

# **PREDPISI POGODBENIC, KI UREJAJO UPORABO MOTORNIH VOZIL IN ZRAČNIH PLOVIL NA MOTORNI POGON V ALPAH**

Stalni odbor Alpske konvencije je na svoji 37. seji sprejel sklep o pregledu stanja predpisov, ki veljajo na območju Alp glede uporabe motornih vozil in zračnih plovil na motorni pogon, ter skladnosti le-teh z 2. odstavkom 15. člena in 16. členom Protokola "Turizem" ter s 1. odstavkom 12. člena Protokola "Promet".

V skladu z 2. odstavkom 15. člena Protokola "Turizem", so pogodbenice zavezane k omejevanju izvajanja motoriziranih oblik športov v največjem možnem obsegu ali jih, če je potrebno, prepovedati, razen če pristojne oblasti ne predvidijo posebnih območij za ta namen.

Z 16. členom Protokola "Turizem" so se pogodbenice zavezale, da bodo v največjem možnem obsegu omejevale pristajanje športnih zračnih plovil izven meja letališč ali jih, če je potrebno, prepovedale.

1. odstavek 12. člena Protokola "Promet" določa, da se pogodbenice brez prelaganja na ostale regije, zavežejo, da bodo, kolikor je mogoče, zmanjšale obremenjevanje okolja z zračnim prometom, vključno s hrupom iz letal. V skladu z upoštevanjem ciljev Protokola "Promet", se pogodbenice zavežejo, da bodo omejile pristajanje zračnih plovil izven letališč in če bo potrebno to celo prepovedale. Z namenom zaščite prostoživečih živali pogodbenice sprejmejo ustrezne ukrepe, tako da časovno in krajevno omejijo nemotoriziran zračni promet športnega letalstva.

S tem poročilom se poskuša odgovoriti na vprašanje ali v pravnih redih posameznih držav pogodbenic še obstajajo vrzeli v zvezi z izvajanjem določb Protokolov "Turizem" in "Promet".

Pogodbenice so bile sprva pozvane, naj odgovorijo na naslednja vprašanja:

- Ali na splošno na območju izvajanja Alpske konvencije in še posebej v naravnih območjih obstajajo pravni predpisi za uporabo motornih vozil?
- Ali obstajajo posebni predpisi za motorna kolesa, štirikolesnike ter motorne sani?

- Ali obstajajo posebni predpisi za tako imenovan "heliski" in panoramske polete? Je za te predpise pristojna državna ali lokalna oblast?
- V primeru, da obstajajo pravni predpisi, ali interpretacija določenih terminov povzroča težave?
- V primeru, da ni pravnih predpisov ali so le-ti predvideni (kot osnutki zakonov)?

Na 40. seji Stalnega odbora v Evianu/F so pogodbenicam sporočili, da je iz pregleda odgovorov, ki so bili poslani Stalnemu sekretariatu, razvidno, da je potrebno nekatere od prejetih prispevkov še dodatno dopolniti.

Pričujoče poročilo temelji na odgovorih posameznih pogodbenic, ki so jih sprva predložile do 15.7.2008 in nato do 30.6.2009, kakor tudi na preučevanju uradnih listov držav pogodbenic. Poročilo je strukturirano na naslednji način:

1. Kratek povzetek obstoječe specifične zakonodaje in morebitnih ugotovljenih problematik
2. Analiza veljavne zakonodaje glede na:
  - 2.1. Kategorije prostora
    - 2.1.1. Javne ceste
    - 2.1.2. Za javnost zaprte ceste in območja izven cestnega omrežja (off-road)
    - 2.1.3. Varovana območja
  - 2.2. Kategorije vozil
    - 2.2.1. Motorna vozila
    - 2.2.2. Zračna plovila na motorni pogon
3. Končni sklepi

## **1. Kratek povzetek obstoječe specifične zakonodaje in morebitnih ugotovljenih problematik**

V Franciji in Sloveniji je za varstvo narave pristojna država, v Italiji je to področje v pristojnosti dežel in pokrajin, medtem ko so v Nemčiji in Avstriji za to pristojne posamezne zvezne dežele.

Poziv pogodbenicam, naj poročajo o obstoju specifične zakonodaje na nacionalni, regionalni, pokrajinski ravni za urejanje uporabe motornih vozil na območju izvajanja Alpske konvencije, je privedel do ugotovitve, da v nobeni pogodbenici ne obstajajo in niti niso predvideni posebni zakoni za to področje.

Za kneževini Liechtenstein in Monako bi mogoče lahko veljalo drugačno razmišljanje, saj je ozemlje teh dveh pogodbenic v celoti vključeno v območje izvajanja Alpske konvencije.

Glede na visoko raven urbanizacije svojega ozemlja je kneževina Monako sporočila, da je v njenem primeru raziskava povsem nerelevantna. K temu je treba vendarle pripomniti, da stopnja urbanizacije ne vpliva nujno na alpske posebnosti. Na območju izvajanja Alpske konvencije obstajajo namreč številna območja z visoko ravnjo urbanizacije. Vzroki, ki narekujejo ureditev uporabe motornih vozil, presegajo varstvo alpskega prostora v ožjem smislu in so v veliki meri vezani na javni red, na varnost in na civilno odgovornost do tretjih oseb.

V zvezi z vprašanjem o problemih, ki bi lahko nastali zaradi interpretacije nekaterih terminov (npr. cesta, vozna cesta, prosti čas, za javnost odprta cesta, športna prireditve), izpostavljamo, da so vse pogodbenice odgovorile, da takšnih problemov ni. Samo Italija je v okviru tega vprašanja menila, da je potrebno uskladiti pravne izraze. Prav s tem v zvezi bi radi spomnili, da je bila Italija pobudnica projekta Interreg IIB Alpski prostor "LexAlp", v okviru katerega so uskladili približno 2.000 potencialno problematičnih pravnih izrazov v štirih uradnih jezikih Alpske konvencije.<sup>1</sup> (*Op. prev.: Vsi zakoni in uradni akti so v opombah navedeni v izvorniku*)

---

<sup>1</sup> <http://217.199.4.152:8080/termbank/LexALP.po>

## 2. Analiza veljavne zakonodaje

### 2.1 Kategorije prostora

S pomočjo analize zakonodaje, ki se nanaša na uporabo motornih vozil na splošno, lahko ločimo tri kategorije prostora:

- Javne ceste
- Za javnost zaprte ceste in območja izven cestnega omrežja (off-road)
- Zavarovana območja

#### 2.1.1 Javne ceste

Vožnjo po javnih cestah – mestnih ali izvenmestnih, se pravi po cestah znotraj ali izven naselij – v splošnem urejajo nacionalni pravni redi, pretežno prometni zakoni posameznih pogodbenic. V le-teh je javna cesta običajno opredeljena z izrazom javnosti namenjena površina za premikanje pešcev, vozil in živali. Ceste se po navadi razvrščajo in ločujejo po gradbenih, tehničnih in funkcionalnih značilnostih.

V nobeni od pogodbenic niso predvideni posebni predpisi za vožnjo po območjih izvajanja Alpske konvencije, se pravi predpisi, ki upoštevajo specifično alpske probleme.

Kar zadeva pristojnosti za to področje je potrebno vsako pogodbenico obravnavati posebej in upoštevati posebnosti, ki izhajajo iz posameznih nacionalnih pravnih redov.

V Avstriji so za uporabo javnih cest pristojni zvezna zakonodaja in hkrati tudi cestni zakoni posameznih dežel. Medtem ko se prva omejuje zgolj na zvezne ceste, predvidevajo deželni zakoni predpise, ki veljajo vse ostale javne ceste.

Tudi v Nemčiji bavarski zakon o cestah in poteh<sup>2</sup> opredeljuje javne ceste, poti in trge, ki so namenjeni javnemu prometu. Razen kratke omembe športnih prireditev na javnih cestah menimo, da v okviru te raziskave niso potrebni dodatni podatki na to temo.

Po tragediji, ki se je pripetila v Franciji med dirko 24 ur Le Mansa, je Švica v 52. členu Zveznega zakona o cestnem prometu prepovedala hitrostne dirke z motornimi vozili po progah ob navzočnosti občinstva. Zvezna vlada lahko od te prepovedi občasno odstopi, lahko pa jo razširi tudi na druge dirke z motornimi vozili. Pri odločanju upoštevajo

---

<sup>2</sup> Bayerisches Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG) - BayRS 91-1-I

predvsem varnost in potrebo po zagotavljanju pravilne prometne vzgoje. Z izjemo ekskurzij je za vse športne prireditve z motornimi vozili in kolesi na javnih cestah potrebno pridobiti soglasje kantonov, v katerih se odvijajo. Če kantonska oblast meni, da so zagotovljeni vsi varnostni pogoji, lahko odstopi od predpisov prometnega zakona.

V Franciji motorno športno dejavnost na javnih cestah in izven njih pokriva odlok z dne 16.5.2006. Za zборе, športne prireditve ali dirke, na katerih sodeluje več kot 200 avtomobilov ali več kot 400 motornih koles, "dvokolesnih ali štirikolesnih", je potrebno pridobiti soglasje prefekta za zagotavljanje varnosti udeležencev in gledalcev, javnega miru in posebnih pogojev v prometu (v primeru začasnega zaprtja javnih cest). Za zборе in prireditve, na katerih sodeluje manj kot 200 avtomobilov ali manj kot 400 motornih koles, "dvokolesnih ali štirikolesnih", je predvidena samo najava.

Z uveljavitvijo novega zakona o okoljski odgovornosti z dne 13.8.2009, ki nadgrajuje člen 414-4 okoljskega zakonika, je PVO na območjih Natura 2000 predviden tudi za posege in prireditve. Osnutek odloka, ki bo nadgradil člen 414-19 in določene člene okoljskega zakonika, predvideva, da bodo poleg projektov in programov navedeni tudi posegi in prireditve, ki bi lahko imeli vpliv na lokalitete evropske ekološke mreže Natura 2000. V seznam bodo vključene vse športne prireditve, pri katerih se uporabljajo motorna vozila in potekajo na javnem cestnem omrežju.

V ostalih pogodbenicah je po veljavnih zakonih<sup>3</sup> za avtomobilske dirke in podobne prireditve potrebna pridobitev ustreznega dovoljenja.

---

<sup>3</sup> A: § 64 StVO Sportliche Veranstaltungen auf Straßen; I: Art. 9. Codice della Strada Competizioni sportive su strada; D: § 29 StVO Übermäßige Straßenbenutzung; FL: Art. 48 SVG;

## 2.1.2 Za javnost zaprte ceste in območja izven cestnega omrežja

Uporaba za javnost zaprtih cest je prav tako kot dostop do območij izven cestnega omrežja ali do območij, ki niso podvržena okoljskemu varstvu, še posebej pomembna za namene te raziskave. Medtem ko je dostop do javnih cest – razen v posebnih primerih – prost za vse udeležence v prometu z izjemo primerov, ko je prepovedan ali omejen na varovanih območjih, so predpisi za dostop do ostalih območij zelo različni.

Veljavni bavarski zakon za varstvo pred emisijami<sup>4</sup> predvideva različne prepovedi za uporabo motornih vozil. Po tem zakonu velja splošna prepoved nepotrebne puščanja prižganih motorjev, ki proizvajajo akustične ali zračne emisije (12. člen, 1. odstavek, št. 1). Po tem predpisu je npr. obvezno ugasniti motor na zaprtih železniških prehodih. 12. člen prepoveduje tudi uporabo vseh vrst motornih vozil za vožnjo po zasneženih površinah (1. odstavek, št. 2) in po nepotrebem prižgane dvokolesnike na naravnih območjih (1. odstavek, št. 3). Pojem potrebnosti se ocenjuje od primera do primera. Motorna športna dejavnost ni brezpogojno opredeljena kot nepotrebna. Upoštevajoč varnost in javni red ter varovanje pred akustičnim onesnaženjem lahko okrožne oblasti (*Kreisverwaltungen*) odstopijo od prepovedi pod št. 3. V posebnih primerih (poklicne dejavnosti ekoloških straž, gorska reševalna služba, upravitelji smučarskih objektov, itd.) so predvidene tudi izjeme.

Na osnovi Zveznega zakona o cestnem prometu je v Švici lahko popolnoma ali občasno prepovedana vožnja motornih vozil in koles na cestah, ki niso namenjene glavnemu tranzitnemu prometu (v pristojnosti federacije). Druge omejitve ali predpisi so lahko predvideni, če je npr. potrebno zagotoviti varnost prebivalcev ali drugih subjektov, izpostavljenih akustičnemu ali zračnemu onesnaženju.

Čeprav ostajajo za izdajanje potrebnih izvršilnih odločb in imenovanj pristojne zvezne oblasti, so kantoni pristojni za sprejemanje ukrepov, ki zagotavljajo izvajanje zakona o cestnem prometu, ter za določitev pristojnosti kantonskih oblasti. Poleg tega so kantoni pristojni tudi za izdajanje dodatnih predpisov o cestnem prometu, ki se ne nanašajo na motorna vozila, kolesa in tramvaje (glej 106. člen istega zakona).

Za promet z motornimi vozili v gozdovih in po gozdnih poteh velja 15. člen gozdarskega zakona<sup>5</sup>, ki to vrsto prometa dovoljuje zgolj za gozdarske namene. Predvidene so izjeme, ki jih določi vlada, nanašajo pa se na vojsko in na druge posege javnega interesa. Promet

---

<sup>4</sup> Bayerisches Immissionsschutzgesetz (BayImSchG) (BayRS 2129-1-1-UG), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22. Juli 2008 (GVBl. S. 466), Fundstelle: BayRS III, S. 472.

<sup>5</sup> Bundesgesetz vom 4. Oktober 1991 über den Wald (Waldgesetz, WaG)

ostalih kategorij uporabnikov, in to izključno po gozdnih poteh, lahko dovoljujejo kantoni, vendar samo v primeru, da ne ogroža varovanja gozdov ali drugih javnih interesov (glej 2. odstavek). V skladu z gozdarskim zakonom, posebej s 15. členom, je bil izdan Odlok o gozdovih<sup>6</sup>. 13. člen določa, da je promet izven cestne mreže dovoljen samo za reševanje, policijske kontrole, vojaške vaje, posege varovanja pred naravnimi nesrečami in vzdrževanja telekomunikacijskih mrež. Izrecno so prepovedane prireditve z motornimi vozili na gozdnih poteh in v gozdovih na splošno (glej 13. člen, 3. odstavek v odloku).

Zakonodaja o javnem prometu ne predvideva posebnih predpisov za omejevanje dostopa na naravna območja.

Tudi v Liechtensteinu je vožnja z motornimi vozili v gozdovih in po gozdnih poteh prepovedana z gozdarskim zakonom<sup>7</sup>. Izrecno pa je dovoljena uporaba motornih vozil za kmetijske, gozdarske in živinorejske potrebe ali za z lovom povezane dejavnosti. Če ni v nasprotju z varovanjem gozdov ali drugih javnih interesov, se uporaba motornih vozil lahko dovoli tudi iz drugačnih razlogov.

V smislu odloka vlade Republike Slovenije o prepovedi vožnje z vozili na motorni pogon na naravnih območjih (UL RS št. 16/1995, 28/95, 35/2001) je na celotnem državnem ozemlju prepovedano voziti, ustavljeni, parkirati ali organizirati vožnje s štirikolesniki ali dvokolesniki na motorni pogon. Naravna območja obsegajo površine izven urbanih območij, vasi, naselij, izven neklasificiranih cest ali cest, ki niso namenjene vožnji, ustavljanju ali parkiranju. Zakon izrecno prepoveduje samo uporabo vozil, ki so opremljena z motorjem in kolesi. Prepoved očitno ne velja za vozila brez koles (gosenična vozila, itd.). Vendar glede na to, da sta med izjemami navedena tudi priprava in vzdrževanje smučarskih prog, kar običajno poteka s pomočjo goseničnih vozil in motornih sani, domnevamo, da se splošna prepoved nanaša tudi na uporabo teh vozil na drugih površinah in za druge namene.

---

<sup>6</sup> Verordnung vom 30. November 1992 über den Wald (Waldverordnung, WaV)

<sup>7</sup> Art. 16 Waldgesetz vom 25. März 1991 (WaldG), Liechtensteiner Landesgesetzblatt, Jahrgang 1991, Nr. 42, ausgegeben am 27.7.1991

V Avstriji so za namene te raziskave najpomembnejše določbe posameznih dežel za varovanje okolja in krajine.

V deželi Predarlški<sup>8</sup> nimajo predpisov, ki bi na splošno prepovedovali ali omejevali uporabo vozil na motorni pogon. Predvideno pa je, da se z vladnim odlokom lahko – v celoti ali za posamezna območja – prepove njihova uporaba v primerih, ko so v nasprotju s cilji varovanja okolja in razvoja prostora. Na Tirolskem<sup>9</sup> so na naravnih območjih prepovedane športne dirke z motornimi vozili z notranjim izgorevanjem. Izjemo predstavljajo dirke na progah, za katere je bilo izdano posebno dovoljenje, oziroma dirke, ki se odvijajo pretežno znotraj naselij (*geschlossene Ortschaften*<sup>10</sup>). Razen teh primerov je za uporabo vozil na motorni pogon izven prometu namenjenih območij oziroma za namenitev določene površine periodičnim motoriziranim športnim dejavnostim potrebno pridobiti dovoljenje pristojne krajevne ustanove. Dežela Salzburg<sup>11</sup> prepoveduje promet motornih in nemotornih vozil izven območij, ki so namenjena prometu vozil. To pomeni, da je na alpskih pašnikih, travnikih in poljih, v gozdovih in v hribih prepovedana tudi vožnja z gorskimi kolesi. Izjemo predstavljajo prevozi za kmetijske potrebe ali za kontrole, ki jih predvidevajo zakoni. V mejah posebnega zakona za motorne sani ta prepoved ne velja za vožnjo z motornimi sanmi. Na Koroškem<sup>12</sup> je prepovedano voziti in ustavljeni motorna vozila na splošno, torej tudi motorne sani in ostale vrste terenskih vozil izven območij, ki so vnaprej določena za promet te vrste. To pomeni, da je razen v izjemnih primerih tudi terenskim vozilom prepovedano zapustiti ceste. Med izjemami, ki jih predvideva zakon, najdemo, poleg že omenjenih, tudi možnost uporabe vozil za vzdrževanje smučarskih prog in prog za nordijsko smučanje, ko so na sporedu športne prireditve. Dežela Gornja

---

<sup>8</sup> Gesetz über Naturschutz und Landschaftsentwicklung (GNL), LGBl. Nr. 22/1997 idgF 1/2008; Gesetz über die Sportförderung und die Sicherheit bei der Sportausübung, LGBl. Nr. 15/1972, 17/1995, 58/2001, 27/2005, 1/2008, 36/2008 (Sportgesetz)

<sup>9</sup> Tiroler Naturschutzgesetzes – TNSchG 1997 LGBl. Nr. 26/2005 idgF LGBl. Nr. 57/2007; Tiroler Nationalparkgesetz, LGBl. Nr. 103/1991

<sup>10</sup> § 2 Abs. 2 TNSchG 2005: Geschlossene Ortschaft ist ein Gebiet, das mit mindestens fünf Wohn- oder Betriebsgebäuden zusammenhängend bebaut ist, wobei der Zusammenhang bei einem Abstand von höchstens 50 Metern zwischen zwei Gebäuden noch nicht als unterbrochen gilt. Zur geschlossenen Ortschaft gehören auch Parkanlagen, Sportanlagen und vergleichbare andere weitgehend unbebaute Grundstücke, die überwiegend von einem solchen Gebiet umgeben sind. Land- und forstwirtschaftliche Gebäude, die nach den raumordnungsrechtlichen Vorschriften im Freiland errichtet werden dürfen, gelten nicht als Betriebsgebäude.

<sup>11</sup> Salzburger Naturschutzgesetz 1999 - NSchG idgF LGBl. Nr. 100/2007; Salzburger Nationalparkgesetz, LGBl. Nr. 106/1983, über die Errichtung des Nationalparks Hohe Tauern im Land Salzburg; Gesetz vom 5. Juli 1972 über den Betrieb von Motorschlitten - Motorschlittengesetz, LGBl. Nr. 90/1972 idgF LGBl. Nr. 58/2005

<sup>12</sup> Kärntner Naturschutzgesetz 2002 - K-NSG 2002 idF LGBl. Nr. 63/2005 LGBl. Nr. 103/2005; Kärntner Nationalpark- und Biosphärenparkgesetz - K-NBG LGBl. Nr. 55/1983 idgF LGBl. Nr. 25/2007



Avstrija<sup>13</sup> omejuje prepoved prometa samo za nekatera območja (območja nad 1.200 m nadmorske višine, šotišča, močvirja, mokrišča in suhe travnike) in za nekatere vrste vozil (dvokolesniki ali enosledna vozila). Prepoved ne velja za proge, ki so izrecno namenjene treniranju, športnemu dirkanju s kolesi ali z vozili na motorni pogon. Na Štajerskem velja poseben zakon<sup>14</sup> za promet motornih vozil na območjih izven cest ali na cestah z naravno podlago. Uporaba je prepovedana z izjemo primerov, ki jih določa zakon. Med izjeme spada tudi uporaba prog za motorno športno dejavnost na osnovi deželnega zakona o prireditvah<sup>15</sup>. Spodnja Avstrija nima posebnih zakonov za varstvo okolja na področju motornih športov. Posebno dovoljenje je v skladu s 7. členom zakona o varstvu okolja<sup>16</sup> potrebno pridobiti za gradnjo, širitev in upravljanje športnih objektov, posebej če so namenjeni športnim dejavnostim, kakršne so motokros, avtokros in trial. Športne prireditve z motornimi vozili, ki potekajo na območjih izven pristojnosti avstrijskega zakona o cestnem prometu, se dovoljujejo na osnovi zakona o prireditvah<sup>17</sup>.

Francija prepoveduje uporabo motornih vozil na naravnih območjih z okoljskim zakonom z dne 3. januarja 1991<sup>18</sup>, kar je določeno v členu L362-1 in v ostalih členih tega zakona in torej velja na celotnem državnem ozemlju. Vožnja po območjih, cestah in poteh, ki so namenjeni javnemu prometu – v Franciji merijo skupno 1,5 milijonov km –, je dovoljena za vse vrste vozil, le da so registrirana. Javnemu prometu so namenjene vse javne in tudi podeželske ceste, ki so v lasti občin, razen v primerih, ko pride do zaprtja le-teh s strani organov policije, (glej od čl. L. 161-1 do čl. 161-13 zakonika za podeželje). Samo domnevna pa je možnost dostopa javnosti do zasebnih cest, ki so opredeljene kot ceste med kmetijskimi posestvi oziroma kot zasebne poti, vendar so v tem primeru merodajni videz ceste, cestna podlaga in število uporabnikov. Na zasebnih površinah lahko lastnik seveda prepove javno uporabo. Izrecno pa je za občine predvidena možnost, da omejijo dostop do javnih cest, ko je to potrebno za varovanje okolja (za ta primer glej člen 2213-4

---

<sup>13</sup> Landesgesetz über die Erhaltung und Pflege der Natur (OÖ. Natur- und Landschaftsschutzgesetz 2001 – OÖ. NSchG 2001) idF der RL 2006/105/EG vom 20. November 2006, ABl. Nr. L 363 vom 20.12.2006, S. 368; RL 92/43/EWG vom 21. Mai 1992, ABl. Nr. L 206 vom 22.7.1992, S. 7, idF der RL 2006/105/EG vom 20. November 2006, ABl. Nr. L 363 vom 20.12.2006, S. 368)

<sup>14</sup> Gesetz vom 20. Juni 1973 über die Verwendung von Kraftfahrzeugen im freien Gelände (Geländefahrzeugegesetz) LGBl. Nr. 139/1973 idgF LGBl. Nr. 148/2006

<sup>15</sup> Gesetz vom 8. Juli 1969 über öffentliche Schaustellungen, Darbietungen und Belustigungen (Steiermärkisches Veranstaltungsgesetz), LGBl. Nr. 192/1969 idgF LGBl. Nr. 25/2009

<sup>16</sup> NÖ Naturschutzgesetz 2000 (NÖ NSchG 2000) 5500–0 Stammgesetz 87/00 2000-08-31 Blatt 1-24 idgF 5500–8 8. Novelle 4/10 2010-01-27

<sup>17</sup> NÖ Veranstaltungsgesetz 7070-0 (Blatt 1-12 Ausgegeben am 16. August 2006 Jahrgang 2006 73. Stück

<sup>18</sup> Loi n°91-2 du 3 janvier 1991 relative à la circulation des véhicules terrestres dans les espaces naturels et portant modification au code des communes (JORF n° 4 du 5 janvier 1991, p. 325)

splošnega zakonika o krajevnih ustanovah). Po členu L361-2 omenjenega zakona so departmaji s pomočjo ustreznih društev dolžni izdelati departmajski načrt poti, ki so namenjene izletom z motornimi vozili. Potem, ko prizadete občine sprejmejo predlagane načrte poti, mora departmajska skupščina odločati o vključitvi le-teh v departmajski načrt. Doslej so bili sprejeti štirje departmajski načrti, vendar so vsi v poskusni fazi.

Člen L362-3 okoljskega zakonika ureja tekmovalno ali rekreacijsko dejavnost avto-moto športov na javnih cestah in tudi na območjih, kjer se ta dejavnost odvija le občasno oziroma v okviru posameznih prireditev. Da se neko zemljišče lahko nameni vozilom na motorni pogon, je v smislu členov L421-2 in R421-19g urbanističnega zakona potrebno predhodno pridobiti dovoljenje pristojnega župana. Če so izpolnjeni vsi varnostni pogoji in prireditev ustreza športnim pravilnikom, lahko prefekt dovoljenje potrdi za štiri leta. Če velikost parcele presega štiri hektarje oziroma če se zemljišče nahaja znotraj območja Natura 2000, je potrebno za projekt predhodno opraviti PVO (poročilo o vplivih na okolje). V okviru uveljavljanja zakona o gozdarstvu je prepovedano zanemarjati območja, ki so namenjena javnemu prometu.

Problem vožnje motornih vozil po cestah z naravno podlago in izven njih, ki doslej ni bil urejen v okviru italijanske zakonodaje, poskušajo sedaj vsaj delno urediti z ustreznim zakonskim predlogom (v nadaljevanju ga bomo imenovali ZP Carrara)<sup>19</sup>. ZP sprejema poziv italijanske motociklistične zveze, katere namen je ozaveščati voznike o maksimalnem varovanju okolja ob prakticanju terenskih voženj, ki morajo uživati iste pravice kot ostali športi, vendar pod pogojem, da je zagotovljeno spoštovanje narave in ostalih uporabnikov naravnega okolja. ZP ločuje med vožnjo cestnih in terenskih vozil: slednja bi v naravi morala voziti samo pod določenimi pogoji in po možnosti po poteh, ki jih običajno ne uporabljajo cestna vozila.

ZP posebej ureja vožnjo terenskih vozil (avtomobilov in motorjev) po cestah z naravno podlago; le-te ločuje na "kolesnice in steze za selitev živine" (kjer ni dovoljena vožnja vozil s preveliko maso in velikostjo) in na "gorske steze" in "steze" (kjer lahko vozijo samo motorna kolesa in motorji). ZP v glavnem določa kriterij, po katerem motorna vozila ne smejo voziti po cestah z naravno podlago, če to povzroča trajne spremembe na cestišču.

---

<sup>19</sup> Disegno di Legge n°1070 del Senato della Repubblica, XVI Legislatura sulla "Disciplina della circolazione motorizzata su strade a fondo naturale e fuori strada". Tale DdL è stato assegnato all'8° Commissione permanente lavori pubblici e comunicazioni in data 21 ottobre 2008; l'esame del DdL deve ancora iniziare il suo iter. Da: <http://www.senato.it/leg/16/BGT/Schede/Ddliter/32428.htm>

Razen v izjemnih primerih sta na javnih mestih vožnja in ustavljanje izven cest prepovedana; na zasebnih zemljiščih sta dovoljena, »če ju dovoli lastnik zemljišča, vendar le v primeru, da zemljišča ne spadajo v okvir varovanih območij, ki so bila določena z deželnimi zakoni, oziroma da ne gre za območja z omejitvami oziroma območja zavarovane krajine«.

### 2.1.3 Zavarovana območja

Glavni cilj, zaradi katerega je predvideno varovanje območij posebnega ekološkega, okoljskega in krajinskega pomena, je zagotovitev vzdrževanja in ohranitve le-teh. Vožnjo in uporabo motornih vozil na teh območjih običajno urejajo zakoni ali ustanovitveni odloki območij samih.

Z izjemo uporabe motornih vozil s strani upravičencev in za javne namene je na zavarovanih območjih vožnja z motornimi vozili v glavnem prepovedana ali kakorkoli omejena.

Na zavarovanih območjih v Liechtensteinu ni npr. prepoved vožnje omejena samo na območja izven cest, ampak obsega tudi javne ceste. Odlok z dne 17. oktobra 1978 za varovanje *Ruggeller Riet-a* npr. omejuje tudi dostop do poti, ki so izrecno javne narave in so kot take tudi označene.

V skladu z zveznim zakonom z dne 1. julija 1966 o varovanju narave in krajine švicarska zvezna vlada s posebnim odlokom<sup>20</sup> prepoveduje dostop kakršnihkoli vozil ter pristajanje in vzlet kakršnihkoli zračnih plovil, vključno z jadralnimi letali iz naklona kot so jadralni zmaji in jadralna padala, na osrednjih območjih Narodnih parkov (17. člen, 2. odst., točke a-c); ista prepoved velja tudi v obmestnih naravnih parkih (23. člen), vendar pri tem izjemo predstavljajo nemotorna vozila, ki se lahko vozijo po izrecno določenih poteh. Predvidene so izjeme za manj pomembne primere in za primere posebnih potreb.

Vsekakor obstaja mnenje, da bi prepoved zlahka razširili tudi na zunanja območja. V 18. členu je namreč prirejanje okolju prijaznih turističnih in rekreacijskih dejavnosti opredeljeno kot dejavnost, ki prispeva k ohranitvi podeželske krajine, glede na to, da jo varuje pred škodljivimi posegi. V regionalnih naravnih parkih nameravajo promovirati storitve, namenjene naravovarstvenemu turizmu in okoljski vzgoji (21. člen, krepitev trajnostnih gospodarskih dejavnosti).

---

<sup>20</sup> Verordnung vom 7. November 2007 über die Pärke von nationaler Bedeutung (Pärkeverordnung, PÄV)

Tudi v Italiji so veljavni predpisi in ukrepi na državni in deželni ravni ter za posamezna varovana območja zelo različni. Zdi se, da ni posebnih deželnih zakonov, ki bi urejali uporabo motornih vozil na varovanih območjih. Vrzeli vsekakor zapolnjujejo zakoni o parkih in njihovi notranji pravilniki.

V Italiji spada "ureditev vožnje po gozdnih cestah (...), upravljanje z le-temi ter uporaba heliski in motornih sani na območjih posebnega varstva (ZPS-i v skladu z direktivo *Habitat* 92/43/CEE), ki imajo značilnosti odprtih alpskih okolij" na nacionalni ravni med "minimalne enotne kriterije, ki tvorijo osnovo ohranitvenih ukrepov za ZPS tipologije" v smislu 6. člena odloka z dne 17. oktobra 2007; isto velja za ureditev uporabe in upravljanja gozdnih cest (pa tudi za "odprtje novih stalnih gozdnih cest in prog") na "ZPS območjih z alpskimi gozdovi".

Poleg tega že omenjeni ZP Carrara deželam priznava pravico, da omejujejo uporabo vozil na motorni pogon na cestah z naravno podlago v nacionalnih, regionalnih in mestnih parkih ter na območjih z arheološkimi omejitvami.

Obstajajo pa tudi nekateri primeri zakonskih instrumentov (posebej deželni zakoni in pravilniki varovanih območij), ki so vredni omembe.

Da bi varovali okoljsko dediščino regionalnega naravnega parka Mont-Avic<sup>21</sup> so v načrtu upravljanja prostora prepovedali sprehode izven priporočene cestne mreže ter uporabo motornih vozil in plovil. Vožnja z gorskimi kolesi je dovoljena samo po vnaprej določenih poteh. V regionalnem parku Dolomiti Ampezza ni dovoljena uporaba motornih vozil znotraj parka, z izjemo vozil za gozdarsko in živinorejsko uporabo, za reševalne službe in za dobave gorskim kočam. Prepoved velja tudi za nizke prelete in za pristajanje helikopterjev za heliski (1. člen)<sup>22</sup>. V naravnem parku Alta Valsesia poslovnik prepoveduje (samo) uporabo terenskih vozil. Avtonomna pokrajina Trento je izdala pokrajinski zakon o naravnih parkih. V naravnem parku Adamello Brenta skušajo omejiti uporabo zasebnih vozil s predpisi, čeprav je v celoti ne prepovedujejo. Uprava parka je uredila parkiranje, uvedla

---

<sup>21</sup> Il piano di gestione territoriale in questione è emanato in base alla legge regionale della Valle d'Aosta L.R. n. 66/1989 (aggiornata con la L.R. n. 16/2004)

<sup>22</sup> Già dalla legge che istituiva il parco, ai sensi dell'art.10 della "Legge Regionale 22 marzo 1990, n°21, Norme per l'istituzione del Parco delle Dolomiti d'Ampezzo" della Regione Veneto, "fino all'entrata in vigore del Piano ambientale e comunque per un periodo non eccedente i tre anni dall'entrata in vigore della presente legge, nel territorio del Parco non sono consentiti: a) l'apertura di nuove strade, a eccezione di quelle al servizio dell'attività agro-silvopastorale; [...] h) l'uso dei mezzi motorizzati nei percorsi fuori strada con esclusione dei mezzi necessari ai lavori agricoli, alle utilizzazioni boschive e per i servizi di protezione civile e di rifornimento dei rifugi alpini e di manutenzione delle piste da sci", peraltro riservandosi, entro 60 giorni dalla pubblicazione della Legge, un'ulteriore regolamentazione "della rete delle strade su cui è consentito esclusivamente l'uso dei mezzi motorizzati di cui alla lettera h) del comma 1" (sopra riportata), "nonché di mezzi di servizio pubblici".

službo z miniavtobusi in na ta način omogočila dostop s čim manjšim vplivom na okolje.

V uredbah o ustanovitvi naravnih parkov v smislu čl. L 331-4-1 francoskega okoljskega zakonika in o vključitvi le-teh v kategorijo nacionalnih naravnih rezervatov v smislu čl. L 332-3 istega zakonika, je predviden tudi predpis za omejitev ali prepoved vožnje in ustavljanja. Predvidena je tudi absolutna prepoved dostopa na varovana območja ne glede na sredstvo, ki ga obiskovalec uporablja.

Za Slovenijo velja splošna prepoved, ki smo jo omenili v prejšnjem poglavju.

O morebitnih splošnih prepovedih ali omejitvah za varovana območja v Nemčiji nismo prejeli nikakršne informacije.

Avstrijske zvezne dežele so predvidele široke omejitve in prepovedi za uporabo motornih vozil v odlokih, s katerimi so ustanovile naravne parke in varovana območja. Načrt upravljanja narodnega parka Gesäuse na Štajerskem prepoveduje motorno športno dejavnost, vključno z motokrosom in rallyem.

Na zavarovanih območjih in območjih, kjer velja omejitev hrupa na Tirolskem, so v glavnem prepovedani vsi posegi, ki povzročajo veliko akustično onesnaženje, medtem ko je za uporabo motornih vozil potrebno posebno dovoljenje. Zakon predvideva isto prepoved tudi za naravne parke (*Naturschutzgebiete*). Tirolski zakon o ustanovitvi nacionalnega parka Visoke Ture izrecno prepoveduje uporabo motornih vozil na celotnem območju. Izjema so le nekateri izredni primeri, ki jih predvideva zakon. Pomembno je izpostaviti, da so posegi, ki proizvajajo izdatno onesnaženje, na zunanjih območjih dovoljeni le s predhodnim dovoljenjem, medtem ko so v osrčju parka strogo prepovedani .

Dežela Salzburg je na nekaterih zavarovanih območjih (naravnih rezervatih in zaščiteneh krajinskih parkih) prepovedala vsakršne ukrepe, ki bi imeli škodljiv vpliv na okolje. Ti predpisi so zastavljeni tako, da pokrivajo tudi prepoved vožnje motornih vozil. Na območjih zaščiteneh krajinskih parkov v deželi Salzburg je predvidena popolna prepoved uporabe motornih vozil na cestah in poteh, ki so opredeljene kot peš poti oziroma niso izrecno namenjene motornemu prometu. Tudi za parkiranje in ustavljanje izven le-teh je potrebno posebno dovoljenje. V naravnih parkih in na krajinsko zaščiteneh območjih, za katera veljajo omejitve, je predvidena splošna prepoved poseganja v okolje. V širšem smislu je torej lahko prepovedana tudi uporaba motornih vozil. Za koroški del parka Visoke Ture in

za nacionalni park Nockberge bi izpostavili le splošno prepoved, ki je bila že prej omenjena.

Povsem drugačna je zakonodaja za območja, ki spadajo v evropsko ekološko mrežo, znano kot Natura 2000, kajti ne glede na vrsto načrta ali projekta se dovoljenja lahko izdajajo samo po opravljenem preverjanju vplivov.

## 2.2 Kategorije vozil

### 2.2.1 Motorna vozila

Na osnovi klasifikacije vozil nismo uspeli ugotoviti, ali obstajajo posebni predpisi za njih. Vsekakor lahko trdimo, da je za vse pogodbenice pomembno s posebnimi predpisi urediti uporabo nekaterih vozil kot so npr. motorji, motorne sani, kvadi. Za nekatere kategorije motornih vozil je predvidena posebna zakonska ureditev, ki jo v skladu z nacionalnimi notranjimi pravnimi redi zasledimo v nacionalni, regionalni in pokrajinski zakonodaji.

V nadaljevanju posredujemo pregled zakonodaje posameznih držav glede na različne tipologije vozil na motorni pogon.

Medtem ko sta registracija in dostop motornih vozil na javne ceste v Nemčiji urejena s *Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) in Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV)*, je izven cest v smislu 2. alineje 1. odstavka 12. člena deželnega zakona BaylmschG<sup>23</sup> z izjemo posebnih primerov prepovedano puščati prižgane hrup povzročujoče ali podobne motorje, razen ko je to neizogibno potrebno (št. 1). V smislu 2. alineje 1. odstavka je prepovedana uporaba motornih vozil za vožnjo po snegu, posebej motornih sani. Pristojna okrožna oblast lahko dovoli uporabo le, če ta ni v nasprotju z interesi javnega reda kot sta npr. varnost in varovanje prebivalstva pred akustičnimi emisijami.

Čeprav je to že predvideno v francoskem cestnem zakoniku, pa je absolutna prepoved vožnje po cestah ali po površinah, ki so namenjene javnemu prometu ali javnosti, določena tudi z odlokom št. 2009-911 z dne 27. julija 2009, ki ureja pogoje prodaje, darovanja in oddajanja v najem določenih kategorij motornih vozil, katerih hitrost presega 25 km/h (mini-motorji, terenski motorji, pit bike-i, dirt bike-i ali kvadi).

Poleg tega ni dovoljeno voziti po mreži poti na zasebnih zemljiščih in tudi izven nje. Motorna vozila, ki so obravnavana v omenjenem odloku, se morajo posluževati krožnih prog, poti in zemljišč, ki so namenjena motorni tekmovalni dejavnosti v smislu člena R 331-21 športnega zakonika oziroma so za to predvidena.

Člen 362-3 francoskega okoljskega zakona prepoveduje vožnjo motornih sani po javnih cestah pa tudi izven njih, če za to ne obstajajo posebne potrebe strokovne narave, potrebe

---

<sup>23</sup> Bayerisches Immissionsschutzgesetz - BaylmschG - vom 8. Oktober 1974, zuletzt geändert durch Gesetz vom 22.07.2008 (GVBl S. 466), [http://www.izu.bayern.de/recht/detail\\_rahmen.php?pid=110701010042](http://www.izu.bayern.de/recht/detail_rahmen.php?pid=110701010042)

javnega reda ali varnosti, reševanja, itd. Za vožnjo z motornimi sanmi se lahko predvidijo tudi posebne krožne poti namenjene tovrstnemu prometu. V smislu odloka z dne 22. decembra 2006 o urbanizmu na hribovskih območjih je za izdajanje dovoljenj pristojna služba UTN (*Unité touristique nouvelle*).

Švicarski zakon o cestnem prometu<sup>24</sup> uvršča kvade in motorne sani v kategorijo motorjev, kar pomeni, da morajo biti opremljeni s prometnim dovoljenjem in da morajo biti registrirani v posebnem, računalniško podprtem registru. Leta 2004 je bilo v Švici registriranih 5800 kvadov in 1250 motornih sani. V smislu 1. odstavka 43. člena zakona motorna vozila in kolesa ne smejo voziti po cestah, ki niso primerne oziroma niso izrecno namenjene vožnji le-teh, kot so npr. peš poti.

Medtem ko morajo motorna kolesa in kvadi spoštovati splošne predpise o cestnem prometu, velja v Liechtensteinu poseben zakon za uporabo goseničnih vozil.<sup>25</sup> Zakon ločuje med goseničnimi vozili, ki se uporabljajo pretežno na cestah, in tistimi, ki so zgrajena pretežno za vožnjo po naravnih površinah ali izven javnih cest. V dvomljivih primerih odloča vlada od primera do primera. Ceste, po katerih je zaradi meteoroloških razlogov (sneg, blato, ruševine) nemogoče voziti z običajnimi motornimi vozili, so izrecno vključene med površine, na katerih je dovoljen promet z goseničarji. Samo terenski goseničarji in gosenična vozila za zasnežene površine spadajo pod določila tega zakona. Liechtenstein izrecno ureja tudi uporabo motornih sani. Uporaba je vedno dovoljena za zdravstvene in reševalne namene, ter za vzdrževanje in oskrbovanje planinskih koč, domov in postojank, ter njihovo ureditev, če ni drugih možnosti za gradnjo in vzdrževanje le-teh.

V Sloveniji je z vladnim odlokom prepovedana uporaba dvo- in štiri-kolesnih motornih vozil na naravnih območjih. Naravna območja sestavljajo vse površine, ki ležijo izven urbanih območij, vasi, naselij, neklasificiranih cest in cest, ki niso namenjene vožnji, ustavljanju in parkiranju<sup>26</sup>.

Upoštevajoč zelo podrobno opredelitev posameznih kategorij vozil, ki jo predvideva italijanski prometni zakonik, motorne sani v Italiji doslej niso zakonsko urejene. Vlada je prejela že nešteto zahtev, predvsem s strani naravovarstvenih organizacij, da bi vključila

---

<sup>24</sup> Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SVG) (stanje 1. januar 2010)

<sup>25</sup> Gesetz vom 5. Juni 1975 über die Verwendung von Raupenfahrzeugen

<sup>26</sup> Uradni list Republike Slovenije, št.16/1995, 28/95, 35/2001



tudi motorne sani med obravnavana vozila. Kar pa zadeva omejitve glede izvajanja smučanja s pomočjo helikopterja (heliski) in motornih sani na območjih Natura 2000, opozarjamo na "enotne minimalne kriterije za določitev ukrepov ohranjanja ZSP-jev" v smislu že omenjenega 6. člena odloka z dne 17. oktobra 2007.

Iz pregleda veljavne zakonodaje v Avstriji lahko ugotovimo veliko raznolikost zakonodaje v posameznih zveznih deželah.

Dežela Salzburg s posebnim zakonom (*Salzburger Motorschlittengesetz*<sup>27</sup>) prepoveduje uporabo motornih sani na površinah izven javnih cest. Poleg izjem, ki se priznavajo za javne potrebe (javna varnost in reševanje), zakon predvideva še vrsto izjem. Upoštevajoč posamezne primere pristojna krajevna oblast na ta način lahko izda dovoljenje za določeno število vozil in za obdobje največ treh let v primeru, ko je poseg potreben za vzdrževanje športnih naprav (smučarskih prog, prog za nordijsko smučanje, žičnic, itd.), za upravljanje z zemljišči (lov, ribištvo, gozdarstvo) ali za oskrbovanje planinskih koč. Podobno kot na Štajerskem je tudi po salzburškem zakonu o motornih saneh možno izdati dovoljenje za poskusne vožnje, ko za le-te zaprosi podjetje, ki se ukvarja s proizvodnjo ali popraviljem motornih sani. Vendar zakon o motornih saneh ne predvideva predpisov za opravljanje rekreacijske in športne dejavnosti izven površin, ki so namenjene javnemu prometu. O omejitvah za določene tipe vozil na osnovi zakona o varstvu okolja v Gornji Avstriji smo že poročali v predhodnem poglavju.

Omembe vreden je zakon o terenskih vozilih (*Geländefahrzeugegesetz*<sup>28</sup>), s katerim je Štajerska uredila motorizirano terensko vožnjo. Poleg tega, da je opredelila vozila na motorni pogon in pojasnila, da se vozila, ki se pretežno uporabljajo izven območij javnih cest, obravnavajo kot terenska vozila, je opredelila tudi motorne sani. Glede na značilnosti zgradbe in opreme so motorne sani posebna vrsta terenskih vozil, ki so primerna za pretežno uporabo na zasneženih in ledenih območjih. Uporaba terenskih vozil na naravnih območjih je prepovedana z izjemo za potrebe kmetijstva ali gozdarstva, ribištva ali lova, in je dovoljena upravičencem ali lastnikom nepremičnin po poteh, ki vodijo na domove ali do kmečkih poslopij. Na zahtevo specializiranih podjetij za terenska vozila se uporaba lahko dovoljuje za poskusne vožnje, vendar pod pogojem, da se le-te opravijo na točno določenem ozemlju.

---

<sup>27</sup> Gesetz vom 5. Juli 1972 über den Betrieb von Motorschlitten, StF: LGBl. Nr. 90/1972 idgF LGBl Nr 58/2005

<sup>28</sup> Gesetz vom 20. Juni 1973 über die Verwendung von Krafffahrzeugen im freien Gelände (Geländefahrzeugegesetz) LGBl. Nr. 139/1973 idgF LGBl. Nr. 148/2006

Tudi za motorizirane športne dejavnosti je potrebna pridobitev posebnega dovoljenja. Zakon ločuje med dogodki na naravnih območjih in dogodki na posebnih progah. Medtem ko je za prve predvidena vložitev prošnje s točno navedbo območja, datuma in števila tekmovalcev, je za druge možno pridobiti dovoljenje, na osnovi katerega se za največ dve leti lahko uredi proga za treniranje.

### 2.2.2 Zračna plovila na motorni pogon

Prejeti odgovori na to temo so precej skromni. V glavnem lahko ugotovimo, da v večini pogodbenic veljajo splošni predpisi, ki urejajo civilno letalstvo in so v pristojnosti države. Samo v redkih posameznih primerih v pogodbenicah obstajajo predpisi, ki upoštevajo alpske posebnosti iz naravovarstvenega zornega kota, vendar v glavnem vselej samo za varovana območja.

V Sloveniji je raba motornih zrakoplovov določena z zakonom o letalstvu<sup>29</sup>. Le-ta velja za celotno ozemlje države, vendar ne vsebuje posebnih predpisov za naravna območja, za heliski ali za panoramske lete. Zakonski osnutek za spremembo zakona iz leta 1981 o Triglavskem narodnem parku predlaga, da bi še naprej zmanjševali akustično onesnaženje z določitvijo mejnih vrednosti za vire hrupa in s prepovedjo gradnje novih letališč. Omejitve veljajo samo za motorne zrakoplove, ne veljajo pa za jadralna letala, jadralna padala, zračne balone, itd.

V Nemčiji na splošno nimajo posebnih predpisov za letalski promet na hribovskih območjih, niti posebej za Alpe. V skladu z zveznim zakonom o letalskem prometu<sup>30</sup> in ustreznimi izvršilnimi odloki so leti v glavnem dovoljeni tudi na območju Alp. Da bi izboljšala varnost, evropska agencija za varnost v letalstvu (EASA) razvija poseben izobraževalni tečaj za pridobitev pilotskih diplom za letenje v gorah (*Mountain Flight Qualification*).

Lokalne vlade, kot na primer oblast Zgornje Bavarske, si prizadeva, da bi zračni promet v Alpah kar se da omejila. Zaradi tega se zelo restriktivno dovoljuje nizke lete ter vzlete in pristajanja zrakoplovov izven letališč. Kljub temu, da zakonodaja ne določa namenov, ampak samo letalske tehnike (vizualno ali instrumentalno letenje), ne dovoljujejo panoramskih letov, niti letov za heliski, da ne bi kršili interesov javnega reda, rekreacijskih

---

<sup>29</sup> Uradni list Republike Slovenije, 113/2006-UPBI.

<sup>30</sup> Luftverkehrsgesetz - LuftVG, BGBl. I S. 698 idgF BGBl. I S. 2942

dejavnosti in tišine v turistično najzanimivejših alpskih regijah.

Gornja Bavarska in Švabska imata že vnaprej določene meje najpomembnejših območij. Splošno dovoljenje iz istih razlogov velja samo za letenje helikopterjev, ko morajo izvajati določena dela, medtem ko izključuje lete za druge namene. Izven meja teh območij lahko javne oblasti dovoljujejo posamezne lete, potem ko za vsak primer posebej preverijo skladnost.

V Liechtensteinu ni dovoljeno pristajati in vzletati izven t.i. območij za gorsko pristajanje (*Gebirgslandeplätze*) nad 1.100 m nadmorske višine.

Vprašanje je vsekakor samo teoretskega značaja: v Liechtensteinu namreč trenutno nimajo območij za gorsko pristajanje. Glede na to, da ne obstajajo specifični predpisi, veljajo za panoramske prelete splošni državni predpisi za vizualno letenje (*Visual Flight Rules – VFR*), vključno s predpisi za minimalno višino letenja.

V Švici velja za pristajanja in vzlete nad 1.100 m nadmorske višine podobna ureditev kot v Liechtensteinu. Za potrebe izobraževanja in treniranja, pa tudi za prevoz potnikov v turistične namene so zgradili visokogorske pristajalne steze. Po zakonu je njihovo število omejeno na 48<sup>31</sup>. V tem času je v teku preverjanje načina uporabe in lokacije le-teh. V tem okviru bodo tudi preverili možnost omejevanja preletov na občutljivih območjih posebnega ekološkega in krajinskega pomena. V skladu z že omenjeno uredbo z dne 23. novembra 1994 o letalski infrastrukturi (OSIA) je potrebno pridobiti posebno dovoljenje za pristajanje in vzletanje izven temu namenjenih površin. V načrtu je tudi izdaja uredbe za ureditev pristajanja in vzletanja na varovanih območjih, razpravljajo pa tudi o možnosti, da bi uvedli območja miru in še dodatno omejili prelete občutljivih območij izven letališč na celotnem švicarskem ozemlju. Doslej so namreč zahtevali samo, da piloti spoštujejo narodni park z visokimi preleti.

V Italiji za pristajanje izven letališč in aviodromov ni potrebno posebno dovoljenje, vsekakor pa je o tem potrebno takoj obvestiti pristojne oblasti. Znotraj nacionalnih in regionalnih varovanih območij okvirni zakon o varovanih območjih<sup>32</sup> dovoljuje samo lete zrakoplovov s posebnim dovoljenjem. V vsakem primeru so prepovedani leti izpod 500 m višine oziroma oddaljenosti od tal.

---

<sup>31</sup> Uredba o infrastrukturi zračnega prometa (OSIA), z dne 23. novembra 1994

<sup>32</sup> Legge 6 dicembre 1991, n. 394, aggiornata al D.L. n. 262/2006, GU n. 292 del 13-12-1991, S.O.

Parlament obravnava osnutek zakona<sup>33</sup> iz leta 1998, s katerim bodo prepovedali nizke lete (manj kot 700 m od tal) in pristajanje turističnih, športnih in rekreacijskih zrakoplovov ter helikopterjev nad 1500 m nadmorske višine. Na območjih posebnega varstva (ZPS) v odprtih alpskih okoljih se dejavnost heliski-ja obravnava v okviru "enotnih minimalnih kriterijev za določitev ohranitvenih ukrepov ZSP območij". Prav zaradi tega npr. na območju parka Dolomiti d'Ampezzo<sup>34</sup> velja prepoved bodisi za nizke lete in za pristajanje zrakoplovov kot tudi za opravljanje storitev heliski".

Heliski na nevarovanih območjih se dovoljuje in izvaja predvsem v dolini Aoste, medtem ko je ta dejavnost od leta 1996 dalje povsem prepovedana v avtonomnih pokrajinah Trento in Bolzano.

Ob veljavnosti zveznega zakona o začni plovbi<sup>35</sup> in posebej 9. odstavek, ki ureja pristajanje in vzletanje izven letališč, je v Avstriji ureditev tega področja na deželni ravni zelo raznolika. Medtem ko v Predarlski zakon o varstvu okolja ne ureja pristajanja in vzletanja izven letališč, je na celotnem območju Tirolske prevoz potnikov s helikopterji za turistične namene izven območja letališč izrecno prepovedan. Nad 1.700 m nadmorske višine je potrebno za pristajanje in vzletanje v okviru športnih in kulturnih prireditev, za promocijske namene ali za filmske posnetke pridobiti posebno dovoljenje tudi izven varovanih območij. V deželi Salzburg veljavna zakonodaja prepoveduje pristajanje in vzletanje jadralnih padalcev in zmajev na motorni pogon izven urbaniziranih in naseljenih območij (27. člen, 2. odst, točka e), medtem ko je potrebno pridobiti posebno dovoljenje za gradnjo ali adaptacijo letališč in drugih objektov, ki so namenjeni večkratnemu pristajanju in vzletanju zrakoplovov na motorni pogon. Dovoljenje se ne izda v primeru, ko ima ta dejavnost negativne vplive na podobo krajine, naravno ravnovesje, krajinske značilnosti in rekreacijsko vrednost, če seveda ne obstajajo drugačni javni interesi. Koroška ni izdala posebnih določb splošnega značaja za panoramske prelete ali za heliski, zato velja zvezni zakon za civilno letalstvo. Oblast, ki je pristojna za izdajanje dovoljenj, ni doslej še nikoli priznala značaja javnega interesa heliski-ju. V skladu z izvajanjem internih direktiv pa ne izdaja niti dovoljenj za panoramske lete, ki bi v času med 1. decembrom in 31. marcem

---

<sup>33</sup> Disegno di Legge n° 3175, d'iniziativa del Consiglio regionale del Veneto, comunicato alla Presidenza del Senato della Repubblica (XIII Legislatura) il 26 marzo 1998, intitolato "Disciplina dei voli in zone di montagna", approvato in testo unificato il 26 settembre 2000 ed assegnato alla 9ª Commissione permanente trasporti, poste e telecomunicazioni il 3 ottobre 2000.

Da <http://www.senato.it/leg/13/BGT/Schede/Ddliter/12604.htm>

<sup>34</sup> Regione Veneto, Legge Regionale 22 marzo 1990, n°21, Norme per l'istituzione del Parco delle Dolomiti d'Ampezzo

<sup>35</sup> Bundesgesetz vom 2. Dezember 1957 über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz – LFG), StF: BGBl. Nr. 523/1957

vsakega leta pristajali ali vzletali na več kot 900 m nadmorske višine. Dežela poleg tega namenja posebno varstvo alpskim območjem na višji nadmorski višini, to je visokogorskim območjem, ki ležijo ob gozdni meji. Z izjemo nekaterih primerov s področja gozdarstva, oskrbovanja gorskih koč, ipd. so na teh območjih vzleti in pristanki izrecno prepovedani.

Dodatne prepovedi in omejitve so predvidene tudi v ustanovnih odlokih varovanih območij<sup>36</sup>. Glede na to, da ni enotne zakonodaje, je potrebno preverjati vsak primer posebej.

Naravovarstveni zakon dežele Tirolske prepoveduje npr. vse vrste višjih akustičnih emisij na varovanih območjih, glede na poseben krajinski pomen le-teh (*Landschaftsschutzgebiete*) in glede na željo po ohranitvi območij miru (*Ruhegebiete*). Izjeme so možne samo na območjih splošne zaščite oziroma zunanjih območjih (*Außenzonen*) v Narodnem parku Visoke Ture.

Narodni park Visoke Ture je poseben primer, saj njegovo ozemlje spada pod dežele Koroško, Salzburško in Tirolsko ter je razdeljeno na območja z različno stopnjo zaščite. Medtem ko na svojem delu Tirolska na celotni površini parka prepoveduje pristanke, vzlete in uporabo motornih zrakoplovov pod 5.000 m višine letenja za športne, turistične in na splošno komercialne namene (6. člen, točki b, f; TNationalparkG<sup>37</sup>), Koroška predvideva iste predpise samo na območjih osrčja narodnega parka (*Kernzonen*). Poleg tega prepoveduje uporabo jadralnih letal, jadralnih zmajev in padal (glej 3. člen, 6. odstavek, točke b, c, d K-NBG<sup>38</sup>).

Na območjih splošne zaščite oziroma zunanjih območij Narodnega parka Visoke Ture, dežela Salzburg predvideva možnost, da pristojna okrožna oblast dovoli uporabo motornih zrakoplovov in tudi helikopterjev pod 5.000 m višine letenja. Na območjih osrčja narodnega parka pa ne pridejo v poštev dovoljenja za športne ali turistične namene.

Dežela Gornja Avstrija prepušča ureditev ustanovnim odlokom posameznih varovanih območij. Vsekakor izpostavljajo, da se pristojne oblasti pogosto soočajo s problemi, ki

---

<sup>36</sup> Kot primer lahko navedemo: Slovenija: v osnutku zakona o Triglavskem nacionalnem parku je predvidena prepoved gradnje novih pristajalnih in vzletnih stez, prepovedano pa je tudi prekoračiti maksimalne mere akustičnih emisij. Avstrija: Predarlška, Naravovarstveno območje "Gadental", LGBl. Nr. 40/1987 prepoveduje heliski; Območje Natura 2000 "Verwall", LGBl. Nr. 56/2003, prepoveduje vzletanja in pristajanja helikopterjev za turistične namene, razen izjem, ki jih predvideva zakon za krajinsko-naravovarstvena območja. Tirolski zakon o varstvu narave prepoveduje vzlete in pristajanja ter prevelike akustične emisije. Podobni predpisi veljajo v tako imenovanih območjih miru, za katere je izključena vsaka možnost odstopanja (glej 11. člen, 2. odstavek, točki d, e, v Zakonu o varstvu narave dežele Tirolske iz leta 2005).

<sup>37</sup> Gesetz vom 9. Oktober 1991 über die Errichtung des Nationalparks Hohe Tauern in Tirol (Tiroler Nationalparkgesetz Hohe Tauern) StF: 103/1991

<sup>38</sup> Gesetz über die Errichtung von Nationalparks- und Biosphärenparks (Kärntner Nationalpark- und Biosphärenparkgesetz - K-NBG) StF: LGBl Nr 55/1983 idGF LGBl Nr 25/2007

nastajajo zaradi kršitev predpisov s strani številnih športnoletalskih navdušencev.

Ko citirata zvezne zakone, deželi Spodnja Avstrija in Štajerska priznavata, da na deželni ravni ni zakonov za urejanje panoramskih letov in heliski-ja. V Spodnji Avstriji doslej še nikoli niso dovolili heliski-ja. Vloge za panoramske lete pretehtajo od primera do primera. Na nekaterih varovanih območjih na Štajerskem so prepovedani leti izpod 3.500 m višine. V nacionalnih parkih je minimalna višina 150 m od tal. Vsekakor je predvidena cela vrsta izjem.

V ostalem delu Avstrije je heliski dovoljen samo v Predarlški, vendar le na omejenem številu vrhov v občinah Lech/Zürs.<sup>39</sup>

Kot smo že ugotovili, Nemčija ne dovoljuje heliski-ja, Francija pa celo izrecno prepoveduje pristajanje in vzletanje zrakoplovov na hribovskih območjih za rekreacijske namene (člen L 363-1 okoljskega zakonika). S to prepovedjo, ki je predvidena že v zakonu o hribovskih območjih iz leta 1985, želijo zaščititi ekološko ravnovesje in omejiti motenje živalstva in tudi ljudi, ki si za svojo rekreacijo želijo miru v alpskem okolju. Izjemo predstavljajo samo pristanki znotraj letališč; število le-teh pa določijo upravne oblasti. Za varovana območja veljajo poslovniki narodnih parkov, ki lahko na centralnih območjih prepovedujejo prelete izpod 1.000 m višine letenja (člen L 331-4-1 okoljskega zakonika). Zakonodajalec pa je predvidel kazni samo kršitve, ki nastajajo znotraj narodnih parkov in naravnih rezervatov. V smučarskih središčih je izrecno prepovedana uporaba helikopterjev.

### Izjeme

Izjeme za prepovedi uporabe motornih vozil so v glavnem predvidene v vseh pogodbenicah. Med te v veliki večini varovanih območij spada uporaba motornih vozil s strani lastnikov in upraviteljev za kmetijske, gozdarske in živinorejske namene, za reševanje in javno varnost, za oskrbovanje in upravljanje (gorskih koč) na splošno.

Prepovedi v glavnem ne veljajo za posege, ki so namenjeni varovanju živalstva, znanstvenim raziskavam, sanaciji gorskih gozdov z zaščitnimi funkcijami, prevozu lesa in pogozdovanju, varovanju in regulaciji vodotokov, utrjevanju bregov in varstvu pred plazovi.

---

<sup>39</sup> Več informacij na spletnih straneh: <http://www.agenturspezial.com/winteraction/heliskiing-helibording.html> in <http://www.14-karat.net/freizeit-heliskiing.php>

### 3. Končni sklepi

V prvem odstavku 15. člena Protokola o izvajanju Alpske konvencije na področju turizma (Protokol "Turizem") se pogodbenice zavezujejo, da bodo za preprečevanje negativnih vplivov na okolje določile primerno politiko nadzorovanja športnih dejavnosti na prostem. Omejitveni ukrepi so potrebni ne samo na zavarovanih, ampak tudi na naravnih območjih, ki niso deležna posebnega varstva. Zadnji stavek prvega odstavka 1. člena jasno dokazuje pomen tega predpisa: v skladu z zastavljenimi cilji je potrebno športne dejavnosti, ki imajo negativen vpliv na okolje, omejiti in po potrebi tudi prepovedati. Glede na to, da predpis ne določa, ali se morebitne prepovedi nanašajo na vse vrste športnih panog oziroma na vsa območja, je presoja o tem prepuščena pogodbenicam.

Naslednji odstavek 15. člena ureja izvajanje motoriziranih oblik športov. Pri tem je bilo soglasno ugotovljeno, da te vrste športne dejavnosti še posebno negativno vplivajo na okolje, kar jasno izhaja tudi iz ugotovitve, da za sprejetje ureditvenih ukrepov ni potrebno dokazovati obstoja možnih ali dejansko obstoječih škodljivih učinkov na okolje, ampak morajo biti ti ukrepi sprejeti v vsakem primeru, zato da se v maksimalni meri omejijo motorne športne dejavnosti izven izrecno določenih območij; prav tako ni opredeljeno, ali gre za vožnje, ki potekajo po cestah ali po poteh oziroma po površinah v bližini le-teh.

V 1. odstavku, kjer se določa politika nadzorovanja, so se pogodbenice zavezale, da bodo omejile in po potrebi prepovedale športne panoge na prostem, vključno z motoriziranimi športi, ne glede na tip motorja, ki poganja motorno vozilo. Iz drugega odstavka pa ni razvidna stroga obveznost, da se te aktivnosti prepovejo. V obeh primerih so torej pogodbenice dolžne to storiti samo, ko se pojavi potreba. Iz tega izhaja, da odločitev o morebitni prepovedi, ko se taka potreba ugotovi, ni več prepuščena pogodbenicam oz. organom, ampak postane prepoved obvezna. Očitna se zdi ugotovitev, da je tu potrebno upoštevati predvsem varovanje narave, saj ima Konvencija za cilj celovito varstvo Alp. Taka omejitev naj ne bi veljala le za tiste motorizirane športe, ki se izvajajo na njim izrecno namenjenim površinah.

Drugi odstavek 15. člena ne predpisuje ukrepov za primere, ko se negativne posledice na teh površinah dejansko ugotovijo. Zato se je pri ugotovljenih poškodbah okolja na teh površinah potrebno sklicevati na pogoje, ki jih za izdajo dovoljenja predvidevajo posamezne pogodbenice, ter preveriti, ali so se ti pogoji upoštevali. 2. odstavek 15. člena pušča zatorej v teh primerih državam veliko manevrskega prostora.

Pojem „motorizirane športne panoge“ je po svoji naravi zelo obsežen in se zato lahko

nanaša tako na skupinske prireditve kot na uporabo motornih sredstev s strani posameznikov. Zato ni dovolj urejati samo skupinskih športnih dejavnosti, ampak mora biti jasno, da zapadejo v okvir te določbe tudi dejavnosti posameznikov, ki morajo biti prav tako urejene. 2. odstavek 15. člena pa se omejuje na ureditev uporabe motornih vozil samo v okviru športnih dejavnosti. Če torej ni športne namembnosti, odpade veljavnost tega člena. Za dejavnosti, kjer je predvidena uporaba motornih vozil, kot so npr. zborovanja starodobnih vozil, prevozi turistov k planinskim kočam in v gorske hotele, prireditve na ledenikih in podobno, ki na vsak način lahko vplivajo na okolje, ne velja predpis iz 2. odstavka 15. člena. Te dejavnosti pa na vsak način zapadejo pod kontrolne ukrepe, ki so predvideni v 1. odstavku 15. člena.

Dovoz z zračnimi plovili ureja 16. člen Protokola "Turizem". O zračnem prometu govori poleg tega še 12. člen Protokola "Promet", ki se neposredno nanaša na izkrcanja iz zrakoplovov zunaj letališč. Tudi v primeru izkrcanj iz zrakoplovov za športne namene velja to, kar smo prej izpostavili za cestna motorna vozila; nikjer ni za te dejavnosti izrecno predvidena obvezna prepoved, marveč le ureditev izvajanja le-teh; predpis se nanaša na uporabo zrakoplovov za športne prireditve kot tudi na zasebno uporabo. Poleg tega je določitev površin, na katerih je ta dejavnost dovoljena, za zrakoplove omejena zgolj na letališča. Izrecno je potrebno poudariti, da je 16. člen Protokola "Turizem" namenjen ureditvi izkrcanja iz zrakoplovov za turistične namene, medtem ko je 12. člena Protokola "Promet" zasnovan širše, saj omejuje in po potrebi tudi prepoveduje izkrcanje iz zrakoplovov zunaj letališč ne glede na predvideno dejavnost; na področju prometa nemotoriziranih zrakoplovov se predpisi nanašajo na uporabo le-teh v prostem času (1. odstavek 12. člena, zadnji stavek).

Omenili smo že, da ni doslej še nobena pogodbenica sprejela posebnih določb za ozemlje, ki spada v območje izvajanja Alpske konvencije. Z drugimi besedami, nobena pogodbenica ni uredila izvajanja motoriziranih športov s ciljem, da bi zaščitila alpski prostor kot tak. In še, čeprav so nekatere dejavnosti, ki se izvajajo znotraj posebej občutljivih območij (visokogorski svet), urejene posebej, so ta območja vendarle samo del prostora, zaščita katerega predstavlja cilj Alpske konvencije.

Na osnovi besedila iz drugega odstavka 15. člena Protokola "Turizem" je glede na nacionalne zakonodaje potrebno izpostaviti naslednje.



Prireditve motoriziranih športov načeloma niso prepovedane, obvezna pa je njihova prijava ali pridobitev dovoljenja. Tudi za izvajanje motoriziranih športov na površinah in v zračnem prostoru zaščitene območij večinoma veljajo omejitve, ki se lahko razlikujejo glede na stopnjo in namen zaščite. Na osnovi zadnjega dela 2. odstavka, 15. člena običajno obstaja razlika med osrednjim območjem in obrobni conami zavarovanih območij. Omejitve motoriziranih športov zunaj zavarovanih območij pa so zelo različne.

Zelo stroge omejitve imata Slovenija in Francija. Slovenska določba se sicer omejuje na motorna kolesa z dvo- ali štirikolesnim pogonom, vendar pa je vožnja z njimi izven cestnega omrežja načeloma prepovedana. Obširnejši so francoski predpisi, ki uvajajo prepoved vožnje izven cestnega omrežja za vsa motorna vozila. Poleg tega morajo francoski departmaji skupaj z ustreznimi interesnimi združenji izdelati načrte za določitev poti, ki bodo namenjene vožnji z motornimi vozili. Vožnja z nekaterimi tipi vozil, ki so še posebno priljubljena med ljubitelji motornih športov, kot so motorne sani ali kvadi, pa je tako ali tako dovoljena le po površinah, ki so posebej določene v ta namen. Za uporabo javnega cestnega omrežja ali javnih površin za tekmovanja v motornih športih ali za prostočasne dejavnosti je potrebno pridobiti ustrezno dovoljenje. Ta določba je posebno pomembna, ker predvideva, da se športni objekti in poti pred predajo za večkratno uporabo najprej popišejo in kartirajo.

Tudi nekatere avstrijske zvezne dežele so za površine posebnega ekološkega ali krajinskega pomena in/ali za posamezne tipe vozil sprejele zakonske določbe, ki v nekaterih primerih celo presegajo omejitve iz drugega odstavka 15. člena. Samo deželi Vorarlberg in Spodnja Avstrija zakonsko še nista uredili izvajanja motoriziranih športov zunaj zavarovanih območij.

Enako velja za Italijo, ki – kot je znano – še ni ratificirala niti enega od izvedbenih protokolov Konvencije. Ve pa se, da zaradi pritiska italijanskih interesnih združenj motornih športov obstajajo prizadevanja, da se sprejme zakonska ureditev, ki naj bi bila v skladu z drugim odstavkom 15. člena: to določbo namreč predvideva tudi pravni red EU, zato jo je v okviru pristojnosti EU mogoče izvajati tudi v Italiji.

Na Bavarskem velja prepoved puščanja motorjev v prostem teku, ko je to nepotrebno: ta predpis pa vsekakor ne zadostuje za popolno izpolnitev določbe iz drugega odstavka 15. člena Protokola "Turizem".

Gozdna zemljišča se zdijo večinoma primerno zaščitena. Razen v zakonsko urejenih

izjemnih primerih je npr. v Švici, Liechtensteinu in Avstriji načeloma prepovedana vožnja po cestnem omrežju in po gozdarskih poteh, če to ni povezano z gozdarskimi dejavnostmi. Te prepovedi pa zaradi dejstva, da je področje veljavnosti omejeno na gozdne površine, ne veljajo za površine zunaj gozdov kot so npr. doline ali alpske ledine.

Kot je bilo že omenjeno, 15. člen ne prepoveduje izvajanja motoriziranih športov niti na zavarovanih območjih, zato – če upoštevamo samo to določbo – ne moremo a priori izključiti, da bodo površine znotraj zavarovanih območij kljub vsemu lahko namenjene izvajanju motoriziranih športov. Morebitne prošnje te vrste bi bilo potrebno preveriti tudi v luči 11. člena Protokola “Varstvo narave in urejanje krajine”.

Okvir veljavnosti drugega odstavka 15. člena pa ni omejen le na vozila z motorji z notranjim izgorevanjem. Zato je potrebno določiti posebne površine tudi za ostale športne dejavnosti, ki predpostavljajo uporabo motorjev. Tu mislimo npr. na uporabo električnih skirojev, ki so sedaj zelo razširjeni v krajih z velikim turističnim obiskom.

Glede športnega letenja nam informacije pogodbenic ne omogočajo posebnih zaključkov, predvsem zato, ker zakonodaja na tem področju ne upošteva specifičnih problemov Alp. Vendar pa so bili ob upoštevanju določenih območij in živalskih vrst, ki jih je potrebno zaščititi, na regionalni ravni omejeni ali prepovedani pristanki in vzleti zrakoplovov zunaj letališč, nekateri športi kot npr. heliski ali preleti pod določeno višino. Za izpolnitev zahtev omenjenih določb mora v posameznih primerih veljati vsaj obveznost pridobitve dovoljenja.

Nad 1.100 m nadmorske višine sta Švica in Liechtenstein predvidela določitev posebnih območij za pristajanja in vzlete zunaj letališč. Od vprašanja, ali je to v skladu s 16. členom Protokola “Turizem” in 12. členom Protokola “Promet”, pa je odvisna ugotovitev, ali so te površine izenačene z letališči oziroma ali ne izpadejo iz opredelitve le-teh, kot bi se po logiki lahko domnevalo. Vsekakor je to vprašanje slej ko prej nerelevantno, kajti Liechtenstein ni doslej določil nobenega pristajališča, Švica pa ni ratificirala Protokola.

V Italiji je “heliski” stalna komponenta turistične ponudbe Doline Aoste. Nikjer pa ni navedeno, ali prihaja do vzletov in pristankov na za to posebej predvidenih območjih ali zunaj njih. Skladnost tega početja s Protokolom “Turizem” bi bilo potrebno preveriti.

Kot smo že omenili, mora biti izkrcavanje potnikov zunaj letališč omejeno. Tako 16. člen Protokola “Turizem” kot tudi 12. člen Protokola “Promet” neposredno omenjata letališča in določata, da mora biti zunaj njih izkrcavanje iz zrakoplovov (za športne namene) čim bolj

omejeno, po potrebi celo prepovedano. Tudi "heliski", ki je prepovedan na Tridentinskem-Zgornjem Poadižju in se zato izvaja z izkrcavanjem na Marmoladi iz zrakoplovov, ki vzletajo z letališč v sosednem Venetu, po vsej verjetnosti ni v skladu z Alpsko konvencijo.

Iz sklepnega povzetka je razvidno, da je slika pravnega položaja v alpskih državah glede motoriziranih športnih panog zelo raznolika. Motošport je vsekakor skoraj vsepovsod postal problem, kar je verjetno odraz dejstva, da zgoraj omenjeni predpisi niso vedno dosledno uporabljeni.