

DRŽAVNI SVET RS  
Šubičeva ulica 4  
1000 Ljubljana  
[gp@ds-rs.si](mailto:gp@ds-rs.si)

Datum: 12. 06. 2025  
Številka: 002-4/2025-1

**Zadeva: Pripombe SOS na Predlog zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o osnovni šoli (ZOsn-M), prva obravnava, EPA 2115-IX**

Spoštovani,

Skupnost občin Slovenije je v času javne razprave na predlog novele Zakona o osnovni šoli predložila sklop pripomb, ki so izhajale iz dolgoletnih izkušenj lokalnih skupnosti pri izvajanju zakonskih nalog na področju osnovnošolskega izobraževanja. Po proučitvi predloga zakona, predloženega v zakonodajno obravnavo Državnemu zboru RS, ugotavljamo, da so bili določeni elementi našega odziva upoštevani, vendar ključna vsebinska vprašanja – predvsem v zvezi s financiranjem brezplačnih prevozov in pogoji za vpis v osnovno šolo – ostajajo sistemsko neustrezno urejena.

Predlagana zakonska rešitev ohranja nekatere določbe, ki občinam nalagajo nesorazmerne obveznosti, zlasti pri zagotavljanju šolskih prevozov, ne da bi zagotovila zadostno pravno jasnost. Občine se pri tem soočajo z vedno večjimi finančnimi obremenitvami, kar izhaja tudi iz dejstva, da zakon ne upošteva realnih omejitev javnih sredstev, hkrati pa dopušča tolmačenja in ravnanja, ki v praksi onemogočajo načrtno in učinkovito izvajanje nalog javne službe na lokalni ravni.

V tem okviru Skupnost občin Slovenije v nadaljevanju posreduje predloge za dopolnitev in spremembo členov, ki naslavlajo ugotovljene pravne in izvedbene pomanjkljivosti, ter predlagamo, da se jih obravnava kot prispevek lokalnih skupnosti k izboljšanju zakonodajnih rešitev.

Predlagano temelji na načelih pravne predvidljivosti, gospodarnosti in pravične porazdelitve odgovornosti tudi med državo in lokalno skupnostjo ter so usmerjeni v zagotavljanje zakonskih rešitev, ki so izvedljive, transparentne in skladne z ustavnim načelom enake obravnave vseh otrok ter finančne vzdržnosti javnega sistema izobraževanja.

## **K 6. členu (sprememba 44. člena – vpis v 1. razred)**

Izenačevanje pravice do vpisa glede na stalno ali začasno prebivališče povzroča težave pri načrtovanju kapacitet osnovnih šol in organizaciji šolskih okolišev. Občine načrtujejo šolske okoliše, investicije, kadrovske in infrastrukturne potrebe na podlagi podatkov o otrocih s stalnim prebivališčem. Zaradi vključevanja otrok z začasnim prebivališčem, pogosto prijavljenim tik pred vpisom, prihaja do prezasedenosti posameznih šol in s tem do neenakomerne obremenjenosti znotraj občine.

V številnih primerih starši prijavijo začasno prebivališče v določenem šolskem okolišu izključno zaradi interesa po vpisu v zeleno šolo, ne da bi tam dejansko živeli. Takšna praksa ruši namen šolskih okolišev kot orodja za pravično razporeditev šolarjev in otežuje občinam izvajanje javne službe na področju osnovnega šolstva.

Predlog je da se začasno prebivališče upošteva le izjemoma, pri čemer se lahko določijo dodatni pogoji (npr. fizična oddaljenost, gradnja nepremičnine, status tujca ipd.) – to bi ohranilo določeno fleksibilnost, a zmanjšalo zlorabe. Pri posebnih pogojih glede upoštevanja začasnega prebivališča se bi lahko upošteva razdalja med stalnim in začasnim prebivališčem (npr. več kot 10 km ali izven občine stalnega prebivališča ob danem soglasju osnovne šole ob vpisu na območju lokalne skupnosti, kjer ima učenec začasno prebivališče). Določba se uporablja le za učence, ki imajo stalno in začasno prebivališče.

## **K 13. členu (sprememba 56. člena - brezplačen prevoz)**

### K prvemu odstavku

Predlagamo, da se določi, da se pravica do brezplačnega prevoza poleg pogoja 4 km določi še pogoj: znotraj šolskega okoliša. Tako se prvi odstavek glasi:

*»Učenec ima pravico do brezplačnega prevoza, če je njegovo prebivališče oddaljeno več kot štiri kilometre od osnovne šole znotraj šolskega okoliša, v katerem prebiva. O načinu prevoza se osnovna šola dogovori z lokalno skupnostjo.«*

Predlagamo dopolnitev besedila s sklicem na šolski okoliš, saj je pravica do brezplačnega prevoza vezana na obiskovanje osnovne šole, določene glede na prebivališče učenca znotraj šolskega okoliša. Določitev, da se pravica nanaša na šolo *znotraj šolskega okoliša*, zagotavlja jasnost in predvidljivost sistema ter hkrati spoštuje temeljno načelo vezanosti šolskega prevoza na pripadajočo šolo glede na kraj prebivanja učenca.

### K drugemu odstavku

**Predlagamo črtanje odstavka** oziroma predlagamo rešitve, ki temeljijo na nujnosti pravne določnosti, finančne vzdržnosti ter skladnosti z drugimi sektorskimi politikami, zlasti na področju prometa, okolja in javnega zdravja.

## Obrazložitev:

Obstoječa dikcija, ki avtomatično priznava pravico do brezplačnega prevoza za učence prvega razreda ne glede na oddaljenost, nima več stvarne sistemske podlage. Gre za ostanek uvajanja devetletke, ki danes spodbuja neutemeljene zahteve in pomeni nesorazmerno finančno ter logistično obremenitev občin. Zato predlagamo črtanje take izjeme.

Prav tako je besedna zveza »ogrožena varnost učenca na poti v šolo« v praksi neustrezno pravno definirana, saj dopušča široke in subjektivne interpretacije. Posledično je skoraj vsaka šolska pot lahko ocenjena kot nevarna, ne glede na dejanske okoliščine – tudi v primerih, ko učenec isto pot uporablja samostojno v popoldanskem času, bodisi sam kolesari ali hodi na interesne dejavnosti. Ob odsotnosti enotnih, objektivnih meril je odločanje o upravičenosti do brezplačnega prevoza pogosto podvrženo lokalnim pritiskom, kar vodi v neenako obravnavo učencev in dodatne stroške občin.

Zakonodaja že sicer predvideva varnostne ukrepe za otroke. Določbe 87. člena Zakona o pravilih cestnega prometa (Uradni list RS, št. 156/21 – upb, 161/21 – popr. in 22/25) predpisujejo obvezno uporabo rumene rutice, odsevnikov, organizacijo varovanja otrok na prehodih in spremljanje na poti v šolo. Zakon v sedmem odstavku določa možnost samostojnega prihoda v šolo za učence prvega razreda v območjih umirjenega prometa – če to dovolijo starši. To jasno kaže, da zakonodajalec varnosti otrok v prometu ne pogojuje izključno z organiziranim prevozom, temveč z vrsto ukrepov in odgovornostjo staršev.

Dodatno k temu opozarjamo na ugotovitve Ministrstva za okolje, podnebje in energijo, zapisane v okviru nacionalnih smernic (Katalog aktivnosti ETM 2025, poglavje *E-aktivno v vrtec in šolo*<sup>1</sup>), kjer ministrstvo samo opozarja na pomanjkanje gibanja med otroki, njihov upad telesne kondicije in zmanjšano samostojnost. Spodbuja hojo, kolesarjenje, uporabo skirojev ter druge oblike trajnostne mobilnosti. Temeljno sporočilo teh smernic je, da otroci ne bi smeli zgolj uporabniki prevozov, kjer to ni nujno. Ukrepi, ki avtomatizirajo pravico do prevoza, so s temi smernicami v neposrednem nasprotju.

Zato pozivamo zakonodajalca, da se vzpostavi šolsko pot kot **načeloma varno**, da je pravica do brezplačnega prevoza **izjema, ne pravilo**, in omogoča **usklajenost med sektorskimi**

---

<sup>1</sup> »Aktivna pot v vrtec ali šolo pomeni, da gredo otroci v šolo in/ali iz šole peš, s kolesom, rolerji, long boardom, skirojem ali drugo obliko mikromobilnosti. **Pomembna je za zdravje, samostojnost in socialni razvoj otrok, saj zagotavlja minimalno priporočeno količino fizične aktivnosti in spodbuja vzgojo o prometni varnosti ter trajnostnem razvoju.** Otroci, ki hodijo v šolo peš ali s kolesom (ali drugo obliko mikromobilnosti), so bolj telesno pripravljeni kot tisti, ki se vozijo. Dokazano je, da se taki otroci tudi sicer več gibljejo, nimajo težav s previsokim telesnim indeksom in med drugim lažje sledijo pouku. **Delež otrok, ki v šolo prihajajo na aktiven način je v nekaj desetletjih drastično upadel, hkrati se zmanjšuje tudi skupna količina gibanja med otroki, še vedno je prisoten problem debelosti in drugih bolezni,** povezanih s spremenjenim življenjskim slogom. Zato je za populacijo osnovnošolskih otrok izrednega pomena, da pridobijo dobre navade tudi na področju trajnostne mobilnosti. **Otroci so danes tudi manj samostojni in manj časa preživijo zunaj,** kot so pred nekaj desetletji. Poleg tega ima aktivna pot v šolo ali vrtec prednosti tudi za vse ostale, saj zmanjšuje prometno gnečo okrog šol in vrtecev ter s tem povečuje prometno varnost in zmanjšuje motorni promet in s tem prispeva tudi k čistejšemu in bolj zdravemu okolju.« Vir: <https://www.gov.si/assets/ministrstva/MOPE/javne-objave/IR-ETM-2025/PRILOGA-8-KATALOG-AKTIVNOSTI.pdf>

**politikami** (promet, okolje, zdravje, izobraževanje) in zagotavlja **preglednost** pri uveljavljanju te pravice.

Predlagamo rešitve, ki ne zmanjšuje varnosti otrok, temveč jo krepi z bolj premišljeno in odgovorno zakonodajno ureditvijo, ki upošteva tako pravni okvir kot dolgoročne cilje razvoja otroka in javnega interesa.

K sedmemu in osmemu odstavku:

Zaradi različnih vrst zavodov in njihove razpršenosti po državi, tudi zaradi novega predloga glede prevozov otrok s posebnimi potrebami ter da občine nimajo vpliva na izbiro zavoda, kamor je otrok usmerjen, ob tem pa same organizirajo in financirajo celotni prevoz, **predlagamo da prevoze krije država, saj gre za zdravstveno-specifične okoliščine in bi bilo korektno, da se le to krije iz zdravstvene blagajne.**

K devetemu odstavku:

Predlagamo, da se določi:

- za učence **prve triade** se zagotovi *aktivno varstvo*,
- za **učence višjih razredov** pa *primeren prostor za čakanje*.

Praktična izvedljivost zahteve po varstvu za vse učence brez izjeme ni realna. Starejši učenci ne potrebujejo enakega nadzora kot najmlajši. Jasna razmejitev omogoča boljše organizacijsko načrtovanje v šolah in realno izvajanje obveznosti v okviru kadrovskih zmožnosti.

**K 34. členu (sprememba 101. člena – globa za prekrške za pravne in odgovorne osebe)**

Predlagamo, da se doda odstavek:

*»O pravnomočni odločbi o prekršku, s katero se izreče globa javnemu zavodu, se obvesti tudi ustanovitelja zavoda.«*

**Obrazložitev:**

V primeru, ko je za prekršek odgovorna pravna oseba – javni zavod, je pomembno, da je o tem ustrezno in pravočasno obveščen tudi ustanovitelj, ki nosi tako finančno kot upravljavsko odgovornost za njegovo delovanje.

S spoštovanjem,

Jasmina Vidmar, l. r.  
generalna sekretarka Skupnosti občin Slovenije