

Srednja zdravstvena šola Celje

**INVALIDNA OSEBA IN OPRAVLJANJE
VOZNIŠKEGA IZPITA**

Avtorice:
Alja Bošnjak, 4. e
Monika Kurtiš, 4. e
Brigita Rezec, 4. e

Mentorica:
Metka Čede Ciglar, prof. def. mvo

Mestna občina Celje, Mladi za Celje
Celje, 2007

POVZETEK

Opravljanje voziškega izpita ima dandanes velik pomen v posameznikovem življenju, saj si življenja brez avtomobila praktično ne predstavljamo.

Osnovno vprašanje naše raziskovalne naloge je bilo ugotoviti, kje in kako se lahko izobražuje invalidna oseba kot kandidat za voznika motornega vozila in hkrati, kako poteka celoten postopek pridobivanja voziškega izpita za invalidno osebo s poudarkom na avtošolah v Celju.

Reševanja teh vprašanj smo se lotile z iskanjem informacij po literaturi in internetu, z razgovori z ljudmi, ki so v postopku pridobivanja voziškega izpita za invalidne osebe vključeni kot strokovnjaki, s testiranjem na avtomobilskem simulatorju in z anketiranjem predstavnikov avtošol v Celju.

KAZALO

POVZETEK	1
KAZALO	2
KAZALO PRILOG IN SLIK.....	3
1 UVOD	4
1.1 OPIS RAZISKOVALNEGA PROBLEMA.....	5
1.2 HIPOTEZE.....	5
1.3 RAZISKOVALNE METODE.....	5
1.3.1 DELO Z LITERATURO IN INTERNETOM.....	5
1.3.2 INTERVJU.....	5
1.3.3 ANKETIRANJE.....	6
1.3.4 TESTIRANJE NA AVTOMOBILSKEM SIMULATORJU.....	6
2 OSREDNJI DEL	7
2.1 TEORETIČNA IZHODIŠČA.....	7
2.1.1 AVTOŠOLA.....	7
2.1.2 POSTOPEK PRIDOBIVANJA VOZNIŠKEGA IZPITA.....	8
2.1.3 KATEGORIJE MOTORNIH VOZIL.....	9
2.1.4 INVALIDNE OSEBE IN INVALIDNOST.....	11
2.1.5 POMEN VOŽNJE MOTORNEGA VOZILA ZA INVALIDNO OSEBO.....	13
2.1.6 ZDRAVSTVENI POSTOPEK ZA UGOTAVLJANJE SPOSOBNOSTI ZA VOŽNJO.....	14
2.1.7 PREDELAVA MOTORNEGA VOZILA.....	17
2.1.8 HOMOLOGACIJA PREDELANIH VOZIL.....	20
2.2 EMPIRIČNI DEL.....	21
2.2.1 REZULTATI ANKETE.....	21
3 ZAKLJUČEK	23
4 VIRI IN LITERATURA	25

KAZALO PRILOG IN SLIK

PRILOGE SO NA KONCU NALOGE:

PRILOGA 1: *ANKETA*

PRILOGA 2: *REZULTATI TESTIRANJA NA AVTOMOBILSKEM
SIMULATORJU MEDIATESTERJU – ALJA*

PRILOGA 3: *REZULTATI TESTIRANJA NA AVTOMOBILSKEM
SIMULATORJU MEDIATESTERJU - DAMIJAN*

PRILOGA 4: *REZULTATI TESTIRANJA NA AVTOMOBILSKEM
SIMULATORJU MEDIATESTERJU - ANDREJA*

PRILOGA 5: *SEZNAM KOD OMEJITEV ZARADI ZDRAVSTVENIH
RAZLOGOV*

PRILOGA 6: *VLOGA ZA IZVEDBO POSTOPKA POSAMIČNE ODOBRITEV
PREDELANEGA VOZILA*

SLIKA 1: <i>Testiranje na avtomobilskem simulatorju mediatesterju</i>	6
SLIKA 2: <i>Kategorija B+E</i>	9
SLIKA 3: <i>Kategorija C</i>	10
SLIKA 4: <i>Testiranje na avtomobilskem simulatorju mediatesterju</i>	16
SLIKA 5: <i>Prilagojeno vozilo – vrtljivi sedež</i>	17
SLIKA 6: <i>Prilagojeno vozilo – avtomatski menjalnik</i>	19
SLIKA 7: <i>Prilagojeno vozilo – obroč za upravljanje pritrjen na volan</i>	19

1 UVOD

Za letošnjo temo raziskovalne naloge smo se odločile, ker smo ravno v tej starosti, da se odločamo opravljati izpit za osebni avtomobil in nas je zanimalo, kako pa se s tem soočajo invalidne osebe in kako je zanje poskrbljeno v Celju oziroma v avtošolah v Celju.

Vsi poznamo parkirne prostore, ki so namenjeni invalidnim osebam, vendar se nam zdi, da se nihče ne briga ali pa celo zamisli, kaj je te ljudi doletelo. Že nam, zdravim ljudem, brez kakršnihkoli okvar, dela na začetku vožnja z osebnim avtomobilom preglavice. Zdi se nam, da kar ne moremo narediti vsega, kar od nas želi oziroma zahteva inštruktor. Če pa se postavimo v kožo invalidne osebe, ki npr. nima roke, noge, ali pa ima prizadet katerikoli drug del telesa, nas lahko zmrazi. Kaj vse morajo preživeti te osebe, da se naučijo voziti osebni avtomobil? Ali potrebujejo kakšne posebne pripomočke? Prirejene avtomobile? Kje sploh lahko opravljajo izpit? Katera avtošola v Celju jim to nudi? Ali morajo plačati za uro praktične vožnje več kot neinvalidi? Vsa ta vprašanja smo si postavile tudi me.

Postavile pa smo si tudi različne hipoteze. Zdi se nam, da bi morale tudi invalidne osebe imeti možnost izbiranja avtošole, kjer bi lahko opravljale praktični del usposabljanja za voznike motornih vozil, kljub temu da do sedaj še nismo zasledile kakršnekoli reklame za avtošolo, ki bi to omogočala. Predvidevale smo, da morajo imeti vsaj nekatere avtošole pripomočke za invalide, če ne že kar prirejen osebni avtomobil, da bi se lahko invalidne osebe naučile voziti. Prav tako smo menile, da je za učenje invalidne osebe potrebno dodatno znanje oziroma usposobljenost inštruktorja. Predvidevale pa smo tudi, da opravljanje izpita pomeni invalidni osebi višji strošek kot pa neinvalidni osebi.

Invalidnosti je več vrst. V nalogi smo predvsem razmišljale o invalidnih osebah s telesnimi okvarami.

Za osebe, ki nimajo statusa invalidne osebe, obstaja več izrazov. Odločile smo se in v nalogi uporabile izraz neinvalidna oseba.

Vozniški izpit lahko pridobimo za vožnjo različnih vozil (kategorije A, B, C, ...). V nalogi razmišljamo o pridobivanju voznškega izpita za kategorijo B.

1.1 OPIS RAZISKOVALNEGA PROBLEMA

Osnovno vprašanje naše raziskovalne naloge je bilo ugotoviti, kje in kako se lahko izobražuje invalidna oseba kot kandidat za voznika motornega vozila in hkrati, kako poteka celoten postopek pridobivanja voznškega izpita za invalidno osebo s poudarkom na avtošolah v Celju.

1.2 HIPOTEZE

Postavile smo si naslednje hipoteze:

1. Vse avtošole v Celju omogočajo invalidnim osebam opravljanje voznškega izpita.
2. Vsaj ena avtošola v Celju ima na razpolago prilagojeno vozilo in pripomočke, namenjene praktičnemu izobraževanju invalidnih oseb.
3. Opravljanje voznškega izpita invalidnim osebam predstavlja višji strošek kot neinvalidnim.
4. Vsak inštruktor, ki praktično izobražuje invalidne osebe, mora imeti dodatno znanje oziroma usposobljenost.

1.3 RAZISKOVALNE METODE

1.3.1 DELO Z LITERATURO IN INTERNETOM

Najprimernejši kraj za pregled literature je knjižnica. Najprej smo poiskale po knjižnih policah šolske knjižnice, nato še Osrednje knjižnice v Celju. Pogosto pa smo brskale po internetnih straneh. Ugotovile smo, da je literature na to temo zelo malo, tako da smo osnovne informacije dobile v razgovorih z ljudmi, ki so vključeni v postopek pridobivanja voznškega izpita.

1.3.2 INTERVJU

Opravile smo več pogovorov z različnimi ljudmi, ki so vključeni v postopek pridobivanja voznškega izpita. Zelo veliko koristnih informacij smo dobile ob obisku gospe dr. Rajke Malinar v Ambulanti za promet v Zdravstvenem domu v Celju, ki nam je, poleg ostalih informacij, posredovala informacijo o gospodu Alojzu Fidlerju, ki izvaja testiranja s pomočjo avtomobilskega simulatorja na Inštitutu Republike Slovenije za rehabilitacijo (v nadaljevanju IRRS), katerega smo prav tako obiskale.

1.3.3 ANKETIRANJE

Pri iskanju odgovorov na hipoteze smo uporabile anketni vprašalnik, sestavljen iz štirinajstih vprašanj (priloga 1).

V anketo smo vključile sedem avtošol, ki delujejo v Celju, saj smo želele pridobiti rezultate v Celju. Te avtošole so: AŠ Brinovec, AŠ Izletnik, AŠ Mazzoni, AŠ ZŠAM Celje, AŠ B&M Kranjc, AŠ Prah in AŠ Stermecki.

Z anketiranjem nismo imele težav, saj so v vseh avtošolah anketo izpolnili. Ker pa smo menile, da vrnjene izpolnjene ankete oziroma dobljeni podatki niso najbolj realni zaradi različnih vzrokov (npr. ena od anketirank nam je ob vrnitvi izpolnjene ankete povedala, da je začetnica in da pozna samo podatke zadnjih dveh mesecev, drugje smo dobile občutek, da je bilo pri izpolnjevanju ankete prisotno pomanjkanje motivacije za izpolnjevanje,...), smo v vse avtošole še poklicale in podatke preverile. V poglavju rezultati ankete smo uporabile preverjene podatke, saj npr. nam je ena avtošola na anketi označila, da pri njih prilagojeno vozilo imajo, ob našem preverjanju pa smo ugotovile, da ta podatek zagotovo ne velja.

1.3.4 TESTIRANJE NA AVTOMOBILSKEM SIMULATORJU

Ob obisku Inštituta Republike Slovenije za rehabilitacijo v Ljubljani smo imele možnost testiranja na avtomobilskem simulatorju mediatesterju. Preizkusila se je Alja, rezultati pa so v prilogi številka 2.



Slika 1: Testiranje na avtomobilskem simulatorju mediatesterju

2 OSREDNJI DEL

2.1 TEORETIČNA IZHODIŠČA

2.1.1 AVTOŠOLA

Usposabljanje kandidatov za voznike motornih vozil ali skupine vozil opravljajo gospodarske družbe, samostojni podjetniki posamezniki, izobraževalni zavodi in pravne osebe zasebnega prava, ki izpolnjujejo kadrovske in materialne pogoje, določene v Zakonu o varnosti cestnega prometa (v nadaljevanju ZVCP) in drugih predpisih. Avtošola sme začeti opravljati dejavnost usposabljanja kandidatov, ko izpolni predpisane pogoje in jo ministrstvo, pristojno za notranje zadeve, vpiše v register avtošol. Avtošola sme izvajati le usposabljanje kandidatov za voznike motornih vozil tistih kategorij, za katere izpolnjuje predpisane pogoje in je za izvajanje usposabljanja posamezne kategorije vpisana v register avtošol.

Avtošola mora imeti:

- predpisano opremljeno šolsko učilnico za poučevanje teorije,
- pisarniški prostor za sprejem kandidatov in za delo vodje avtošole,
- najmanj eno vozilo, opremljeno za poučevanje kandidatov za voznike motornih vozil, tistih kategorij, za katere je vpisana v register avtošol, razen za kategorijo B, kjer mora imeti dve vozili,
- površino, ki meri najmanj 1.000 m² uporabne površine, ki omogoča izvajanje vaj iz tehnike vožnje vozila in od avtošole ali podružnice ni oddaljena več kot 30 km.

Poleg navedenih materialnih pogojev mora avtošola izpolnjevati tudi kadrovske pogoje, določene v ZVCP, in sicer mora avtošola imeti:

- v delovnem razmerju za določen ali nedoločen čas s polnim delovnim časom najmanj tri učitelje vožnje,
- v delovnem razmerju za določen ali nedoločen čas s polnim delovnim časom vodjo avtošole, ki ima dovoljenje za strokovnega vodjo avtošole in veljavno dovoljenje za učitelja vožnje.

Izobraževalnim zavodom ni treba izpolnjevati pogojev iz prejšnjega odstavka, če usposabljujejo kandidate, ki imajo v tem izobraževalnem zavodu status dijaka in se izobražujejo po izobraževalnih programih za pridobitev izobrazbe ter imajo za dokončanje programa določeno kot pogoj opravljen voznški izpit določene kategorije motornih vozil. Kandidate za voznike motornih vozil smejo usposabljevati učitelji, ki izpolnjujejo pogoje po tem zakonu in drugih predpisih ter so v delovnem razmerju v tem zavodu.

Avtošola sme usposabljevati kandidate za voznike motornih vozil tudi v podružnici zunaj kraja svojega sedeža, če podružnica izpolnjuje navedene materialne pogoje in ji ministrstvo, pristojno za notranje zadeve, izda odločbo o vpisu v register.

Po podatkih, ki smo jih našle v registru avtošol na internetnem naslovu Ministrstva za notranje zadeve, je v Sloveniji skoraj 150 avtošol. V naši raziskovalni nalogi smo anketirale le sedem avtošol, saj smo želele predstaviti situacijo, glede opravljanja voznškega izpita za invalidne osebe, v Celju.

2.1.2 POSTOPEK PRIDOBIVANJA VOZNIŠKEGA IZPITA

Kaj je potrebno, da postanem voznik motornega vozila?

Poleg predpisane starosti je potrebno opraviti ali pridobiti:

- zdravniško spričevalo o telesni in duševni zmožnosti kandidata za voznika motornega vozila,
- izpit iz prve pomoči,
- program usposabljanja za voznike motornih vozil, ki vsebuje teoretični in praktični del in se zaključuje s preizkusom znanja. ***Teoretični del obsega:***
 - pravila cestnega prometa, prometne znake in njihov pomen, znake, ki jih dajejo policisti in druge pooblaščen osebe, ter nevarnosti, ki nastanejo zaradi dejanj v prometu, ki nasprotujejo prometnim predpisom,
 - izvedbo operacij z motornim vozilom, katerih namen je uspešna in varna vožnja, v skladu s prometni pravili, okoliščinami na cesti in v prometu ter s prometno etiko,
 - osnove delovanja naprav na motornem vozilu, ki so pomembne za varen cestni promet,
 - vpliv nezadostnega znanja in spretnosti za vožnjo vozila, alkohola, mamil in psihoaktivnih zdravil, na katerih je označeno, da se ne smejo uživati med vožnjo in pred njo, utrujenosti, boleznimi in drugih neugodnih duševnih in telesnih stanj, vremenskih razmer ter stanja vozila in ceste na varnost prometa,
 - teme, ki prispevajo k razvijanju humanih odnosov, odnosov vzajemnega spoštovanja in razumevanja med vsemi udeleženci v prometu po načelih zaupanja in solidarnosti ter k ravnanju ob prometni nesreči.

Praktični del obsega:

- spoznavanje vozila in učenje osnovnih elementov tehnike vožnje,
- učenje vožnje po cestah z redkim prometom v naselju in zunaj njega,
- učenje vožnje v gostem prometu v naselju in zunaj njega podnevi in ponoči, vožnja skozi križišče, kjer je promet urejen s svetlobnimi prometnimi znaki, vožnja skozi križišče, kjer promet ureja policist, in razvrščanje, vožnja po cesti, rezervirani za motorna vozila, vožnja po avtocesti, vožnja skozi predor, vožnja po enosmerni cesti, vožnja po večpasovni cesti in razvrščanje z enega na drugi prometni pas, dohitevanje in prehitevanje.

2.1.3 KATEGORIJE MOTORNIH VOZIL

Poznamo naslednje kategorije: A, B, C, D, E, F, G, H.

V **kategorijo A** (www.avtosole.com) spadajo motorna kolesa na dveh kolesih, s stransko prikolico ali brez nje. Sem spadajo še motorna kolesa **kategorije A z omejitvijo 25 kW**, to so motorna kolesa na dveh kolesih, s stransko prikolico ali brez nje, katerih moč motorja ne presega 25 kW, pri katerih razmerje med močjo motorja in maso vozila ne presega 0,16 kW/kg. V **podkategorijo A1** spadajo motorna kolesa na dveh kolesih, s stransko prikolico ali brez nje, katerih prostornina motorja ne presega 125 ccm in katerih moč motorja ne presega 11 kW. Z opravljenim izpitom za motorno kolo kategorije A pridobite tudi dovoljenje za vožnjo vozil kategorij G in H.

V **kategorijo B** spadajo motorna vozila, katerih največja dovoljena masa ne presega 3.500 kg in poleg sedeža za voznika nimajo več kot 8 sedežev. V to kategorijo ne spadajo motorna vozila kategorij A, F, G, in H. Dovoljenje za vožnjo vozil kategorije B vključuje tudi dovoljenje za vožnjo vozil kategorij G in H. Vozniško dovoljenje za vožnjo vozil kategorije F pridobite, če uspešno opravite tečaj o varnem delu s traktorjem in traktorskimi priključki.

Motorna vozila te kategorije lahko uporabljate tudi, kadar je dodan lahki priklopnik ali priklopno vozilo, ki ni lahki priklopnik, njegova največja dovoljena masa pa ne presega mase vlečnega vozila, če največja dovoljena masa teh vozil ali skupine vozil ne presega 3.500 kg.

Osnovni pogoji za začetek usposabljanja za pridobitev voznškega dovoljenja te kategorije so:

- da vam ne manjka več kot šest mesecev do starosti 17 let, če ste se odločili za usposabljanje s spremljevalcem ali
- da vam ne manjka več kot šest mesecev do starosti 18 let, če ste se odločili za usposabljanje z učiteljem vožnje;
- da ste telesno in duševno zmožni voziti motorno vozilo – imate veljavno zdravstveno spričevalo;
- da med usposabljanjem uporabljate vse pripomočke za vožnjo vozila, ki so vpisani v zdravstvenem spričevalu.



V **kategorijo B+E** spadajo skupine vozil, sestavljene iz motornega vozila kategorije B, ki mu je dodano priklopno vozilo, katerega največja dovoljena masa presega maso vlečnega vozila ali če največja dovoljena masa te skupine vozil presega 3.500 kg.

Slika 2: Kategorija B+E

V **kategorijo C** spadajo motorna vozila, katerih največja dovoljena masa presega 3.500 kg. V to kategorijo ne spadajo motorna vozila kategorij F in D.

Slika 3: Kategorija C



V **kategorijo D** spadajo motorna vozila za prevoz oseb, ki imajo poleg sedeža za voznika več kot osem sedežev. V podkategorijo D1 spadajo avtobusi, ki imajo poleg sedeža za voznika največ 16 sedežev.

Zakon o varnosti cestnega prometa je predvidel razdelitev **kategorije E**, glede na to kam spada vlečno vozilo. V **kategorijo C+E** spadajo skupine vozil, sestavljene iz vlečnega motornega vozila kategorije C in priklopnega vozila, katerega največja dovoljena masa presega 750 kg. V **kategorijo D+E** spadajo skupine vozil, sestavljene iz vlečnega motornega vozila kategorije D in priklopnega vozila, katerega največja dovoljena masa presega 750 kg. V **kategorijo D1+E** spadajo skupine vozil, sestavljene iz vlečnega motornega vozila podkategorije D1 in priklopnega vozila, katerega največja dovoljena masa presega 750 kg in največja dovoljena masa skupine vozil ne presega 12.000 kg ter se priklopno vozilo ne uporablja za prevoz oseb.

V **kategorijo F** spadajo traktorji in traktorski priklopniki. Traktor je motorno vozilo, ki je konstruirano tako, da vleče, potiska ali vozi traktorske priključke oziroma se uporablja za njihov pogon ali vleče priklopno vozilo. Kot voznik kategorije F lahko vozite traktor z vsemi traktorskimi priklopniki in priključki.

V **kategorijo G** spadajo delovni stroji in motokultivatorji. Vozniško dovoljenje za vožnjo vozil kategorije G se pridobi z opravljanjem voznškega izpita za katerokoli izmed ostalih kategorij.

V **kategorijo H** spadajo kolesa z motorjem in lahka štirikolesa. **Kolo z motorjem** je motorno vozilo z dvema ali tremi kolesi, katerega delovna prostornina motorja z notranjim izgorevanjem ne presega 50 ccm in katerega hitrost na ravni cesti je konstrukcijsko omejena na največ 45 km/h. **Lahko štirikolo** je motorno vozilo s štirimi simetrično nameščenimi kolesi, katerega masa ne presega 350 kg (brez baterij in z nazivno močjo motorja največ 4 kW, če gre za vozilo na električni pogon), pri katerem delovna prostornina motorja z notranjim izgorevanjem ne presega 50 ccm oziroma pri katerem konstrukcijsko določena hitrost ne presega 45 km/h.

2.1.4 INVALIDNE OSEBE IN INVALIDNOST

Postopno spreminjanje razumevanja invalidnosti (Med teorijo in prakso ...) od "medicinskega" k "družbenemu" modelu se je odražalo tudi v evoluciji definicij invalidnosti tako po svetu kot tudi med domačimi strokovnjaki. V nadaljevanju bomo predstavile le nekatere definicije, zagotovo pa velja, da nikakor ne moremo govoriti o univerzalni definiciji invalidnosti.

Despouy je v poročilu o človekovih pravicah in invalidnosti pripravil naslednjo definicijo: »Vsaka oseba, ki ima, upoštevajoč starost in socialno okolje, v katerem živi, zaradi trajne ali dolgotrajne funkcionalne telesne ali duševne okvare resne težave pri svojem vključevanju v družino, družbo, izobraževanje in poklic oziroma pri uveljavljanju svojih človekovih pravic, se smatra za invalida«.

Podobna je definicija, ki jo je pripravila delovna skupina za pripravo antidiskriminacijske zakonodaje norveškega ministrstva za zdravstvo in socialne zadeve: «Invalidnost pomeni razkorak med posameznikovimi zmožnostmi ter vlogami, ki jih mora izvajati na področjih, ki so bistvena za doseganje samostojnosti in polno sodelovanje v družbenem življenju«.

Na srečanju predstavnikov 24-tih nacionalnih in mednarodnih invalidskih organizacij s predstavniki Evropskega parlamenta in Komisije Evropske Unije v Bruslju leta 1994 so sprejeli naslednjo definicijo: »Invalid je posameznik s svojimi pravicami, postavljen v invalidizirajoč položaj, ki ovir v okolju in ekonomskih ter socialnih ovir, zaradi svoje invalidnosti ne more premagati na enak način kot drugi državljani. Te ovire so pogosteje še večje zaradi družbenih težav po marginalizaciji invalidov. Dolžnost družbe je, da te ovire odstrani, zmanjša ali premosti z namenom, da vsakemu invalidu, ob upoštevanju pravic in dolžnosti vsakega posameznika, omogoči polno življenje državljskih pravic«.

Kot primer poskusa oblikovanja splošne definicije invalidnosti v slovenskem prostoru navajamo definicijo iz dokumenta Obvladovanje in razvoj invalidskega varstva v sodobni družbi – Konceptija razvojne strategije invalidskega varstva v Sloveniji: »Invalidnost je širši pojem od bolezni, okvare, motenj ali prizadetosti v telesnem in duševnem razvoju in tudi od formalno priznanega družbenega statusa. Z vidika "človečnosti" pomeni celovitost človekovih odnosov do samega sebe, soljudi, družbe in sveta, ki se kaže kot okrnjenost človeka v njegovem samouresničevanju njegovih lastnih potencialnih zmožnosti in hkrati bistveno zmanjša zmožnost za zadovoljivo igranje njegovih socialno pričakovanih vlog. S tega vidika je invalidnost tako eksistencialna kot sistemska kategorija, invalidi pa sestavni del vsakodnevnega življenja družbene skupnosti«.

Deklaracija o pravicah invalidov, ki jo je sprejela Organizacija združenih narodov, navaja, da je invalid vsaka oseba, »ki zaradi prirojene ali pridobljene pomanjkljivosti v svojih telesnih ali duševnih sposobnostih ni sposobna sama delno ali v celoti zadovoljevati potreb normalnega individualnega in/ali družabnega življenja«. Definicijo sestavljata naslednja elementa: okvara zdravja, ki se kaže v zmanjšanih telesnih ali duševnih sposobnostih in odstopanje od pravila povprečnega delovanja v družbi. Nastala je že leta 1975 in je primer poskusa definicije z negativnega izhodišča, in sicer v smislu, da je invalid oseba, ki ni sposobna opravljati »normalnih« aktivnosti.

Za konec pa še definicija iz Zakona o invalidskih organizacijah – "invalid po tem zakonu je posameznik, ki zaradi prirojenih ali pridobljenih okvar in oviranosti, ki jo pogojuje oziroma ustvarja fizično in družbeno okolje, ne more sam delno ali v celoti zadovoljevati potreb osebnega, družinskega in družbenega življenja v okolju, v katerem živi, v skladu z mednarodno klasifikacijo".

Razmišljanje o definicijah lahko sklenemo z ugotovitvijo, da je definicij veliko in da so med seboj zelo raznolike – invalidne osebe imajo različne pravice in morda tudi zaradi tega same sebe različno doživljajo.

2.1.5 POMEN VOŽNJE MOTORNEGA VOZILA ZA INVALIDNO OSEBO

Za osebe s telesnimi okvarami (Humar, 2003) je zmožnost za vožnjo avtomobila velikega pomena. Velikost pomena ponazarja naslednji primer, ki je le eden izmed mnogih, s katerimi se srečujejo pri delu v ambulanti za voznike s telesnimi okvarami pri IRRS.

Moški, star 23 let. Pri njem gre za stanje po poškodbi hrbtenjače (pred dvema letoma). Poškodoval se je pri podiranju dreves na domači kmetiji. Po poškodbi je trajno vezan na voziček. Živi z ostarelimi starši na kmetiji v majhni vasi. Ima poklicno izobrazbo, ki jo je pridobil pred nesrečo. Pred nesrečo je bil zaposlen, mesto zaposlitve je bilo 25 km od doma, vsako jutro je moral 2 km poti najprej opraviti peš, naprej pa se je do tovarne peljal z delavskim avtobusom. Po končani rehabilitaciji se je vrnil domov. Zanj se je, kot navaja, pričel pravi pekel osamljenosti, dolgočasnosti in izgubljenosti. V službo zaradi neurejenega prevoza ni mogel, bil je pred tem, da ga upokojijo. Odločil se je, da bo poskusil z voznškim izpitom. Izpit je opravil, kupil avto in se vrnil v življenje. Sedaj ponovno dela v tovarni, kjer je delal pred nesrečo, vozi pa se tudi na zabave, ukvarja se z invalidskim športom in živi polno življenje. Pravi, da bi bil brez avta kot ptič brez kril.

Na podlagi opisa zgornjega primera lahko razberemo, kako pomembno je za invalidne osebe, da se lahko usposobijo za vožnjo. V okoljih, kjer za osebe, ki imajo težave pri hoji/gibanju, ni urejenega javnega prevoza, je sposobnost za vožnjo lastnega avtomobila še toliko pomembnejša. Usposobitev oseb s telesnimi okvarami za vožnjo avtomobila bi moral biti eden od prioritarnih programov v rehabilitacijski obravnavi teh oseb in kot tak za te osebe brezplačen, financiran iz sredstev zdravstvenega zavarovanja. Po definiciji je namen rehabilitacijske obravnave, usposobiti osebe z določeno okvaro za najvišjo možno stopnjo delovanja, za kar največjo osamosvojitvev pri opravljanju dnevnih aktivnosti, za čim popolnejše vključevanje v socialno življenje. Sem pa definitivno spada tudi šolanje teh oseb za vožnjo avtomobila. Sposobnost vožnje avtomobila pri osebi s telesno okvaro je eden od predpogojev za socialno integracijo, samo vožnjo avtomobila pa marsikje v razvitem svetu smatrajo kot eno od dnevnih aktivnosti. Usposabljanju in poučevanju oseb s telesnimi okvarami za vožnjo avtomobila posvečajo v razvitih državah velik pomen. To velja še posebej za skandinavske države. Pri njih tiste osebe s telesno okvaro, ki nimajo dovolj dohodka, avto pa zaradi cilja socialne integracije nujno potrebujejo, dobijo brezplačen avto in vse potrebne adaptacije le-tega iz naslova socialnega varstva oziroma zdravstvenega zavarovanja. Vse ostale osebe s telesno okvaro krijejo nabavo avtomobila delno ali v celoti same, socialno oziroma zdravstveno zavarovanje pa jim krije stroške potrebne predelave vozila. Pri nas morajo osebe s telesnimi okvarami vse stroške v zvezi z vadbo voznških sposobnosti in vse stroške potrebne predelave avtomobila, plačati iz lastnih žepov. Po mnenju slovenskih strokovnjakov bi morali biti vsaj stroški v zvezi z vadbo voznških sposobnosti plačani iz naslova zdravstvenega zavarovanja.

2.1.6 ZDRAVSTVENI POSTOPEK ZA UGOTAVLJANJE SPOSOBNOSTI ZA VOŽNJO

Vsak kandidat za voznika motornega vozila (razen za kategorijo G) mora po 179. čl. ZVCP pred začetkom praktičnega dela usposabljanja opraviti zdravstveni pregled. Na zdravstvenih pregledih se ugotavlja, ali ima kandidat za voznika potrebno telesno in duševno zmožnost za vožnjo motornega vozila.

Zdravstveno spričevalo o telesni in duševni zmožnosti kandidata izda pooblaščen zdravstvena organizacija oziroma zasebni zdravnik na podlagi pregleda kandidata. Pred izdajo zdravniškega spričevala lahko zdravnik, glede na rezultate pregleda in zdravstvene dokumentacije lečečega zdravnika, napoti kandidata na pregled še k drugemu zdravniku specialistu, po potrebi pa tudi k psihologu.

Vožnja avtomobila (Humar, 2003) je kompleksna in dinamična funkcija, ki zahteva stalno pozornost. Je spretnost, ki zahteva koordinirano senzorično in motorično aktivnost v nevarnem okolju z uporabo nevarne opreme. Poleg senzoričnih in motoričnih sposobnosti so za ustrezno vožnjo potrebne tudi določene psihološke sposobnosti. Usposobitev oseb s telesnimi okvarami za vožnjo je zelo pomembna iz rehabilitacijskega vidika, saj je sposobnost vožnje avtomobila pri osebi s telesno okvaro eden od predpogojev za socialno integracijo.

Kaj je potrebno za oceno osebe s telesno okvaro glede voznške sposobnosti?

Pri tovrstnem delu se vse preveč izhaja iz diagnoze posameznika. Vendar diagnoza ne pove nič o delovanju - funkcioniranju osebe in nima nobene direktne povezave s sposobnostjo vožnje avtomobila. Veliko več pove funkcijska ocena. Ta opredeli delovanje osebe in je bolj neposredno povezana s sposobnostjo vožnje avtomobila.

V Sloveniji ocenjujejo voznške sposobnosti oseb s telesnimi okvarami v okviru posebne ambulante za voznike s telesnimi okvarami IRRS. Delo je timsko, sodelujejo izkušen zdravnik specialist fizikalne in rehabilitacijske medicine, izkušen tehnični inženir s posebnim znanjem s področja predelav avtomobilov in posebej izurjen inštruktor praktične vožnje.

Oceno glede sposobnosti osebe s telesno okvaro za vožnjo avtomobila podajo na osnovi:

- kliničnega pregleda,
- podrobne opredelitve funkcijskega stanja,
- preizkusa psihofizičnih sposobnosti pomembnih za vožnjo avtomobila na avtomobilskem simulatorju – mediatesterju,
- po potrebi preizkusa praktične vožnje avta na cesti s posebej usposobljenim inštruktorjem.

Pri kliničnem pregledu okvirno opredelijo splošno zdravstveno stanje osebe s telesnimi okvarami. Pri tem osebo okvirno ocenijo tudi glede koncentracije, sposobnosti sprejemanja informacij, sposobnosti razsojanja in odločanja, prostorske orientacije, kar je glede vožnje zelo pomembno, natančna tovrstna ocena pa je v domeni psihologa, ki ga po potrebi tudi vključijo v ocenjevanje.

Pri funkcijski oceni ovrednotijo naslednje: držo telesa, hojo oz. stojo, obseg gibljivosti v sklepih in okvirno moč gibov, predvsem glave in vratu, gornjih in spodnjih udov, koordinacijo gibov, sensoriko, položaj telesa pri sedenju in vzdrževanje ravnotežja.

Testiranje na avtomobilskem simulatorju mediatesterju je v veliko pomoč pri težnji, da bi pri ocenjevanju voznških sposobnosti uporabili čim več objektivnih ocenjevalnih metod. Mediatester je razvil Fiatov razvojni center. Naprava ima nastavljiv sedež in nastavljive komande za zavoro in plin. Te je mogoče upravljati z nožnimi ali ročnimi komandami. Glede ročnega upravljanja plina sta dve možnosti: preko ročice pod in desno od volana (skupaj z zavoro), ali pa preko dodatnega obroča na volanskem obroču. Nožno komando za plin je možno prestavljati iz desne na levo stran. Komande za sklopko ni, saj gre za izvedbo z avtomatskim menjalnikom, ki je na splošno pri voznikih s telesnimi okvarami najbolj zaželen. Mediatester je opremljen še s posebnimi lučmi, ki služijo preizkušnji vidnega polja.

Z mediatesterjem je možno meriti sledeče:

- meritev momenta sile: pri potisku na sklopko z zavoro, pri obračanju volana z obema rokama v levo in desno, pri obračanju volana z levo roko v levo in desno ter pri obračanju volana z desno roko v levo in desno. Pri vseh meritvah momenta sile se meritev izvaja 20 sekund – testiranec 20 sekund pritiska stopalko ali ročico, oz. poskuša zavrteti volan, ki je fiksiran, z največjo možno silo, rezultat pa da podatek o največji izmerjeni sili in o povprečni sili med 20 sekundnim testom;
- merjenje reakcijskega časa: čas od sprostitve stopalke za plin do pritiska na stopalko za zavoro, posebej na zvočni signal;
- test pospeševanja: simulacija vožnje z dodajanjem in odzemanjem plina. V programu so tri različne nastavitve vožnje, meritev izvajamo 3x;
- test 9-ih luči: pred simulatorjem so v treh različnih višinah po tri luči v vodoravni vrsti. V zgornji vrsti so rdeče luči, v srednji rumene, v zadnji pa zelene. Luči se zatem prižigajo v naključnem vrstnem redu. Izhodni položaj testiranca je, da ima nogo (roko) na stopalki (ročici) za plin in, da če se prižge zelena luč, ne stori ničesar, če pa se prižgeta rumena ali rdeča luč, pa hitro pritisne na zavoro. Meri se reakcijske čase in ustreznost reakcije na določeno barvo;
- testiranje vidnega polja: začetni položaj testiranca je, da gleda določen predmet naravnost pred seboj. Najprej testiramo levo stran vidnega polja, tako da se luč izza hrbta približuje z leve strani in zatem z desne smeri vidnega polja. Ko testiranec zagleda luč, pritisne na stikalo, ki ga drži v roki. Na koncu testiramo še obe strani vidnega polja naenkrat.

Mediatester je torej naprava, ki omogoča objektivne, zanesljive in ponovljive meritve tistih sposobnosti, ki so potrebne za zanesljivo in varno vožnjo avtomobila v cestnem prometu. Rezultati testov na mediatesterju so ocenjevalcem resnično v veliko pomoč pri oceni voznške sposobnosti oseb s telesnimi okvarami.



Slika 4: Testiranje na avtomobilskem simulatorju mediatesterju

V prilogi (2 - 4) najdete tri teste, opravljene z omenjeno napravo – rezultate lahko primerjate, saj gre pri dveh za različno vrsto okvare, en test pa so rezultati Alje, ki je bila "poskusni zajec" ob našem obisku v Ljubljani.

V voznško dovoljenje sedaj vpisujejo samo kodo, ne pa tudi opisa, npr.: namesto **VOZI Z OČALI** je sedaj vpisana v voznško dovoljenje le koda, in sicer **01.01**. V prilogi 5 so navedene vse kode omejitev zaradi zdravstvenih razlogov.

2.1.7 PREDELAVA MOTORNEGA VOZILA

3. čl. ZVCP določa: Telesno ali duševno prizadete osebe, katerih prizadetost pomeni v cestnem prometu povečano nevarnost zanje ali za druge, se smejo vključiti v promet, ko same, ali tisti, ki so zanje odgovorni, storijo vse, da ne ogrožajo sebe ali drugih udeležencev v cestnem prometu. V tem smislu morajo imeti spremljevalca oziroma spremljevalko, uporabljati prirejeno vozilo ali potrebne pripomočke ...

Avtomobil (Osebe s telesnimi ..., 2002) kot tak je narejen za zdrave ljudi in ob njegovem projektiranju in izdelavi nihče ne razmišlja, da bo za uporabnike s posebnimi potrebami, brez ustreznih prilagoditev, neuporaben. Ljudje s posebnimi potrebami pa niso samo tisti, ki utrpijo razne poškodbe, temveč tudi starejša populacija ljudi. Prav pri teh voznikih bi bile velikokrat potrebne manjše ali večje prilagoditve vozil, ki bi nedvomno povečale varnost pri njihovi vožnji. Starejši ljudje bi potrebovali vrtljiv sedež za lažji vstop in izstop iz avtomobila. Obstaja dokaj enostavna rešitev. Pod obstoječi sedež se vgradi vrtljiv mehanizem, s tem se sicer višina sedeža poveča za približno 5 do 7 cm, vendar to v večini avtomobilov kasneje ljudem ne predstavlja problemov pri sedenju.



Slika 5: Prilagojeno vozilo – vrtljiv sedež

Večni problem prilagoditve vozil je prostor. V vozilih starejših letnikov je bilo običajno prostora za namestitev dodatnih naprav dovolj in tako ni bilo težko dodajati mehanskih vzvodov in prenosov, s katerimi se je dalo vozilo upravljati ročno. Najpogostejše prilagoditve so bile in so delno še, mehanski togi prenosi z nožnih stopalk na ročice za ročno upravljanje, pritrjene pod volanski obroč ali pa ob srednji vzdolžni kanal avtomobila. Sam sistem mehanskih vzvodov je zelo varen in ni podvržen večjim okvaram, seveda če je narejen tako, da ne predstavlja dodatne ovire nogam ali drugim delom telesa. Slabost tega sistema je, da zavzame včasih preveč prostora na desni strani voznikovega sedeža in pa da se včasih preveč poškodujejo plastični deli avtomobila zaradi same vgradnje. Kaj vse in koliko je potrebno odstraniti zaradi vgradnje dodatnih mehanskih naprav, pa je odvisno od tipa avtomobila. Generacije najnovejših avtomobilov pa zaradi vedno bolj s plastiko obdanega voznikovega prostora vse težje omogočajo mehanske obdelave.

Pri najpogostejših potrebnih predelavah vozil vse tri nožne stopalke prenesemo na ročno upravljanje. Ročica za zaviranje je običajno vgrajena pod volanski obroč in togo povezana z nožno stopalko. Najpogosteje je na tej isti ročici še ročica za plin z različnim načinom delovanja, vlečenje k sebi, aksialnim vrtenjem in prenosom preko potege na osnovni pedal plina. Sama sklopka pa se lahko avtomatizira. Na menjalno ročico je vgrajen senzor, ki zazna roko na menjalni ročici in s tem sproži stiskanje in spuščanje sklopke, vgrajena elektronika pa nadzira hitrost vozila in ostale parametre, potrebne za pravilno delovanje. Za samo delovanje tega sistema se izkorišča podtlak sesalnega voda pri bencinskih motorjih. Pri avtomobilih z dizelskim agregatom pa se vgrajuje posebna dodatna podtlačna črpalka. Najelegantnejši in najvarnejši način delovanja tovrstne sklopke je delovanje s pomočjo električnega servo motorja. Sam sistem je izredno zanesljiv, hitrost spuščanja in stiskanja sklopke pa lahko uporabnik določa sproti z gumbom na upravljalni enoti. Tak način se izredno dobro obnese npr. pozimi ali na mokrem spolzkem terenu, kjer je včasih speljevanje problematično tudi za neprilagojena vozila.

V primerih, kjer mišična moč ne zadostuje več za normalno, varno in učinkovito zaviranje, se lahko v vozilo vgradi dodatni elektro-hidravlični sistem, ki skrbi za ustrezno moč zaviranja in za njegovo upravljanje potrebujemo samo silo 40 gramov.

Zaželeno je, da bi imel voznik ves čas vožnje obe roki na volanu. Temu je tudi namenjeno upravljanje plina s pomočjo elektronike. Obroč za upravljanje je pritrjen na volanski obroč in zahteva minimalno moč za upravljanje. Sama vgradnja obroča pa ne ovira delovanja varnostne vreče pri njenem morebitnem vklopu. Lahko pa se plin upravlja samo preko »injekcijskega« vzvoda s priklopom na armaturno ploščo. Prednost tega sistema je v tem, da na volanskem obroču ostane tipka za hupo, ki se v prejšnjem primeru prestavi na neko drugo stikalo in pa seveda to, da se obdelave ne vidi.

Vse do sedaj navedene predelave so ustrezne za ljudi, ki lahko vozijo z voznškega sedeža. K tem obdelavam sodijo še razna odpirala vrat, krmiljenja preko gumba v avtomobilu ali preko daljinskega upravljanja. Namenjena so predvsem lažjemu natovarjanju invalidskega vozička v vozilo. Voziček lahko spravimo tudi v prtljažnik na strehi vozila, kamor ga mehanizem sam potegne in spusti ali pa ga robotska roka spravi v prtljažnik v zadnjem delu avtomobila. Obstaja tudi cel kup raznih dvigal, ki se vgradijo v zadnji del in pomagajo pri dvigu vozička. Seveda pa lahko vozimo avtomobil tudi direktno z invalidskega vozička. Za ta namen so najprimernejša kombi vozila, predvsem zaradi potrebne višine do stropa. Predelave so v teh primerih najobsežnejše. Največkrat je potrebno vgraditi dvigalo in sistem za avtomatično odpiranje in zapiranje vrat ter mehanizem, ki med vožnjo varno drži voziček. Možna je tudi vgradnja t. i. linearnega volana. Sistem je namenjen predvsem ljudem s hudo obolevnostjo mišic, da lahko upravljajo vozilo s komandno palico, za ostalo pa poskrbijo servo motorji, krmiljeni z elektroniko.

Največji problem predelave so seveda stroški. Cena predelave se giblje v razponu od 630 evrov (več kot 150.000 SIT) za najpreprostejšo, 1700 evrov (več kot 400.000 SIT) za najpogostejšo predelavo, pa vse tja do 14.600 evrov (3,5 milijona SIT) ali več, kadar gre za kompleksnejše sisteme podprte z elektroniko. Te stroške pri nas nosi pacient sam.



Slika 6: Prilagojeno vozilo – avtomatski menjalnik

Po informacijah gospoda Alojza Fidlerja so podjetja oziroma posamezniki, ki se ukvarjajo s predelavo vozil (npr. kot zastopniki podjetij iz tujine) v Sloveniji: Primotehna d.o.o. Maribor (www.avtoole.com), Gocan Portorož (www.gocan.si), Gaberšek Ivan s. p. Ravne na Koroškem in SFISMOR Šmarje - Sap (www.sfismor.si).



Slika 7: Prilagojeno vozilo – obroč za upravljanje pritrjen na volan

2.1.8 HOMOLOGACIJA PREDELANIH VOZIL

212. čl. ZVCP določa: Motorna in priklopna vozila, ki se posamično izdelujejo, predelujejo ali dodeljujejo, morajo biti pregledana v skladu s predpisi o homologaciji pred pričetkom uporabe v cestnem prometu. Določba se smiselno uporablja tudi za predelavo posameznih naprav in opreme vozila.

Vsaka predelava vozil, kamor sodi tudi sprememba načina upravljanja sklopke, zavore in plina, mora biti pregledana in odobrena. Homologacijo predelanih vozil v Sloveniji izvajata Javno podjetje Ljubljanski potniški promet in podjetje RTI iz Maribora

Lastnik vozila za pregled predelave zaprosi s pisno vlogo (priloga 6), na kateri so navedeni osnovni podatki o vozilu in kratek opis predelave. Na podlagi vloge prejme po pošti obvestilo o pregledu vozila.

Pri pregledu vozila se ugotovi, ali predelano vozilo ustreza vsem veljavnim predpisom, ki v Sloveniji urejajo področja cestnih vozil in ali so bile pri predelavi upoštevane tudi zahteve oziroma navodila proizvajalca vozila. V kolikor je za vozilo ugotovljena skladnost, se predelava vpiše v izjavo o ustreznosti in tehnični brezhibnosti vozila ali v izjavo o ustreznosti posamičnega vozila, v posameznih primerih, ko je bilo vozilo prvič registrirano pred uveljavitvijo odredbe o homologaciji, pa se izda izjava o ustreznosti predelanega vozila.

Predpisi (Osebe s telesnimi ..., 2002), ki urejajo področja predelanih vozil, torej tudi vozil, prirejenih za osebe s telesnimi okvarami, obstajajo. Vendar pa je relativno malo vozil, ki so bila dejansko pregledana v skladu s predpisi o homologaciji in imajo predelavo vpisano v izjavo o ustreznosti. Vozilo je namreč registrirano kot povsem običajni osebni avtomobil, pri čemer predelava vozila tudi v prometnem dovoljenju ni nikjer zabeležena. In ker je v večini primerov na tehničnem pregledu ali pri kontroli na cesti prometno dovoljenje edini dokument za identifikacijo vozila, lastnikov tako predelanih vozil nihče niti ne opozori, da je potrebno opraviti pregled predelave. Nekoliko drugače je za novo registrirana vozila, za katere je pri prvem tehničnem pregledu potrebno priložiti izjavo o ustreznosti vozila, v kateri pa mora biti predelava že vpisana. Kljub temu pa se tudi pri teh vozilih zahteva ne izvaja povsem dosledno. Zaradi takšnega stanja je v Sloveniji še vedno kar nekaj neregistriranih izvajalcev predelave vozil za osebe s telesnimi okvarami, ki ne izpolnjujejo niti osnovnih pogojev za kvalitetno izvedbo predelave. To pa je pravzaprav še najmanj v korist uporabniku takšnega vozila, ki sicer res plača manj za predelavo, kot če bi bila ta izvedena v pooblaščenem servisu in v vozilu vgrajene naprave za prirejeno upravljanje z vso tehnično dokumentacijo, vendarle je izdelek dejansko preplačan, saj nima zagotovljene niti kvalitete izdelave niti vzdrževanja v življenjski dobi. Takšne predelave tudi ni mogoče odobriti kot ustrezne.

2.2 EMPIRIČNI DEL

2.2.1 REZULTATI ANKETE

Našo *prvo hipotezo*, ki pravi, da vse avtošole v Celju omogočajo invalidnim osebam opravljanje voznškega izpita, smo preverile v razgovoru ob prvem obisku v vseh že prej omenjenih sedmih avtošolah v Celju. V vseh avtošolah so nam zaposleni zatrdili, da z njihove strani ni nobenih ovir, da invalidna oseba pri njih ne bi opravila vsega potrebnega za pridobitev voznškega izpita (teoretično in praktično usposabljanje). *S tem smo našo prvo hipotezo potrdile.*

1. Koliko časa deluje vaša avtošola?

S prvim vprašanjem smo želele ugotoviti, ali anketirane avtošole svojo dejavnost opravljajo že dalj časa in imajo tako več izkušenj ali pa so na tem področju novinke.

Ena avtošola je v Celju prisotna manj kot pet let, druge avtošole pa so na tem področju že dalj časa. Ena avtošola deluje že 15 let, druga pa celo 35 let.

2. Koliko inštruktorjev uči v vaši avtošoli?

Z odgovorom na to vprašanje smo želele ugotoviti velikost avtošole glede na število inštruktorjev. Če bi odgovore avtošol delili na majhna (do pet), srednja (do deset) in velika avtošola (več kot deset), bi v prvo in tretjo skupino spadala po ena avtošola, srednjih pa bi bilo pet.

3. Ali ste do sedaj že imeli kakšno invalidno osebo kot kandidata za voznški izpit v vaši avtošoli?

Tri avtošole so odgovorile pritrdilno, v štirih avtošolah pa se z invalidnimi osebami, kot kandidati za voznike motornih vozil, še niso srečali.

4. Če ste odgovorili na tretje vprašanje pritrdilno, potem prosim napišite, koliko jih je bilo.

Vse tri avtošole so navedle dve invalidni osebi kot kandidata za voznika motornega vozila. Ena avtošola je pri tem dopolnila svoj odgovor s stavkom: « 2 ali več (ne vodimo posebnih evidenc)».

5. Kakšne omejitve so imele te invalidne osebe?

Omejitve so bile: amputirane okončine, slepota na eno oko, gluhotata in gluhonemost.

6. Koliko časa povprečno traja praktično izobraževanje kandidatov v vaši avtošoli?

Povprečno izobraževanje kandidatov v avtošolah traja 30 do 40 ur, v dveh avtošolah pa od 40 do 50 ur.

7. Koliko časa povprečno traja praktično izobraževanje invalidnih oseb v vaši avtošoli?

Praktično izobraževanje invalidnih oseb v avtošolah v povprečju traja dalj časa, in sicer od 40 do 50 ur oziroma več kot 50 ur.

8. Ali imate v vaši avtošoli na razpolago prilagojena vozila?

9. Ali imate v vaši avtošoli pripomočke za učenje invalidnih oseb?

Nobena od anketiranih avtošol nima na razpolago prilagojenega vozila ali pripomočkov za praktično izobraževanje invalidnih oseb. S temi odgovori se naša *druga hipoteza*, da ima vsaj ena avtošola na razpolago prilagojeno vozilo in pripomočke, namenjene praktičnemu izobraževanju invalidnih oseb, *ni potrdila*.

10. Ali imajo invalidne osebe višjo ceno za uro vožnje kot ostali kandidati?

11. Navedite znesek, za katerega se cena razlikuje.

S tem vprašanjem smo želele dobiti delno potrditev za našo tretjo hipotezo, da opravljanje voznškega izpita invalidnim osebam predstavlja višji strošek kot neinvalidnim. Cena za uro vožnje za invalidno osebo ni višja v primerjavi s ceno, ki jo plača neinvalidna oseba. V tem delu naše hipoteze nismo potrdili, če pa pogledamo celotni postopek, pa smo ugotovile, da invalidnim osebam velik strošek predstavlja predvsem predelava vozila oziroma nakup pripomočkov, potrebnih za vožnjo motornega vozila. Zaradi pogosto dalj časa trajajočega praktičnega izobraževanja pa so višji tudi ti stroški. S tem pa se naša *tretja hipoteza potrdi*.

12. Ali morajo vaši inštruktorji za učenje invalidnih oseb imeti dodatno znanje oziroma usposobljenost?

13. Če morajo imeti kakšno posebno dodatno znanje, kako pridejo do te izobrazbe?

14. Koliko časa traja to dodatno izobraževanje?

Z odgovori na ta vprašanja smo želele dobiti potrditev naše četrte hipoteze, da mora imeti vsak inštruktor, ki praktično izobražuje invalidne osebe, dodatno znanje oziroma usposobljenost.

Odgovor vseh anketiranih avtošol na dvanajsto vprašanje je bil negativen, kljub temu pa sta dve avtošoli pri trinajstem vprašanju odgovorili, da dodatna znanja pridobijo s tečajem, ena avtošola pa je odgovorila, da je dodatno znanje potrebno glede na stopnjo invalidnosti.

Glede na to, da z odgovori anketiranih nismo mogli naše četrte hipoteze niti potrditi niti ovreči, smo iskale informacije še drugje. Najprej v ZVCP – izobraževanje inštruktorjev, ki usposablja invalidne osebe, ni zakonsko določeno.

V razgovoru z gospodom Petrom Breznikom, direktorjem Primotehne, ki nam je to tudi potrdil, smo izvedele, da tudi v evropskih državah dodatno izobraževanje ni potrebno. Kar pomeni, da naše *četrte hipoteze nismo potrdile*.

3 ZAKLJUČEK

Že med samo raziskovalno nalogo smo se srečevale z najrazličnejšimi težavami. Na začetku raziskovanja smo imele problem, kje najti potrebne podatke. Podatki, ki smo jih našle v literaturi, niso bili enaki podatkom, ki smo jih dobile na internetu, ali pa so bili že zastareli. Primerjati smo morale veliko podatkov, iskati tiste, ki bi lahko bili najnovejši in najpravilnejši. Veliko časa smo namenile tudi iskanju definicije invalidnih oseb. Ugotovile smo, da obstaja veliko definicij invalidov in invalidnosti. Nekatere smo tudi v naši nalogi predstavile. Kdo so sploh invalidne osebe? Po obisku zdravnice v ambulanti za promet v Zdravstvenem domu Celje, dr. Rajke Malinar, nam je bilo kmalu vse bolj jasno. Ugotovile smo, da z iskanjem nismo na pravi poti. Preveč smo se osredotočile na definicije invalidnosti, ki veljajo za področje delovne invalidnosti. To pa z opravljanjem voznškega izpita nima nobene povezave. Invalidov je veliko, z različnimi težavami. Svoje raziskovanje smo nadaljevale v Ljubljani na IRRS-u. Tam nam je gospod Alojz Fidler razjasnil veliko dilem, hkrati pa so se nam odprla nova vprašanja.

Po številnih neuspešnih poteh smo ob koncu le uspele ugotoviti, kakšna je trenutna pot invalidne osebe kot kandidata za voznika motornega vozila od začetka do pridobitve voznškega izpita.

Zakonodajalec določa postopek pridobivanja voznškega dovoljenja invalidnih oseb predvsem v Zakonu o varnosti cestnega prometa, (Uradni list RS, št. 133/2006) in Pravilniku o voznških dovoljenjih (Uradni list RS, št. 180/2005).

Institucije in njihova vloga v postopku pridobivanja voznškega dovoljenja invalidnih oseb so:

- zdravstveni dom - zdravnik v ambulanti za promet izda zdravniško spričevalo;
- Inštitut za rehabilitacijo Republike Slovenije (secy.reha-inzeniring@mail.ir-rs.si) - na podlagi meritev specialisti predvidijo problematiko invalidne osebe in mu svetujejo opremo za vgradnjo v vozilo, z uporabo katere se bo lahko vključil v promet. Napotijo ga na ustrezne institucije, ki mu to opremo vgradijo. Po potrebi v sodelovanju z inštruktorji avtošol sodelavci inštituta sodelujejo pri učenju in pripravi invalidov za vožnjo. IRRS izda mnenje, na podlagi katerega zdravnik specialist za medicino dela izda zdravniško spričevalo o možnosti in omejitvah pacientovega vključevanja v promet;
- predelovalci vozil - vgrajujejo dodatno opremo v vozilo;
- pooblaščen strokovne organizacije - v primeru, da predelano vozilo ustreza zahtevam vseh potrebnih predpisov, izdajo izjavo o ustreznosti posamično predelanega vozila;
- avtošola - invalidna oseba opravi praktični in teoretični del usposabljanja za kandidata za voznika motornega vozila;
- upravna enota - izda voznško dovoljenje.

V primerjavi s potjo, ki jo opravi od začetka do pridobitve voznškega dovoljenja neinvalidna oseba, morajo invalidne osebe »odpreti več vrat« in prehoditi več poti. Po drugi strani pa pot invalidne in neinvalidne osebe težko primerjamo, saj je velik del poti invalidne osebe potreben zaradi ugotovitve nujnih prilagoditev v povezavi z vozilom in nato s predelavo vozila. Dejstvo je, da invalidna oseba praktičnega dela usposabljanja za voznika motornega vozila ne more opraviti, dokler nima svojega vozila in je le-to ustrezno predelano. Ob tem pa se nam zastavlja vprašanje ali je državi v interesu, da so invalidne osebe mobilne, aktivne, vključene v socialno in delovno okolje, ... glede na to, da vse stroške usposabljanja, nakupa in predelave vozila nosijo invalidne osebe same.

Sedanji program usposabljanja za učitelja vožnje, tako v strokovno teoretičnem kot tudi v praktičnem delu, ne vsebuje vsebin, ki bi bile vezane na usposabljanje invalidnih oseb. Osebnostne izkušnje gospoda Petra Breznika so, da je zaradi pomena, ki ga ima voznški izpit za invalidne osebe (mobilnost, aktivnost, vključenost v socialno in delovno okolje, ...), njihova motiviranost in pripravljenost za delo ter učenje zelo velika. Zato je mnogokrat učenje takšnega kandidata manj zahtevno kot npr. učenje starejše osebe.

Kljub temu pa se sprašujemo, ali ne bi bilo mogoče nekaj osnovnih informacij o predelavah vozil in o posebnostih učenja invalidnih oseb v postopku praktičnega usposabljanja za voznike motornih vozil vključiti v že obstoječi program usposabljanja za učitelja vožnje? Menimo, da bi s tem pomagali obema stranema: na eni strani bi olajšali in mogoče tudi skrajšali (tudi finančno) predvsem praktično usposabljanje invalidne osebe, na drugi strani pa bi opremili s potrebnimi informacijami učitelja vožnje in mu s tem omogočili še bolj kvalitetno delo.

Kako pa je s "ponudbo" v celjskih avtošolah?

V vseh avtošolah v Celju so nam zagotovili, da invalidne osebe pri njih lahko opravljajo usposabljanje za kandidata za voznika motornega vozila, vendar morajo imeti svoje potrebne pripomočke ali svoje prilagojeno vozilo.

Situacija pa se spreminja oziroma izboljšuje tudi na področju ponudb avtošol, saj je Avtošola L Mark d.o. o. iz Vojnika že naročila izdelavo motornega vozila z avtomatskim menjalnikom in ga pričakujejo v kratkem.

Kljub temu, da je ta poteza nastala najbrž zaradi promocije avtošole same, pa bo to vozilo lahko v pomoč v procesu usposabljanja tudi invalidnim osebam, in sicer predvsem tistim z lažjimi okvarami.

Ob koncu se zahvaljujemo profesorici Ireni Vuk za strokovno recenzijo naloge in profesorici Maji Antič, ki nam je lektorirala besedila.

Prisrčna hvala gospe Rajki Malinar in gospodu Alojzu Fidlerju za vso pomoč v obliki informacij, materiala in spodbud.

Zahvala pa velja tudi številnim strokovnjakom iz različnih institucij za hitro posredovanje elektronskih odgovorov in usmerjanje na nove naslove.

4 VIRI IN LITERATURA

PISNI VIRI :

OSEBE S TELESNIMI OKVARAMI IN VOŽNJA AVTOMOBILA, Zbornik predavanj republiškega posveta, Inštitut Republike Slovenije za rehabilitacijo, Ljubljana, 2002

Humar, I.: USPOSABLJANJE INVALIDOV IN OSEB S HIBAMI, seminarska naloga, Kranj, maj 2003

PRAVILNIK O VOZNIŠKIH IZPITIH, Uradni list RS 80/2005 z dne 29. 8. 2005

ZAKON O VARNOSTI CESTNEGA PROMETA uradno prečiščeno besedilo (ZVCP-1-UPB4), Uradni list RS 133/2006 z dne 18. 12. 2006

INTERNETNI NASLOVI:

MED TEORIJO IN PRAKSO: (Razmišljanje ob pripravi delovnih tez zakona o izenačevanju možnosti za invalide), mag. Cveto Uršič, Ministrstvo za delo, družino in socialne zadeve, Direktorat za invalide, <http://www2.arnes.si/~sudmhusk/images/02-ursic.pdf>

<http://www.avtosole.com>

<http://www.mnz.gov.si/>

VIRI SLIK:

Sliki 2 in 3: www.avtosole.com

Slike 1, 4, 5, 6, 7: avtorske, nastale ob obisku IRRS v Ljubljani.

PRILOGE



INSTITUT
REPUBLIKE SLOVENIJE
ZA REHABILITACIJO

Ljubljana 01, Ljubljana
Tel: 01 475 82 85
Faks: 01 475 82 86
Email: slavko.tohang@met-jr.si
WWW: <http://www.iris.si/>

ALJA BOŠNAK

Zap št.

1472

Datum

07/02/2007



INSTITUT
REPUBLIKE SLOVENIJE
ZA REHABILITACIJO

Ljubljana 81, Ljubljana
Tel: 01 475 82 85
Faks: 01 475 82 86
Email: slava.kolar@i-rs.si
WWW: <http://www.i-rs.si/>

Osební podatki

Prímek: **BOŠNAK**

Ime: **ALJA**

Datum rojstva: **15/04/1988**

Spol: **Ž**

Kraj rojstva:

Naslov: **Ločica ob Savinji 74**

Mesto: **POLZELA**

Poštna št.:

Tel. št.:

Koda: **A**

Št. mob. tel.:

Ima voz. dovoljenje: **Da**

Datum testiranja: **07/02/2007**

Št. zapisa: **1472**

Diagnoza: **Zdrava**

Opomba:



REZULTATI MERITEV


Testirana oseba: **BOŠNAK ALJA**

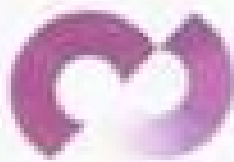
Test št.: 1472

REAKCIJSKI ČAS – SLUŠNA ZAZNAVA: **USPEŠNO** 568

REAKCIJSKI ČAS – VIZUELNA ZAZNAVA: **USPEŠNO** 538

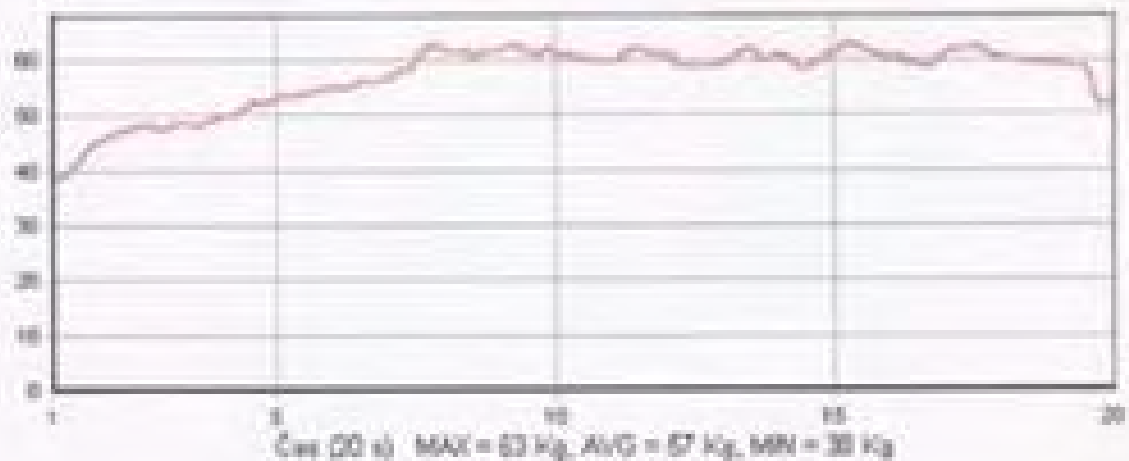
TEST DEVETIH LUČI (ms)

 1276 NEUSPEŠNO (a=1076)	 744 USPEŠNO (a=544)	 832 USPEŠNO (a=632)
 960 USPEŠNO (a=760)	 880 USPEŠNO (a=680)	 840 USPEŠNO (a=640)
 5000 USPEŠNO (a=0)	 5000 USPEŠNO (a=0)	 5000 USPEŠNO (a=0)

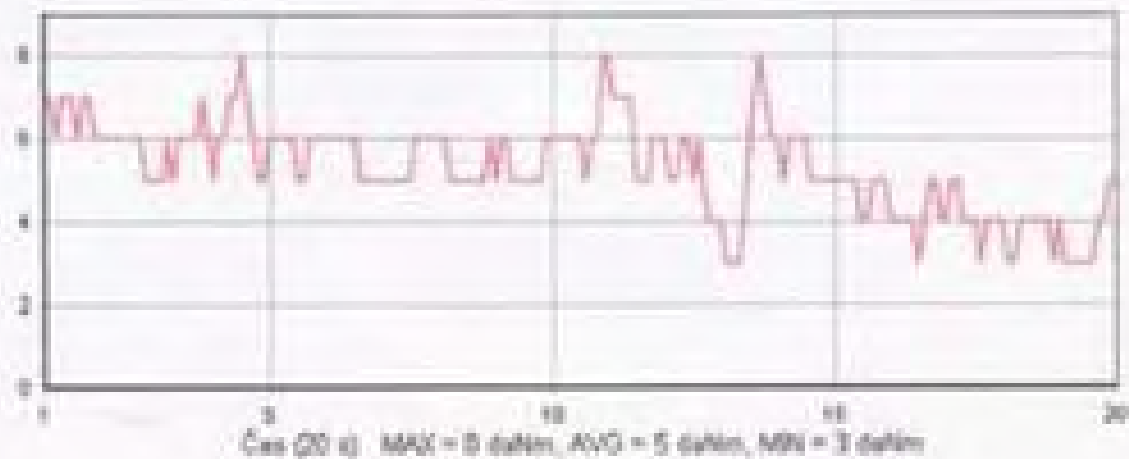


REZULTATI MERITEV

MOČ NOGE (Kg)



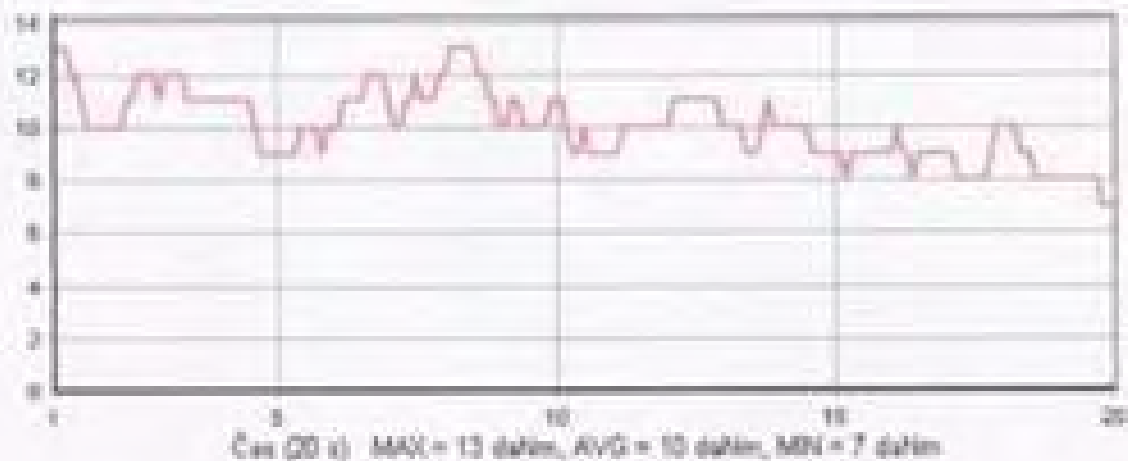
VRTENJE V DESNO Z DESNO ROKO (NM)



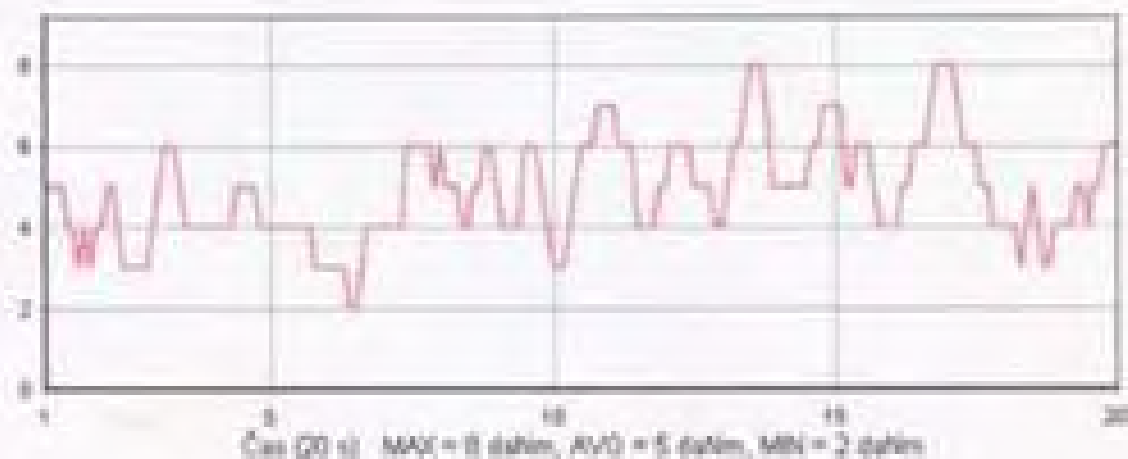


REZULTATI MERITEV

VRTENJE V LEVO Z DESNO ROKO (Nm)



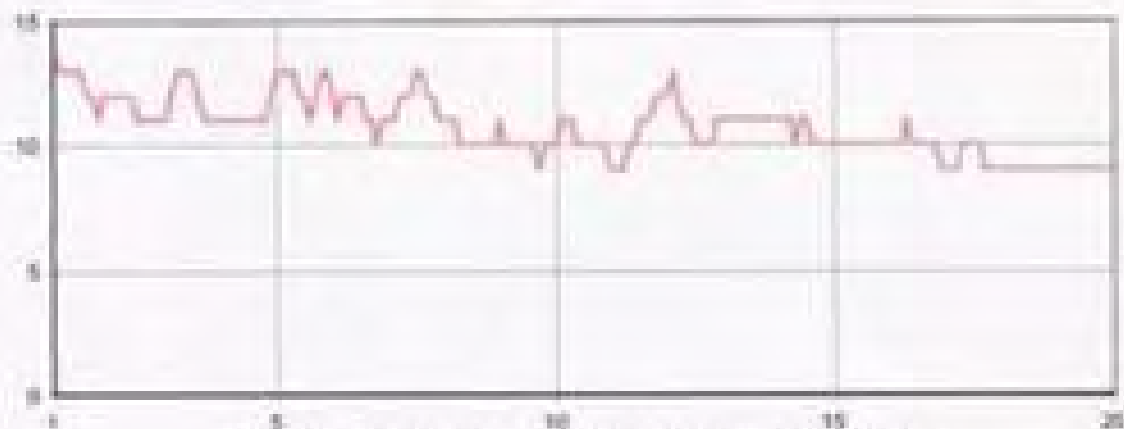
VRTENJE V DESNO Z LEVO ROKO (NM)





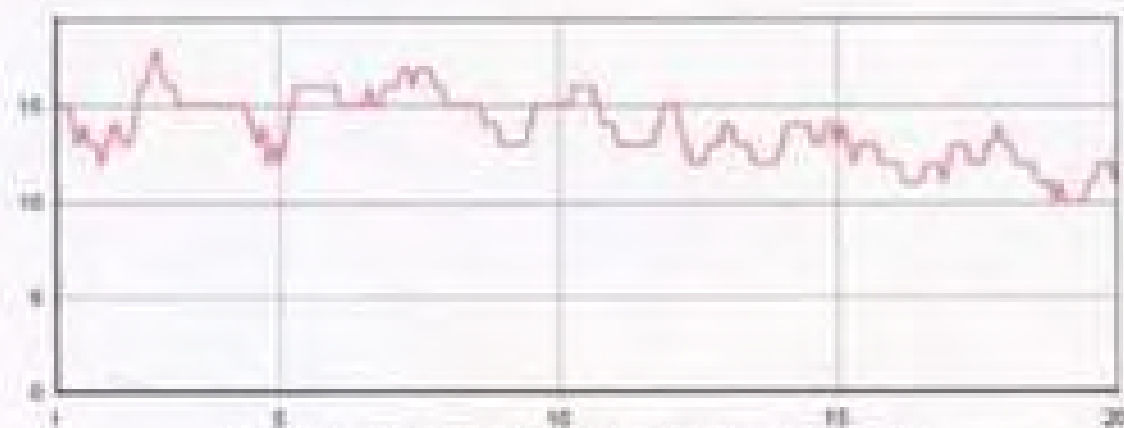
REZULTATI MERITEV

VRTENJE V LEVO Z LEVO ROKO (Nm)



Čas (20 s) MAX = 14 dažim, AVG = 11 dažim, MIN = 9 dažim

VRTENJE V DESNO Z OBEMA ROKAMA (NM)

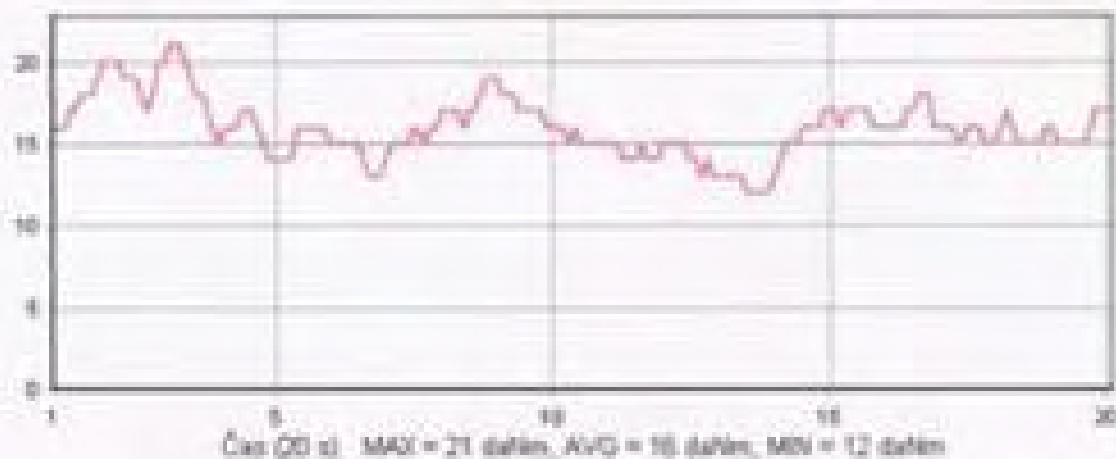


Čas (20 s) MAX = 15 dažim, AVG = 13 dažim, MIN = 10 dažim



REZULTATI MERITEV

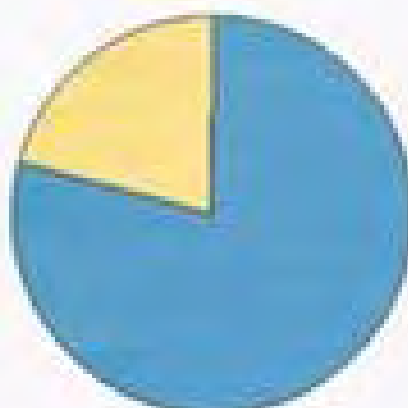
VRTENJE V LEVO Z OBEMA ROKAMA (Nm)





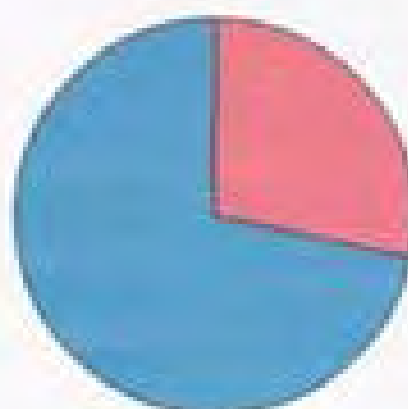
REZULTATI MERITEV

VIDNO POLJE L



Kot 74%

VIDNO POLJE D

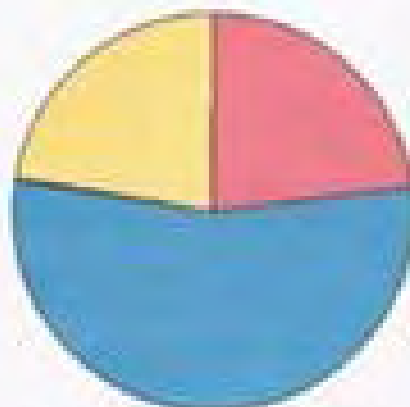


Kot 102%



REZULTATI MERITEV

VIDNO POLJE L - D

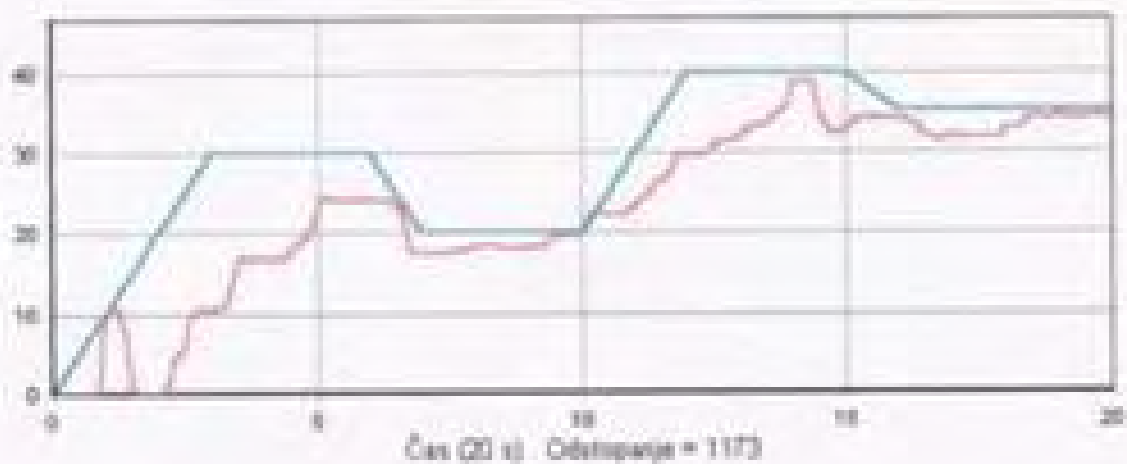


Kot Levo 80° Desno 83°



REZULTATI MERITEV

Sledenje A



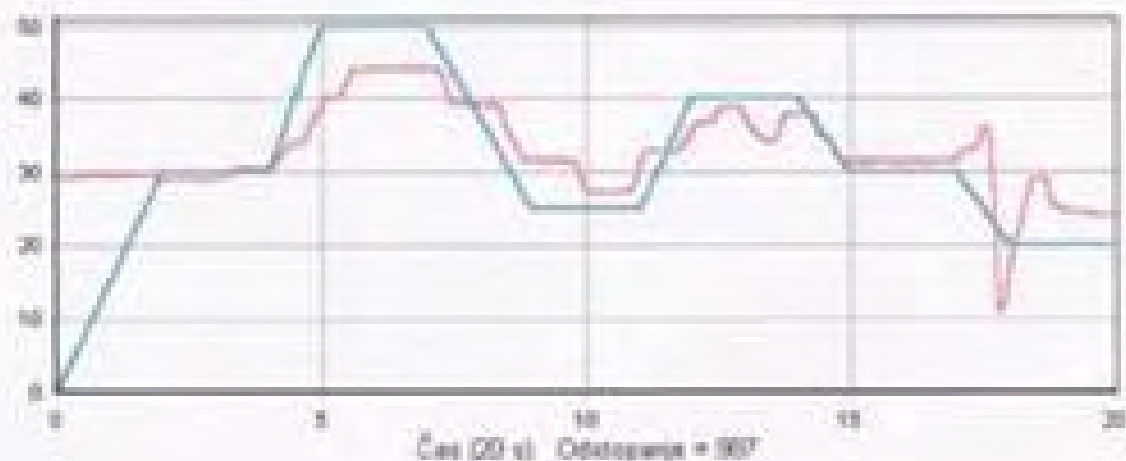
Sledenje B





REZULTATI MERITEV

Sledenje C





INSTITUT
REPUBLIKE SLOVENIJE
ZA REHABILITACIJO

Ljubljana 51, Ljubljana
Tel.: 01 475 82 85
Faks: 01 475 82 85
E-pošta: zvezo.fiba@mail.zvezo.si
WWW: <http://www.zvezo.si>

DAMIJAN

Zap št.

Datum

17/01/2007



Osební podatki

Príimek:	Ime: DAMJAN
Datum rojstva:	Spol: M
Kraj rojstva:	
Naslov:	
Mesto:	
Poštna št.:	Tel. št.:
Koda: F1	Št. mob. tel.:
Ima voz. dovoljenje: Da od L 2000 L 30 000 – 100 000Km	
Datum testiranja: 17/01/2007	Št. zapisa:
Diagnoza: Paraplegia Th 10,11 (Julij 2006) Prom. nezgoda voznik (na sl. Poti)	
Opombe: Z D Roko	

1. Vozilo z avtomatskóm ali elektronsko podprtim menjalnikom in ročnim upravljanjem zavore in plina
2. Pri klasičnem vozilu ročno upravljanje zavore, plina in sklopke

Vpis E kod v vozníško dovoljenje: 15.02 + 20.06 + 25.04 / 10.03/10.03
+ 20.06 + 25.04



REZULTATI MERITEV

Testirana oseba:

Test št.:

REAKCIJSKI ČAS – SLUŠNA ZAZNAVA

USPEŠNO

656

REAKCIJSKI ČAS – VIZUELNA ZAZNAVA

USPEŠNO

372

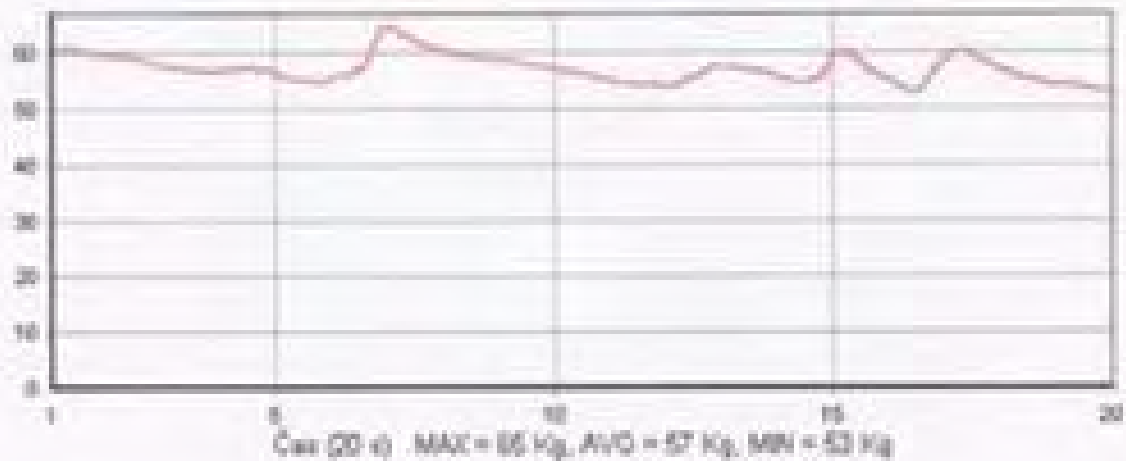
TEST DEVETIH LUČI (ms)

 USPEŠNO (4-632)	 USPEŠNO (4-624)	 USPEŠNO (4-600)
 USPEŠNO (4-516)	 USPEŠNO (4-616)	 USPEŠNO (4-556)
 USPEŠNO (4-500)	 USPEŠNO (4-500)	 USPEŠNO (4-500)

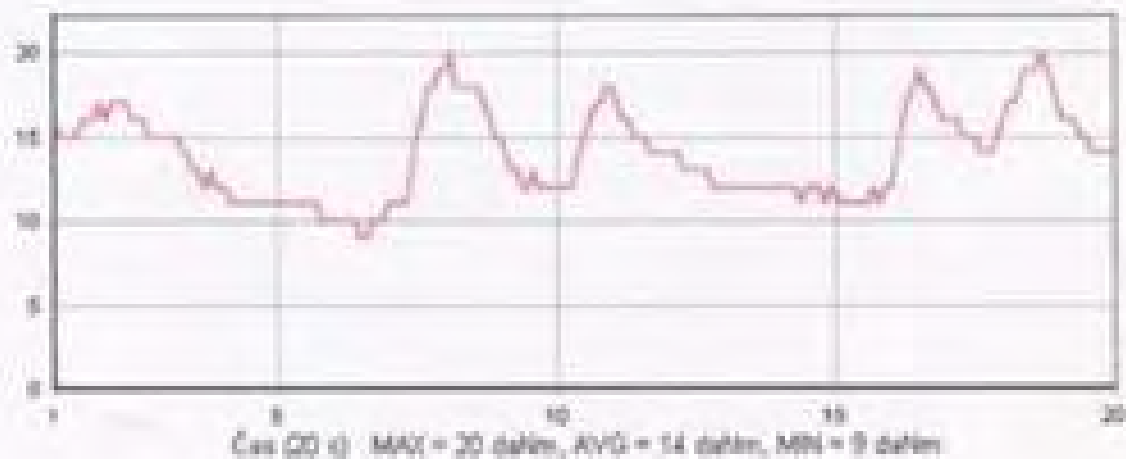


REZULTATI MERITEV

MOČ DESNE ROKE ZAVIRANJE (Kg)



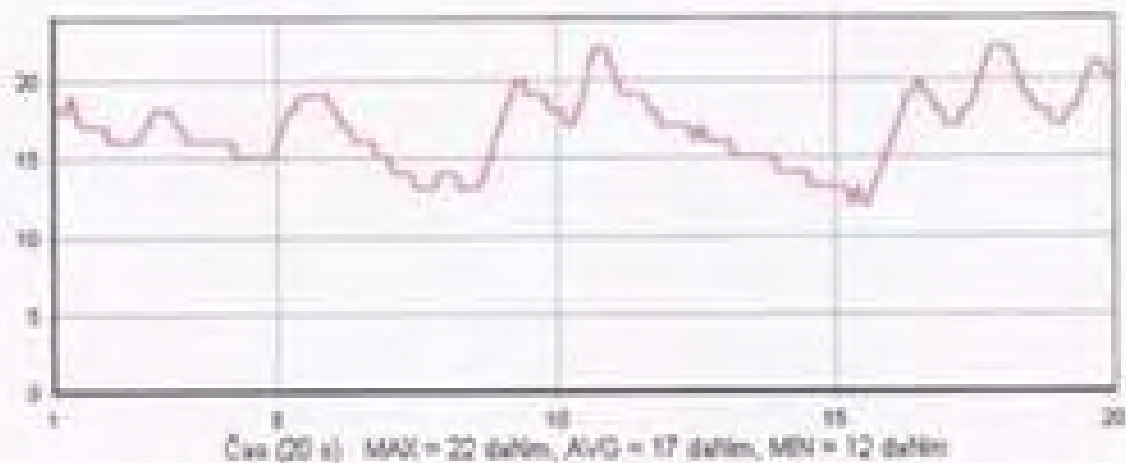
VRTENJE V DESNO Z DESNO ROKO (NM)



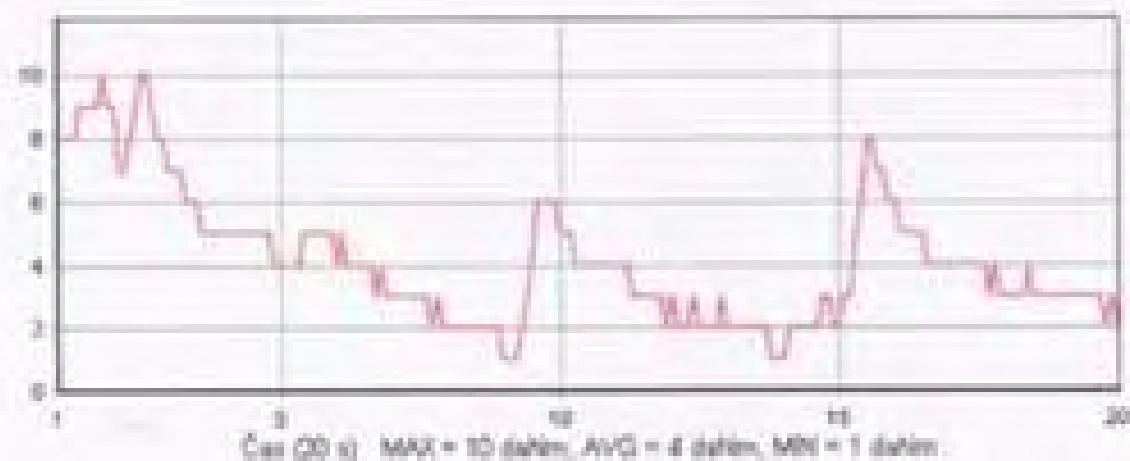


REZULTATI MERITEV

VRTENJE V LEVO Z DESNO ROKO (Nm)



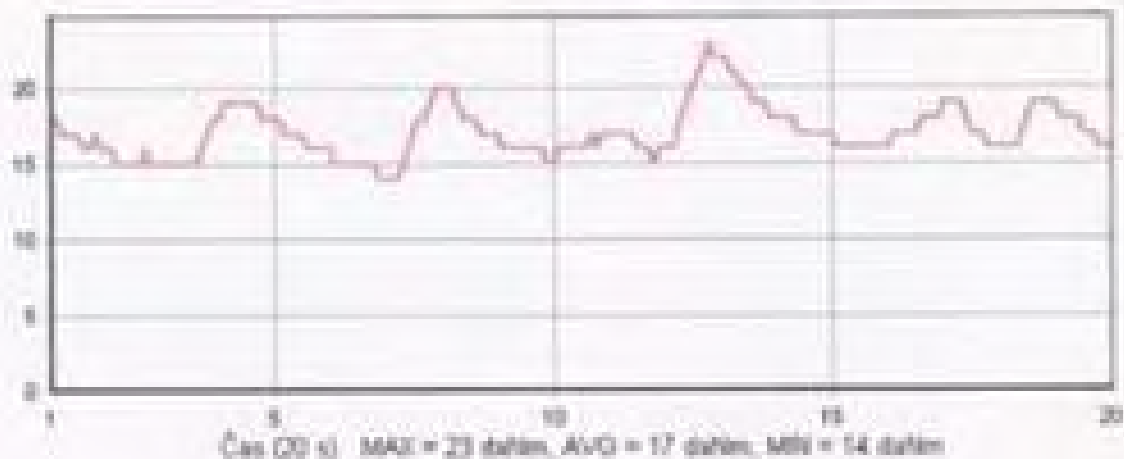
VRTENJE V DESNO Z LEVO ROKO (Nm)



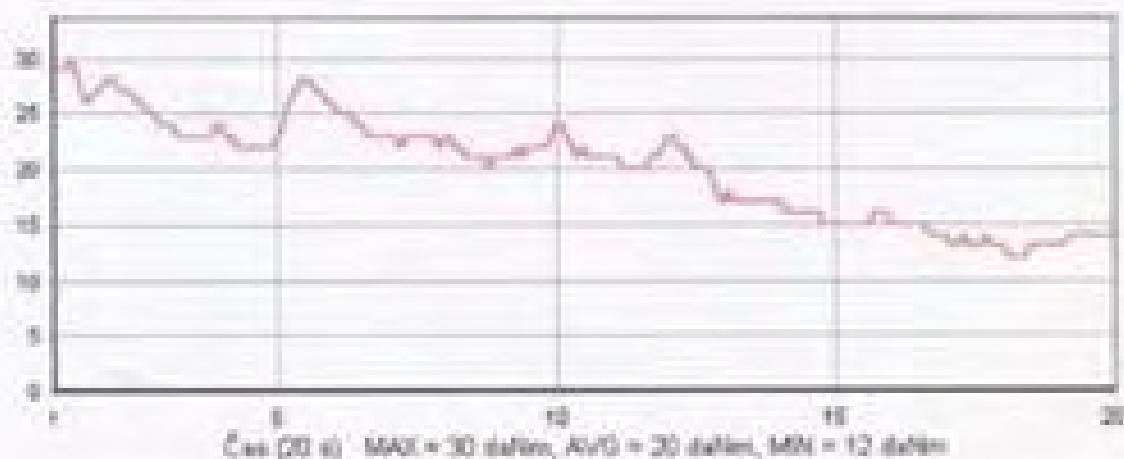


REZULTATI MERITEV

VRTENJE V LEVO Z LEVO ROKO (Nm)



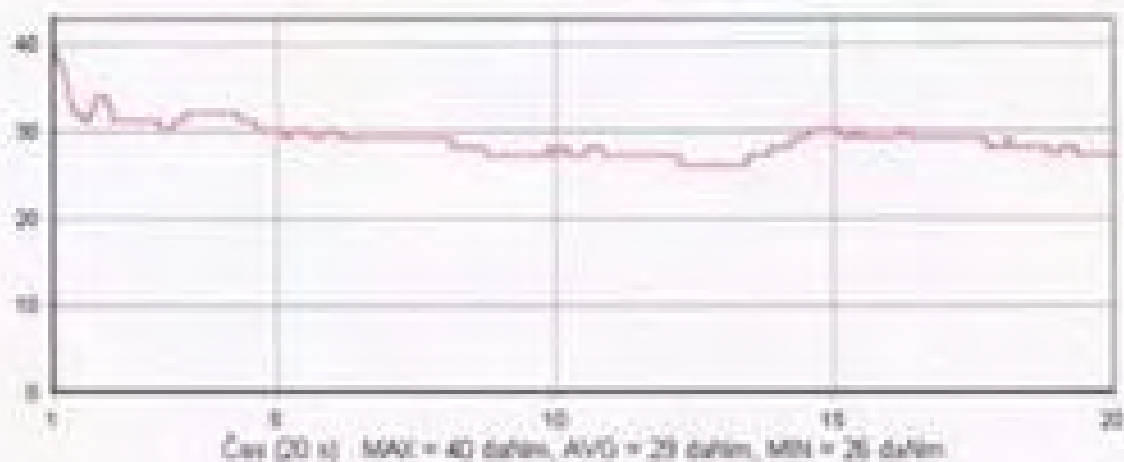
VRTENJE V DESNO Z OBEMA ROKAMA (NM)





REZULTATI MERITEV

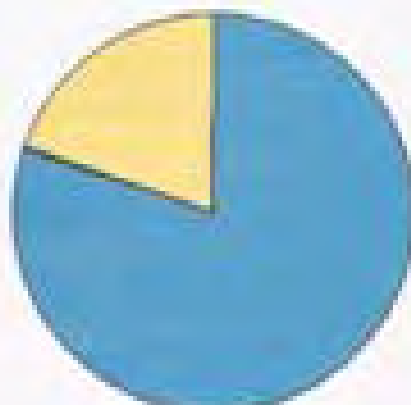
VRTENJE V LEVO Z OBEMA ROKAMA (Nm)





REZULTATI MERITEV

VIDNO POLJE L



Kot 71%

VIDNO POLJE D

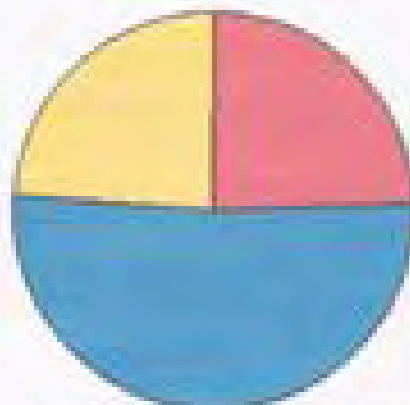


Kot 68%



REZULTATI MERITEV

VIDNO POLJE L – D



Kot Levo 85° Desno 88°

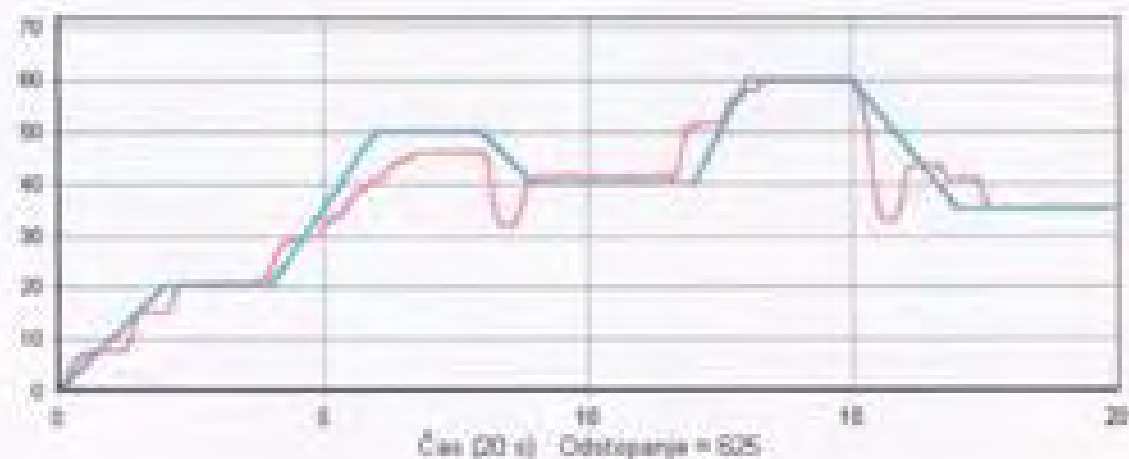


REZULTATI MERITEV

Sledenje A



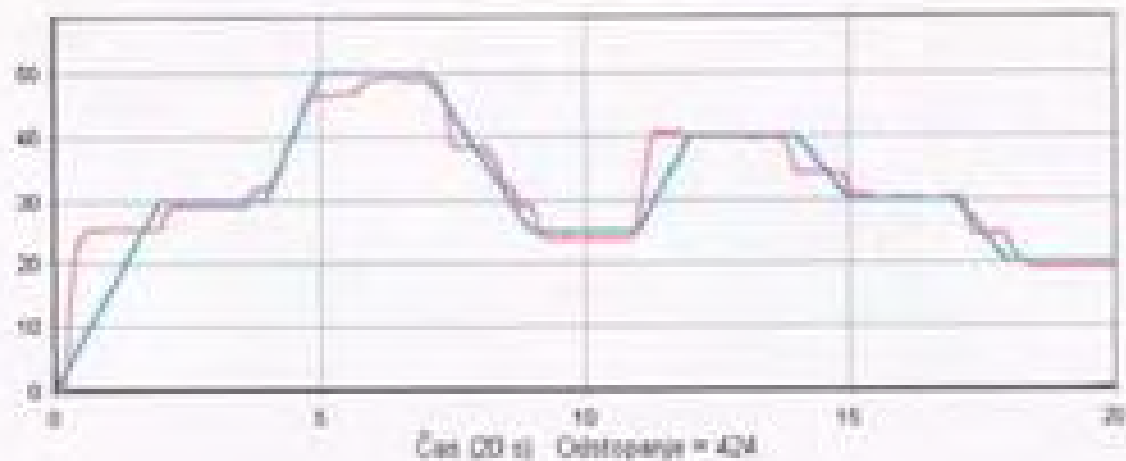
Sledenje B





REZULTATI MERITEV

Sledenje C





INSTITUT
REPUBLIKE SLOVENIJE
ZA REHABILITACIJO

Ljubljana 01, Ljubljana
Tel.: 01 475 82 95
Faks: 01 475 82 96
E-mail: slova@inr.gov.si
WWW: http://www.inr.gov.si

1

ANDREJA

Zap št.

Datum



INŠTITUT
REPUBLIKE SLOVENIJE
ZA REHABILITACIJO

Linhartova 51, Ljubljana
Tel.: 01 475 82 85
Faks: 01 475 82 86
Email: slavko.fidler@mail.ir-rs.si
WWW: <http://www.ir-rs.si/>

Osebni podatki

Priimek:	Ime: ANDREJA
Datum rojstva:	Spol: Ž
Kraj rojstva:	
Naslov:	
Mesto:	
Poštna št.:	Tel. št.:
Koda: E	Št. mob. tel.:
Ima voz. dovoljenje: Da	
Datum testiranja:	Št. zapisa:
Diagnoza: ZMB (DISTROFIJA)	
Opombe:	

1. Vozilo z avtomatskim ali elektronsko podprtim menjalnikom, servo zavornim sistemom in srvo volanom.

Vpis E kod v vozniško dovoljenje: **10.02/10.03 + 40.01**



REZULTATI MERITEV

Testirana oseba:

Test št.:

REAKCIJSKI ČAS – SLUŠNA ZAZNAVA: **USPEŠNO**

588

REAKCIJSKI ČAS – VIZUELNA ZAZNAVA: **USPEŠNO**

732

TEST DEVETIH LUČI (ms)

 USPEŠNO (a=776)	 USPEŠNO (a=756)	 USPEŠNO (a=684)
 USPEŠNO (a=976)	 USPEŠNO (a=928)	 USPEŠNO (a=900)
 USPEŠNO (a=0)	 USPEŠNO (a=0)	 USPEŠNO (a=0)

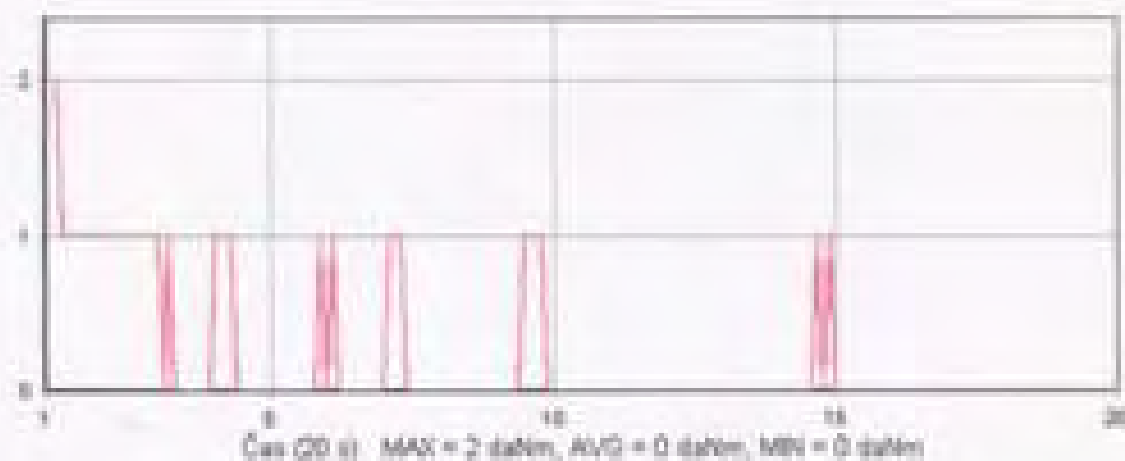


REZULTATI MERITEV

MOČ NOGE (Kg)



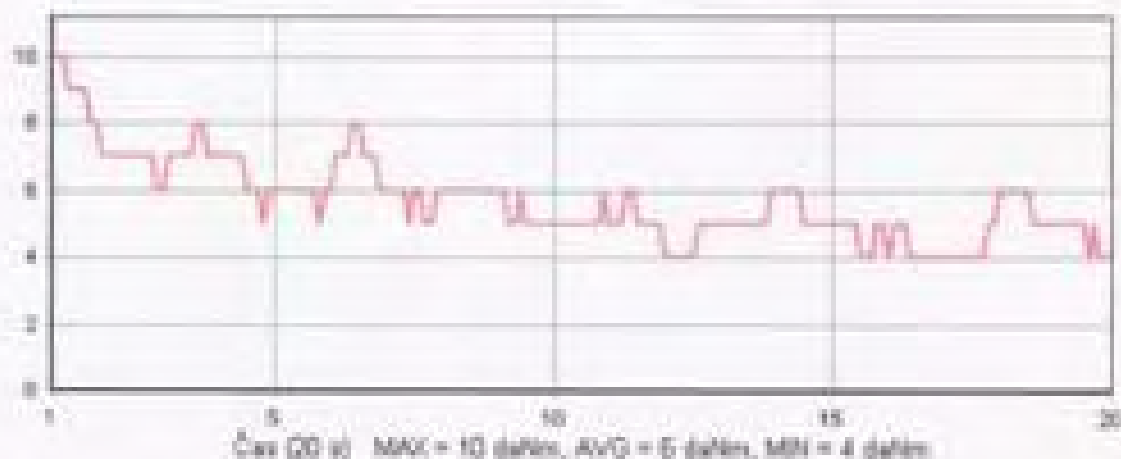
VRTENJE V DESNO Z DESNO ROKO (Nm)



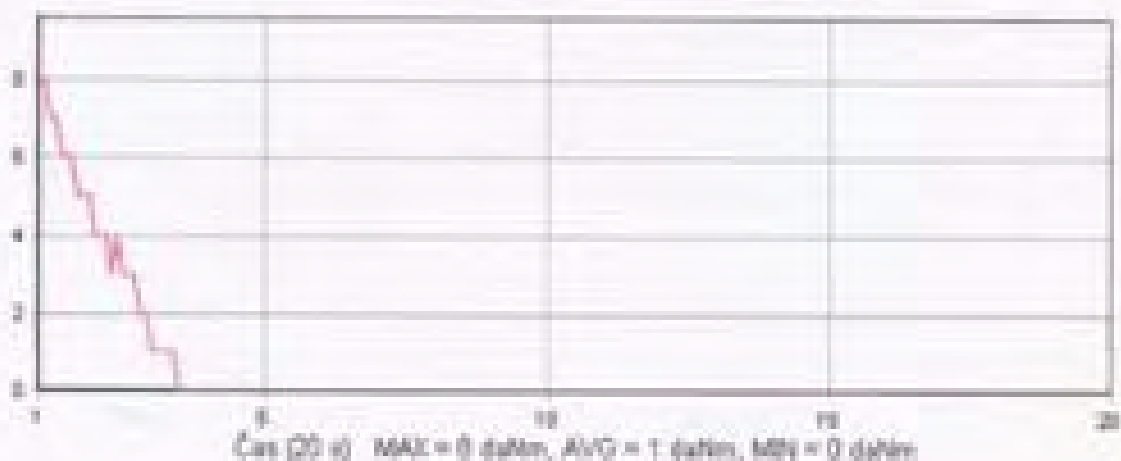


REZULTATI MERITEV

VRTENJE V LEVO Z DESNO ROKO (Nm)



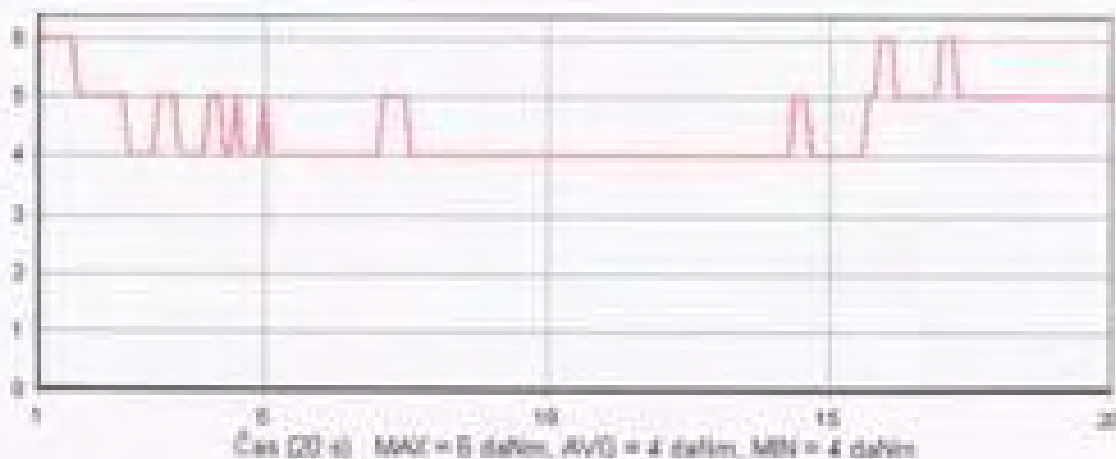
VRTENJE V DESNO Z LEVO ROKO (Nm)



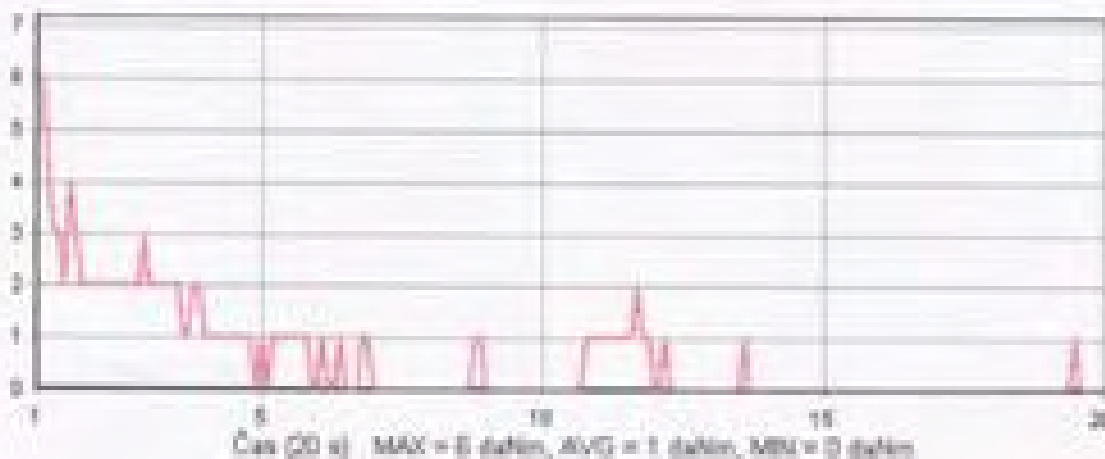


REZULTATI MERITEV

VRTENJE V LEVO Z LEVO ROKO (Nm)



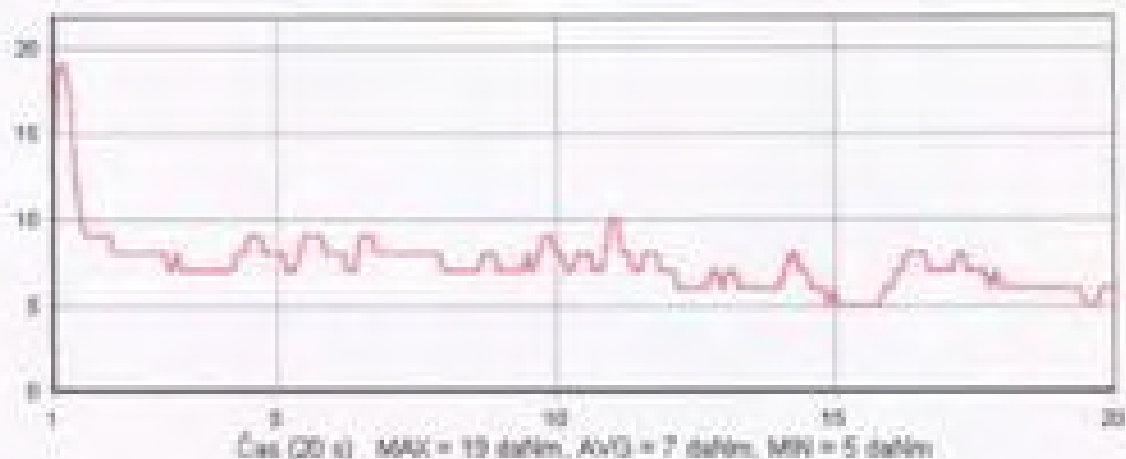
VRTENJE V DESNO Z OBEMA ROKAMA (Nm)





REZULTATI MERITEV

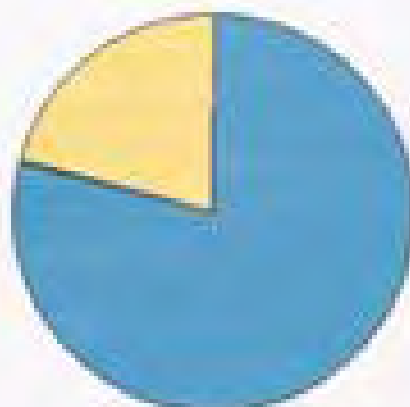
VRTENJE V LEVO Z OBEMA ROKAMA (Nm)





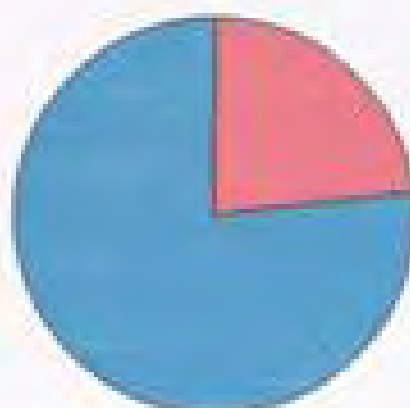
REZULTATI MERITEV

VIDNO POLJE L



Kot 75°

VIDNO POLJE D

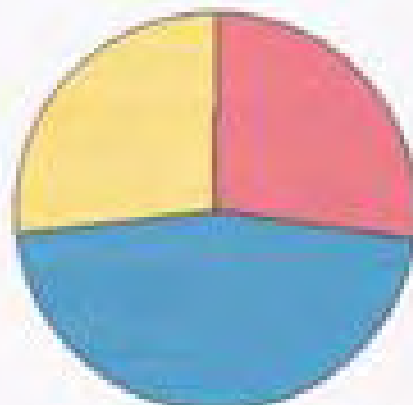


Kot 83°



REZULTATI MERITEV

VIDNO POLJE L - D



Kot: Levo 90° - Desno 90°



REZULTATI MERITEV

Sledenje A



Sledenje B



INSTITUT
REPUBLIKE SLOVENIJE
ZA REHABILITACIJO

Ljubljana 51, Ljubljana
Tel: 01 475 82 85
Faks: 01 475 82 86
Email: slavko.folcar@i-rs.si
WWW: <http://www.i-rs.si>

REZULTATI MERITEV

Sledenje C

KODE OMEJITEV ZARADI ZDRAVSTVENIH RAZLOGOV

Splošno: Kode omejitev zaradi zdravstvenih razlogov se lahko v vzorniku dovoljenja uporabijo brez uporabe podkode, razen pri kod 05. Tjler je taša podkoda obvezna. Če se podkoda ni uporabila v vzorniku dovoljenja, je potrebno v računalniški evidenci pod rubriko opis vpisati informacijo o posamezni omejitvi oziroma uporabi pripomočkov za nožnje.

KODA	OPIS KODE	VPIS V EVIDENCO	VPIS V VZORNIK DOVOLJENJA
05	Preneha vsa vrsta nožnje vsaj šestmesečni za vse vrste zobovja	VPIS KODIRANJA KODA	05

POD KODA	OPIS PODKODE	VPIS V EVIDENCO	VPIS V VZORNIK DOVOLJENJA
05.01	Človek človek z zobmi	VPIS KODIRANJA KODA	05.01
05.02	Humanih skrajša (vsa vrsta) ali konvulzivni ali konvulzivni zobovja	VPIS KODIRANJA KODA	05.02
05.03	Človek z zobmi	VPIS KODIRANJA KODA	05.03
05.04	Človek z zobmi	VPIS KODIRANJA KODA	05.04
05.05	Človek z zobmi	VPIS KODIRANJA KODA	05.05
05.06	Človek z zobmi (vsa vrsta) ali konvulzivni zobovja	VPIS KODIRANJA KODA	05.06

KODA	OPIS KODE	VPIS V EVIDENCO	VPIS V VZORNIK DOVOLJENJA
06	Preneha vsa vrsta nožnje vsaj šestmesečni	VPIS KODIRANJA KODA	06

POD KODA	OPIS PODKODE	VPIS V EVIDENCO	VPIS V VZORNIK DOVOLJENJA
06.01	Preneha vsa vrsta nožnje vsaj šestmesečni	VPIS KODIRANJA KODA	06.01
06.02	Preneha vsa vrsta nožnje vsaj šestmesečni	VPIS KODIRANJA KODA	06.02

KODA	OPIS KODE	VPIS V EVIDENCO	VPIS V VZORNIK DOVOLJENJA
07	Preneha vsa vrsta nožnje vsaj šestmesečni	VPIS KODIRANJA KODA	07

POD KODA	OPIS PODKODE	VPIS V EVIDENCO	VPIS V VZORNIK DOVOLJENJA
07.01	Preneha vsa vrsta nožnje vsaj šestmesečni	VPIS KODIRANJA KODA	07.01
07.02	Preneha vsa vrsta nožnje vsaj šestmesečni	VPIS KODIRANJA KODA	07.02

KODA	OPIS KODE	VPIS V EVIDENCO	VPIS V VOZNIŠKO DOVOLJENJE
01	Opomba: cela sklopila niso vpisana.		

KOD KODA	OPIS PODKODA	VPIS V EVIDENCO	VPIS V VOZNIŠKO DOVOLJENJE
01.01 *	Opomba: za vrsta volila	0001 (VOLILNA ZA VARNIŠKE VOZILNE)	01.01
01.02 *	Opomba: na volila vrsta premara: 1. in 2. vrsta motorizirane kolesa ali motorizirana trirazkolesja	0002 (VOLILNA NA VOZILNIŠKO DOVOLJENJE)	01.02
01.03	Opomba: vrsta volila	0003 (VOLILNA ZA VARNIŠKE VOZILNE)	01.03
01.04	Opomba: na volila vrsta premara: 3. vrsta premara: vrsta volila avtomatskega kolesa, kolesa motorizirane vrste motorizirane kolesa	0004 (VOLILNA ZA VARNIŠKE VOZILNE)	01.04
01.05	Opomba: vrsta volila	0005 (VOLILNA ZA VARNIŠKE VOZILNE)	01.05
01.06	Opomba: vrsta volila	0006 (VOLILNA ZA VARNIŠKE VOZILNE)	01.06
01.07	Opomba: vrsta volila za avtomatske vrstne kolesa, avtomatske vrstne kolesa	0007 (VOLILNA ZA VARNIŠKE VOZILNE)	01.07
01.08	Opomba: vrsta volila za avtomatske vrstne kolesa	0008 (VOLILNA ZA VARNIŠKE VOZILNE)	01.08

* V evidenci je potrebno dodatno voditi podatke o obsevnostnega upravljalca, če se ti nanašajo na določene časovne točke ali določene urejevalce. Ti podatki so lahko poleg določene kode vpisani tudi v vozniškem dovoljenju.

KODE PRILAGOJTEV NA VOZILU

Opomba: Kode prilagoditev na vozilu se lahko v vozniško dovoljenje vpisujejo brez uporabe podkoda, razen pri kod 44, kjer je naveden podkoda obvezna. Če se podkoda ni vpisala v vozniško dovoljenje, je potrebno v računalniški evidenci pod rubriko vpisati vpisati informacijo o prisotnosti urejevalca vrstne kolesa uporabi pripomočkov za vožnjo.

KODA	OPIS KODE	VPIS V EVIDENCO	VPIS V VOZNIŠKO DOVOLJENJE
01	Prilagoditev vrsta kolesa	0100 (PRILAGODITVE NA VOZILU)	01

KOD KODA	OPIS PODKODA	VPIS V EVIDENCO	VPIS V VOZNIŠKO DOVOLJENJE
01.01	Volila vrsta	0101 (VOLILNA)	01.01
01.02	Avtomatska vrsta vrstne kolesa avtomatske vrste kolesa vrsta kolesa, če je vrsta kolesa vrsta avtomatskega kolesa	0102 (AVTOMATSKA VOZILNA)	01.02
01.03	Elektronski vrsta vrstne kolesa	0103 (ELEKTRONSKA VOZILNA)	01.03
01.04	Prilagoditev vrstne kolesa	0104 (PRILAGODITVE NA VOZILU)	01.04
01.05	Opomba: vrsta vrstne kolesa	0105 (VOLILNA)	01.05

KODA	OPIS KODE	VPIS V EVIDENCO	VPIS V VOZNIŠKO DOVOLJENJE
02	Prilagoditev vrsta	0200 (PRILAGODITVE NA VOZILU)	02

KOD KODA	OPIS PODKODA	VPIS V EVIDENCO	VPIS V VOZNIŠKO DOVOLJENJE
02.01	Prilagoditev vrstne kolesa	0201 (PRILAGODITVE NA VOZILU)	02.01
02.02	Volila vrsta	0202 (VOLILNA)	02.02
02.03	Avtomatska vrsta vrstne kolesa avtomatske vrste kolesa vrsta kolesa, če je vrsta kolesa vrsta avtomatskega kolesa	0203 (AVTOMATSKA VOZILNA)	02.03
02.04	Prilagoditev vrstne kolesa	0204 (PRILAGODITVE NA VOZILU)	02.04

KODA	OPIS KODE	VPS V EVIDENCI	VPS V VODENIKU DOVOLJENJE
20.	Prilagodni sistem zaviranja	2000 PRILAGODEN SISTEM ZAVIRANJA	20

POD KODA	OPIS PODKODE	VPS V EVIDENCI	VPS V VODENIKU DOVOLJENJE
20.01	Prilagodna zavorna stopalka	2001 PRILAGODENA ZAVORNA STOPALKA	20.01
20.02	Povlečna zavorna stopalka	2002 POVLEČNA ZAVORNA STOPALKA	20.02
20.03	Zavorna stopalka, priprave za uporabo v levi nogi	2003 ZAVORNA STOPALKA ZA L. NOGO	20.03
20.04	Zavorna stopalka za tavičanje v podzemju	2004 ZAV. STOP. ZA ZAV. V PODZ.	20.04
20.05	Nagajna zavorna stopalka	2005 NAGAJENA ZAVORNA STOPALKA	20.05
20.06	Ročna prilagodna zavorna zavora	2006 ROČNA ZAVORNA ZAVORA	20.06
20.07	Maksimalna vala spalnica delovna zavora	2007 MAX. VALA ZAVORNE DEL. ZAV.	20.07
20.08	Maksimalna vala zavora v zif. vlogajniku v delovni zavori	2008 MAX. VALA ZAVORNE V ZIF. VLOGAJNIKU V DELOV. ZAV.	20.08
20.09	Prilagodna ročna zavora	2009 PRILAGODENA ROČNA ZAVORA	20.09
20.10	Električna vodena ročna zavora	2010 ELEKTRIČNO VODNA ROČNA ZAV.	20.10
20.11	Prilagodna ročno vodena ročna zavora	2011 ROČNO VODENA ROČNA ZAVORA	20.11
20.12	Pregrada predstavljenobena zavorna stopalka	2012 PREGRADE PRED ZAV. STOPALKO	20.12
20.13	Zavora, prilagodna za uporabo v kolonah	2013 ZAVORA ZA UPORABO V KOLONAH	20.13
20.14	Električna vodena delovna zavora	2014 ELEKTRIČNO VODNA DEL. ZAV.	20.14

KODA	OPIS KODE	VPS V EVIDENCI	VPS V VODENIKU DOVOLJENJE
25.	Prilagodni sistem pospeševanja	2500 PRILAGODEN SIST. POSPEŠEVANJA	25

POD KODA	OPIS PODKODE	VPS V EVIDENCI	VPS V VODENIKU DOVOLJENJE
25.01	Prilagodna stopalka za plin	2501 PRILAGODNA STOPALKA ZA PLIN	25.01
25.02	Stopalka za plin, prilagodna za uporabo v pospeševalnikih	2502 STOPALKA ZA PLIN, PRILAGODNA ZA UPORABO V POSPEŠEVALNIKIH	25.02
25.03	Nagajna stopalka za plin	2503 NAGAJENA STOPALKA ZA PLIN	25.03
25.04	Ročna stopalka za plin	2504 ROČNA STOPALKA ZA PLIN	25.04
25.05	Stopalka za plin pri koloni	2505 STOPALKA ZA PLIN PRI KOLONI	25.05
25.06	Barva stopalka za plin (električni, pnevmatikni itd.)	2506 BARVA STOPALKA ZA PLIN	25.06
25.07	Stopalka za plin na lev. od zavorne stopalka	2507 STOP. ZA PLIN NA LEVI OD ZAVORNE STOPALKE	25.07
25.08	Stopalka za plin na des.	2508 STOPALKA ZA PLIN NA DES.	25.08
25.09	Pregrada predstavljenobena stopalka za plin	2509 PREGRADE PRED STOPALKO ZA PLIN	25.09

KODA	OPIS KODE	VPS V EVIDENCO	VPS V VOZNIŠKO DOVOLJENJE
30	Prilagodna kontrolna sistema zaviranja in spoprijemci	3000 PRA. ADJUST. JAVNI PODPISI	30

KOD KODA	OPIS PODKODE	VPS V EVIDENCO	VPS V VOZNIŠKO DOVOLJENJE
30.01	Varnostna stopalka	3001 VARNOSTNA STOPALKA	30.01
30.02	Stopalka na plin (AVS) ali (AVS)	3002 STOPALKE NA PLIN AVS	30.02
30.03	Stopalka za plin in druga avtorska	3003 STOP. ZA PLIN IN DRUGA ZAV.	30.03
30.04	Stopalka za plin in druga avtorska ter avtorska	3004 STOP. ZA PLIN-DRE. ZAV. - DR.	30.04
30.05	Zdravstvena stopalka za plin in avtorska stopalka	3005 ZD. STOP. PL. IN ZAV. STOP.	30.05
30.06	Stopalka pod	3006 STOP. POD	30.06
30.07	Pregrada na strani avtorske stopalke	3007 PREG. NA STRANI ZAV. STOP.	30.07
30.08	Pregrada za prenos na strani avtorske stopalke	3008 PREG. ZA PROT. ZAV. STOP.	30.08
30.09	Pregrada pred stopalkama za plin in avtorska	3009 PREG. STOP. ZA PL. IN ZAV.	30.09
30.10	Podpora za prenos	3010 PODPORA ZA PROT. IN KOD.	30.10
30.11	Elektronski sistem stopalke za plin in avtorska	3011 EL. VOZNA STOPALKA	30.11

KODA	OPIS KODE	VPS V EVIDENCO	VPS V VOZNIŠKO DOVOLJENJE
30	Prilagodna upravljalna gorilna (vključno s kodi. inženjerskega in električnega dela) avtorske (vključno s kodi. inženjerskega in električnega dela)	3000 PRA. ADJUST. UPRAV. GORILNA	30

KOD KODA	OPIS PODKODE	VPS V EVIDENCO	VPS V VOZNIŠKO DOVOLJENJE
30.01	Upravljalna naprava, ki deluje tako, da vidno ne spusti vidnega in pomožnega (zavrtje, vrtne, ...)	3001 UPRAV. NAP. VIDEJ. NAP. VRT. ZAV.	30.01
30.02	Upravljalna naprava, ki deluje tako, da vidno ne spusti vidnega in pomožnega (zavrtje, vrtne, ...)	3002 UPRAV. JALNE NAPRAVE	30.02
30.03	Upravljalna naprava, ki deluje tako, da vidno ne spusti vidnega in pomožnega (zavrtje, vrtne, ...)	3003 UPRAV. JALNE NAP. - 4. ZAV. KODA	30.03
30.04	Upravljalna naprava, ki deluje tako, da vidno ne spusti vidnega in pomožnega (zavrtje, vrtne, ...)	3004 UPRAV. JALNE NAP. - DRUGA KODA	30.04
30.05	Upravljalna naprava, ki deluje tako, da vidno ne spusti vidnega in pomožnega (zavrtje, vrtne, ...) in kombinirani mehanski spoprijemci in zavrtje	3005 UPRAV. J. NAP. - IN KOMB. MEHAN.	30.05

KODA	OPIS KODE	VPS V EVIDENCI	VPS V VOJENSKO DOVOLJENJE
40	Prilagodni krogarji	4000 PRILAGODNO KROGARJE	40

POD KODA	OPIS PODKODE	VPS V EVIDENCI	VPS V VOJENSKO DOVOLJENJE
40.01	Standardni podjetje krogarjev	4001 STANDARDNI KROGARJI	40.01
40.02	Čeprav podjetje krogarjev	4002 ČEPAV KROGARJI	40.02
40.03	Krogarje v zimskem obdobju	4003 KROGARJI V ZIMSKEM OBDOBJU	40.03
40.04	Podoben zimski drug	4004 PODOBEN ZIMSKI DRUG	40.04
40.05	Prilagodni vozi (ali) skotna vozila) za vožnjo skozi gozdni vrtovi (M.)	4005 PRILAGODNA VOZILA	40.05
40.06	Skotni vozi	4006 SKOTNA VOZILA	40.06
40.07	Skotni vozi	4007 SKOTNA VOZILA	40.07
40.08	Vozila za vožnjo	4008 VOZILA ZA VOŽNJO	40.08
40.09	Vozila za vožnjo	4009 VOZILA ZA VOŽNJO	40.09
40.10	Alternativni prilagodni krogarji (s krogarji v zimski obdobju)	4010 ALTERNATIVNO PRIL. KROGARJE	40.10
40.11	Skotni vozi	4011 SKOTNA VOZILA	40.11
40.12	Ornava za vožnjo na vozi	4012 ORNAVA ZA VOŽNJO NA VOZILU	40.12
40.13	Zimski krogarji	4013 ZIMSKI KROGARJI	40.13

KODA	OPIS KODE	VPS V EVIDENCI	VPS V VOJENSKO DOVOLJENJE
41	Prilagodni za vožnjo na opremljenih	4100 PRILAGODNO VOZILA NA VOZILU	41

POD KODA	OPIS PODKODE	VPS V EVIDENCI	VPS V VOJENSKO DOVOLJENJE
41.01	Čeprav vozi ali vozi vožnjo opremljen	4101 ČEPAV VOZILA VOŽNJO	41.01
41.02	Čeprav vožnjo opremljen, vključno s krogarji	4102 ČEPAV VOZILA VOŽNJO	41.02
41.03	Čeprav vožnjo opremljen, vključno s krogarji (skotni vozi)	4103 ČEPAV VOZILA VOŽNJO	41.03
41.04	Prilagodni krogarji vožnjo opremljen	4104 PRILAGODNO VOZILA VOŽNJO	41.04
41.05	Vožnjo opremljen skotni vozi	4105 VOZILA VOŽNJO	41.05
41.06	Prilagodni krogarji vožnjo opremljen (skotni vozi)	4106 PRILAGODNO VOZILA VOŽNJO	41.06

KODA	OPIS KODE	VPS V EVIDENCI	VPS V VOJENSKO DOVOLJENJE
42	Prilagodni vožnjo opremljen	4200 PRILAGODNO VOZILA VOŽNJO	42

POD KODA	OPIS PODKODE	VPS V EVIDENCI	VPS V VOJENSKO DOVOLJENJE
42.01	Vožnjo opremljen krogarji na vozi (s krogarji v zimski obdobju)	4201 VOZILA VOŽNJO NA VOZILU	42.01
42.02	Vožnjo opremljen, s krogarji vožnjo opremljen	4202 VOZILA VOŽNJO NA VOZILU	42.02
42.03	Vožnjo opremljen s krogarji vožnjo opremljen (skotni vozi)	4203 VOZILA VOŽNJO NA VOZILU	42.03
42.04	Vožnjo opremljen s krogarji vožnjo opremljen	4204 VOZILA VOŽNJO NA VOZILU	42.04
42.05	Podoben krogarji vožnjo opremljen	4205 PODOBEN VOZILA VOŽNJO	42.05
42.06	Prilagodni vožnjo opremljen	4206 PRILAGODNO VOZILA VOŽNJO	42.06
42.07	Podoben vožnjo opremljen	4207 PODOBEN VOZILA VOŽNJO	42.07

KODA	OPIS KODE	VPS V EVIDENCO	VPS V VOZNIŠKO DOVOLJENJE
44	Prilagoditev za različna vrsta (obseva) kota potnika	---	---

KODA	OPIS KODE	VPS V EVIDENCO	VPS V VOZNIŠKO DOVOLJENJE
44.01	Skupaj vidna sfera	34401 ENOLANO VOZNIK ZAVORA	44.01
44.02	(Prilagoditev) vidni kotni vidna sfera (zavestni kota)	34402 KOČNO VOZ 2AV-3P KOLO	44.02
44.03	(Prilagoditev) vidni kotni vidna sfera (zavestni kota)	34403 KOČNO VOZ 2AV-2AS KOLO	44.03
44.04	(Prilagoditev) vidna sfera za psi	34404 PRILAG. KOČKA STOP ZA PSI	44.04
44.05	(Prilagoditev) vidni preostri in vidna sfera	34405 KOČNI PREDNE IN ZAV. OPRA	44.05
44.06	(Prilagoditev) vidna sfera (zavestni kota)	34406 PRILAGODENO VOZNIK KOLO	44.06
44.07	(Prilagoditev) vidni preostri (zavestni kota)	34407 VPS VOZNIK VOZNIK	44.07
44.08	Vidna sfera in vidna sfera za psi (psi) vidna sfera (zavestni kota) za psi	34408 PRILAGODENA VIDNA SFERA	44.08

KODA	OPIS KODE	VPS V EVIDENCO	VPS V VOZNIŠKO DOVOLJENJE
45	Samostojna vožnja z točno potjo	34500 VOZ. KOL. Z TOČNO POTJO	45

KODA	OPIS KODE	VPS V EVIDENCO	VPS V VOZNIŠKO DOVOLJENJE
50 *	Omrežno na posredni - strojno nadzoranih železnih vozov (samostojna vožnja vozila)	35000 VOZ. DOLOČENO VOZLO	50 (m. št. voz.)

* V evidenci je potrebno dodatno voditi podatke o identifikaciji številki vozila, ki ga sme imeti vozniškega dovoljenja upravljati.

KODA	OPIS KODE	VPS V EVIDENCO	VPS V VOZNIŠKO DOVOLJENJE
51 *	Omrežno na posredni nadzoranih železnih vozov (samostojna vožnja vozila)	35100 VOZ. POSEBNO VOZLO	51 (m. št. voz.)

* V evidenci je potrebno dodatno voditi podatke o negativni številki (tablo) vozila, ki ga sme imeti vozniškega dovoljenja upravljati.



Sektor Tehnični pregledi in homologacija vozil

Tel: 01-49-22-700, Fax: 01-51-95-288

e-pošta: skladnost@LPP.si

VLOGA št.

za izvedbo postopka posamične odobritve predelanega vozila
na podlagi Pravilnika o ugotavljanju skladnosti vozil (Ur. l. RS št. 30/04)

1. Podatki o lastniku

Preimek, ime / naziv: _____

Naslov: _____

Kontaktna oseba: _____

Telefon: _____

2. Podatki o vozilu pred predelavo

Znamka: _____

Komercialna oznaka: _____

Identifikacijska številka vozila (VIN): _____

Kategorija in vrsta vozila: _____

Oblika nadgradnje: _____

Dodatni opis nadgradnje: _____

Datum prve registracije: _____

Št. potrdila o skladnosti: _____

3. Opis predelave vozila

4. Priloge k vlogi (KOPJE dokumentov)

Prometno dovoljenje oz. dokazila o izvornosti lastništva
Potrdilo o skladnosti SA, EB, EC oz. izjava o skladnosti
Tehnično poročilo predelovalca (po potrebi)
Rabe (po potrebi)
Izračuni (po potrebi)
Dokazila o homologaciji vgrajenih delov (po potrebi)

Štev. dokumenta

Pregled naj bo opravljen na terenu (če je za pregled večje število vozil) DA

na naslovu: _____

Vloga vloži: _____

Podpis

Kraj in datum: _____

Ime, preimek in podpis lastnika oz. poseb. mesta _____

Izpolni strokovna organizacija

Vloga potrjuje: _____

Kraj in datum: _____

VLOGA

Št.: 1 od 2

Postopek posamične odobritve predelanega vozila

Obr.: ND-OP-3-02/43