

SISTEMSKA KORUPCIJA NA PODROČJU VOZNIKOV IN POSLEDICE V ŠOLAH VOŽNJE

David Smolej¹

Namen prispevka

V prispevku bomo predstavili obstoječo zakonodajo na področju voznikov, ki ureja programe izobraževanja in usposabljanja za varno vožnjo in skupinskih delavnic kot del programa dodatnega usposabljanja za voznike začetnike v Republiki Sloveniji. Namen je ugotoviti, ali so vzroki za negativne posledice (več kaznivih dejanj) sprejetje neprimerne zakonodaje kot posledica sistemske korupcije, ali pa neizvajanje zakonodaje.

Metode

Za pripravo prispevka bo uporabljena metoda iskanja virov. Podatki bodo prikazani z opisno (deskriptivno) metodo, nekateri statistični podatki bodo prikazani tabelarično.

Ugotovitve

Ugotovili smo, da je bila sprememba zakonodaje na področju voznikov, ki ureja usposabljanje za varno vožnjo in voznike začetnike, sprejeta po zgledu nekaterih razvitejših držav Evropske unije. V Zakonu o voznikih (2010) je opredeljen tudi strokovni nadzor nad izvajanjem zakonsko predpisanih programov, ki pa se v obdobju, ko je bilo zaznanih največ kaznivih dejanj, sploh ni izvajal. Ugotovili smo problematičnost izvajanja praktičnega dela usposabljanja v tujini, kjer na podlagi Zakona o voznikih (2010) ni možno izvajati nadzora.

Omejitve/uporabnost raziskave

Prispevek je omejen na območje Republike Slovenije, kjer sta v veljavi Zakon o voznikih (2010) in Zakon o splošnem upravnem postopku (2006), na podlagi katerega so se vodili upravni postopki.

Praktična uporabnost

Prispevek je praktično uporaben za organe pregona, ki se ukvarjajo s preiskovanjem kaznivih dejanj na področju voznikov. Prav tako prispevek kaže svojo uporabnost za vodenje in odločanje pristojnih na področju voznikov, ki načrtujejo nadzore in pripravljajo spremembo zakonodaje.

¹ Avtor izraža svoja stališča, ki niso nujno enaka stališčem organizacije (Uprave kriminalistične policije), kjer je zaposlen.

Izvirnost/pomembnost prispevka

Prispevek je prvi tovrstne narave, ki obravnava problematiko v šolah vožnje. Pomembnost prispevka je predvsem v tem, da opozarja na nepravilnosti. Na podlagi ugotovitev prispevka in predlaganih ukrepov bo v bodoče mogoče preprečiti nepravilnosti.

Ključne besede: Sistemska korupcija, šola vožnje, mladi voznik, kazenska točka

1 UVOD

Korupcija v družbi predstavlja deviantna ravnanja posameznikov in skupin, ki v nekaterih primerih pomenijo tudi kazniva dejanja. V slovenskem pravnem redu jo definirata Zakon o integriteti in preprečevanju korupcije (2011) in Resolucija o preprečevanju korupcije v Republiki Sloveniji (2004). Korupcija pomeni »kršitev dolžnega ravnanja uradnih oziroma odgovornih oseb v javnem ali zasebnem sektorju, kot tudi ravnanje oseb, ki so pobudniki kršitev, ali oseb, ki se s kršitvijo lahko okoristijo, zaradi neposredno ali posredno obljubljenе, ponujene ali dane oziroma zahtevane, sprejete ali pričakovane koristi zase ali za drugega«. Shleifer in Vishny (1993) trdita, da je korupcija izkoriščanje vladnih uslužbencev za osebni dobiček. Dobovšek in Škrbec (2012) pa korupcijo obratno definirata kot kršitev dolžnega ravnanja v zasebnem in javnem sektorju, in sicer z namenom pridobitve neupravičene koristi.

Sistemska korupcija predstavlja najhujšo obliko korupcije, ki ogroža skupnost in državo. Na podlagi trditev nekaterih avtorjev (Wallis, 2006; Vehovar, 2012) lahko rečemo, da sistemska korupcija predstavlja oviranje s strani političnih in gospodarskih veljakov, da bi posamezniki vstopili v politično in gospodarsko sfero, ki jo sami obvladujejo. Pomemben element sistemske korupcije predstavlja sprejetje zakonodaje, ki omogoča monopol posameznikom.

Korupcija ni kaznivo dejanje kot nekatere oblike klasične kriminalitete, ki jih storilci storijo iz »strasti«, temveč je izrecno preračunljivo kaznivo dejanje (Klitgaard, 1998). Ravno zato govorimo o obstoju sistemske korupcije, saj se preračunljivosti zavedajo tudi politični veljaki. Zavedajo se, da država drago plačuje ceno sistemske korupcije, vendar na drugi strani zaznavajo priložnost za svojo korist in korist političnih strank. Klitgaard (1998) za omejitev korupcije predlaga mednarodno sodelovanje in znanstveno raziskovanje. Predstavitev rezultatov iz študij različnih držav bi lahko pripomogla k načrtovanju dela za zatiranje korupcije. Za uspešno preprečevanje korupcije predlaga tudi organizacijo delavnic na najvišjem nivoju ali predavanja mednarodnih strokovnjakov, ki preiskujejo korupcijo. Prav tako za zatiranje sistemske korupcije predlaga ustanovitev delovnih teles

na nacionalni ravni, ki bi skrbeli za strategijo boja proti korupciji, določitev objektov, kjer obstajajo tveganja za korupcijo, in identifikacijo ter pregon storilcev najhujših kaznivih dejanj.

Za vzpostavitev sistemske korupcije je potrebno ciljno angažiranje gospodarstva, političnega in družbenega sistema, ki lahko implementirajo zakonodajo za posamezne interesne skupine (Johnston, 1998). Glede na ugotovljene nepravilnosti pri delovanju šol vožnje, se bomo v nadaljevanju osredotočili na spremembo zakonodaje na področju voznikov. Predvsem nas bo zanimal sam potek spremembe zakonodaje za izvajanje programov izobraževanja in usposabljanja za varno vožnjo in skupinskih delavnic kot del programa dodatnega usposabljanja za voznike začetnike. Ugotavljali bomo, ali so bile zakonske določbe sprejete zaradi interesnih skupin, ali zaradi skrbi za varnost v prometu. Nazadnje bomo ugotavljali, ali so negativne posledice v šolah vožnje odraz sistemske korupcije, ali pa neizvajanja zakonodaje, ki je prav tako lahko posledica sistemske korupcije.

2 SPREMEMBA ZAKONODAJE NA PODROČJU VOZNIKOV

Zakon o varnosti cestnega prometa (2006) (v nadaljevanju ZVCP-1-UPB4) je v 189. členu določal, da se mora imetnik vozniškega dovoljenja, ki doseže ali preseže 13 kazenskih točk, pa ne preseže 17 kazenskih točk, udeležiti programa izobraževanja in usposabljanja za varno vožnjo, ki obsega vsebine o varnosti cestnega prometa in o psihosocialnih odnosih med udeleženci v cestnem prometu. Imetnik veljavnega vozniškega dovoljenja, ki doseže ali preseže 13 kazenskih točk, pa ne preseže 17 kazenskih točk, od katerih jih doseže več kot polovico zaradi kršitev vožnje pod vplivom alkohola, mamil, psihoaktivnih zdravil, ali drugih psihoaktivnih snovi, se mora udeležiti programa izobraževanja in usposabljanja za varno vožnjo, ki obsega vsebine o nevarnostih vožnje pod vplivom alkohola, mamil, psihoaktivnih zdravil, ali drugih psihoaktivnih snovi. Program izobraževanja in usposabljanja za varno vožnjo, ki obsega vsebine o varnosti cestnega prometa in o psihosocialnih odnosih med udeleženci v cestnem prometu in pogoje glede poslovnih prostorov, opreme, naprav ter kadrov za izvajanje programa, je določen v Pravilniku o pogojih za izvajanje programov izobraževanja, usposabljanja, vadbe varne vožnje in skupinskih delavnic ter izdaji dovoljenj za izvajanje programov (2007) (v nadaljevanju pravilnik). Tam je tudi določeno, da mora pooblaščen organizacija za izvajanje programa vadbe varne vožnje ter skupinskih delavnic o varnosti cestnega prometa in psihosocialnih odnosih med udeleženci cestnega prometa imeti tudi vadbena proga, ki ima s pravilnikom določene karakteristike. Po uspešno zaključenem seminarju se vozniku enkrat v dveh letih izbrišejo iz evidence štiri (4) kazenske točke. Programa dodatnega usposabljanja so se morali na podlagi 140. člena ZVCP-1-UPB5 udeležiti tudi vozniki začetniki, in sicer v trajanju 12 ur. Na podlagi 143. člena ZVCP-1-UPB4 so programe vadbe varne vožnje in skupinskih delavnic kot del programa dodatnega

usposabljanja za voznike začetnike izvajale pravne osebe ali samostojni podjetniki posamezniki, ki jih je za to pooblastil minister pristojen za notranje zadeve.

Te pristojnosti ministra za notranje zadeve so se s prejetjem Sklepa Vlade Republike Slovenije o ustanovitvi Agencija Republike Slovenije za varnost prometa (2010) (v nadaljevanju AVP) in sprejetjem Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o varnosti cestnega prometa (2010) (v nadaljevanju ZVCP-1G) prenesle na AVP. Delovanje AVP je tako urejeno v Zakonu o javnih agencijah (2002). Ta določa, da se glede zakonitosti, strokovnosti, uradnega jezika, poslovanja z dokumentarnim gradivom ter drugih vprašanj poslovanja za javne agencije uporabljajo določbe Zakona o državni upravi (2002) in na njegovi podlagi izdanih predpisov. Javna agencija lahko na podlagi zakona odloča v posamičnih stvareh in pri tem izdaja upravne odločbe, kar je tudi ena od nalog AVP, saj izbira in daje pooblastila organizacijam za opravljanje nalog s področja voznikov in vozil ter izvaja strokovni nadzor nad njihovim delom.

AVP lahko za izvajanje programov izobraževanja in usposabljanja za varno vožnjo in skupinskih delavnic kot del programa dodatnega usposabljanja za voznike začetnike pooblasti tudi pravno osebo ali samostojnega podjetnika posameznika (v nadaljevanju pooblaščen organizacija), če izpolnjuje pogoje glede poslovnih prostorov, vadbene proge, predpisane opreme in naprav ter kadrov določenih v ZVCP-1-UPB4 in pravilniku. Iz tega izhaja, da mora pooblaščen organizacija imeti v lasti ali najemu vadbeno progno predpisanih dimenzij in karakteristik.

Iz do sedaj napisanega izhaja, da smo v zakonodajo na področju voznikov uvrstili dva dodatna programa, in sicer za mlade voznike in za izbris kazenskih točk. V nadaljevanju si pogledimo, kako imajo ta področja urejena v nekaterih državah Evropske unije.

3 PRIMERJAVA Z DRUGIMI DRŽAVAMI EVROPSKE UNIJE

Glede na spremenjeno zakonodajo opisano v zgornjem poglavju, se bomo v nadaljevanju osredotočili na mednarodno primerjavo urejenosti programov za izvajanje programov izobraževanja in usposabljanja za varno vožnjo in skupinskih delavnic kot del programa dodatnega usposabljanja za voznike začetnike.

Iz študije Ministrstva za notranje zadeve (2009) je razvidno, da so vozniki začetniki udeleženi v prometnih nesrečah večkrat kot katera koli druga kategorija voznikov. Prav tako naj bi bila starost in izkušnje glavna dejavnika, ki vplivata na visoko stopnjo tveganja za njihovo udeležnost v nesrečah,

zlasti med mladimi vozniki moškega spola. Druga problematična kategorija so vozniki, ki so nagnjeni k tveganemu ravnanju v prometu. Ukrepi in poskusi za rešitev varnostne problematike obeh tipov voznikov se od države do države precej razlikujejo. Finska je kot prva leta 1990 uvedla “drugo fazo” usposabljanja, ki pomeni obvezno usposabljanje po pridobljenem vozniskem dovoljenju za voznike začetnike. Kmalu so ji sledili Luksemburg, Avstrija, Estonija in Švica. Koncept usposabljanja v drugi fazi temelji na dejstvu, da so nesreče, v katerih so udeleženi vozniki začetniki, pogosto posledica dejavnikov tveganja, ki jih je težko predstaviti med rednim usposabljanjem pred vozniskim izpitom, ker posamezniki z njimi še nimajo neposrednih izkušenj. O navedenih dejavnikih, kot so: vožnja, ko je voznik sam v avtomobilu, vožnja s prijatelji, nočna vožnja in vožnja po zabavi, se je lažje pogovoriti, ko imajo vozniki za seboj že nekaj izkušenj s samostojno vožnjo. Med priljubljenimi ukrepi po vozniskem izpitu je preizkusna doba za voznike začetnike. Ta ukrep je namreč uvedla polovica držav članic Evropske unije. Doba traja dve do tri leta, v tem času pa za voznike začetnike veljajo strožje kazni za prometne prekrške, ponekod pa so v veljavi tudi strožje omejitve. Ponekod se morajo vozniki začetniki, ki so storili prekršek, udeležiti posebnih tečajev za izpopolnjevanje znanja voznikov, kar je na primer obvezno v Avstriji in Nemčiji. V Avstriji veljajo tudi strožje omejitve za vožnjo pod vplivom alkohola, saj se zahteva nična stopnja alkohola za voznike v preizkusni dobi. Nekatere države po svetu uvajajo še strožje omejitve v preizkusni dobi. Številne države v Severni Ameriki in Avstraliji so uvedle prepoved nočne vožnje, omejitve pri vožnji potnikov iste starosti in pri vožnji ob koncu tedna. Nemčija se je odločila za novost v pristopu k postopnemu uvajanju voznikov začetnikov v prometno okolje. Gre za “voznisko dovoljenje v starosti 17 let”. Mladostniki se lahko usposobijo in opravljajo vozniski izpit leto prej, in sicer pri sedemnajstih namesto osemnajstih letih, vendar pa jih mora med vožnjo vedno spremljati za to določena oseba, ki ima vsaj 30 let, tega pa se morajo vozniki začetniki držati do svojega 18. rojstnega dneva.

Na podlagi zgoraj napisnega in na podlagi Nacionalnega programa varnosti cestnega prometa v Republiki Sloveniji (2002) lahko trdimo, da je bila vključitev skupinskih delavnic kot del programa dodatnega usposabljanja za voznike začetnike v slovensko zakonodajo primerna, saj imajo podobno ureditev tudi v razvitejših državah Evropske unije. V ostali literaturi (tudi v obrazložitvah predlogov zakona) pa nismo zasledili, da bi imele druge države Evropske unije v veljavi program izobraževanja in usposabljanja za varno vožnjo. Zato obstaja določena stopnja verjetnosti, da je bil program implementiran v nacionalno zakonodajo zaradi interesa posameznikov po večjem zaslužku. Če vemo, da je za sistemsko korupcijo značilno jemanje večini in dajanje manjšini, lahko sklepamo, da tudi na tem področju obstajajo tveganja sistemske korupcije.

Tveganje za obstoj sistemske korupcije predstavlja tudi dejstvo, da je strokovni nadzor opredeljen le v eni točki Zakona o voznikih (2010) in ni podrobneje predpisan v podzakonskem aktu. Poleg tega se je zakonodajalec odločil za podelitev pooblastil pooblaščenim organizacijam in ne koncesij, kar je

utemeljeval s tem, da bi izvedba postopka za podelitev koncesije povečala stroške za državo, saj bi to delo morali opraviti javni uslužbenci, kar bi lahko posledično pomenilo tudi povečanje števila le teh. Navedeno ne bi bilo v skladu s programom o omejevanju zaposlovanja v javnem sektorju. Do takšne odločitve je prišlo kljub temu, da bi z institutom koncesije lahko omejevali konkurenco oziroma regulirali število izvajalcev na način, ki je nujno potreben za izvajanje te dejavnosti (Predlog zakona o spremembah in dopolnitvah zakona o varnosti cestnega prometa, 2006). Do kakšnih posledic je zaradi vseh do sedaj naštetih negativnih dejavnikov prišlo, si pogledjmo v nadaljevanju.

4 NEGATIVNE POSLEDICE

Do sedaj smo predstavili zakonodajo na področju voznikov, ki se navezuje na problematiko programov izobraževanja in usposabljanja za varno vožnjo in skupinskih delavnic kot del programa dodatnega usposabljanja za voznike začetnike. V prispevku smo že opozorili, da za uvedbo nekaterih določil obstaja tveganje korupcije. Da je zaradi tveganj tudi dejansko prišlo do posledic, kažejo podatki, ki jih predstavljamo v nadaljevanju.

V celotnem spektru preiskave v šolah vožnje, ki jih je vodila policija, je bilo ugotovljeno, da je kar 36 pooblaščenih organizacij, ki jim je AVP ali pred tem MNZ podelil pooblastilo za izvajanje določenih programov, izvajalo pooblastila v nasprotju z veljavno zakonodajo. Policija je na pristojna okrožna državna tožilstva podala več kazenskih ovadb za 483 kaznivih dejanj zoper 26 oseb, in sicer za kazniva dejanja jemanja podkupnine, dajanja podkupnine, sprejemanja koristi za nezakonito posredovanje, dajanja daril za nezakonito posredovanje, overitve lažne vsebine, ponareditev ali uničenja uradne listine, knjige spisa, ali arhivskega gradiva, zlorabe uradnega položaja ali uradnih pravic, ponareditev ali uničenja poslovnih listin, ponarejanja listin in posebnih primerov ponarejanja listin. Največ zlorab je bilo ugotovljenih ravno pri izvajanju programov izobraževanja in usposabljanja za varno vožnjo in skupinskih delavnic kot del programa dodatnega usposabljanja za voznike začetnike. Organizacije so izdale več tisoč različnih potrdil voznikom, ki so za potrdilo plačali okoli 250 evrov, ne da bi program dejansko opravili. Policija je obravnavala tudi več primerov (okoli 150), kjer so kandidati za vozniški izpit na podlagi podkupnine (od 1.200 EUR do 1.700 EUR) pridobili potrdilo o opravljenem vozniškem izpitu, ne da bi vozniški izpit opravljali. Policija pa je obravnavala tudi kazniva dejanja uslužbencev AVP, ki so organizacije pooblastili za izvajanje določenih programov na področju voznikov. Uradniki AVP naj bi svoja pooblastila izvajali v nasprotju s slovensko zakonodajo in na podlagi teh ukrepov izdali pooblastila za izvajanje programov na področju voznikov izven območja Republike Slovenije. S tem so onemogočili ali vsaj otežili izvajanje zakonsko določenega ukrepa strokovnega nadzora na območju tuje države (Kriminalisti zaradi zlorab v avtošolah in šolah varne vožnje ovadili 26 oseb za 483 kaznivih dejanj, 2013).

Da so onemogočili ali vsaj otežili izvajanje strokovnih nadzorov, kažejo tudi dejanske številke opravljenih nadzorov, saj v letih 2010 in 2011, ko je bilo največ kršitev, ni bilo opravljenega nobenega strokovnega nadzora (Štiri šole vožnje so ostale brez pooblastil, 2014).

5 ZAKLJUČEK

Da obstaja korupcija, še posebej sistemska korupcija, se največkrat zavemo šele takrat, ko nastanejo negativne posledice. To predstavlja organom pregona velik problem pri preiskovanju, saj je zelo težko dokazovati akcijo vpletenih v korupcijska kazniva dejanja za nazaj. Še posebej je oteženo zaznavanje teh kaznivih dejanj, saj ob interesu vpletenih nihče nima volje za naznanitev kaznivih dejanj. V problematiki, ki smo jo obravnavali v tem prispevku, smo zaznali tveganja sistemske korupcije, in sicer s tem, da so bile v slovenski pravni red vnešene določene zakonske določbe na področju voznikov. Prva določba, ki se navezuje na usposabljanje voznikov začetnikov, je primerljiva z nekaterimi državami Evropske unije, druga določba, ki določa program za izbris kazenskih točk, pa ni primerljiva z državami v Evropski uniji. To določbo zakonodajalca smo v prispevku označili kot možnost sistemske korupcije, saj omogoča zaslužke manjšini (pooblaščenim organizacijam) in »jemanje« večini (prekrškarjem), kar pa ustreza definiciji sistemske korupcije. V prispevku smo se kritično opredelili do zakonske ureditve nadzora nad izvajanjem programov na področju voznikov. Kot problematično smo označili odločitev zakonodajalca, da bo šolam vožnje podelil pooblastila in ne koncesije, ki bi omogočala večji nadzor konkurence in izvajanje podeljene koncesije. Izgovarjanje na finančne posledice zaradi podeljevanja koncesij je neodgovorno, saj so po vseh negativnih posledicah, predstavljenih v tem prispevku, zagotovo negativne finančne posledice še hujše. Toda s pravnega vidika je dokazljivost naklepa za takšna ravnanja zelo težka. In ravno v tem je težava preiskovanja sistemske korupcije, saj gre za velike negativne posledice določene zakonodaje, zaradi katere pa ne nosi nihče odgovornosti. Na področju voznikov in izvajanja programov ni problematično le podeljevanje pooblastil, ampak tudi zakonska in podzakonska urejenost izvajanja strokovnega nadzora nad temi programi, saj je strokovni nadzor omenjen le v eni alineji celotnega zakona. Ravno za področje cestnega prometa Organizacija za gospodarsko sodelovanje in razvoj (OECD, b.d) opozarja, da mora biti zakonodaja na tem področju jasna, saj sicer korupcija zlahka najde pot v vsakdanje življenje in zajame širok spekter dejavnosti, in sicer na nacionalnem nivoju, ko se dajejo podkupnine za pridobitev določenega posla, pa vse do lokalnega nivoja, ko uradniki zahtevajo podkupnino za izdajo voznškega dovoljenja. Ravno to se je zaradi nejasne in nepopolne zakonodaje pripetilo v Republiki Sloveniji.

Zato bi bilo treba zakonodajo na področju vznika urediti tako, da bi bila v prvi vrsti primerljiva z državami Evropske unije. Izvajanje programov, ki smo jih obravnavali v tem prispevku, je z zakonodajo sicer dobro opredeljeno, vrzel pa predstavlja izvajanje strokovnega nadzora. S podzakonskim aktom je treba urediti strokovni nadzor in jasno določiti pristojnosti nadzornikov AVP, s čimer bi zagotovili dober mehanizem nadzora. Ker je večina pooblaščenih organizacij praktični del izobraževanja izvajala na poligonih v Republiki Avstriji in Republiki Hrvaški, bi se bilo treba opredeliti tudi do izvajanja uradnih nalog uradnikov AVP, ki izvajajo ogled poligonov v okviru upravnega postopka in izvajajo strokovni nadzor v tujini. Da je tukaj dejansko vrzel, kažejo podatki, da v tujini ni bilo izvedenega nobenega strokovnega nadzora. Kot je bilo že poudarjeno, pa so uradniki v tujini opravljali ogled poligonov v okviru upravnega postopka na podlagi Zakona o splošnem upravnem postopku (2006), ki je nesporno omejen s krajevno pristojnostjo. Vsak organ lahko opravlja dejanja v okviru omenjenih prostorskih omejitev, izjeme so dovoljene samo v nujnih primerih, če z dejanji ni mogoče odlašati, ker bi bila njihova izvedba kasneje otežena ali onemogočena, vendar tudi slednje velja le za območje Republike Slovenije, na katerem se izključno uporablja omenjeni zakon. V drugih primerih je za opravo procesnega dejanja treba zaprositi organ, na območju katerega se procesno dejanje opravi (mednarodna pravna pomoč), če gre za območja drugih držav, pa organe teh držav, razen če mednarodne pogodbe določajo drugače.

Žal lahko rečemo, da so vse navedbe in povezovanja, in sicer od priprave zakonov do izvrševanja ter negativnih posledic, lahko le namigovanja o sistemski korupciji. Da bomo pravno dokazali sistemsko korupcijo in ne samo opozarjali na tveganja ter posledice, bo treba še veliko truda in časa. Pravni standardi so previsoki, da bi policija lahko izvedla operativni prodor v sredino pripravljalne faze sistemske korupcije, zato se vedno ob pojavu negativnih posledic znajdemo v začaranem krogu, iz katerega z dosedanjimi pooblastili policije preprosto ne moremo.

LITERATURA

Dobovšek, B. in Škrbec, J. (2012). Korupcija, grožnja slovenski (pravni) državi. *Revija za kriminalistiko in kriminologijo*, 63(1), 50-59.

Dopolnjena obrazložitev k predlogu zakona o varnosti cestnega prometa – prva obravnava. (25. 2. 2004). *Dz-rs.si*. Pridobljeno na http://www.dz-rs.si/wps/portal/Home/deloDZ/zakonodaja/izbranZakonAkt?uid=C12565D400354E68C1256E4600373671&db=kon_zak&mandat=III&tip=doc

Johnston, M. (1998). Fighting systematic corruption: Social foundation for institutional reform. *The European Journal of Development Research*, 10(1).

Klitgaard, R. (1998). *International Cooperation Against Corruption. Finance & Development*. Pridobljeno na <http://204.180.229.152/external/Pubs/FT/fandd/1998/03/pdf/klitgaar.pdf>

Kriminalisti zaradi zlorab v avtošolah in šolah varne vožnje ovadili 26 oseb za 483 kaznivih dejanj. (22. 11. 2013). *Policija.si*. Pridobljeno na <http://www.policija.si/index.php/component/content/article/35-sporocila-za-javnost/70683-kriminalisti-preiskali-ve-sumov-zlorab-programov-avtool-in-varne-vonje>

Nacionalni program varnosti cestnega prometa v Republiki Sloveniji. (2002). *Uradni list RS*, (63/02).

OECD. (b.d.). *Boosting Integrity Fighting Corruption*. Pridobljeno na <http://www.oecd.org/daf/anti-bribery/50350066.pdf>

Pravilnik o pogojih za izvajanje programov izobraževanja, usposabljanja, vadbe varne vožnje in skupinskih delavnic ter izdaji dovoljenj za izvajanje programov. (2007). *Uradni list RS*, (70/07).

Predlog zakona o spremembah in dopolnitvah zakona o varnosti cestnega prometa. (22. 3. 2006). *Dz-rs.si*. Pridobljeno na http://www.dz-rs.si/wps/portal/Home/deloDZ/zakonodaja/izbranZakonAkt?uid=C12565D400354E68C1257145002C1760&db=kon_zak&mandat=IV&tip=doc

Resolucija o preprečevanju korupcije v Republiki Sloveniji. (2004). *Uradni list RS*, (85/04).

Shleifer, M. in Vishny, R.W. (1993). *Corruption. Quarterly Journal of Economics*, 108 (39), 599-617.

Sklep Vlade Republike Slovenije o ustanovitvi Agencija Republike Slovenije za varnost prometa. (2010). *Uradni list RS*, (49/10).

Smolej, D. (2014). *Sistemska korupcija: primer postavljanja bioplinskih elektrarn v Sloveniji*. V Smolej, D. in Dobovšek, B. (ur.). *Korupcija kot pereča oblika okoljske problematike v Republiki Sloveniji* (str. 99-110). Ljubljana: MNZ – Policija, Uprava kriminalistične policije.

Štiri šole vožnje so ostale brez pooblastil. (17. 1. 2014). *24ur.com*. Pridobljeno na <http://www.24ur.com/kaksne-so-ugotovitve-nadzora-v-aferi-avtosole.html>

Vehovar, U. (2012). *Sistemska korupcija v Sloveniji: značilnosti in posledice*. Svetilnikova policy analiza. Pridobljeno na <http://www.svetilnik-slovenija.org/publikacije/2012/sistemska-korupcija-v-sloveniji>

Wallis, J.J. (2006). *The Concept of Systematic Corruption in American History*. V E.L. Glaeser, in C. Goldin (ur.). *Corruption and Reform: Lesson from America's Economic History* (str. 23-61). Chicago: University of Chicago Press.

Zakon o državi upravi. (2002). *Uradni list RS*, (52/02).

Zakon o integriteti in preprečevanju korupcije. (2011). *Uradni list RS*, (69/11).

Zakon o splošnem upravnem postopku. (2006). *Uradni list RS*, (24/06).

Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o varnosti cestnega prometa. (2010). *Uradni list RS*, (36/10).

Zakon o varnosti cestnega prometa. (2006). *Uradni list RS*, (133/06)

Zakon o voznikih. (2010). *Uradni list RS*, (109/10).

Zakonu o javnih agencijah. (2002). *Uradni list RS*, (52/02).