

# Problemi in izzivi pri obravnavi prometnih nesreč<sup>1</sup>

Deja Kozjek

## Namen prispevka:

V prispevku avtorica poskuša prikazati probleme in izzive, s katerimi se sodniki srečujejo med kazenskim postopkom pri obravnavanju kaznivih dejanj zoper varnost javnega prometa.

## Metode:

Avtorica je opravila pregled in analizo kazenskih zadev zaradi kaznivega dejanja povzročitve prometne nesreče iz malomarnosti po drugem v zvezi s prvim odstavkom 325. člena Kazenskega zakonika (1994) in po drugem v zvezi s prvim odstavkom 323. člena Kazenskega zakonika (»KZ-1«, 2008), pravnomočno končanih od 1. 1. 2015 do 31. 12. 2020 na kazenskem oddelku Okrožnega sodišča v Ljubljani. Pregledana so bila tudi izvedenska mnenja sodnih izvedencev za raziskave prometnih nezgod ter odločbe prvostopenjskega, drugostopenjskega in vrhovnega sodišča. Avtorica je ob tem ugotavljala vzroke nastanka prometnih nesreč s smrtnim izidom in okoliščine, ki so podaljšale kazenski postopek oziroma razloge za dopolnitev dokaznega postopka.

## Ugotovitve:

Obravnavanje kaznivih dejanj zoper varnost javnega prometa na sodišču predstavlja velik izziv, saj je za pravilno sodno odločitev ključno predhodno kvalitetno in natančno opravljeno delo policistov, kriminalističnih tehnikov, sodnih izvedencev, pa tudi preiskovalnih sodnikov in državnih tožilcev na kraju prometne nesreče. Natančno izveden ogled kraja prometne nesreče, natančne meritve in pravilno izdelana skica, pa tudi brezhibno povzete izjave vseh očitvidcev prometne nesreče in ostalih oseb, ki so zaznale dogajanje pred in po nesreči, vselej odločilno prispevajo k hitrejši, jasni in popolni ugotovitvi dejanskega stanja, na podlagi katerega lahko sodnik sprejme pravilno odločitev.

## Omejitve/uporabnost raziskave:

Primeri kaznivega dejanja nevarne vožnje v cestnem prometu po 324. členu KZ-1 (2008) v prispevku niso bili analizirani.

## Praktična uporabnost:

Ugotovitve so uporabne kot pomoč k pravilnemu pristopu pri preiskovanju prometnih nesreč ter dokazovanju in obravnavanju kaznivih dejanj, povezanih s prometnimi nesrečami, na sodišču. Namenjene so prometnim policistom,

<sup>1</sup> Prispevek je bil predstavljen na posvetu »Preiskovanje prometnih nesreč: kriminalistični in kazenskopравни vidiki ter pametna vozila«, ki ga je organizirala Katedra za kriminalistiko Fakultete za varnostne vede Univerze v Mariboru.

kriminalističnim tehnikom, sodnim izvedencem, tožilcem in sodnikom.

**Ključne besede:** prometne nesreče, preiskovanje, dokazovanje in obravnavanje kaznivih dejanj zoper varnost cestnega prometa, sodni izvedenci, sodišče

**UDK:** 343.98:656.1.08

## Problems and challenges in dealing with traffic accidents

### **Purpose:**

Author tries to show the problems and challenges that judges face during criminal proceedings in dealing with criminal offences against public transport safety.

### **Design/Methods/Approach:**

Author performed a review and analysis of criminal cases due to the criminal offence of causing a traffic accident through negligence according to the second paragraph in connection with the first paragraph of Article 325 of the Penal Code (»KZ«, 1994) and according to the second paragraph in connection with the first paragraph of Article 323 of the Penal Code (»KZ-1«, 2008), which became legally binding from 2015 to 2020 at the Criminal Division of the District Court in Ljubljana. Author reviewed the opinions of expert witnesses for traffic accident research and the decisions of the first and second instance courts and of the Supreme Court and determined the causes of fatal traffic accidents and the circumstances that prolonged the criminal proceedings i.e. the reasons for supplementing the evidentiary proceedings.

### **Findings:**

Dealing with criminal offences against the safety of public transport in court is a great challenge, as the key to a correct court decision is the quality and accurate preliminary work of police officers, forensic technicians, expert witnesses, as well as investigating judges and prosecutors at the scene. A thorough inspection of the accident site, precise measurements and a correctly made sketch, as well as flawlessly summarized statements of all eyewitnesses and other persons who perceived the events before and after the accident, always decisively contribute to a faster, clear and complete factual situation, on the basis of which the judge can make the right decision.

### **Research Limitations/Implications:**

In this paper the cases of the criminal offence of dangerous driving in road traffic under Article 324 of the Penal Code (»KZ-1«, 2008) are not analysed.

### **Originality/Value:**

The findings are useful as an aid to the correct approach to investigating traffic accidents and to proving and dealing with traffic accident-related offences in court. The findings are intended for traffic police officers, forensic technicians, expert witnesses, prosecutors and judges.

**Keywords:** traffic accidents, investigation, evidence and treatment of criminal offences against public transport safety, expert witnesses, court

**UDC:** 343.98:656.1.08

### 1 UVOD

V vsakdanjem življenju ljudje ne razmišljajo o tem, kaj natanko je opredeljeno s pojmom prometna nesreča, čeprav pogosto preberejo v časopisih, na svetovnem spletu ali slišijo po radiu oziroma televiziji, da je zaradi neprilagojene hitrosti voznika zaneslo v ovinku in je povzročil nesrečo oziroma je voznik neustrezno prehiteval kolono vozil, zaradi česar je prišlo do materialne škode, telesne poškodbe oziroma smrti kakšnega od udeležencev v prometu. Večini ljudi, ki se s preiskovanjem, dokazovanjem oziroma obravnavanjem prometnih nesreč ne ukvarjajo poklicno, se zdi ta pojem razumljiv in se niti ne sprašujejo, kateri pogoji morajo biti izpolnjeni, da je določena nesreča v cestnem prometu pravno opredeljena kot prometna nesreča.

### 2 POJEM PROMETNA NESREČA

Pojem prometna nesreča kot praktični, teoretični in zakonodajni problem je poglobljeno raziskoval in vsebinsko izčrpno pojasnil Dežman (2018). V prispevku bo avtorica osvetlila le nekaj praktičnih vprašanj in razmislekov o navedenem pojmu, s katerimi se srečujejo sodniki ob obravnavanju prekrškov in kaznivih dejanj, povezanih s cestnoprometnimi kršitvami. Prometno nesrečo opredeljuje določba prvega odstavka 109. člena »Zakona o pravilih cestnega prometa« (»ZPrCP«, 2010), in sicer kot nesrečo na javni ali nekategorizirani cesti, ki se uporablja za javni cestni promet, v kateri je bilo udeleženo vsaj eno premikajoče se vozilo in je v njej najmanj ena oseba umrla (prometna nesreča IV. kategorije) ali je bila telesno poškodovana (prometna nesreča II. in III. kategorije) oziroma je nastala materialna škoda (prometna nesreča I. kategorije).

#### 2.1 Kraj storitve prometne nesreče – javna cesta ali nekategorizirana cesta, ki se uporablja za javni cestni promet

V sodni praksi se je glede kraja prometne nesreče že izoblikovalo stališče, kateri pogoji morajo biti izpolnjeni, da sodišče obravnava dogodek kot prometno nesrečo. Avtorica izpostavlja sodbo Višjega sodišča v Ljubljani PRp 33/2016 z dne 4. 2. 2016, ki je presojalo primer trčenja na parkirišču picerije, ki ni ne javna ne nekategorizirana cesta, temveč zasebna lastnina. Sodišče druge stopnje je pojasnilo, da je s pojmom cestni promet opredeljen promet vozil, pešcev in drugih udeležencev cestnega prometa na javnih in nekategoriziranih cestah, ki se uporabljajo za javni cestni promet. Zakon o cestah (»ZCes-1«, 2011) v 38. točki 2. člena pojmuje nekategorizirano cesto, ki se uporablja za javni cestni promet, vsako prometno površino, na kateri se opravlja promet na način in pod pogoji, kot jih v skladu z navedenim zakonom in predpisom, ki ureja pravila cestnega

prometa, torej »ZPrCP« (2010), določi lastnik ali od njega pooblaščen upravljavec. Sodišče druge stopnje je zaključilo, da je do prekrška prišlo na parkirišču picerije, ki je prosto dostopno vsem osebam in je torej namenjeno javnemu cestnemu prometu ter ne gre za parkirišče, ki bi bilo strogo namenjeno le lastniku zemljišča tako, da bi bilo ograjeno na kakršenkoli način in na njem prepovedana vožnja vsem drugim osebam, razen lastniku.

Opredelitev kraja storitve prekrška je torej zelo pomembna, na kar je opozorilo tudi Višje sodišče v Celju v sklepu PRp 184/2016 z dne 22. 11. 2016, saj zgolj splošna navedba imena naselja ne omogoča zadostne konkretizacije kraja storitve prekrška, na podlagi katere bi bilo mogoče zanesljivo ugotoviti, da je bil storilec prekrška udeležen z motornim vozilom v cestnem prometu. Sodišče druge stopnje je pritrnilo pritožbenim očitkom, da iz izreka sodbe o prekršku izhaja, da je obdolženec vozil osebni avtomobil v naselju L. iz smeri R. proti glavni cesti I. reda številka 5 pod vplivom alkohola, pri čemer pa iz zapisnika o preizkusu alkoholiziranosti ter potrdila o začasnem odvzemu vozniškega dovoljenja izhaja zgolj, da je kraj storitve L., kar pa ne zadošča za konkretizacijo kraja storitve očitane prekrška. Če bi se ugotovilo, da se je storilec gibal le na zemljišču v zasebni lasti, ne bi mogel biti odgovoren za storitev očitanih mu prekrškov, saj bi se izkazalo, da ni bil udeleženec cestnega prometa.

## 2.2 Posledice, nastale v prometni nesreči, in udeleženec

Za obstoj kaznivega dejanja povzročitve prometne nesreče iz malomarnosti ne zadošča, da udeleženec v cestnem prometu s svojim ravnanjem ogrozi druge udeležence prometa ali premoženje, saj so določene posledice nujni sestavni del prometne nesreče (Novoselec, 2013). Torej samo ogrožanje, če se je vse srečno končalo, še ni prometna nesreča (Novoselec, 2013), ampak mora storilec povzročiti telesne poškodbe oziroma smrt osebe ali materialno škodo (Dežman, 2019).

V skladu s 44. točko prvega odstavka 3. člena »ZPrCP« (2010) je udeleženec prometne nesreče vsak udeleženec cestnega prometa, ki je s svojim ravnanjem pripomogel k nastanku prometne nesreče, in vsakdo, ki je v prometni nesreči utrpel materialno škodo ali je bil telesno poškodovan ali je zaradi posledic nesreče umrl. Toda tudi vsaka nesreča z materialno škodo ali telesno poškodbo, v kateri je udeleženo vsaj eno premikajoče se vozilo in se zgodi v javnem cestnem prometu, ni prometna nesreča. Tako iz Odločbe Višjega sodišča v Ljubljani VSL sodba PRp 259/2020 z dne 27. 11. 2020 izhaja, da nesreča, v kateri se poškoduje voznik sam ali v kateri nastane škoda izključno na voznikovem premoženju, ni prometna nesreča, saj gre za samopoškodbo oziroma za poškodovanje lastnega premoženja (Bukovac, 2011).

## 3 PROMETNA NESREČA KOT KAZNIVO DEJANJE

Od posledic prometne nesreče je odvisno, ali je povzročitelj storil kaznivo dejanje ali prekršek. Naravo kaznivega dejanja ima le prometna nesreča, v kateri oškodovanec utрпи hudo telesno poškodbo ali nastopi smrt ene ali več oseb. »Kazenski zakonik« (»KZ-1«, 2008) povzročitev prometne nesreče kot kaznivo

dejanje ureja v 31. poglavju z naslovom Kazniva dejanja zoper varnost javnega prometa. V navedenem poglavju je inkriminiranih šest cestnoprometnih kaznivih dejanj, med katerimi vsebujeta le dve kaznivi dejanji v zakonskem opisu pojem prometna nesreča. Prvo je **kaznivo dejanje povzročitve prometne nesreče** iz malomarnosti iz 323. člena »KZ-1« (2008), ki je temeljno kaznivo dejanje zoper varnost cestnega prometa. Drugo kaznivo dejanje, ki vsebuje navedeni pojem, pa je **kaznivo dejanje nevarne vožnje v cestnem prometu** (tretji, četrti in peti odstavek 324. člena »Zakona o spremembah in dopolnitvah Kazenskega zakonika« (»KZ-1C«, 2015).

Pojem dolžnostnega ravnanja v cestnem prometu nima svoje normative podlage le v predpisih o varnosti cestnega prometa, temveč tudi v temeljnih načelih o varnosti cestnega prometa (Dežman, 2019). Posamezna načela za vedenje in ravnanje v cestnem prometu so se oblikovala z razvojem prometa in pomenijo družbeni nadzor nad tem, kakšni naj bodo odnosi v prometu, značilni za čas, v katerem je določeno načelo imelo ali še ima praktični pomen samo zase ali v kombinaciji z drugimi načeli (Dežman, 2019). Kaznivo dejanje povzročitve prometne nesreče iz malomarnosti po 323. členu »KZ-1« že v naslovu vsebuje krivdno obliko storilca, to je malomarnost, lahko pa krši prometne predpise naklepno ali iz malomarnosti. Če storilec torej tudi pri kaznivih dejanjih iz malomarnosti zaradi različnih motivov, kot sta ležernost ali objestnost, namenoma opušča ali ne ravna v skladu s svojimi dolžnostmi, je razlika z naklepnimi kaznivimi dejanji le v tem, da pri naklepni kaznivi dejanji motiv zajema prepovedano posledico, pri malomarnih kaznivih dejanjih pa vzročna zveza, ki privede do prepovedane posledice, skrene v povsem drugo smer, kakor sta bili volja in hotenje storilca, ki sicer prepovedane posledice noče, niti vanjo ne privoli (Ferlinc, 2017). Storilec mora biti do povzročitve prometne nesreče torej v odnosu malomarnosti, do nastanka hudih telesnih poškodb kakšne osebe kot objektivnega pogoja kaznivosti ni v krivdnem razmerju, do smrti ene ali več oseb (nastanka hujše posledice) pa je storilcu treba dokazati malomarnost (Deisinger, 2017).

Kaznivo dejanje nevarne vožnje po 324. členu »KZ-1« spada med ogrožitvena kazniva dejanja, s katerim se povzroči neposredna nevarnost za življenje in telo kakšne osebe (Dežman, 2019). Nastanek posledice (materialna škoda, poškodba ali smrt osebe) torej ni pogoj za obstoj kaznivega dejanja, saj je kazniva že sama nevarna vožnja ob predpostavki, da storilec krši predpise o varnosti cestnega prometa iz prvega odstavka 324. člena »KZ-1« (2008) (Korošec et al., 2019).

Glede kazenskih sankcij »KZ-1« kot splošni maksimum za kaznivo dejanje povzročitve prometne nesreče po 323. členu »KZ-1« predpisuje osem let zapora, za najhujšo obliko kaznivega dejanja po 324. člena »KZ-1« določa tako splošni minimum kot splošni maksimum odvzema prostosti, ki sta določena v trajanju od enega do dvanajstih let zapora, ter prepoved vožnje motornega vozila. Za obe kaznivi dejanji je mogoče izreči kazensko sankcijo opominjevalne narave, za najmilejše oblike (prvi odstavek 323. člena »KZ-1«, prvi, drugi in tretji odstavek 324. člena »KZ-1«) pa tudi denarno kazen. Sodišče lahko v skladu s tretjim odstavkom 323. člena »KZ-1« storilcu, ki ni imel pravice voziti motornega vozila, s katerim je bilo storjeno kaznivo dejanje, to vozilo vzame. Ob izpolnjenih

zakonskih pogojih sme sodišče storilcu kaznivega dejanja, ki ga je storil iz malomarnosti, če posledice dejanja storilca toliko prizadevajo, da kaznovanje v takem primeru očitno ne bi bilo upravičeno, kazni odpustiti (drugi odstavek 27. člena »KZ-1«). Sodišča izrekajo zaporne kazni predvsem zaradi povzročitve hujših posledic, ni pa nujno, da se kot odločilno dejstvo upošteva stopnja krivde povzročitelja prometne nesreče. Če oškodovanci niso utrpeli tako hudih posledic, pa sodišča izrekajo zaporne kazni ob obstoju drugih okoliščin na strani storilca, kot so alkoholiziranost, drzna vožnja in povratništvo (Petrovec, 2010).

#### **4 PREGLED KAZENSKIH ZADEV ZARADI KAZNIVIH DEJANJ POVZROČITVE PROMETNE NESREČE IZ MALOMARNOŠTI S SMRTNIM IZIDOM, PRAVNOMOČNO KONČANIH NA OKROŽNEM SODIŠČU V LJUBLJANI V LETIH 2015–2020**

Pregled kazenskih zadev, kjer je bil obtožni akt vložen zaradi kaznivega dejanja povzročitve prometne nesreče iz malomarnosti po drugem v zvezi s prvim odstavkom 325. člena »KZ« (1994) oziroma po drugem v zvezi s prvim odstavkom 323. člena »KZ-1« (2008) in so bile pravnomočno končane na Okrožnem sodišču v Ljubljani v obdobju od 1. 1. 2015 do 31. 12. 2020, je pokazal, da je takih zadev petintrideset (35). Med njimi sta dve kazenski zadevi, ki se nanašata na isto prometno nesrečo, vendar je v eni zadevi obtoženec voznik tovornega vozila, v drugi pa voznik osebnega vozila, v katerem je umrla sopotnica, zato je bilo v odstotnem prikazu upoštevano, da gre za skupaj štiriintrideset (34) prometnih nesreč. Iz pregledanih pravnomočno zaključenih kazenskih zadev v navedenem obdobju izhaja, da se je na območju ljubljanskega okrožja več kot 55,9 % prometnih nesreč zgodilo v naselju. Ta podatek ni neobičajen, saj je območje Okrožnega sodišča v Ljubljani največje med okrožnimi sodišči v državi in obsega več mest in naselij, kjer je cestni promet, tudi zaradi dnevnih migracij, še posebej gost. V kar 64,7 % vseh pregledanih kazenskih zadevah so povzročitelji prometnih nesreč vozniki osebnih avtomobilov (OA) in le v 8,8 % vseh pregledanih zadevah so oškodovanci vozniki osebnega vozila. Največ oškodovancev, to je 32,3 %, je pešcev, malo manj, 29,4 %, je sopotnikov, sledijo kolesarji s 14,7 %, nato vozniki motornega kolesa z 11,8 % in vozniki kolesa z motorjem s 5,9 %. V eni prometni nesreči sta umrla dva udeleženca cestnega prometa.

Sodišče je od petintrideset pregledanih kazenskih zadev:

- v 24 primerih povzročitelja prometne nesreče spoznalo za krivega – 68,5 %,
- v 4 primerih je izreklo oprostilno sodbo – 11,4 %,
- v 3 primerih je izreklo zavrnilno sodbo – 8,5 %,
- v 1 primeru je sodišče po izvedenem dokaznem postopku postopek ustavilo – 2,8 %,
- v 2 primerih je zunajobravnavni senat ob vložitvi obtožnice odločil, da ugovoru ugodi, obtožbe ne dopusti in postopek ustavi – 5,7 %.

## Problemi in izzivi pri obravnavi prometnih nesreč

**Tabela 1: Prikaz kazenskih zadev zaradi kaznivih dejanj povzročitve prometne nesreče iz malomarnosti po drugem v zvezi s prvim odstavkom 325. člena »KZ« oziroma po drugem v zvezi s prvim odstavkom 323. člena »KZ-1«, pravomočno končanih na Okrožnem sodišču v Ljubljani v letih 2015–2020**

ČAS PROMET. NESREČE	KRAJ PROMET. NESREČE	VRSTA STORIL. VOZILA	OŠKODOVANEC	KRŠITEV	IZVEDENEC	ODLOČITEV SODIŠČA
2007 januar ob 00:17	izven naselja	OA Volvo S60	voznica OA	2. odst. 30. člena, 1. odst. 129. člena v zvezi z 2. odst. 130. člena in 1. odst. 32. člena »Zakona o varnosti cestnega prometa« (»ZVCP«) – neprilagojena hitrost 116 km/h pri omejitvi 50 km/h na mokrem in spolzkem cestišču in 1,41 g alkohola na kg krvi	izvedenec za raziskave prometnih nezgod	OBSODILNA S. – ZAPOR 1 L in 4 M, ki se izvede z delom v splošno korist in stranska kazen prepoved vožnje motornega vozila B kategorije za čas 6 M
2007 julij ob 7:30	naselje	1. OA Toyota Carina 2. tovorno vozilo Fiat Ducato	sopotnica	1. 2. odst. 30. člena »ZVCP« – neprilagojena hitrost v križišču, trk s tovornim vozilom 2. 2. odst. 46. člena »ZVCP« – na križišču ob zavijanju levo, ni pustil mimo vozila, ki je prihajalo z nasprotne smeri in vozijo naravnost	izvedenec za raziskave prometnih nezgod, izvedenec sodne medicine	1. OPROSTILNA S. – 1. tč. 358. člena Zakona o kazenskem postopku (»ZKP«) 2. OBSODILNA S. POGOJNA: 1L/3L
2009 februar ob 18:35	izven naselja	OA Ford Fusion	peška	3. odst. 25. člena »ZVCP« –vožnja z neprimerno oddaljenostjo od roba cestišča	izvedenec za raziskave prometnih nezgod	USTAVITEV POSTOPKA – 2. odst. 293. člen ZKP – umik obtožnice – peška hodila po sredini ceste
2009 maj ob 18.15	izven naselja	motorno kolo	sopotnica	1. in 2. odst. 30. člena »ZVCP« – neprilagojena hitrost in način vožnje	izvedenec za raziskave prometnih nezgod	OBSODILNA S. – POGOJNA: 1 L/3 L in stranska kazen prepoved vožnje motornih vozil A kategorije za 10 M
2009 september ob okoli 16.45	naselje	OA Citroen C5	voznik motornega kolesa Honda	27. člena »ZVCP-1« – za spremembo smeri vožnje čez levo nasprotno smerno vozišče se ni prepričal, če lahko to stori brez nevarnosti za druge udeležence v cestnem prometu in je pri tem zaprl pot vozniku motornega kolesa	izvedenec za raziskave prometnih nezgod	OBSODILNA S. – POGOJNA: 1 L/3 L in stranska kazen prepoved vožnje motornih vozil B kategorije za 10 M
2010 marec ob 7.25	naselje	tovorni avtomobil Opel Vivaro	voznik kolesa z motorjem	2. odst. 46. člena »ZVCP« – pri zavijanju levo ni pustil mimo vozil, ki so prihajala iz nasprotne smeri in vozila naravnost, ter je zapeljal levo, pri tem pa zaprl pot vozniku kolesa z motorjem, ki je pripeljal po posebnem pasu	2 izvedenca za raziskave prometnih nezgod	ZAVRNILNA S – umik obtožnice po opravljeni rekonstrukciji s pomočjo sodnega izvedenca, ki je pojasnil, da izračun potrjuje potek nezgode, kot ga je navajal obt.

2010 avgust ob 14.00	naselje	motorno kolo Yamaha	sopotnik	1. in 2. odst. 30. člena »ZVCP« – neprilagojena hitrost in način vožnje	izvedenec za raziskave prometnih nezgod	OPROSTILNA S. – voznik OA je obtožencu zaprl pot, zaradi česar je prišlo do trčenja., obtoženec se je upošteval načelo zaupanja v cestnem prometu lahko zanesel, da mu nihče ne bo zaprl poti in ni bila njegova dolžnost, da prepreči prometno nesrečo
2011 junij ob 7:38	naselje Ljubljana	OA BMW X5	voznik motornega kolesa	1. točka 6. odst. 119. člena »ZVCP-1« – prevozil rdečo luč, 1. odst. 32. člena »ZVCP« – neprilagojena hitrost, namesto 50 km/h, 140 km/h	izvedenec za raziskave prometnih nezgod, izvedenka za sodno medicino	OBSODILNA S. – ZAPOR 6 L in 6 M in prepoved vožnje motornega vozila B kategorija za 2 L
2011 december ob 10:23	izven naselja	OA Renault Laguna	voznik v OA	2. odst. 37. člena »ZPrCP« – z levo stranjo vozila zapeljal na levo smerno vozišče	3 izvedenci za raziskave prometnih nezgod	ZAVRNILNA S. – cestišče mokro, sledovi zaviranja niso bili vidni, obstajala neka ovira na cestišču, ki jo je poskušal obtoženec zaobiti
2012 februar okoli 10.00	izven naselja	OA Citroen C5	voznik v OA	2. odst. 37. člena in 1. ter 2. odst. 104. člena v zvezi z 2. odst. 105. člena in 1. odst. 106. člena »ZPrCP« – z levo stranjo vozila zapeljal na levo smerno vozišče, vozil pod vplivom psihoaktivnih snovi in alkohola	izvedenec za raziskave prometnih nezgod, izvedenka za forenzično toksikologijo in alkoholometrijo, izvedenec psihiater, izvedenec za sodno medicino	OBSODILNA S. – ZAPOR 5 L in prepoved vožnje motornega vozila B kategorija za 1 L
2012 maj ob 6.25	naselje Ljubljana	delovno vozilo – komunalno vozilo	peška	1. odst. 42. člena »ZPrCP« – s pogledom v vzvratna ogledala in prek ramena, da bi premostil mrtvi kot, ali kako drugače se ni prepričal, da lahko nadaljuje vožnjo brez nevarnosti za druge udeležence celotnega prometa.	izvedenec za raziskave prometnih nezgod	OPROSTILNA S. – 3. tč. 358. člena ZKP – opis kaznivega dejanja, ki se očita obt., ne vsebuje konkretizacije vseh zakonskih znakov, posledično pa dejanje, ki se očita obtožencu, ni kaznivo dejanje že po samem zakonu, lahko bi se mu očitala kršitev 3. odst. 43. člena ZPrCP
2012 avgust ob 15.07	naselje Ljubljana	tovorno vozilo MAN	voznik kolesa z motorjem	2. odst. 51. člena »ZPrCP« – prehitevanje na neprimerni bočni razdalji	izvedenec za raziskave prometnih nezgod	OBSODILNA S. – POGOJNA 2 L/3 L in stranska kazen prepoved vožnje motornega vozila C kategorije za 6 M
2012 september ob 21.40	naselje	OA Audi	sopotnik levo zadaj	4. odst. 46. člena in 1. odst. 45. člen »ZPrCP« – neprilagojena hitrost in način vožnje v ovinku na mokrem in spolzkem cestišču, prekoračitev hitrosti, namesto 70 km/h, 104 km/h	izvedenec za raziskave prometnih nezgod	OBSODILNA S. – ZAPOR: 8 M, ki se izvede z delom v splošno korist, in stranska kazen prepoved vožnje motornega vozila B kategorije za 8 M
2012 oktober ob 8.58	izven naselja	tovorno vozilo Mercedes tipa Atego	pešec in sopotnik v okvarjenem vozilu	1. odst. 45. člena »ZPrCP« – obt. ni prilagodil hitrosti, preglednosti, prometnim, vremenskim razmeram in načina vožnje stanju vozišča, ki je bilo mokro	izvedenec za raziskave prometnih nezgod	OBSODILNA S. – ZAPOR: 1 L in 5 M, ki se izvede z delom v splošno korist, in stranska kazen prepoved vožnje motornega vozila C kategorije za 7 M



## Problemi in izzivi pri obravnavi prometnih nesreč

2013 marec ob 13.38	izven naselja	OA Opel Astra	sopotnica nepripeta	45. člen »ZPrCP« - obt. ni prilagodil hitrosti in načina vožnje stanju vozišča, ki je bilo zasneženo in spolzko	izvedenec za raziskave prometnih nezgod	OBSODILNA S. – ODPUSTITEV KAZNI
2013 maj ob 17.55 uri	naselje Ljubljana	OA Renault Laguna	peška	5. odst. 58. člena »ZPrCP« – na križišču pri zavijanju levo ni dal prednosti peški	izvedenec cestn/promet., izvedenec sodne medicine	OBSODILNA S. – POGOJNA: 1 Lin 4 M/3 L in stranska kazen prepoved vožnje motornih vozil B kategorije za 7 M
2013 september okoli 9.45	izven naselja	OA Škoda Fabia	sopotnica	prva alineja 2. odst. 44. člena »ZPrCP« – neprimerna varnostna razdalja	izvedenec za raziskave prometnih nezgod, izvedenec medicine – nevrologije, izvedenec specialist interne medicine in kardiologije	USTAVITEV POSTOPKA ob reševanju ugovora – motnje zavesti pri obt.
2013 december okoli 7.30	naselje Ljubljana	OA VW Touran	sopotnica v tovornem vozilu Hyundai H100 - nepripeta	3. odst. 37. člena »ZPrCP« – obt. zapeljal preko ločilne črte na levo smerno vozišče in trčil v nasproti vozeče tovorno vozilo	izvedenec za raziskave prometnih nezgod	OBSODILNA S. – POGOJNA: 1 L/3 L in stranska kazen prepoved vožnje motornih vozil A kategorije za 6 M
2015 februar ob 08.45	naselje Ljubljana	delovno vozilo komunalno vozilo	peška	1. odst. 42. člena »ZPrCP« – pri spjeljevanju se s pogledi ni prepričal, da to lahko stori brez nevarnosti za druge udeležence cestnega prometa	izvedenec za raziskave prometnih nezgod	ZAVRNILNA S. – peška se je vozilu preveč približala, s svojimi temnimi oblačili se je zčila z okoljem in je obt. ni mogel videti
2015 marec ob 10.45	naselje Ljubljana	OA Citroen Xara	peška	5. odst. 58. člena »ZPrCP« – na križišču pri zavijanju levo ni dala prednosti peški	izvedenec za raziskave prometnih nezgod	OBSODILNA S. – ZAPOR: 1 L, ki se izvede z delom v splošno korist, in stranska kazen prepoved vožnje motornega vozila B kategorije za 6 M
2015 april ob 11.45	naselje Ljubljana	OA Volvo V50	peška	1. odst. 42. člena »ZPrCP« – vzvratna vožnja	izvedenec za raziskave prometnih nezgod	OPROSTILNA S. – zaradi vremenskih okoliščin in načina premikanja peške jo je voznik na parkirišču spregledal/nesrečen padec/vozil 5 km/h
2015 maj okoli 18.35	naselje Ljubljana	tovorno vozilo Fiat Scudo	peška	1. odst. 41. člena »ZPrCP« – peški ni omogočil varnega prečkanja vozišča	izvedenec za raziskave prometnih nezgod	OBSODILNA S. – POGOJNA: 1 L in 6 M in stranska kazen prepoved vožnje motornega vozila B kategorije za 10 M, pri čemer stranska kazen ne bo izvedena, če obtoženec v preizkusni dobi 3 let po pravnomočnosti sodbe ne bo storil novega kaznivnega dejanja.
2015 julij ob 14.30	izven naselja	OA VW Golf	voznik motornega vozila Kawasaki	1. tč. 1. odst. 52. člena »ZPrCP« – začel prehitovati, ko je motorist za njim že začel prehitovati	izvedenec za raziskave prometnih nezgod	OBSODILNA S. – ZAPOR: 1 L, ki se izvede z delom v splošno korist, in stranska kazen prepoved vožnje motornega vozila B kategorije za 6 M
2015 september ob 10:15	naselje	OA Dacia Logan	kolesar po kolesarski stezi	1. tč. 1. odst. 56. člena »ZPrCP« – izsilil prednost pri vključevanju z neprednostne ceste na prednostno,	izvedenec za raziskave prometnih nezgod	OBSODILNA S. – POGOJNA: 1 L in 6 M/ 3 L in 6 M in prepoved vožnje motornega vozila B kategorije za 6 M

2015 december ob 11.35	izven naselja	OA Seat Ibiza	sopotnik zadaj desno	1. odst. 45. člen »ZPrCP« – neprilagojena hitrost v ovinku	izvedenec za raziskave prometnih nezgod	OBSODILNA S. – POGOJNA: 1 L/ 3 L in prepoved vožnje motornega vozila B kategorije za 8 M
2016 junij ob 9.55	naselje	kombinirano vozilo VW Transporter	pešec	2. odst. 45. člena in 1. odst. 41. člena »ZPrCP« – ni omogočil pešcu, ki je v tistem trenutku prečkal po prehodu za pešce, da bi varno prečkal cestišče	izvedenec za raziskave prometnih nezgod	OBSODILNA S. – POGOJNA: 1 L in 5 M in stranska kazen prepoved vožnje motornega vozila B kategorije za 6 M, obe sankciji pogojno! preizkusna doba 3 leta
2016 julij ob 14.25	izven naselja	OA Honda Civic	kolesar	2. tč. 1. odst. 52. člena in 2. odst. 53. člena in 98. člena »ZPrCP« – obt. je prehitel tovorno vozilo in trčil v koledarja, čeprav je ta z levo roko že dal znak, da bo zavil v levo, in ni upošteval prometne signalizacije ter je skoraj v celoti prevozil vso dolžino talne označbe V-8, to je dvojno kombinirano črto	2 izvedenca za raziskave prometnih nezgod in strokovno mnenje izvedenca za raziskave prometnih nezgod	OPROSTITLNA S. – »obt. pred začetkom prehitovanja ni mogel zaznati prometnega znaka za najavo križišča niti ne dvojne kombinirane ločilne črte v območju križišča niti koledarja pred tovornim vozilom oz. njegove namere po zavijanju v levo«
2016 oktober ob okoli 7.00	izven naselja	tovorno vozilo Peugeot Boxer	pešec	1. in 2. odstavek 45. člena »ZPrCP« – neprilagojena hitrost prometnim in vremenskim razmeram, stanju in vidljivosti vozišča in bližini križišča	2 izvedenca za raziskave prometnih nezgod	USTAVITEV POSTOPKA – ob reševanju ugovora – oškodovanec, oblečen v temna oblačila in brez odsevnih teles, začel prečkanje vozišča na mestu, ki je oddaljeno 75,10 m od prehoda za pešce. Tožilstvo v obtožnici ni navedlo vseh okoliščin kaznivega dejanja
2017 marec ob 22.46	naselje Ljubljana	OA Audi A7	kolesarka	2. odst. 46. člena »ZPrCP« – obt. se je približeval semaforiziranemu križišču s hitrostjo najmanj 105 km/h, čeprav je s prometnim znakom hitrost vožnje na tem delu naselja omejena na 70 km/h	3 izvedenci za raziskave prometnih nezgod in strokovnjak za delovanje semaforskih sistemov	OBSODILNA S. – ZAPOR: 3 L in prepoved vožnje motornega vozila B kategorije za 1 L in 6 M
2017 april ob 18.40	izven naselja	OA Renault Captur	kolesar	1. odst. 42. člena »ZPrCP« – preden je obt. zavila levo, se s pogledom v desno ni prepričala, da lahko to stori brez nevarnosti za druge udeležence cestnega prometa	izvedenec za raziskave prometnih nezgod	OBSODILNA S. – POGOJNA: 1 L/ 4 L in prepoved vožnje motornega vozila B kategorije za 1 L
2017 maj ob 9.25	naselje	tovorni avtomobil Renault Kangoo	kolesarka	3. tč. 1. odst. 56. člena »ZPrCP« – vključevanje v promet z dovoza na prednostno cesto	izvedenec za raziskave prometnih nezgod	OBSODILNA S. – POGOJNA: 10 M/ 4 L in prepoved vožnje motornega vozila B kategorije za 6 M
2017 julij ob 13.25	naselje	OA Nissan Note	sopotnica	6. odst. 38. člena »ZPrCP« – na cesti, ki ima dva ali več označenih prometnih pasov za vožnjo v eno smer, ni dovoljeno voziti po smernem vozišču, namenjenem vožnji v nasprotni smeri.	brez izvedenca	OBSODILNA S. – POGOJNA: 1 L/2 L in prepoved vožnje motornega vozila B kategorije za 6 M

## Problemi in izzivi pri obravnavi prometnih nesreč

---

2018 januar ob 14.15	izven naselja	OA Audi A4	pešec	1. odstavek 45. člena »ZPrCP« – hitrosti vožnje ni prilagodil poteku in lastnostim ceste, saj je med vožnjo po cestišču po krajši ravnini, ki je bilo mokro, spolzko in poškodovano, v daljšem desnem ovinku vozil tako, da ga je zaneslo v levo	brez izvedenca za raziskave prometnih nezgod, izvedenec sodne medicine	OBSODILNA S. – ZAPOR: 1 L, ki se izvede ob koncu tedna, sicer pa še naprej dela in prebiva doma (vikend zapor) in stranska kazen prepoved vožnje motornega vozila B kategorije za 1 L
2018 maj ob 6.40	izven naselja	OA Volkswagen Polo	voznik motornega kolesa Ducati	1. odst. 98. člena in 1. in 2. odst. 42. člena »ZPrCP«, – kljub prepovedi zavijanja v levo je zapeljala levo proti dovozu, svoje namere ni pravočasno nakazala z utripalkami	brez izvedenca za raziskave prometnih nezgod, mnenje NFL za žarnice OA in motornega kolesa	OBSODILNA S. – ZAPOR: 1 L, ki se izvede z delom v splošno korist, in stranska kazen prepoved vožnje motornega vozila B kategorije za 1 L

---

Pojasnilo: 1 L pomeni eno leto zaporne kazni, 4 M pomeni štiri mesece zaporne kazni, 1 L/2 L pomeni eno leto zaporne kazni s preizkusno dobo dveh let v okviru pogojne obsodbe.

Vsebinski pregled spisov je pokazal, da se največ prometnih nesreč s smrtnim izidom zgodi zaradi neprilagojene oziroma prehitre vožnje (35,3 %), sledijo prometne nesreče zaradi kršitve prednosti v križišču (11,8 %) in spremembe smeri vožnje ali premika vozila (11,8 %), zaradi vožnje po levem smernem vozišču (8,8 %) in zaradi nevarnega vključevanja z neprednostne na prednostno cesto (6 %). Ostali vzroki prometnih nesreč so posamični, na primer napačno prehitevanje (na neprimerni bočni razdalji, kršitev prepovedi prehitevanja, ker je voznik za njim že začel prehitevati) in drugi.

## 5 PROBLEMI IN IZZIVI PRI OBRAVNAVI PROMETNIH NESREČ NA SODIŠČU

Nabor dokaznih sredstev v našem kazenskem postopkovnem pravu je ustaljen, med tradicionalnimi dokaznimi sredstvi pa so za obravnavanje prometnih nesreč na sodišču bistveni: ogled, sodni izvedenec in priče (Šugman Stubbs in Gorkič, 2011). V sodnem postopku je treba med dokaznim postopkom ugotoviti vzrok nastanka prometne nesreče, kar lahko sodišče opravi le ob vsestranski in popolni razjasnitvi dejanskega stanja. Skoraj vedno preiskovalni sodnik že na kraju prometne nesreče s smrtnim izidom odredi sodnega izvedenca, da izdelava časovni potek trčenja (Laković, 2004) udeleženih vozil oziroma da ugotovi potek prometne nesreče s pomočjo ugotovljenih tehničnih komponent. V primeru več udeleženih vozil v nesreči lahko k razjasnitvi dejanskega stanja prispeva tudi izvedenec s področja avtomobilske stroke – motorna vozila, ki s svojim strokovnim znanjem o poškodbah vozil, nastalih ob trku, poda izvedensko mnenje o tem, katera vozila in na kakšen način so bila v prometni nesreči v stiku.

### 5.1 Preiskava na kraju prometne nesreče

Državni tožilec je gospodar predkazenskega postopka (*dominus litis*), zato ima lahko pomembno in celo odločilno vlogo pri odkrivanju kaznivih dejanj (Vrtačnik, 2009). V primeru, da državni tožilec usmerja delo v predkazenskem postopku, je odgovornost za pravilno in uspešno izvedbo tega postopka porazdeljena med vse sodelujoče organe (Vrtačnik, 2009).

Obravnavanje kaznivih dejanj zoper varnost cestnega prometa na sodišču predstavlja velik izziv, saj je za sodno odločitev ključno, kako kvalitetno in natančno policisti, kriminalistični tehniki, izvedenci, pa tudi preiskovalni sodnik in državni tožilec zberejo podatke in dokaze na samem kraju prometne nesreče. V sodnem postopku je za uspešno ugotavljanje vzroka, mehanizma in poteka prometne nesreče, brez nepotrebnih zapletov, odvečnih podaljševanj postopka ali presenečenj, bistveno, da sodelujoči pri preiskavi prometne nesreče poiščejo čim več očitvidcev prometne nesreče oziroma dogajanja pred in po njej, opravijo natančen in sistematičen ogled kraja (Maver, 2004), skrbno zavarujejo posamezne avtomobilske dele in sledi na vozišču in ob njem, pa tudi pomembne predmete na širšem območju prometne nesreče ter izdelajo kar najbolj natančno skico prometne nesreče s pravilnimi meritvami (Laković, 2004). Ogled kraja prometne nesreče zavzema med preiskovalnimi dejanji posebno mesto, saj se na ta način sodelujoči

v predkazenskem postopku, tudi tožilec in preiskovalni sodnik, lahko sami neposredno prepričajo o obstoju ali neobstoju kakšnega dejstva (Maver, 1981). Pogosto na krajih prometnih nesreč niso znane vse informacije, ki so potrebne za analizo dogodka, zato lahko nekateri ustrezni podatki manjkajo. Zadnja leta se pri raziskovanju prometnih nesreč uporablja elektronski tahimeter, ki omogoča izdelavo 3D dokumentacije nastalih nesreč na varnejši način, saj se lahko podatki zbirajo brez zapor določenih odsekov cest (Stojan, 2013). Ob hujših prometnih nesrečah običajno preiskovalni sodnik takoj odredi izvedenstvo »cestnoprometne stroke« – za raziskavo prometnih nezgod, kar odločilno pripomore k hitrejši in lažji obravnavi kaznivega dejanja na sodišču.

### 5.1.1 Zbiranje obvestil, pomembnih za nadaljnjo obravnavo

Za preiskovalni postopek in sojenje je bistveno, da se informativna faza opravi temeljito. Policisti opravijo informativne razgovore z osebami, ki bi lahko dale koristne informacije o kaznivem dejanju (Žaberl, 2001). V tej fazi zbiranja obvestil morajo policisti poiskati čim več očividcev prometne nesreče oziroma osebe, ki so zaznale kar koli pomembnega pred nesrečo ali po njej, in se z njimi skrbno pogovoriti, da preprečijo prelivanje informacij med posameznimi očitenci in zapolnjevanje spomina z izjavami drugih oseb, prisotnih na kraju dogodka. Na ta način ugotavljajo in ocenjujejo dejstva in dokaze, ki kažejo na to, ali in kako je bilo storjeno kaznivo dejanje in kdo je storilec tega kaznivega dejanja (Maver, 1981). V posameznih primerih je priporočljivo zbrati izjave tudi od stanovalcev bližnjih hiš oziroma oseb, ki prebivajo v bližini, če je do prometne nesreče prišlo v naselju, saj so lahko zaznali kaj pomembnega še preden se je prometna nesreča zgodila, na primer nenavaden, ofenziven način vožnje storilca prometne nesreče ali oškodovanca pred trkom, dejstvo, da sta oba ali eden od njiju med vožnjo uporabljala telefon, lahko opišejo vremenske razmere, vidljivost, delovanje prometne signalizacije, stanje in značilnosti cestišča, pa tudi možnost nepredvidenih ovir, kot so pesek, sneg, oljni madeži, predmeti na cesti na širšem območju prometne nesreče. O izpovedbi prič kot o neposrednem dokazu je na načelni ravni treba pojasniti, da je slednje v praksi lahko varljivo početje (Stušek, 2015). Omogoča namreč hitre zaključke in vsebinske sodbe, ki pa ne odražajo (vselej) dejanskega stanja (Stušek, 2015).

#### *PRIMER 1 (nevarna vožnja dveh vozil, ugotavljanje pomembnih dejstev s pričami)*

*Sodišče je obravnavalo kaznivo dejanje nevarne vožnje v cestnem prometu v sotorilstvu s smrtnim izidom po 2. točki in 2. in 3. alineji 3. točke prvega odstavka v zvezi s petim odstavkom 324. člena »KZ-1« v zvezi z 20. členom »KZ-1« in kaznivega dejanja nevarne vožnje v cestnem prometu po 2. točki in 3. alineji 3. točke prvega odstavka v zvezi s petim odstavkom 324. člena v zvezi z 20. členom »KZ-1«: **V prometni nesreči so bila udeležena tri vozila, dve sta vozili po prednostni cesti, oškodovanec se je v trenutku trčenja vključeval vanjo. Zaradi hudega razdejanja v dolžini vsaj 58 metrov od mesta prvega trčenja do mesta zaustavitve, ki sta ga povzročili dve vozili znamke Audi, sprva ni bilo mogoče ugotoviti načina vožnje vseh treh vozil in katero vozilo je bilo v stiku s katerim. K razjasnitvi dogodka so bistveno***

*prispevali tudi očitvidci in stanovalci bližnjih hiš, ki so policistom podali informacije v zvezi z zaznavo o dalj časa trajajoči vzporedni vožnji dveh temnejših vozil in močnim »šumenjem« gum. »Slišati je bilo, da gre za hitro vožnjo. Slišal se je močan hrup dveh avtomobilov, šlo je za hrup vozil, ki vozita zelo hitro in vzporedno.«*

### 5.1.2 Zavarovanje materialnih sledi

Najpogostejše sledi, ki jih policisti iščejo oziroma zavarujejo na kraju prometne nesreče, so **sledovi, ki jih pusti vozilo na vozišču** (Cugmas, 2009). To so sledovi zaviranja, drsenja, blokiranja in ureznine. Poleg navedenih sledov pa policisti na kraju prometne nesreče zavarujejo tudi sledove oškodovanca, **sledove na udeleženih vozilih, na objektih**, ki so na cesti ali poleg nje, in ostale sledove in predmete prometne nesreče (Cugmas, 2009).

Med sojenjem obramba pogosto zaradi pomanjkljivega zavarovanja materialnih sledi na kraju nesreče, na primer **sledi pnevmatik ali platišča, barv vozil, raztrosa drobcov stekel, vlaken z oblačil, bioloških sledi** ali nepopolne raziskave teh sledi oziroma nenatančno izdelane skice mesta prometne nesreče, izpodbija zaključke pisnega izvedenskega mnenja sodnega izvedenca za raziskave prometnih nezgod, ki povzemajo ugotovitve prometnih policistov, sprejete ob preiskavi nesreče. Pri izvajanju dokazov v postopku s predočanjem skice, zapisnika o ogledu in fotografij, ki se nanašajo na ogled prometne nesreče, se namreč lahko ugotovi, na primer, da v policijski skici niso vrisane zavorne sledi vozil, ki so razvidne na policijskih fotografijah, te sledi pa so ključne za določitev mesta trčenja (Laković, 2004). Ali pa se ugotovijo razlike med meritvami terena, ki so v policijski skici, in meritvami, ki so v zapisniku o ogledu kraja, na primer razlike v končnem položaju v prometni nesreči udeleženih vozil glede na izhodiščno linijo meritev in dolžina sledi drsenja (Cugmas, 2009). Tudi pomanjkljivo evidentirani odpadli avtomobilski deli oziroma sploh neevidentirani deli v zapisniku o ogledu prometne nesreče ali skici, ki so sicer vidni na fotografijah kraja prometne nesreče, lahko vplivajo na podaljšanje sodnega postopka, saj mora sodnik zaradi popolne razjasnitve dejanskega stanja z odreditvijo izdelave dopolnitve izvedenskega mnenja te nejasnosti raziskati in presoditi, kateremu vozilu pripadajo, kar je lahko ključno za ugotovitev, kako je do prometne nesreče prišlo. Če vozilo zgolj oplazi objekte (ograje, stene, stebričke ...), je pomembno, da se tudi te sledi označijo in zavarujejo (Fricke, 1990). Za ugotavljanje poteka nesreče je namreč lahko pomembna vsaka sled, ki pripada udeleženim vozilom na širšem območju. Prav tako se med sojenjem lahko pojavijo določene nasprotujoče si trditve o raztrosu drobcov stekla posameznih vozil, ki so vidni na fotografijah, v skici pa pogosto ni navedeno, kateremu vozilu pripadajo. Tudi podatki o opremljenosti vozila, na primer, ali ima vgrajeno zračno blazino ali je ta deaktivirana mehanično ali ima kolo ustrezne odsevnike, in podobno, ali pa podatek o osvetljenosti cestišča, kot na primer ugotovitev, da cestne svetilke ne svetijo, lahko odločilno pripomorejo k boljši razjasnitvi okoliščin posamezne prometne nesreče. Vse navedeno je izredno pomembno tudi pri izdelavi izvedenskega mnenja, saj izvedenec v posameznih primerih hitrost vožnje vozil izračuna s pomočjo računalniškega programa »CARAT« (ang. *Computer Aided Reconstruction of Accidents in Traffic*). Navedeni računalniški program omogoča, ob vnosu določenih vhodnih parametrov, kot so

razdalje, model pnevmatik, vzmetenje, krmiljenje, zavorni sistemi in drugo, tudi prikaz oziroma izračun intenzivnosti deformacij in grafično simulacijo vožnje vozil pred trkom, v času trka in po trku (Ciglarič, 2010). Z njim se lahko raziščejo različni poteki vožnje, zaviranja in zanašanja tudi do osem vozil hkrati (Laković, 2004).

### *PRIMER 2 (ugotavljanje dinamike obtoženčevega tovornega vozila in oškodovančevega kolesa z motorjem, med katerima je prišlo do bočnega oplazenja)*

Sodišče je obravnavalo kaznivo dejanje prometne nesreče iz malomarnosti po drugem v zvezi s prvim odstavkom 323. člena »KZ-1« zaradi kršitve drugega odstavka 51. člena »ZVCP«: V prometni nesreči sta bila udeležena voznik tovornega vozila in voznik kolesa z motorjem – oškodovanec. Med sodnim postopkom se je ugotavljalo, **ali je voznik tovornega vozila prehiteval** voznika kolesa z motorjem, ki je vozil ob desnem robu vozišča, **ali pa je voznik kolesa z motorjem, kot je zatrjevala obramba, po desni strani dohiteval** tovorno vozilo. Na tovornem vozilu ni bilo značilnih sledov oplazenja oziroma dotika med obema voziloma. V Nacionalnem forenzičnem laboratoriju (v nadaljevanju NFL) so strokovnjaki opravili preiskavo kontaktnih mikrosledi (lepilni trak s sledmi, zavarovanimi z desne strani prednjega blatnika tovornega vozila) in jih mikroskopsko primerjali s sledmi, odvzetimi z oblačil oškodovanca, vendar niso našli za preiskavo primernih tekstilnih vlaken. Sodni izvedenec za raziskave prometnih nezgod je izdelal skice in grafične prikaze ter pregledal tahografski vložek ter ugotovil, da v okviru tahografa zaradi okvare pisala ni bila zapisana pot, ki jo je motorno vozilo prevozilo na dan nesreče. Ob upoštevanju sledov zdrsov je ugotavljal razdalje in izdelal časovno potno analizo gibanja vozil. Ugotovil je mesto trčenja ter da je oškodovanec izgubil stabilnost in trčil oziroma padel po cestišču pod zadnja desna kolesa tovornega vozila. V nadaljevanju se je ugotavljalo, **ali je prišlo do stika med obema udeležencema prometne nesreče, zaradi katerega je oškodovanec padel po cestišču, ali pa je oškodovanec sam izgubil ravnotežje in padel**. Zaradi navedenega so strokovnjaki NFL po odredbi sodišča s primerjalno analizo s pomočjo stereomikroskopa ugotavljali, ali material iz zdrsne na tovornem vozilu ustreza materialu kolesa z motorjem. Pri konkretni medsebojni primerjavi materialov na plastičnem delu, odvzetem s tovornega vozila, niso našli materiala, ki bi bil po kemijski sestavi enak materialu z zavorne ročke oškodovančevega vozila. Zaradi tega so strokovnjaki podali mnenje, da so raze na plastičnem delu, odvzetem s tovrnjaka, lahko nastale kot posledica stika z nekim bolj trdim predmetom, sledi mehkega materiala z zavorne ročice pa bi se ob trenju lahko le ujele v raze, **nikakor pa ne bi mogle same povzročiti takšnih poškodb, kot so bile ugotovljene na tovornem vozilu**. Izvedenec je v dopolnitvi mnenja pojasnil, da **ni možno, da bi voznik tovornega vozila vozil pravilno po sredini vozišča, hkrati pa bi ga oškodovanec prehiteval po desni strani, saj je vozni pas preozek, da bi oba udeleženca lahko vozila vzporedno**. Analiziral je tudi delovanje semaforja v kritičnem času in vožnjo voznika tovornega vozila po listu tahografa ter ugotovil, da je voznik tovornega vozila vozil iz križišča do mesta trčenja brez zaustavitve in da je dohitel oškodovanca, pri čemer je vozil na premajhni bočni razdalji, zaradi česar je s sprednjim desnim delom vozila trčil v levo stran krmila kolesa z motorjem tako, da je oškodovanec izgubil ravnotežje in padel na vozišče, nakar ga je z zadnjim desnim kolesom tovornega vozila povozil. Sodišče je izreklo obsodilno sodbo.

## 5.2 Rekonstrukcija prometne nesreče

Sodišče sme na podlagi določbe prvega odstavka 246. člena »Zakona o kazenskem postopku« (»ZKP-UPB8«, 2012) opraviti rekonstrukcijo dogodka, da se preverijo izvedeni dokazi ali ugotovijo dejstva, ki so pomembna za razjasnitev stvari. Ob izvedbi rekonstrukcije se **ponovijo dejanja ali situacije v razmerah, v katerih se je po izvedenih dokazih dogodek pripetil**. Z njo se preverijo že zbrani dokazi in ugotovijo morebitna nova dejstva (Maver, 1986). Sodišče le redko odredi rekonstrukcijo prometne nesreče, saj je nemogoče predvideti, ali bodo na dan rekonstrukcije enake oziroma vsaj primerljive razmere, v katerih se je prometna nesreča zgodila (Fricke, 1990). V petintridesetih pregledanih spisih se je sodišče med kazenskim postopkom le dvakrat odločilo, da poskusi z rekonstrukcijo obnoviti potek dogajanja. Enkrat je rekonstrukcijo prometne nesreče, v kateri sta bila udeležena voznik komunalnega vozila in peška, opravila preiskovalna sodnica v fazi preiskave, drugič pa se je za rekonstrukcijo dogodka odločila razpravljajoča sodnica med glavno obravnavo, da bi se ugotovile okoliščine prometne nesreče, v kateri je bil udeležen voznik tovornega vozila – kombija, ki je pri zavijanju v levo zaprl pot vozniku kolesa z motorjem, vožečemu naravnost po posebnem pasu.

### **PRIMER 3 (rekonstrukcija – komunalno vozilo – peška – varnostni pas, ki je vozniku onemogočil popoln pregled)**

Sodišče je obravnavalo kaznivo dejanje prometne nesreče iz malomarnosti po drugem v zvezi s prvim odstavkom 323. člena »KZ-1« zaradi kršitve prvega odstavka 42. člena »ZPrCP«: *V prometni nesreči sta bila udeležena voznik komunalnega tovornega vozila in peška. Vozniku komunalnega vozila se je očitalo, da pred premikom vozila, ko sta delavca S. že izpraznila smetnjake z bio odpadki v tovorno vozilo, ni preveril, da to lahko stori brez nevarnosti za druge udeležence cestnega prometa. Sodišče je naložilo sodnemu izvedencu za raziskave prometnih nesreč, naj izdela analizo (dinamiko) nezgodnega dogajanja ter še posebej ugotovi, glede na višino vozila in oblačila pokojne, ali bi jo voznik lahko opazil, preden je speljal, kje je bila peška v trenutku, ko je voznik speljal, ali je bilo sploh objektivno mogoče, da bi jo videl prej ali pa v trenutku manevra speljevanja, ali je bila v vidnem polju drugih delavcev S. in ali je padla zaradi zadetja vozila ali zaradi zdrsa, glede na stanje cestišča in pločnika. Izvedenec je sprva ugotovil, da je bil voznik tovornega vozila premalo pozoren, saj mu naprave (pet ogledal) in še lasten pogled vse naokoli omogočajo, da se pred speljevanjem skrbno prepriča in to lahko varno naredi. Ob rekonstrukciji se je ugotovilo, da je izvedenec iz kabine komunalnega vozila odlično videl delavce S., ki so bili v fluorescentnih oblačilih, delavca S., ki je stal v položaju pokojne (ob temnih zabojnikih) in je bil oblečen v temna oblačila, pa se ni videlo. Prav tako je opravila rekonstrukcijo preiskovalna sodnica, sedla je v komunalno vozilo ter ugotovila, da se s sedeža voznika ne more videti položaj pokojne, lahko bi jo voznik videl s pogledom v desno zgornje »prvostensko« ogledalo, ki omogoča pregled položaja vozila. Po zagovoru voznika komunalnega vozila na glavni obravnavi je izvedenec podal mnenje, da je ob rekonstrukciji, ko je pregledoval vidljivost iz vozila, to storil na način, da se je »stegnil« in da je sedež tovornega vozila privzdignil navzgor in se tako nagnil, da je videl ven pred vozilo, tega pa voznik ni mogel storiti, saj je bil v vozilu pripet z varnostnim pasom. Zaradi navedenega je menil, da se je peška znašla v njegovem »mrtvem kotu«.*



*Tožilka je umaknila obtožnico, saj je menila, da voznik ni imel realnih možnosti, da bi videl peško, ki se je tovornjaku preveč približala, tik pred vozilom.*

### 5.3 Ugotavljanje vzročne zveze

Vzročna zveza je objektivna zveza med izvršitvenim dejanjem in nastalo posledico (Selinšek, 2007) in je sestavni del kaznivega dejanja. Pri obravnavanju kaznivega dejanja povzročitve prometne nesreče iz malomarnosti sodišče ugotavlja, **ali je vzrok za nastalo prometno nesrečo obdolženčeva kršitev cestnoprometnih predpisov**. Presoja o tem, ali je podana vzročna zveza med ravnanjem povzročitelja prometne nesreče, torej med njegovo kršitvijo cestnoprometnih predpisov, in nastalo posledico, pogosto ni enostavna, saj se lahko po izvedbi in oceni vseh dokazov izkaže, da se je v verigo vzrokov in posledic, ki sledijo drug drugemu in se končajo z nastankom prepovedane posledice vmešala druga oseba, lahko neki tretji udeleženec v prometu ali pa to verigo pretrga sam oškodovanec s svojim ravnanjem ali pa neko dejstvo, na primer nepričakovani predmet na cestišču, nenadna odpoved zavornega sistema in podobno (Bavcon et al., 2013). V tem primeru mora ravnanje tretje osebe, oškodovanca ali pa neki nepredvidljiv dogodek neodvisno od predhodnega ravnanja storilca prometne nesreče odpreti novo vzročno verigo, s katero se izničijo učinki prejšnjega ravnanja (Bavcon et al., 2013). Pri kaznivih dejanjih zoper varnost javnega prometa se običajno uporablja **teorija adekvatne vzročnosti**, po kateri se za vzrok posledice vzamejo samo tiste okoliščine, ki pri rednem teku stvari pripeljejo do posledice – prometne nesreče.

**PRIMER 4** (*obtoženec, ki je za volanom zaspal, v oškodovančevo vozilo ni trčil – vzročna zveza ni bila pretrgana, neprištevnost obtoženca – actio libera in causa*)

Sodišče je obravnavalo kaznivo dejanje prometne nesreče iz malomarnosti po drugem v zvezi s prvim odstavkom 323. člena »KZ-1« zaradi kršitve drugega odstavka 37. člena »ZPrCP« in prvega in drugega odstavka 104. člena v zvezi z drugim odstavkom 105. člena »ZPrCP« in prvega odstavka 106. člena »ZPrCP«: V prometni nesreči, ki se je zgodila izven naselja, so bila udeležena tri vozila, vlečno vozilo s pripetimi priklopnimi vozilom in dve osebni vozili. Storilec očitane kaznivega dejanja s svojim vozilom ni niti trčil v oškodovančevo vozilo niti ga ni oplazil, je pa s prednjim levim bočnim delom vozila močno oplazil prednji levi vogalni in bočni del vlečnega vozila, ko je z levo stranjo vozila zapeljal na levo smerno vozišče, po katerem se je iz nasprotne smeri pravilno pripeljal voznik vlečnega vozila. To je po oplazenju zaneslo v levo, na nasprotno smerno vozišče, kjer je s prednjim levim delom trčilo v levo bočno stran oškodovančevega osebnega vozila, ki je takrat pravilno pripeljalo po desnem smernem vozišču. Po trčenju je vlečno vozilo oškodovančevo vozilo hipno zaustavilo in ga potisnilo v smeri jeklene varnostne ograje, vlečno vozilo pa je prebilo jekleno varnostno ograjo in ograjo mostu ob desnem robu vozišča ter obstalo tako, da je viselo preko mostu, polpriklopno vozilo je obstalo posevno na vozišču, oškodovančevo pa je obstalo stisnjeno ob ograjo. Sodišče je ugotovilo, da je **obtoženec tik pred prometno nesrečo zaspal zaradi kombiniranega biološkega učinka zaužitega uspavala Sanval, ki vsebuje psihoaktivno snov zolpidem (najmanj 0,74 mg/l krvi) in alkohola (najmanj 0,58 g/kg krvi), zaradi česar je zapeljal na levo smerno vozišče.**

Dokazni postopek je pokazal, da sta tako voznik vlečnega vozila kot oškodovanec vozila pravilno ter v skladu s predpisi.

Sodišče prve stopnje je ugotovilo vzročno zvezo med obtoženčevo kršitvijo drugega odstavka 37. člena »ZPrCP« (voznja po levem smernem vozišču), ki je najprej privedla do oplazenja s tovornim vozilom (približno 30 cm prek sredinske črte), v neposredno naslednjem trenutku pa do neoboladanega gibanja tovornjaka s priklopnikom v smeri nasprotnega voznega pasu, kar je povzročilo trčenje z oškodovančevim vozilom, stisnjenje vozila ob jekleno ograjo in smrt voznika v osebnem vozilu. Navedlo je, da prometne nesreče ni mogoče presojati po teoriji o pretrganju vzročne zveze med obtoženčevimi kršitvami cestnoprometnih predpisov in nastalo posledico, saj do smrti voznika osebnega vozila ne bi prišlo, če bi obtoženec ravnal v skladu s predpisi. Že sam zolpidem deluje na osebe tako, kot bi deloval alkohol. Učinkovanje sočasno alkohola in zdravila z zolpidemom pa učinke na centralno živčevje ojača. **Če torej obtoženec pred začetkom vožnje ne bi zaužil alkohola in psihoaktivnega zdravila Sanval, ne bi zapeljal na levo smerno vozišče in se prometna nesreča ne bi zgodila.** Obtoženec je bil, po ugotovitvah sodnega izvedenca psihiatrične stroke v času trka »v stanju spanja«, njegova zavest in volja sta bili ukinjeni in je bil torej neprišteven, vendar pa je obtoženčeva neprištevnost izključna posledica biološkega učinka toksične koncentracije zolpidema in alkohola, ki si ju je sam povzročil. To potrjuje tudi izvedensko mnenje sodnega izvedenca za raziskave prometnih nesreč, ki je izločil vse ostale dejavnike, ki bi lahko vplivali na potek vožnje obtoženca in nakazal, da je vzrok nesreče iskati le v psihofizičnih sposobnostih obtoženca.

Višje sodišče je v sodbi II Kp 33572/2012 z dne 9. 2. 2017 še pojasnilo: Vzročna zveza bi bila pretrgana le, če bi do nesreče prišlo tudi v primeru, če obtoženi ne bi bil opustil svojega dolžnostnega ravnanja (voziti po desnem smernem vozišču). **Še več – nobena od ustaljenih teorij vzročne zveze v kazenskem pravu ne pripelje do ekskulpacije obtoženega.** Po pravilni izpeljavi teorije vzročnosti je treba vzročno zvezo zanikati le v primerih skrajno izjemnih, nenavadnih oziroma komaj verjetnih posledic. Smrt oškodovanca pa je bila objektivno predvidljiva in ne skrajno nepričakovana ali neverjetna posledica ravnanja obtoženca. Problematizirane vzročne zveze ne zanika niti teorija objektivne pripisljivosti, po kateri je vzročna zveza podana, ko ravnanje storilca ustvari protipravno nevarnost za objekt ravnanja ter se nato prav ta nevarnost udejanji v nastali posledici. Očitno je, da **smrt oškodovanca s protipravno vožnjo obtoženega ni povezana zgolj naključno, temveč je realizacija prav tiste nevarnosti, ki jo je obtoženec s svojo protipravno vožnjo povzročil.**

Vrhovno sodišče je v sodbi I Ips 33572/2012 z dne 17. 5. 2018 v zvezi z vzročno zvezo še dodalo: Vzročna veriga, ki jo je sprožil obsojenec s svojo protipredpisno vožnjo, ni bila z ravnanjem drugih oseb ali s kakšnimi poznejšimi dogodki z ničimer preusmerjena oziroma prekinjena.

#### 5.4 Opis kaznivega dejanja v obtožnem aktu

Pri kaznivih dejanjih zoper varnost javnega prometa po 323. členu »KZ-1« in 324. členu »KZ-1« gre za kazniva dejanja z blanketno dispozicijo, ki se sklicuje na dopolnilno normo – pravni predpis s področja varnosti cestnega prometa (Dežman, 2019). Obtožni akt mora zaradi navedenega v opisu kaznivega dejanja vselej vsebovati konkretne okoliščine, ki utemeljujejo očitek kršitve cestnoprometnih

predpisov, v nasprotnem primeru dejanje, ki se očita obdolžencu, že po samem zakonu ni kaznivo dejanje. V primeru pomanjkljivega opisa očitka v obtožnem aktu sodišče obtožbe ne dopusti in postopek ustavi ali pa obdolženca na podlagi 1. točke 358. člena »ZKP« (»ZKP-UPB8«, 2012) oprostiti obtožbe.

### *PRIMER 5 (oprostilna sodba zaradi pomanjkljive konkretizacije kršitve predpisov v cestnem prometu)*

Sodišče je obravnavalo kaznivo dejanje prometne nesreče iz malomarnosti po drugem v zvezi s prvim odstavkom 325. člena »KZ« zaradi kršitve drugega odstavka 30. člena »ZVCP«: V prometni nesreči sta bili udeleženi dve vozili, tovorno vozilo – kombi in osebno vozilo, v katerem je zaradi prometne nesreče umrla sopotnica.

Opis kaznivega dejanja iz obtožnice: »... je kot udeleženec v prometu s kršitvijo drugega odstavka 30. člena »ZVCP« iz malomarnosti povzročil prometno nesrečo, ki je imela za posledico smrt ene osebe, s tem, da dne ... A. A., ko je vozil tovorno vozilo po ... cesti ... iz smeri ... proti ... pri zavijanju na levo **ni pustil mimo osebnega vozila, ki je peljalo iz nasprotne smeri naravnost** in s katerim je pripeljal B. B. (obtoženec), ki pred križiščem hitrosti in načina vožnje **ni prilagodil lastnostim in stanju ceste ter drugim značilnostim prometa**, zaradi česar je s sprednjo stranjo vozila trčil v sprednjo polovico desne strani tovornega vozila, po trčenju pa je ... pri tem pa je njegova sopotnica ...«

Vrhovno sodišče je obsojenca (voznika osebnega vozila) z odločbo I Ips 49782/2013 z dne 22. 3. 2018 **oprostilo obtožbe zaradi pomanjkanja konkretizacije prekrška** po drugem odstavku 30. člena »ZVCP-1«, saj je bila v izreku zgolj prepisana določba iz navedenega člena in le tej dodano, da obsojeni voznje ni prilagodil okoliščini, da se približuje križišču. To pa samo po sebi ne zadošča za konkretizacijo kršitve, saj bi takšno stališče lahko imelo za posledico, da bi v primeru, ko pride do prometne nesreče v križišču, po načelu defenzivne vožnje, odgovarjala voznika obeh oziroma vseh v nesreči udeleženih vozil.

Ob tem je treba pojasniti, da je sodišče prve stopnje predhodno voznika tovornega vozila, udeleženega v isti prometni nesreči, spoznalo za krivega storitve kaznivega dejanja povzročitve prometne nesreče s smrtnim izidom zaradi kršitve drugega odstavka 46. člena »ZVCP«, ker ob zavijanju levo na križišču ni pustil mimo vozila, ki je prihajalo iz nasprotne smeri in je vozilo naravnost.

Pojem neprilagojena vožnja povzročitelja prometne nesreče mora biti podrobneje opisana, kar je pojasnilo Vrhovno sodišče v odločbi I Ips 212/2005 z dne 12. 1. 2006, ko je presodilo, da v opisu kaznivega dejanja zadostuje navedba, da je bila hitrost vožnje glede na okoliščine, ki vplivajo na obvladljivost in možnost ustavitve, neprilagojena (prevelika), ni pa nujno, da je ta v izreku tudi izrecno številčno opredeljena, in nadaljevalo, da je neprimerna vsaka tista hitrost, ki zmanjšuje obvladljivost vozila in možnost ustavitve pred oviro, ki jo je v danem trenutku voznik dolžan pričakovati.

## **6 PRIMERJAVA KAZENSKIH SANKCIJ V PREGLEDANIH ZADEVAH IN KAZENSKIH SANKCIJ, IZREČENIH NA VSEH SODIŠČIH V RS V LETIH MED 2015 IN 2019**

Za primerjavo med vrstami in številom izrečenih kazni za kazniva dejanja povzročitve prometne nesreče iz malomarnosti s smrtnim izidom na Okrožnem sodišču v Ljubljani in na vseh okrožnih sodiščih v RS so bili pridobljeni podatke na spletni strani Statističnega urada RS, kjer so objavljeni podatki o izrečenih kaznih za posamezna leta. V času te primerjave na spletni strani še niso bili objavljeni podatki za izrečene kazni v letu 2020, kar ni vplivalo na samo analizo, saj v letu 2020 na Okrožnem sodišču v Ljubljani, tudi zaradi razglašene epidemije covid-19, ni bila pravnomočno končana nobena kazenska zadeva v zvezi s kaznivim dejanjem po drugem v zvezi s prvim odstavkom 323. člena »KZ-1«.

### **6.1 Ugotovitve o vrstah izrečenih kazenskih sankcij v pregledanih zadevah na Okrožnem sodišču v Ljubljani**

Okrožno sodišče v Ljubljani je v petindvajsetih pregledanih obsodilnih sodbah izreklo:

- v 11 primerih ali 44 % zaporno kazen, od tega je v 64 % ali 7 primerih določilo alternativno izvršitev kazni zapor,
- v 13 primerih ali 52 % pogojno sodbo,
- v 1 primeru ali 4 % je kazen odpustilo.

V šestih primerih alternativnega načina izvršitve kazni zapor je sodišče odločilo, da zapor nadomesti z delom v splošno korist, v enem pa je sodišče izrečeno zaporno kazen nadomestilo z zaporom ob koncu tedna oziroma s tako imenovanim »vikend zaporom«. V primeru odpustitve kazni storilcu kaznivega dejanja je sodišče upoštevalo dejstvo, da je v prometni nesreči umrla zakonska partnerica povzročitelja nesreče, ki ima zaradi nesreče zdravstvene težave, dogodek ga je izjemno prizadel, prav tako pa njuna skupna otroka, za katera skrbi.

### **6.2 Ugotovitve o vrstah izrečenih kazenskih sankcij na vseh sodiščih v RS**

V letih med 2015 in 2019 so sodišča v RS za navedeno kaznivo dejanje izrekla 110 obsodilnih sodb, od tega:

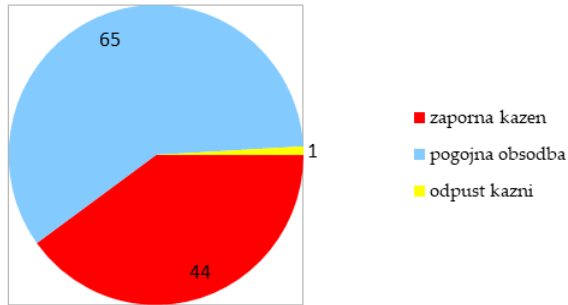
- v 44 primerih ali 40 % so izrekla zaporno kazen, pri čemer podatka o morebitnem alternativnem načinu izvršitve kazni zapor ni,
- v 65 primerih ali 59 % so izrekla pogojno sodbo,
- v 1 primeru oziroma 1 % so kazen odpustila.

### **6.3 Primerjava podatkov o izrečenih kazenskih sankcijah v pregledanih zadevah na Okrožnem sodišču v Ljubljani in na vseh sodiščih v RS**

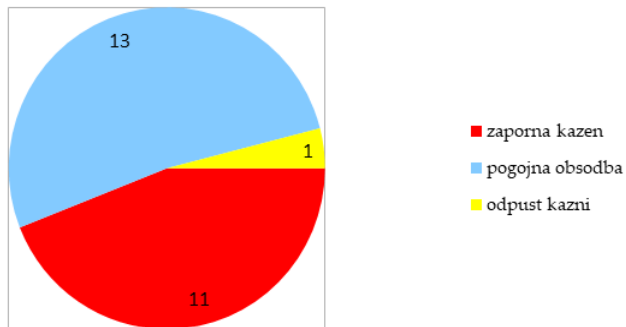
Analiza izrečenih obsodilnih sodb v kazenskih zadevah, ki so bile pravnomočno končane na Okrožnem sodišču v Ljubljani in vseh pravnomočnih obsodilnih sodb v RS, pokaže, da je razmerje med izrečenimi zapornimi kaznimi in pogojnimi obsodbami zelo podobno, in sicer so sodniki na državni ravni izrekli v 40 %

zaporno kazen, v 59 % pogojno obsodbo, v 1 % pa so kazen odpustili, medtem ko so sodniki na Okrožnem sodišču v Ljubljani izrekli v 44 % primerov zaporne kazni, v 52 % primerov pogojne obsodbe, v 4 % pa so kazen odpustili. Spletna stran Statističnega urada RS ne ponuja podatkov o alternativnem načinu izvršitve izrečenih kazni zapora v RS, zato primerjave o vrstah nadomestitve zaporne kazni ni bilo mogoče opraviti.

**Graf 1:** Prikaz razmerja med posameznimi vrstami kazni in odpustom kazni v RS



**Graf 2:** Prikaz razmerja med posameznimi vrstami kazni in odpustom kazni na Okrožnem sodišču v Ljubljani



## 7 ZAKLJUČEK

Obravnavanje prometnih nesreč na sodišču predstavlja za sodnike precejšen izziv, saj je njihova presoja včasih v celoti odvisna od predhodno opravljenega dela med zbiranjem informacij in dokazov v predkazenskem postopku. Natančno izveden ogled kraja prometne nesreče, natančno izdelana skica in brezhibno povzete izjave vseh očitvidcev prometne nesreče in ostalih oseb, ki so zaznale dogajanje pred ali po nesreči, vselej odločilno prispevajo k jasni oziroma popolni ugotovitvi dejanskega stanja, na podlagi katerega lahko sodnik sprejme ustrezno odločitev. Opisano strokovno delo pripomore tudi izdelavi logičnega, popolnega in prepričljivega mnenja izvedencev (Šepec, 2016), kadar je to potrebno, pa ne le mnenja izvedenca za raziskave avtomobilskih nezgod, temveč tudi k izdelavi

preostalih izvedenskih mnenj, na primer sodnomedicinske stroke, toksikologije, travmatologije in drugih. V dokaznem postopku so namreč pogosto odločilne malenkosti, ki pretehtajo jeziček na tehtnici v eno ali drugo smer. Kadar je delo policistov na kraju prometne nesreče opravljeno pomanjkljivo ali pa so obstajale tako nejasne okoliščine prometne nesreče, da policisti niti niso mogli predvideti vseh pomembnih dejstev in okoliščin, poskuša te nejasne vrzeli sodišče razčistiti s postavitvijo večjega števila različnih vrst izvedencev. V takem primeru se ob upoštevanju vseh okoliščin konkretnega primera pogosto kazenski postopek med glavno obravnavo bistveno podaljša zaradi intenzivnosti vsestranskega ugotavljanja dejanskega stanja, lahko pa zaradi nejasnosti oziroma pomanjkljivosti odločilnih dejstev konča tudi z umikom obtožnega akta ali izrekom oprostilne sodbe.

## UPORABLJENI VIRI

- Bavcon, L., Šelih, A., Korošec, D., Ambrož, M. in Filipčič, K. (2013). *Kazensko pravo, Splošni del*. Uradni list.
- Bukovac, Ž. (2011). Opažanja višjih sodnikov pri obravnavanju prometnih kršitev glede na obstoječo zakonodajo. *Pravosodni bilten*, 32(2), 173–187.
- Ciglarič, I. (2010). Sodobne metode pri raziskovanju in rekonstrukciji prometnih nesreč. *Pravosodni bilten*, 31(4), 149–166.
- Cugmas, B. (2009). *Zavarovanje sledov pri preiskovanju cestnoprometnih nesreč* (Diplomsko delo). Univerza v Mariboru, Fakulteta za varnostne vede.
- Deisinger, M. (2017). *Kazenski zakonik 2017. Posebni del: s komentarjem, sodno prakso in literaturo*. Poslovna založba MB.
- Dežman, Z. (2018). Ali sta kaznivi dejanji povzročitve prometne nesreče iz malomarnosti in nevarne vožnje v cestnem prometu temelj racionalne kriminalitetne politike?. *Revija za kriminalistiko in kriminologijo*, 69(2), 100–116.
- Ferlinc, A. (2017). Naklep in malomarnost ter motivi. *Pravnik*, 72(1–2), 101–123.
- Fricke, L. B. (1990). *Traffic accident reconstruction*. Northwestern University, Traffic Institute.
- Kazenski zakonik (KZ-1). (2008, 2009, 2011, 2015, 2016, 2017, 2020). *Uradni list RS*, (55/08, 66/08, 39/09, 91/11, 54/15, 6/16, 38/16, 27/17, 23/20, 91/20).
- Kazenski zakonik Republike Slovenije (KZ). (1994, 1999, 2004, 2008, 2009). *Uradni list RS*, (63/94, 70/94, 23/99, 40/04, 55/08, 5/09).
- Korošec, D., Filipčič, K. in Zdolšek, S. (2019). *Veliki znanstveni komentar posebnega dela Kazenskega zakonika (KZ-1)*. Uradni list RS.
- Lakovič, S. (2004). *Analiza prometnih nesreč* (Diplomsko delo). Univerza v Mariboru, Fakulteta za gradbeništvo.
- Maver, D. (1981). Nekatera sporna vprašanja v zvezi z ogledom. *Revija za kriminalistiko in kriminologijo*, 32(1), 13–24.
- Maver, D. (1986). Ogled kraja dejanja kot spoznavni in miselni proces. *Varnost*, 6(3–4), 107–129.
- Maver, D. (2004). *Kriminalistika: uvod, taktika, tehnika*. Uradni list RS.
- Novoselec, P. (2013). Primerjalni ekskurz: Hrvaška – primerjalnopравни pogled na slovensko cestnoprometno kazensko pravo iz tujine. V D. Korošec in Z.

- Dežman (ur.), *Cestnoprometno kazensko pravo* (str. 241–259). GV Založba.
- Odločba Višjega sodišča v Celje PRp 184/2016 z dne 22. 11. 2016.
- Odločba Višjega sodišča v Ljubljani PRp 33/2016 z dne 4. 2. 2016.
- Odločba Višjega sodišča v Ljubljani VSL sodba II Kp 33572/2016 z dne 9. 2. 2017.
- Odločba Višjega sodišča v Ljubljani VSL sodba PRp 259/2020 z dne 27. 11. 2020.
- Odločba Vrhovnega sodišča I Ips 212/2005 z dne 12. 1. 2006.
- Odločba Vrhovnega sodišča I Ips 33572/2016 z dne 17. 5. 2018.
- Odločba Vrhovnega sodišča I Ips 49782/2013 z dne 22. 3. 2018.
- Petrovec, D. (2010). Preprečevanje nezaželenega vedenja s kaznijo in/ali drugimi ukrepi. V D. Petrovec (vodja raziskave), *Dejavniki varnosti cestnega prometa v Sloveniji, Raziskava – I. del* (str. 16–29). Inštitut za kriminologijo pri Pravni fakulteti v Ljubljani. [https://www.avp-rs.si/wp-content/uploads/2012/02/RAZISKAVA\\_I\\_del.pdf](https://www.avp-rs.si/wp-content/uploads/2012/02/RAZISKAVA_I_del.pdf)
- Šelinšek, L. (2007). *Kazensko pravo, Splošni del in osnove posebnega dela*. GV Založba.
- Stojan, T. (2013). *Zbiranje podatkov na kraju prometne nesreče* (Magistrsko delo). Univerza v Mariboru, Fakulteta za logistiko.
- Štušek, J. (2015). Osebni dokazi z vidika odvetnika. V D. Frangež in B. Slak (ur.), *Osebni dokazi v teoriji in praksi* (str. 109–121). Univerza v Mariboru, Fakulteta za varnostne vede.
- Šepec, M. (2016). Kazenskopravna analiza in dileme izvedenstva v kazenskem postopku. V D. Frangež in B. Slak (ur.), *Izvedenstvo v teoriji in praksi* (str. 7–22). Univerza v Mariboru, Fakulteta za varnostne vede.
- Šugman Stubbs, K. in Gorkič, P. (2011). *Dokazovanje v kazenskem postopku*. GV Založba.
- Vrtačnik, M. (2009). Preiskovalne skupine v predkazenskem postopku. V 2. *Konferenca kazenskega prava in kriminologije* (str. 165–174). GV Založba.
- Zakon o cestah (ZCes-1). (2010, 2012, 2014, 2015, 2018). *Uradni list RS*, (109/10, 48/12, 17/14 - ZUOPŽ, 36/14 - odl. US, 46/15, 10/18, 14/18 - ZUOPŠP).
- Zakon o kazenskem postopku (ZKP-UPB8). (2012, 2013, 2014, 2016, 2017, 2019, 2020). *Uradni list RS*, (32/12 - uradno prečiščeno besedilo, 47/13, 87/14, 8/16 - odl. US, 64/16 - odl. US, 65/16 - odl. US in 66/17 - ORZKP153,154, 1/19 - odl. US, 22/19, 48/19 - odl. US, 66/19 - odl. US, 66/19 - odl. US, 55/20 - odl. US, 89/20 - odl. US).
- Zakon o pravilih cestnega prometa (ZPrCP). (2010, 2012, 2013, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020). *Uradni list RS*, (109/10, 57/12, 63/13, 68/16, 54/17, 69/17, 3/18 - odl. US, 43/19 - ZVoz-1B, 92/20).
- Zakon o varnosti cestnega prometa (ZVCP). (2004, 2005, 2006, 2008, 2009, 2010, 2011, 2017, 2018). *Uradni list RS*, (83/04, 35/05, 67/05 - odl. US, 69/05, 76/05 - ZDCOPMD, 108/05, 70/06 - ZIKS-1B, 105/06, 123/06 - odl. US, 139/06 - ZORed, 37/08, 57/08 - ZLDUVCP, 58/09, 36/10, 106/10 - ZMV, 109/10 - ZPrCP, 109/10 - ZCes-1, 109/10 - ZVoz, 39/11 - ZJZ-E, 75/17 - ZMV-1, 10/18 - Zces-1C).
- Žaberl, M. (2001). Problematika policijskega zbiranja obvestil v predkazenskem postopku. V M. Benedik (ur.), *Dnevi slovenskih pravnikov* (str. 1055–1065). Gospodarski vestnik.

**O avtorici:**

**Deja Kozjek** je univ. dipl. pravnica, višja sodnica na kazenskem oddelku Višjega sodišča v Ljubljani. E-pošta: [deja.kozjek@sodisce.si](mailto:deja.kozjek@sodisce.si)