald, S., Mann, R. E., Chipman, M., & Anglin-Bodrug, K. (2004). Collisions and traffic violations of alcohol, cannabis and cocaine abuse clients before and after

treatment. *Accident Analysis & Prevention, 36*(5), 795-800. doi:10.1016/j.aap.2003.07.004

Malteser. (b.d.). *Malteser*. Pridobljeno iz Verkehrscoaching: https://www.malteser.at/was-wir-tun/verkehrscoaching/

Mann, R. E., Anglin, L., Wilkins, K., Vingilis, E. R., MacDonald, S., & Sheu, W. J. (1994). Rehabilitation for convicted drinking drivers (second offenders): effects on mortality. *Journal of studies on alcohol, 55*(3), 372-374. doi:10.15288/jsa.1994.55.372

Mannering, F. (2009). An empirical analysis of driver perceptions of the relationship between speed limits and safety. *Transportation Research Part F-traffic Psychology and Behaviour, 12*(2), 99-106. doi:10.1016/j.trf.2008.08.004

Marczinski, C. A., & Fillmore, M. T. (2009). Acute alcohol tolerance on subjective intoxication and simulated driving performance in binge drinkers. *Psychology of Addictive Behaviors, 23*(2), 238-247. doi:10.1037/a0014633

Marczinski, C. A., & Fillmore, M. T. (2014). Energy drinks mixed with alcohol: what are the risks? *Nutrition Reviews, 72*, 98-107. doi:10.1111/nure.12127

Marillier, M., & Verstraete, A. G. (2019). Driving under the influence of drugs. *Wiley Interdisciplinary Reviews: Forensic Science, 1*(3). doi:10.1002/wfs2.1326

Markov, M. (12. december 2023). Rehabilitation or educational programs . (D. Topolšek, Izpraševalec)

Martino, F., Castro-Torres, J., Casares-López, M., Ortiz-Peregrina, S., Ortiz, C., & Anera, R. (2021). Deterioration of binocular vision after alcohol intake influences driving performance. *Scientific Reports, 11*(1). doi:10.1038/s41598-021-88435-w

Masterton, C., & Wilson, A. (2024). A case study of a virtual reality-based drink driving educational tool. *Multimedia Tools and Applications, 83*, 55351-55363. doi:10.1007/s11042-023-17658-y

Maxwell, H., Dubois, S., Weaver, B., & Bédard, M. (2010). The additive effects of alcohol and benzodiazepines on driving. *Canadian Journal of Public Health, 101*(5), 353-357. doi:10.1007/bf03404852

Mayhew , D., Vanlaar, W., Lonero, L., Robertson, R., Marcoux, K., Wood, K., . . . Simpson, H. (2017). Evaluation of Beginner Driver Education in Oregon. *Safety, 3*(1). doi:10.3390/safety3010009

Meesmann, U., & Rossi, M. (2015). *Drinking and driving: learning from good practices abroad.* Bruselj: Belgian Road Safety Institute – Knowledge Centre Road Safety. Pridobljeno iz https://www.vias.be/publications/Drinking%20and%20driving%20-%20Learning%20from%20good%20practices%20abroad/Drinking%20and%20driving%20-%20Learning%20from%20good%20practices%20abroad.pdf

Mersch, C. (4. januar 2024). Current situation in Luxembourg. (D. Topolšek, Izpraševalec)

Michalke, H., Barglik-Chory, C., & Brandstätter, C. (1987). *Effizienzkontrolle von Gruppentrainingsmaßnahmen für alkoholauffällige Kraftfahrer - Driver Improvement.* Dunaj: Institut für Verkehrspsychologie, Kuratorium für Verkehrssicherheit.

Midgette, G., & Kilmer, B. (2021). Can novel 'swift-certain-fair' programs work outside of pioneering jurisdictions? An analysis of 24/7 Sobriety in Montana. *Addiction, 116*(12), 3381-3387. doi:10.1111/add.15584

Mikuš, L., & Franjić, Ž. (2010). Program psihosocijalnog tretmana počinitelja prekršajnih kaznenih djela iz prometa. *Hrvatski ljetopis za kazneno pravo i praksu, 17*(2), 659 - 668.

Mills, K. L., Hodge, W., Johansson, K., & Conigrave, K. M. (2008). An outcome evaluation of the New South Wales Sober Driver Programme: a remedial programme for recidivist drink drivers. *Drug and alcohol review, 27*, 65-74. doi:10.1080/09595230701711116

Ministère de la mobilité et des travaux publics. (2023). *Recueil de législation routière.* Luksemburg: Ministère de la mobilité et des travaux publics. Pridobljeno iz https://legilux.public.lu/eli/etat/leg/code/route/20230101

Morić, M. (2017). *Proces motivacije zatvorenika unutar provođenja posebnog programa tretmana u zatvorskom sustavu. Diplomsko delo.* Zagreb: Edukacijsko-rehabilitacijski fakultet.

Mortazavi, A., Eskandarian, A., & Sayed, R. A. (2009). EFFECT OF DROWSINESS ON DRIVING PERFORMANCE VARIABLES OF COMMERCIAL VEHICLE DRIVERS. *International Journal of Automotive Technology, 10*(3), 391 - 404. doi:10.1007/s12239–009–0045–x

Mughal, R., Hydrie, M., Islam, S., Jafry, S., Shaikh, M., & Naqvi, S. (2021). Pattern and burden of road traffic accidents in tertiary care public hospital, district central, karachi from 2016 to 2018. *Annals of Abbasi Shaheed Hospital and Karachi Medical & Dental College, 26*(1), 272-279. doi:10.58397/ashkmdc.v26i1.429

N1. (22. marec 2025). Pridobljeno iz Kazenske točke, ki voznike drago stanejo: kdaj lahko ostanete brez izpita?: https://n1info.si/novice/slovenija/kazenske-tocke-ki-voznike-drago-stanejo-kdaj-lahko-ostanete-brez-izpita/

National Institut on alcohol Abuse and Alcoholism. (junij 2025). *Alcohol's Effects on Health*. Pridobljeno iz Interrupted Memories: Alcohol-Induced Blackouts: https://www.niaaa.nih.gov/publications/brochures-and-fact-sheets/interrupted-memories-alcohol-induced-blackouts

National road safety programme 2021-2030. (b.d.). Pridobljeno iz Polish Road Safety Observatory: https://obserwatoriumbrd.pl/en/road-safety-problems/

Nelson, S. E., Shoov, E., LaBrie, R. A., & Shaffer, H. J. (2019). Externalizing and self-medicating: Heterogeneity among repeat DUI offenders. *Drug and alcohol dependence, 194*, 88-96. doi:10.1016/j.drugalcdep.2018.09.017

New York State. (b.d.). *Department of Motor Vehicles*. Pridobljeno iz The Impaired Driver Program: https://dmv.ny.gov/tickets/about-impaired-driver-program

Norbury, F., & Webster, E. (2021). *Locking out the Drink Driver: Using alcohol interlocks to reduce drink driving in the UK.* London: The Parliamentary Advisory Council for Transport Safety.

oesterreich.gv.at. (brez datuma). *Allgemeines zum Vormerksystem*. Pridobljeno iz b.d.: https://www.oesterreich.gv.at/themen/dokumente_und_recht/fuehrerschein/7/1/Seite.041030.html

Onderzoeknaarderijgeschiktheid.nl. (b.d.). *Onderzoeknaarderijgeschiktheid.nl*. Pridobljeno iz Wanneer CBR onderzoek naar de rijgeschiktheid?: https://onderzoeknaarderijgeschiktheid.nl/wanneer-cbr-onderzoek-naar-rijgeschiktheid/

Osilla, K. C., Paddock, S. M., Leininger, T. J., D'Amico, E. J., Ewing, B. A., & Watkins, K. E. (2015). A pilot study comparing in-person and web-based motivational interviewing among adults with a first-time DUI offense. *Addiction science & clinical practice, 10*(1), 1-11. doi:10.1186/s13722-015-0039-0

Osilla, K. C., Paddock, S. M., McCullough, C. M., Jonsson, L., & Watkins, K. E. (2019). Randomized Clinical Trial Examining Cognitive Behavioral Therapy for Individuals With a First-Time DUI Offense. *Alcoholism, clinical and experimental research, 43*(10), 2222–2231. doi:10.1111/acer.14161

Parekh, V. (2019). Psychoactive drugs and driving. *Australian Prescriber, 42*(6), 182-185. doi:10.18773/austprescr.2019.070

Pešić, D., Pešić, D., Trifunović, A., & Čičević, S. (2022). What affects the perception of a drunk driving campaign? *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board, 2677*(5), 196-210. doi:10.1177/03611981221128809

Petridou, E., & Moustaki, M. (2000). Human factors in the causation of road traffic crashes. *European Journal of Epidemiology, 16*(9), 819-826.

Police Letyebuerg. (b.d.). *Police Letyebuerg*. Pridobljeno iz Road Traffic Regulations: https://police.public.lu/en/legislation/code-de-la-route/alcool-au-volant.html

Policija. (25. november 2025). Pridobljeno iz Stanje prometne varnosti 2025: https://www.policija.si/medijsko-sredisce/dogodki-v-zadnjih-24-urah/126449-stanje-prometne-varnosti-2025-od-17-do-23-novembra

Policija. (b.d.). *Statistika*. Pridobljeno iz Prometna varnost: https://www.policija.si/o-slovenski-policiji/statistika/prometna-varnost

Pravilnik o edukacijskih in psihosocialnih delavnicah. (brez datuma). *Uradni list RS, št. 45/11 in 85/16 – ZVoz-1.*

Pravilnik o programih dodatnega usposabljanja voznikov in programu usposabljanja izvajalcev. (brez datuma). *Uradni list RS, št. 48/11 in 85/16 – ZVoz-1.*

Prawo o ruchu drogowym. (brez datuma). *Dz.U.2023.1047 t.j.*

Quddus, M., Wang, C., & Ison, S. (2010). Road traffic congestion and crash severity: econometric analysis using ordered response models. *ournal of Transportation Engineering, 136*(5), 424-435. doi:10.1061/(asce)te.1943-5436.0000044

Regan, M. A., Hallet, C., & Gordon, C. P. (2011). Driver distraction and driver inattention: Definition, relationship and taxonomy. *Accident Analysis & Prevention, 43*(5), 1771-1781. doi:10.1016/j.aap.2011.04.008

Republika Hrvatska. (2022). *Nacionalni plan sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske za radoblje od 2021. do 2030.* Zagreb: Republika Hrvatska. Pridobljeno iz https://mup.gov.hr/UserDocsImages/2022/06/NPSCP_hr_web.pdf

Řezáč, P., Kurečková, V., Zámečník, P., Shaw, D., Brázdil, M., Czekóová, K., & Špiláková, B. (2017). Neurobehavioural Evaluation of Rehabilitation Programs for Dangerous Drivers. *Advances in Human Aspects of Transportation, 597*, 275-281. doi:10.1007/978-3-319-60441-1_27

RH Policijska uprava varaždinska. (b.d.). *Korisne informacije Odsjeka za sigurnost cestovnog prometa*. Pridobljeno iz Negativni prekršajni bodovi: https://varazdinska-policija.gov.hr/istaknute-teme/savjeti-82/korisne-informacije-odsjeka-za-sigurnost-cestovnog-prometa/29370

Rider, R., Voas, R. B., Kelley-Baker, T., Grosz, M., & Murphy, B. (2007). Preventing alcohol-related convictions: the effect of a novel curriculum for first-time offenders on DUI recidivism. *Traffic injury prevention, 8*(2), 147-152. doi:10.1080/15389580601111586

Road Traffic Offenders Act. (1988). The National Archives. Pridobljeno iz https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1988/53/contents

RoadSafetyBC. (2020). *Driver Improvement Program Policies and Guidelines.* Victoria: Ministry of Public Safety and the Solicitor General, RoadSafetyBC. Pridobljeno iz https://www2.gov.bc.ca/assets/gov/driving-and-transportation/driving/roadsafetybc/high-risk/street-racing/driver-improvement-policies-guidelines.pdf

Robertson, J. (5.. december 2023). Rehabilitation programme for offenders and recidivists. (D. Topolšek, Izpraševalec)

Schermer, C. R., Moyers, T. B., Miller, W. R., & Bloomfield, L. A. (2006). Trauma center brief interventions for alcohol disorders decrease subsequent driving under the influence arrests. *Journal of Trauma and Acute Care Surgery, 60*(1), 29-34. doi:10.1097/01.ta.0000199420.12322.5d

Schützenhöfer, A., & Krainz, D. (1999). Auswirkungen von Driver Improvement Maßnahmen auf die Legalbewährung. *Zeitschrift für Verkehrsrecht, 4*, 138-143.

Secrétariat général du Gouvernement. (1. januar 2020). *Droit national en vigueur*. Pridobljeno iz Arrêté du 26 juin 2012 fixant les conditions d'exploitation des

établissements chargés d'organiser les stages de sensibilisation à la sécurité routière: https://www.legifrance.gouv.fr/loda/article_lc/LEGIARTI000039792158

Securite routiere. (b.d.). *sensibilisation-securite-routiere*. Pridobljeno iz Alcoolémie au volant: https://www.sensibilisation-securite-routiere.fr/alcool_au_volant.php

Sewell, R. A., Poling, J., & Sofuglu, M. (2009). The effect of cannabis compared with alcohol on driving. *The American Journal on Addictions, 18*(3), 185-193. doi:10.1080/10550490902786934

Shaffer, H. J., Nelson, S. E., LaPlante, D. A., LaBrie, R. A., Albanese, M., & Caro, G. (2007). The epidemiology of psychiatric disorders among repeat DUI offenders accepting a treatment-sentencing option. *Journal of consulting and clinical psychology, 75*(5). doi:10.1037/0022-006X.75.5.795

Shaw, D. J., Czekóová, K., Špiláková,, B., Salazar, M., Řezáč, P., Kurečková,, V., . . . Brázdil, M. (2020). A neuroscientific evaluation of driver rehabilitation: functional neuroimaging demonstrates the effectiveness of empathy induction in altering brain responses during social information processing. *Plos One, 15*(4). doi:10.1371/journal.pone.0232222

Shell, D. F., Newman, I. M., Córdova-Cazar, A. L., & Heese, J. M. (2015). Driver education and teen crashes and traffic violations in the first two years of driving in a graduated licensing system. *Accident Analysis & Prevention, 82*, 45-52. doi:10.1016/j.aap.2015.05.011

Shiferaw, B., Downey, L., Westlake, J., Stevens, B., Rajaratnam, S., Berlowitz, D., . . . Howard, M. E. (2018). Stationary gaze entropy predicts lane departure events in sleep-deprived drivers. *Scientific Reports, 8*(1). doi:10.1038/s41598-018-20588-7

Silverans, P., Delannoy, S., Boudry, E., & Tant, M. (2022). *Progressive sanctioning systems for traffic offenders, including demerit point systems: Part 2. In-depth analysis of sanctioning systems in 6 European countries.* Brussel:: Vias institute. Pridobljeno iz https://www.vias.be/publications/Progressive%20sanctioning%20systems%20Part%202%20In%20depth%20Summary/Progressive%20sanctioning%20systems%20Part%202%20In-depth%20ENG%20nl%20fr_FINAL.pdf

Simpson, H. (2003). The Evolution and Effectiveness of Graduated Licensing. *Journal of Safety Research, 34*(1), 25,34. doi:10.1016/s0022-4375(02)00077-4

Singh, S. (2018). Critical Reasons for Crashes Investigated in the National Motor Vehicle Crash Causation Survey. *TRB Annual Meeting*.

Sklar, A., Boissoneault, J., Fillmore, M., & Nixon, S. (2013). Interactions between age and moderate alcohol effects on simulated driving performance. *Psychopharmacology, 231*(3), 557-566. doi:10.1007/s00213-013-3269-4

Sloan, F. A., Gifford, E. J., Eldred, L. M., & McCutchan, S. A. (2016). Does the probability of DWI arrest fall following participation in DWI and hybrid drug treatment court programs? *Accident Analysis & Prevention, 19*, 197-205. doi:10.1016/j.aap.2016.08.029

Statista. (avgust 2019). *Statista*. Pridobljeno iz Alcohol regulations: nanny state index in the European Union (EU-28) in 2019, by country: https://www.statista.com/

Straßenverkehrsgesetz (StVG). (brez datuma). *BGBl. 2023 I Nr. 315.*

Sügis, K. (2018). *Karistuse mõju mootorsõiduki joobes juhtimise eest karistatud isikute retsidiivsusele. Magistrsko delo.* Tallinn: Tartu Ülikool Õigusteaduskond Allinnas, Karistusõiguse instituut.

Sun, L., Liu, D., Chen, T., & He, M. (2019). Road traffic safety: an analysis of the cross-effects of economic, road and population factors. *Chinese Journal of Traumatology, 22*(5), 290-295. doi:10.1016/j.cjtee.2019.07.004

SUPREME. (2007). *Best practices in road safety. Handbook for measures at the european level.* Bruselj: European Commission.

Swedish Transport Administration. (2023). *Road Safety Action Plan 2022–2025.* Borlänge: Swedish Transport Administration. Pridobljeno iz https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1773442/FULLTEXT01.pdf

SWOV. (2015). *SWOV Fact sheet: Rehabilitation courses for road users.* Hague: SWOV. Pridobljeno iz https://swov.nl/system/files/publication-downloads/fs_rehabilitation_courses_archived.pdf

SWOV. (2023). *Driving under the influence of alcohol.* Hague: SWOV. Pridobljeno iz https://swov.nl/sites/default/files/bestanden/downloads/FS%20Alcohol%20UK_0.pdf

SWOV. (brez datuma). *SWOV Fact sheet: Rehabilitation courses for road users.* Hague: SWOV.

SWOV. (brez datuma). *What are rehabilitation courses and how effective are they?* Pridobljeno 2. junij 2023 iz https://swov.nl/en/fact/traffic-enforcement-what-are-rehabilitation-courses-and-how-effective-are-they

Szabó, G. (11. januar 2024). Rehabilitation or educational programs. (D. Topolšek, Izpraševalec)

Taxman, F. S., & Piquero, A. (1998). On preventing drunk driving recidivism: An examination of rehabilitation and punishment approaches. *Journal of Criminal Justice, 26*(2), 129-143. doi:10.1016/S0047-2352(97)00075-5

Tay, R., Choi, J., & Khan, A. (2011). A multinomial logit model of pedestrian–vehicle crash severity. *International Journal of Sustainable Transportation, 5*(4), 133-249. doi:10.1080/15568318.2010.497547

The Bulletin. (19. november 2023). *The Bulletin*. Pridobljeno iz 12 recommendations to improve road safety in Belgium: https://www.thebulletin.be/12-recommendations-improve-road-safety-belgium

Tofigni, M., Asgary, A., Tofighi, G., Podloski, B., Cronemberger, F., Mukherjee, A., & Liu, X. (2021). Applying machine learning models to first responder collisions beside roads: insights from “two vehicles hit a parked motor vehicle” data. *Applied Sciences, 11*(23), 11198. doi:10.3390/app112311198

Topolšek, D., Babić, D., & Fiolić, M. (2019). The effect of road safety education on the relationship between Driver’s errors, violations and accidents: Slovenian case study. *European Transport Research Review, 11*(18doi). doi:10.1186/s12544-019-0351-y

Trafikverket. (2012). *Handbok för dig som arbetar med SMADIT.* Borlänge: Trafikverket.

Tubić, V., Božić, D., & Stepanović, N. (2020). Analysis of speed on rural state roads – valley routes. *International Journal for Traffic and Transport Engineering, 10*(1), 111-125. doi:10.7708/ijtte.2020.10(1).10

Uniautosiskola. (b.d.). *Uniautosiskola*. Pridobljeno iz Elvették a jogsimat: Hogyan szerezhetem vissza?: https://www.uniautosiskola.hu/elvettek-a-jogsimat-hogyan-szerezhetem-vissza/

UNITAR. (b.d.). *VR Training*. Pridobljeno iz Autosobriety Training Programme to Prevent Drink-Driving: https://unitar.org/sustainable-development-goals/people/our-portfolio/road-safety-initiative/vr-training

Uradni list RS, št. 156/21 – uradno prečiščeno besedilo in 161/21. (brez datuma). *Zakon o pravilih cestnega prometa (ZPrCP).*

Ustawa o kierujących pojazdami. (brez datuma). *Dz.U.2023.622 t.j.*

Utankepzes. (b.d.). *Utankepzes*. Pridobljeno iz PROGRAMOK IV-V-VI-VII: https://utankepzes.hu/programok-iv-v-vi-vii/

Valencia-Martín, J., Galán, I., & Rodríguez-Artalejo, F. (2008). The joint association of average volume of alcohol and binge drinking with hazardous driving behaviour and traffic crashes. *Addiction, 103*(5), 749-757. doi:10.1111/j.1360-0443.2008.02165.x

van Eck, N. J., & Waltman, L. (2014). Visualizing bibliometric networks. V Y. Ding, R. Rousseau, & D. Wolfram (Ured.), *Measuring Scholarly Impact: Methods and Practice.* Springer International.

Varhelyi, A. (2015). Road safety management - the need for a systematic approach. *ournal of Local and Global Health Science, 215*(2). doi:doi.org/10.5339/jlghs.2015.itma.112

Vaucher, P., Michiels, W., Lambert, S. J., Favre, N., Perez, B., Baertschi, A., . . . Gache, P. (2016). Benefits of short educational programmes in preventing drink-driving recidivism: A ten-year follow-up randomised controlled trial. *International Journal of Drug Policy, 32*, 70-76. doi:10.1016/j.drugpo.2016.03.006

Vermont Department of Health. (2017). *Impaired Driver Rehabilitation Program (IDRP): Assessment, Treatment, and Re-offense.* Burlington: Vermont Department of Health. Pridobljeno iz https://www.healthvermont.gov/sites/default/files/documents/2017/03/ADAP_databrief_IDRP_assessment.pdf

Vermont Department of Health. (2023). *Impaired Driver Rehabilitation Program: Frequently Asked Questions.* Burlington: Vermont Department of Health. Pridobljeno iz https://www.healthvermont.gov/sites/default/files/document/DSU-idrp-faq.pdf

Vermont Department of Health. (2023). *Impaired Driver Rehabilitation Program: Policies & Procedures.* Burlington: Vermont Department of Health. Pridobljeno iz https://www.healthvermont.gov/sites/default/files/document/dsu-idrp-policies-procedures.pdf

Vermont Department of Health. (b.d.). *Vermont Department of Health*. Pridobljeno iz Impaired Driver Rehabilitation Program: https://www.healthvermont.gov/alcohol-drugs/services/impaired-driver-rehabilitation-program

Vermont General Assembly. (b.d.). *The Vermont Statutes Online*. Pridobljeno iz Operating vehicle under the influence of alcohol or other substance; criminal refusal; enhanced penalty for BAC of 0.16 or more: https://legislature.vermont.gov/statutes/section/23/013/01201

Vernick, J., Li, G., Ogaitis, S., MacKenzie, E., Baker, S., & Gielen, A. (1999). Effects of high school driver education on motor vehicle crashes, violations, and licensure. *American Journal of Preventive Medicine, 16*(1), 40-46. doi:https://doi.org/10.1016/S0749-3797(98)00115-9

Verster, J., & Mets, M. (2009). Psychoactive medication and traffic safety. *International Journal of Environmental Research and Public Health, 6*(3), 1041-1054. doi:10.3390/ijerph6031041

Vias institute. (2020). *Quelles sont les mesures efficaces pour les conducteurs sous l'influence de l'alcool ?* Bruselj: Vias institute.

Vias institute. (b.d.). *Training courses*. Pridobljeno iz Driver Improvement Project awareness-raising training courses: https://www.vias.be/en/private-persons/training-courses/

Vias institute. (b.d.). *Vias institute*. Pridobljeno iz Training courses proposed by the public prosecutor's office: https://www.vias.be/en/private-persons/training-courses/courses-probosed-by-public-prosecutors-office/

Voas, R. B., & Fisher, D. A. (2001). Court procedures for handling intoxicated drivers. *Alcohol research & health : the journal of the National Institute on Alcohol Abuse and Alcoholism, 25*(1), 32-42.

Voas, R., DuPont, R., Shea, C., & Talpins, S. (2012). Prescription drugs, drugged driving and per se laws. *Injury Prevention, 19*(3), 218-221. doi:10.1136/injuryprev-2012-040498

Vozniska.si. (b.d.). *Vozniska.si*. Pridobljeno iz Odvzem vozniškega dovoljenja zaradi alkohola: https://vozniska.si/odvzem-vozniskega-dovoljenja-zaradi-alkohola/

Wang, B., & Wu, C. (2019). Using an evidence-based safety approach to develop china's road safety strategies. *Journal of Global Health, 9*(2), 1-14. doi:10.7189/jogh.09.020602

Wang, J., & Zhang, W. (2023). Driver distraction detection via multi-scale domain adaptation network. *Iet Intelligent Transport Systems, 17*(9), 1742-1751. doi:10.1049/itr2.12366

WARD. (b.d.). *WARD*. Pridobljeno iz Kurs reedukacyjny w zakresie problematyki przeciwalkoholowej i przeciwdziałania narkomanii: https://wordbp.pl/kursy-i-szkolenia/kurs-reedukacyjny/

Weafer, J., & Fillmore, M. (2011). Acute tolerance to alcohol impairment of behavioral and cognitive mechanisms related to driving: drinking and driving on the descending limb. *Psychopharmacology, 220*(4), 697-706. doi:10.1007/s00213-011-2519-6

Wells-Parker, E., Anderson, B. J., Landrum, J. W., & Snow, R. W. (1988). Long-term Effectiveness of Probation, Short-term Intervention and LAI Administration for Reducing DUI Recidivism. *British Journal of Addiction, 83*(4), 415-421. doi:10.1111/j.1360-0443.1988.tb00488.x

Wells-Parker, E., Bangert-Drowns, R., McMillen, R., & Williams, M. (1995). Final results from a meta-analysis of remedial interventions with drink/drive offenders. *Addiction, 9*(7), 907-926. doi:10.1111/j.1360-0443.1995.tb03500.x

Wells-Parker, E., Kenne, D. R., Spratke, K. L., & Williams, M. T. (2000). Self-efficacy and motivation for controlling drinking and drinking/driving: An investigation of changes across a driving under the influence (DUI) intervention program and of recidivism prediction. *Addictive behaviors, 25*(2), 229-238. doi:10.1016/S0306-4603(99)00042-8

Wetherill, R., & Fromme, K. (2016). Alcohol-induced blackouts: A review of recent clinical research with practical implications and recommendations for future

studies. *Alcohol Clinical & Experimental Research, 40*(5), 922-935. doi:10.1111/acer.13051

WHO. (20. junij 2022). *Road traffic injuries*. Pridobljeno iz https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries

Wijnen, W., Weijermars, W., Schoeters, A., van den Berghe, W., Bauer, R., Carnis, L., . . . Martensen, H. (2019). An analysis of official road crash cost estimates in European countries. *Safety Science, 113*, 318-327. doi:10.1016/j.ssci.2018.12.004

Williams, A., Preusser, D., & Ledingham, K. (2009). *Feasibility Study on Evaluating Driver Education Curriculum.* Washington: National Highway Safety Administration.

Winkler, W., Jacobshagen, W., & Nickel, W. (1990). Zur Langzeitwirkung von Kursen für wiederholt alkoholauffällige Kraftfahrer. *Blutalkohol, 27*, 154-174.

Wojciechowski, P. (12. oktober 2023). *Mubi*. Pridobljeno iz Co grozi za jazdę pod wpływem alkoholu w 2023 roku?: https://mubi.pl/poradniki/co-grozi-za-jazde-pod-wplywem-alkoholu/

Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Warszawie. (b.d.). *Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Warszawie*. Pridobljeno iz O szkoleniu: https://word.waw.pl/index.php?lng=pl&id=186&s=186,185,42

Woldu, A. B., Desta, A. A., & Woldearegay, T. W. (2020). Magnitude and determinants of road traffic accidents in northern ethiopia: a cross-sectional study. *Occupational and environmental medicine, 10*(2). doi:10.1136/bmjopen-2019-034133

WORD. (b.d.). *WORD*. Pridobljeno iz Szkolenie kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego: https://wordbp.pl/kursy-i-szkolenia/punkty-karne/

World Health Organization. (2021). *World Health Organization*. Pridobljeno iz Alcohol and tobacco use: https://www.who.int/europe/publications/m/item/alcohol-and-tobacco-use-european-health-report-2021-factsheet

World Health Organization. (10. marec 2022). *The European Health report 2021*. Pridobljeno iz The European Health Report 2021. Taking stock of the health-related Sustainable Development Goals in the COVID-19 era with a focus on leaving no one behind: https://www.who.int/europe/publications/i/item/9789289057547

World Health Organization. (b.d.). *World Health Organization*. Pridobljeno iz SAFER - alcohol control initiative/Drink-driving: https://www.who.int/initiatives/SAFER/drink-driving

Yu, J. (2000). Punishment and alcohol problems: Recidivism among drinking-driving offenders. *Journal of Criminal Justice, 28*(4), 261-270. doi:10.1016/S0047-2352(00)00047-7

Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). (brez datuma). *Zákon č. 361/2000 Sb.*

Zakon o sigurnosti prometa na cestama. (brez datuma). *Narodne novine, br. 67/08.*

Zakon o voznikih. (brez datuma). *Uradni list RS, št. 92/22 - ZVoz-1.*

Zhang, L., Wieczorek, W., & Welte, J. (2014). The link between early onset drinking and early onset alcohol-impaired driving in young males. *The American Journal of Drug and Alcohol Abuse, 40*(3), 251-257. doi:10.3109/00952990.2014.901336

Zhao, X., Zhang, X., & Rong, J. (2014). Study of the effects of alcohol on drivers and driving performance on straight road. *Mathematical Problems in Engineering*, 1-9. doi:10.1155/2014/607652