



B&B
VIŠJA STROKOVNA ŠOLA

Diplomsko delo višješolskega strokovnega študija
Program: Promet
Modul: Cestni promet

ODGOVORNOST VOZNIKA V CESTNEM PROMETU

Mentor: mag. Brane Lotrič
Lektorica: Ana Peklenik

Kandidat: Sandi Kovač

Kranj, december 2008

IZJAVA

»Študent Sandi KOVAČ izjavljam, da sem avtor tega diplomskega dela, ki sem ga napisal pod mentorstvom mag. Braneta Lotriča.«

»Skladno s 1. odstavkom 21. člena Zakona o avtorskih in sorodnih pravicah dovoljujem objavo tega diplomskega dela na spletni strani šole.«

Dne _____

Podpis: _____

ZAHVALA

Zahvaljujem se mentorju mag. Branetu Lotriču za pomoč in vodenje pri pripravi diplomskega dela. Hvala tudi komandirju postaje prometne policije v Kranju, policijskemu inšpektorju I, g. Jožetu Pasarju za posredovanje njegovih praktičnih izkušenj pri delu na tem področju.

Posebna zahvala velja moji ženi in najinim trem otrokom, ki so me podpirali pri študiju.

POVZETEK

Osnovni namen diplomskega dela je predstaviti odgovornost voznika za varnost v cestnem prometu. Odgovornost voznika se lahko razume kot občutek in vedenje voznika v prometu do sebe, potnikov v svojem vozilu in do drugih sodelujočencev v prometu, kakor tudi odgovornost za dejanje, ki ga je voznik storil s prekrškom ali kaznivim dejanjem. V diplomski nalogi sem poskušal predstaviti dejavnike, ki vplivajo na varno vožnjo voznika, in razdeliti odgovornost voznika za storjeni prekršek oziroma kaznivo dejanje na področju varnosti cestnega prometa predvsem po zakonu o prekrških in kazenskem zakoniku.

Prometne nesreče, ki postajajo del vsakdana, večinoma povzročijo človek, kot neposredni udeleženec v cestnem prometu. V nekaterih primerih pa do nesreč pride tudi zaradi tehničnih, vremenskih in drugih razlogov. Posledice so lahko katastrofalne, tako za voznike, kot tudi ostale udeležence v cestnem prometu. Ravno zato, je potrebno na različne načine vplivati na ljudi in njihov um in jim predstaviti, da je njihovo početje na cestah izrednega pomena, za varnost vseh nas in njih samih.

Pri vsem tem se je enako pomembno potrebno zavedati bremena individualne odgovornosti, ki jo nosi vsak udeleženec sam. On je tisti, ki nevarnost povzroča z neprevidnim ravnanjem in kršenjem prometnih pravil, in je sam tudi tisti, ki ga drugi ogrožajo. Z vidika udeleženca posameznika je vprašljiva stopnja njegovega vpliva na bilanco vseh prometnih nezgod, saj je njegovo ravnanje odvisno tudi od okolja, v katerem se giblje in nanj nima večjega vpliva (tržišče motornih vozil, ravnanje drugih udeležencev, predpisi itd.). Na kolektivni ravni pa glavno breme odgovornosti za prometno varnost nosijo državne institucije, ki imajo možnost neprekinjenega in načrtovanega vpliva na celoten prometni sistem, kot tudi na ravnanje posameznih udeležencev v prometu.

Dejstvo je, da do prometnih nesreč prihaja. Pomembno pa je zavedanje, da jih lahko tudi preprečimo.

Ključne besede: *odgovornost, voznik, prometna nesreča, prometna varnost*

SUMMARY

The main purpose of this dissertation is to present driver's responsibility for traffic safety. Term, safety, could be understood as a personal behavior to ourself and others as well as drivers responsibility for actions, where consequence is traffic or criminal offenses. I tried to present this consequences through factors, that have an affect to safe driving, and devide the drivers responsibility fot traffic and criminal offence throught legislation.

Traffic accidents, common part of everyday life, are mainly couosed by drivers. Other cases, why accidents occure are technical, weather and other resons. They all have the same ending, consequences for drivers as well as other road users. Therefore, it is necessary to influence people's mind, and present them, that their doing is utmost importante for safety of all of us and themselves.

When we collect resons for traffic accindents, it is equally important to be aware of the burden of individual responsibility borne by each participant himself. He is the one who creates the risk for all other participants as well as the one, who is at risk, because of others actions and behavior. Other circustances also depend from the environment in which driver is subordinated participant. On the collective level, the main burden of responsibility is lying on the state institutions, which have the option of continuous and planned impact on the entire transport system, as well as possibility to affect to the behavior of individual road users.

It is a fact, that traffic accidents are occurring. But more importatnt is realising, that we can also make them impossible.

Key words: responsibility, driver, traffic accident, traffic safety

VSEBINA

1	UVOD	1
2	ČLOVEK IN NJEGOV VPLIV NA VARNOST V CESTNEM PROMETU	2
2.1	RAZVRSTITEV ČLOVEŠKIH VZROKOV PROMETNIH NESREČ.....	3
2.2	PSIHOLOGIJA OSEBNOSTI.....	3
2.3	SPOSOBNOSTI VOZNIKOV	4
2.4	VRSTE VOZNIKOV.....	4
2.5	VPLIV ALKOHOLA, NIKOTINA IN DRUGIH MEDIKAMENTOV NA VOZNIKA.....	5
2.6	HITROST.....	6
2.7	VPLIV ZUNANJIH OKOLIŠČIN NA VOZNIKA.....	7
3	STATISTIČNI PRIKAZ PROMETNIH NESREČ IN POSLEDICE LE-TEH ZA OBDOBJE OD JANUARJA DO DECEMBRA 2007	8
3.1	VRSTA UDELEŽENCEV	10
3.2	PROMETNE NESREČE IN POSLEDICE.....	10
4	POJEM ODGOVORNOSTI	11
4.1	JEZIKOVNI POMEN	11
4.2	ODŠKODNINSKA ODGOVORNOST.....	12
4.3	SUBJEKTIVNA (KRIVDNA) ODGOVORNOST	12
4.4	OBJEKTIVNA ODGOVORNOST (NE GLEDE NA KRIVDO)	12
5	VRSTE IN POJEM NAKLEPA	13
6	MALOMARNOST IN NJENE VRSTE	13
6.1	ZAVESTNA MALOMARNOST.....	14
6.2	NEZAVESTNA MALOMARNOST	14
7	NEPRIŠTEVNOST KOT IZKLJUČITEV KRIVDE	15
7.1	SAMOPOVZROČENA NEPRIŠTEVNOST (ACTIO LIBERA IN CAUSA)	15
8	ODGOVORNOST VOZNIKA	16
9	UGOTAVLJANJE ODGOVORNOSTI KAZNIVIH DEJANJ ZOPER VARNOST JAVNEGA PROMETA	17
9.1	POVZROČITEV PROMETNE NESREČE IZ MALOMARNOSTI, 323. ČLEN	19
9.2	PREDRZNA VOŽNJA V CESTNEM PROMETU, 324. ČLEN	20
9.3	OGROŽANJE POSEBNIH VRST JAVNEGA PROMETA, 325. ČLEN.....	20
9.4	ZAPUSTITEV POŠKODOVANCA V PROMETNI NESREČI BREZ POMOČI, 328. ČLEN 21	

9.5	POLNOLETNE OSEBE (ZNANI STORILCI), ZOPER KATERE JE BIL KAZENSKI POSTOPEK PRI DRŽAVNEM TOŽILSTVU KONČAN PO KAZNIVEM DEJANJU IN NAZNANITELJU	22
9.6	VARNOST CESTNEGA PROMETA – KAZNIVA DEJANJA PO KZ-1	22
10	UGOTAVLJANJE ODGOVORNOSTI VOZNIKA PO ZAKONU O PREKRŠKIH.....	24
10.1	POSTOPEK UGOTAVLJANJA ODGOVORNOSTI ZA PREKRŠEK	24
10.2	ZAKON O SPREMEMBAH IN DOPOLNITVAH ZAKONA O PREKRŠKIH (ZP-1E)	24
10.3	ZAKON O SPREMEMBAH IN DOPOLNITVAH ZAKONA O VARNOSTI CESTNEGA PROMETA (ZVCP-1E)	26
10.4	STATISTIKA POLICIJE O UGOTOVLJENIH KRŠITVAH PROMETNE ZAKONODAJE PO PREKRŠKIH.....	27
10.5	NAJPOGOSTEJŠI UKREPI POLICISTOV PRI NADZORU CESTNEGA PROMETA	28
11	ODGOVORNOST VOZNIKOV ZA VARNOST CESTNEGA PROMETA V PRAKSI... 29	
12	SKLEP.....	30
	LITERATURA IN VIRI.....	31
	KAZALO SLIK.....	33
	KAZALO TABEL	33

1 UVOD

Življenje človeka v 21. stoletju je tesno povezano s prometom in z vozili najrazličnejših vrst. Čeprav so različna prometna sredstva skrajšala čas potovanja, omogočila srečanja in potovanja, ki so si jih nekoč lahko privoščili le redki, pa ima ta pojav tudi drugo stran, ki je pogosto žalostna. Razne statistike ugotavljajo, da vsak dan v prometnih nesrečah izgubi življenje na tisoče ljudi.

Statistike kažejo tudi, da je v več kot v treh četrtinah vseh nesreč človek tisti odločilni dejavnik, ki sam ali s v povezavi s kakim drugim dejavnikom (okvaro na vozilu, vremenom, slabo cesto) povzroči nesrečo.

Človek je najšibkejši člen v prometnem sistemu, saj njegove napake ali zavestne kršitve pravil pomembno prispevajo k nastanku nesreč. Prav zato je potrebno s posameznimi ukrepi ali s celotnim sistemom te napake preprečiti in zmanjšati njihovo težo¹.

Za prometno nesrečo še vedno velja, da je zagotovo nenaden, nepričakovan in nenamern dogodek na cesti, v katerem je bilo udeleženo vozilo in v katerem je nastala materialna škoda, telesna poškodba ali pa je nekdo celo izgubil življenje. Zagotovo nastanku nesreče botruje spekter različnih vplivov, pa vendar velja, da je človek še vedno njen najpomembnejši dejavnik. Od njegovega ravnanja je najpogosteje odvisno, ali bo prišlo do prometne nesreče ali ne. Strokovnjaki so prepričani, da je človek na posredni ali neposredni način odgovoren za nastanek več kot 90 % prometnih nesreč.

V kazenskopravnem pomenu je posebna okoliščina pri prometnih nesrečah krivdna oblika. Nihče ne želi povzročiti prometne nesreče, še manj si želi biti njena žrtev. Stopnja tveganja pa je izrazito različna. To tveganje se lahko kaže tudi v širokem razponu od nezavedne malomarnosti do ne vselej enostavno določljive meje med zavestno malomarnostjo in eventualnim naklepom. Čeprav pri posamezniku z vzgojo, ustrezno spodbudnim okoljem, primernim šolanjem za voznika ter z vrsto dodatnih ugodnih okoliščin lahko računamo na izrazito nizko stopnjo tveganja, je črna kronika še vedno polna nesreč, ki jih pripišemo objektivnim okoliščinam. Vendar po pravilu vselej odgovarja voznik, ne glede na to, kako nevarni so cestni odseki zaradi slabe gradnje, projektiranja, nepreglednosti ali podobnih okoliščin.

Zagotavljanje večje varnosti cestnega prometa je možno s spodbujanjem udeležencev v prometu k odgovornejšemu vedenju, spoštovanju predpisov in oblikovanju zavesti o pomenu prometne varnosti, z zagotavljanjem varnejših vozil in cestne infrastrukture, kar lahko in morajo udeležiti načrtovalci, proizvajalci in izvajalci, vzdrževalci ter ustrezne nadzorne službe. V zapletenem sistemu je varnost cestnega prometa odvisna od odgovornega ravnanja posameznika, vzgojno-izobraževalnih in preventivnih organizacij, medijev, represivnih in pravosodnih organov, civilne družbe, gospodarskih družb, vodstev samoupravnih lokalnih skupnosti in ne nazadnje državnih organov. Vsak ima svoj del odgovornosti za večjo varnost in lahko prispeva k njeni uresnitvi.

¹ Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2007–2011

2 ČLOVEK IN NJEGOV VPLIV NA VARNOST V CESTNEM PROMETU

Človek je družbeno bitje, ki vstopa v najrazličnejše in najraznovrstnejše medsebojne odnose. V teh, predvsem pa v medosebnih odnosih, se kaže vsa pestrost, barvitost in raznolikost človekove osebnosti. V stiku s sočlovekom smo strpni, tovariški, vljudni, grobi, napadalni, prijazni in še bi lahko naštevali, če bi opisovali človeka v skupini ali kot posameznika.

V prometu se odražajo vse te človekove lastnosti, medsebojni odnosi, ki zaznamujejo trajnejše življenjske situacije, v katerih se posameznik pokaže oz. se uveljavlja z vsemi svojimi prednostmi in pomanjkljivostmi, kot so njegova preteklost, sedanjost, potrebe, želje in hotenja.

Sodobni cestni promet je prinesel številne kakovostne spremembe. Pred človeka je postavil povsem nove zahteve in spoznanja, kakršnih v večtisočletnem razvoju in izkušnjah še ni srečal. V vsem izstopa predvsem hitrost, ki v človeku vzbuja različna čustvena dogajanja ali doživetja. Lahko nas utesnjuje, zastrašuje, lahko pa se pokaže kot nekaj, kar nas razvedri ali sprošča. Človek ima zelo slabo razvit občutek za hitrost, ker ga med evolucijskim razvojem ni potreboval. Največkrat je vzrok hudih prometnih nesreč prav hitrost, kar potrjuje, da se človek le težko privadi hitrostim, večjim od njemu naravne hitrosti gibanja, kar je 10–12 km/h. Zato je tudi njegova odzivnost na okolico, ki se tako hitro premika, pogosto prepočasna. To naravno človekovo lastnost se poskuša omiliti z omejitvami hitrosti, česar pa ljudje velikokrat ne upoštevajo in se s pomočjo vida, ravnotežja in gibalne občutljivosti le grobo orientirajo pri gibanju v prostoru. S hitro premikajočim se vozilom pa se posameznik na žalost velikokrat poigrava lahkomišno, brezskrbno in neodgovorno, nezavedajoč se, kakšne so lahko posledice.

Pri posamezniku in njegovem vpliv na varnost v cestnem prometu moramo biti pozorni na njega samega in še na veliko drugih spremljajočih dejavnikov, ki bi jih lahko razdelili na:

- razvrstitev človeških vzrokov prometnih nesreč,
- psihologijo osebnosti človeka,
- sposobnosti voznikov,
- vrste voznikov,
- vpliv alkohola, prepovedanih drog in drugih medikamentov,
- hitrost,
- vpliv zunanjih okoliščin in dejavnikov na voznika.

2.1 RAZVRSTITEV ČLOVEŠKIH VZROKOV PROMETNIH NESREČ

Človek lahko različno vpliva na prometno varnost. Razlikujemo neposredne in posredne človeške vzroke za nesrečo². V neposrednih gre za dejanja ali opustitve dejanj neposredno pred nesrečo, ki povečujejo verjetnost trčenja (npr. neustrezno opazovanje, nepozornost), v posrednih pa za tista voznikova stanja ali pogoje, ki neugodno vplivajo na njegovo zmožnost varne vožnje. Za volanom nikoli nismo enako sposobni za vožnjo; včasih smo utrujeni in zaspani, drugič bolni, nerazpoloženi, jezni itd., kar močno vpliva na varno vožnjo. Glede na to razlikujemo tri skupine motečih stanj ali pogojev:

- fizična ali fiziološka stanja, npr. vinjenost, vpliv drog ali zdravil, utrujenost, kronične bolezni, fizične prizadetosti itd.;
- duševna ali čustvena stanja, npr. čustveno vznemirjenje, pritisk drugih voznikov, naglica, duševna prizadetost itd.;
- pomanjkanje izkušenj, npr. neizkušenost voznika, neznano vozilo, preveč ali premalo znana cesta itd.

Našteti dejavniki pri nastanku nesreče ne delujejo osamljeno in so pogosto med seboj povezani. Med vsemi pa je vožnja pod vplivom alkohola najbolj znana.

2.2 PSIHOLOGIJA OSEBNOSTI

Osebnost je celota vseh človekovih duševnih lastnosti, ki so pri vsakem človeku različno sestavljene in združene na svojevrsten način. Pri vplivu človeka na varnost v cestnem prometu lahko uporabimo nekoliko spremenjen pregovor: »Pokaži, kako voziš, in povem ti, kakšen si«. V človekovem značaju so združene psihične lastnosti, ki so povezane s čustvenimi dražljaji. Najstarejša in hkrati najbolj znana delitev značajev pozna štiri različne tipe, in sicer:

- kolerik,
- sangvinik,
- melanholik,
- flegmatik.

Kolerik je človek, ki se odlikuje z močnimi kratkotrajnimi čustvi, pogosto menja razpoloženje, zlahka se odloči za akcijo in se pogosto vznemirja. Hitro je vzkipljiv in zahaja v spore z drugimi.

Sangvinik reagira zelo naglo. Čustva niti niso močna niti dolgotrajna. Nagnjen je k vedremu razpoloženju.

Za melanholika so značilna močna dolgotrajna čustva. Reagira predvsem na tisto, kar zadeva njegovo osebnost. Je izrazit pesimist. Običajno je slabo razpoložen.

Flegmatik ne občuti močnih čustev in še te počasi menja. Pretežno je optimist. Z drugimi se ne prepira, se ne razburja, le redkokdaj je nerazpoložen.

² Prof. dr. Marko Polič, dipl. psih. Psihologija in prometna varnost: teorije in spoznanja.

Že pred leti so podali oceno, ki se do danes ni bistveno spremenila, in sicer, da se v prometu obnašamo in vozimo tako, kakor se tudi sicer obnašamo v življenju oziroma kakršen je naš značaj in način življenja.

Ne nazadnje je vožnja ena najboljših priložnosti, v katerih (tudi nezavedno) dokazujemo svoj značaj – od umirjenosti, zaletavosti, agresivnosti, arogantnosti, pomanjkanja empatije, sproščanja napetosti do obvladovanja frustracij.

2.3 SPOSOBNOSTI VOZNIKOV

Ljudje se razlikujemo po mnogih lastnostih, interesih, izobrazbi, najbolj pa po sposobnostih, ki so osnovni pogoj za uspešno opravljanje določenih dejavnosti. Različne sposobnosti opazamo tudi pri kandidatih, ki se pripravljajo na vozniški izpit; nekateri veliko prej in bolje obvladajo vozilo kot drugi. Človekove sposobnosti delimo predvsem na: fizične, senzorne, psihomotorične in mentalne.

Fizične sposobnosti niso neposredno odvisne od duševnega življenja človeka, najbolj izraziti med njimi sta fizična moč in vzdržljivost. Za voznika fizična moč ni najbolj pomembna, vendar pa je dobrodošla ob nekaterih okvarah na prevoznem sredstvu.

Senzorne sposobnosti so predvsem sposobnosti čutil. Med najpomembnejše prištevamo vid, predvsem njegovo ostrino. Sluh ni tako pomemben, saj raziskave kažejo, da vozniki z okvarjenim sluhom nimajo večjega števila nesreč kot povsem zdravi ljudje.

Med psihomotorične sposobnosti pa štejemo tiste, ki omogočajo hitrost, spretnost, koordiniranost in kakovost najrazličnejših gibov. Prepričanje, da so dobri vozniki tisti, ki hitro reagirajo, je zmotno. Pravilnost reakcije je odločilnejša od hitrosti reagiranja³.

Mentalne sposobnosti vključujejo predvsem inteligentnost, ki se odraža v načinu človekovega reagiranja v novo nastalih in zanj neznanih situacijah. Različni ljudje so različno inteligentni, nekateri lahko rešijo težji problem hitro in pravilno, drugi pa počasi in pravilno. Inteligenca se razvija že v otroštvu in se kasneje le dopolnjuje oz. nadgrajuje.

2.4 VRSTE VOZNIKOV

Kljub vsem medosebnim razlikam in osebnim spremembam imajo nekatere skupine voznikov toliko skupnega in podobnega, da lahko govorimo o vrstah in tipih voznikov. Podobno kot lahko po značaju delimo ljudi na dobre, slabe, stanovitne in omahljive, razlikujemo tudi dobre in slabe voznike. Številne značilnosti, ki so skupne mladim voznikom, so v nasprotju s skupnimi značilnostmi starih voznikov. Vozniki začetniki se obnašajo drugače kot izkušeni vozniki. Razlikujemo lahko pretežno disciplinirane in odgovorne voznike od nediscipliniranih in neodgovornih; voznike, ki imajo prometne nesreče pogosto, drugi pa le redko oz. izjemoma, pa tiste, ki so pretirano bojzljivi, od tistih, ki so preveč temperamentni itd. Seveda je razvrščanje voznikov v skupine, vrste ali tipe zelo poenostavljeno. Statistično povprečni voznik ima namreč značilnosti več skupin, vendar različno prevladujočih.

³ Prof. dr. Marko Polič, dipl. psih. Psihologija in prometna varnost: teorije in spoznanja.

Kaj odlikuje dobrega voznika?

Dober voznik suvereno obvlada svoje vozilo oz. tehniko vožnje tudi na težavnih terenih in v neugodnih vremenskih razmerah; temeljito pozna prometne znake, predpise in pravila varne vožnje ter se po njih tudi ravna; se hitro znajde in učinkovito ukrepa v kočljivih in zapletenih prometnih situacijah; spoštuje druge udeležence v prometu, se jim stalno prilagaja, popravlja njihove napake in s tem zmanjšuje možnost nezgod; način vožnje prilagaja tako svojemu znanju, sposobnostim, zdravstvenemu stanju in trenutnemu počutju kakor tudi gostoti prometa, stanju vozila, značilnostim vozišča ter vremenskim in drugim razmeram; vozi z optimalno hitrostjo, kar pomeni, da nenehno usklajuje hitrost gibanja z vsemi subjektivnimi in objektivnimi dejavniki; se ne spušča v tvegana prehitavanja in drugih udeležencev ne draži z izsiljevanjem prednosti kakor tudi ne s preveč oprezno oziroma prepočasno vožnjo.

Za slabega voznika je značilno nasprotno vedenje: pomanjkljivo obvlada tehniko vožnje, zlasti v megli, dežju, snegu, ob poledici ipd.; slabo pozna prometne predpise ali pa jih zavestno krši; zelo rad tvega in se zavestno spušča v nevarne in kočljive situacije; do drugih udeležencev je brezobziren in ne upošteva njihovih potreb; pogosto je raztresen in ne pazi na dogajanje v prometu; je nediscipliniran, neuvideven in nestrpen; na vozišču se obnaša samopašno in ne spoštuje prometnih znakov.

Skupina slabih voznikov je zelo raznolika in ne označuje istih lastnosti posameznikov. Nekateri med njimi so zelo bojazljivi in nerodni, ker ne zaupajo svojim sposobnostim in se v prometu obnašajo preveč plaho, nekateri vozijo slabo samo občasno, za druge pa je nepredvidna ali negotova vožnja stalna. Na splošno slabi vozniki vedno vozijo hitreje, kar pomeni, da nimajo zadostne prometne kulture, ali počasneje od optimalne hitrosti, kar pomeni, da so slabo razvili svoje vozniške sposobnosti.

2.5 VPLIV ALKOHOLA, NIKOTINA IN DRUGIH MEDIKAMENTOV NA VOZNIKA

V Sloveniji glede na določbe Zakona o varnosti cestnega prometa voznik ne sme voziti ali začeti voziti vozila v cestnem prometu, če je pod vplivom alkohola, mamil, psihoaktivnih zdravil ali drugih psihoaktivnih substanc, ki zmanjšajo njegovo sposobnost za varno vožnjo.

Alkohol je pomemben dejavnik nastanka prometnih nesreč, zlasti tistih z najhujšimi posledicami. V zadnjih letih je kar vsako tretjo nesrečo s smrtnim izidom povzročil alkoholizirani udeleženelec v cestnem prometu. Odkar je Slovenija samostojna država, je v nesrečah, ki so jo povzročili alkoholizirani udeleženci, umrlo več kot 2100 ljudi.

Zaužiti alkohol se vpije (resorbira) v organizem in porazdeli v vodi, ki je v telesu. V kratkem času pride do možganskih središč, ki so pomembna za varno sodelovanje v prometu. Ogroža naše kognitivne funkcije. Pod vplivom alkohola se za 5 do 20 % zmanjša ostrina vida, pojavi se tako imenovani tunelski vid ali celo dvojni vid, reakcijske sposobnosti se poslabšajo (pri 1 promilu za 40 do 50 %), hitreje smo utrujeni. Alkohol se izredno počasi metabolizira in dolgo časa vpliva na naše sposobnosti. Vsako uro telo razgradi približno 7 do 8 gramov alkohola (etanola). To pomeni, da je potrebno skoraj 10 ur, da telo izloči toliko alkohola, kot ga je v enem litru vina. Procesov razgradnje alkohola se ne da pospešiti s kavo, čaji, tuširanjem z mrzlo vodo, sprehodi ali s podobnimi poskusi, ki jih vozniki pogosto izvajajo, počasneje pa potekajo med spanjem.

Alkohol vpliva na delovanje vseh človekovih funkcij, ki so pomembne za varno udeležbo v cestnem prometu:

- poslabša se sposobnost zaznavanja,
- prihaja do napačnih ocen razdalje in do nepravilnih in počasnejših reakcij glede na prometne razmere,
- poslabša se zaznavanje rdeče barve,
- poslabša se prilagodljivost na svetlobne spremembe,
- zmanjša se pazljivost in podaljša se reakcijski čas,
- pojavijo se motnje pri ravnotežju,
- zoži se zorni kot,
- predvsem pa vpliva na delovanje človekove "osebnostne zavore", ki zagotavlja socialno prilagojeno vedenje ter hkrati povečuje zaupanje v lastne sposobnosti in v zmožnost obvladovanja situacije.

Posledica je vožnja preko zmožnosti voznika ali vozila, pri čemer voznik ne upošteva prometnih razmer in drugih udeležencev v cestnem prometu. Voznik, ki vozi pod vplivom alkohola, pomeni nevarnost za vse udeležence v cestnem prometu (tudi zase).

Prav tako slabo vpliva na voznika tudi nikotin. Kajenje ima lahko posredne in neposredne negativne posledice na varno upravljanje vozila.

Izpušni plini, ki zaradi slabe izoliranosti lahko prodrejo v kabino vozila, vsebujejo ogljikov monoksid. Težave, ki so posledica zastrupitve z ogljikovim monoksidom, se kažejo kot glavobol, vrtoglavica, nervoznost, slabokrvnost, nespečnost ...

Prav tako je prepovedana vožnja vozil pod vplivom mamil, saj ta delujejo neposredno na živčni sistem in na motoriko voznika, na splošno delujejo kvarno in imajo lahko v prometu drastične posledice.

Prepovedana je tudi vožnja vozil pod vplivom psihoaktivnih zdravil. V ta namen morajo biti zdravila ustrezno označena. Oznake previdnostnih ukrepov pri zdravilih, ki vsebujejo narkotične in psihotropne snovi (paragrafiki, trigoniki), določi Urad Republike Slovenije za zdravila ob izdaji dovoljenja za promet⁴.

Oznake so:

- trigonik, relativna prepoved upravljanja vozil – prazen trikotnik v barvi teksta,
- trigonik, absolutna prepoved upravljanja vozil – poln trikotnik v rdeči barvi,
- mamilo, znak v barvi teksta (§).

2.6 HITROST

Hitrost je najpomembnejši dejavnik tveganja za nastanek prometnih nesreč. V skladu z mednarodno konvencijo je določeno, da sme voznik voziti le s tolikšno hitrostjo, da vozilo ves čas obvlada in ga lahko ustavi pred vsako oviro, ki jo glede na okoliščine lahko pričakuje. Voznik mora hitrost vožnje prilagoditi ne le vozilu, cesti, prometu in vremenskim razmeram, pač pa tudi svojim sposobnostim.

Kot glavni dejavnik prometnih nesrečah je v 60 % navedena hitrost. Če v naselju prekoračimo hitrost za 1 km/h, imamo 4 % več možnosti za nesrečo; če to storimo na cestah izven naselja, je možnosti za nesrečo 2 % več.

⁴ <http://www.zzv-ce.si/unlimitpages.asp?id=384>

Zakaj kljub temu vozimo hitro⁵?

Zato, ker je čas, ki ga preživimo med vožnjo, »nekoristen in stran vržen čas«. To misel imamo v podzavesti, zato poskušamo s čim hitrejšo vožnjo prihraniti čas. Povprečni vozniki prav zaradi neprilagojene hitrosti, redkeje tudi zaradi objestnosti in nezkušenosti povzročijo prometne nesreče.

Tudi s telefoniranjem z GSM-aparati med zastoji v koloni je podobno: neizkoriščeni čas porabimo za to, da se dogovorimo z ženo, frizerko, mehanikom itd.

Za zmanjšanje prometnih nesreč, katerih vzrok je hitrost, je pomembno, da policija izvaja nadzor tam in takrat:

- kjer se dogaja največ prometnih nesreč zaradi previsoke hitrosti;
- kjer masa voznikov krši predpise o največji dovoljeni hitrosti – v tem primeru je potrebno preveriti, če je morda hitrost na tem delu predpisana s starim znakom oz. zaradi modernizacije odseka ni več potrebna tako nizka hitrost;
- kjer si ljudje to želijo (naselje, v katerem nekateri divjajo, ogrožajo pešce in ljudje prosijo za navzočnost policije in sankcioniranje kršiteljev);
- kjer z najmanjšim vložkom dosežemo dobre dosežke.

V praksi ta mesta oz. kritične točke določamo na podlagi dobro narejenih analiz.

2.7 VPLIV ZUNANJIH OKOLIŠČIN NA VOZNIKA

Ob pogovoru in predstavljanju prometa pomislimo predvsem na to, da promet tvorijo in oblikujejo pešci, kolesarji in vozniki motornih vozil. Zato lahko trdimo, da je psihološka raziskava na področju prometa predvsem raziskava človekovega vedenja, odzivanja in doživljanja.

Zato v okviru vpliva človeka na varnost v cestnem prometu lahko nalogo psihologije v tej fazi delimo na:

- prilagajanje prometa človeku in
- prilagajanje človeka prometu.

Vožnja motornih vozil je skupek večjega števila različnih dejavnosti, ki jih izvaja voznik na podlagi informacij iz okolja, vozila in človeka samega. Same informacije so mu v pomoč, da se prilagaja trenutnim razmeram na cesti, tako da ne ogroža samega sebe in soudeležencev v cestnem prometu.

Cilj prilagajanja prometa človeku je v oblikovanju prometa in okolja, tako da bi novosti kar najbolj ustrezale biološkim in psihološkim karakteristikam ter sposobnostim človeka. Institucije, ki se ukvarjajo z načrtovanjem in urejanjem prometa, morajo upoštevati in prilagajati človekove psihične težnje in v skladu s tem oblikovati in prilagajati zunanje elemente prometa.

Mednje uvrščamo: oblikovanje manj ostrih križišč, gradnjo ločenih cestnih pasov in križišč s krožnim prometom, izboljšanje preglednosti križišč ter prometne signalizacije.

⁵ Ljubo Zajc, Varnost v prometu in varstvo pri delu (Zapiski predavanj)

Pomemben človeški dejavnik, ki vpliva na varnost v cestnem prometu, je zaznavanje in predelava informacij, akcija – reakcija. Dejavniki iz okolja pa so prometni prostor, cestna signalizacija in razsvetljava ter prometna sredstva.

Med prometnimi sredstvi igrata pomembno vlogo oblikovanje in nameščanje komandnih in kontrolnih instrumentov, pri čemer je potrebno prilagoditi človeku oz. vozniku notranjo namestitvev omenjenih naprav glede na njegovo duševno in telesno karakteristiko. Konstruktor mora biti pozoren predvsem na krmilo, stopalke, stikala, ročice, instrumente, stekla, vzvratna ogledala, brisalce stekel, sedeže, ropot v vozilu, različne žaromete itd. Konstruktorji v zadnjem desetletju posebno pozornost namenjajo klimatskim napravam v vozilu, ki uravnavajo toploto, vlažnost in hitrost gibanja zraka.

Vsak posameznik se kar najbolje prilagaja prometu s sistematičnim treningom. O tem podrobno govori pedagogika, ki gradi in upošteva predvsem sistematični trening na principu učenja, ponavljanja in utrjevanja avtomatizmov in izkoriščanje motivacijskih mehanizmov v človeku.

3 STATISTIČNI PRIKAZ PROMETNIH NESREČ IN POSLEDICE LE-TEH ZA OBDOBJE OD JANUARJA DO DECEMBRA 2007

Od januarja do decembra 2007 so policisti obravnavali:

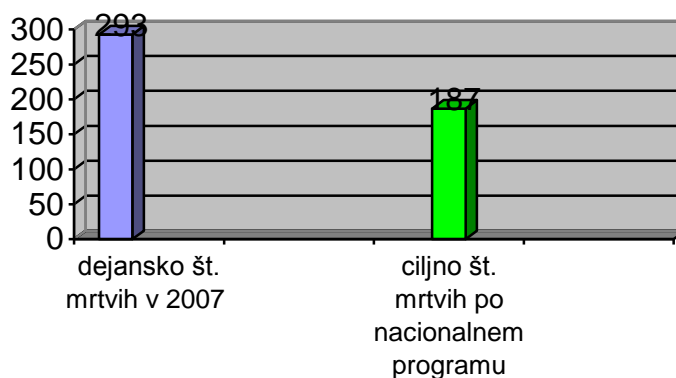
- 263 (233)⁶ prometnih nesreč s smrtnim izidom oz. 13 % več;
- 11.151 (11.407) prometnih nesreč s telesno poškodovanimi ali 2 % manj;
- 18.987 (20.490) prometnih nesreč z materialno škodo ali 7 % manj kot v enakem obdobju leto poprej.

V teh nesrečah je:

- 293 (262) ljudi umrlo, kar je 12 % več kot v enakem obdobju leto poprej;
- 1.263 (1.261) jih je bilo hudo telesno poškodovanih;
- 14.774 (15.368) jih je bilo lahko telesno poškodovanih ali 4 % manj kot v enakem obdobju leto prej.

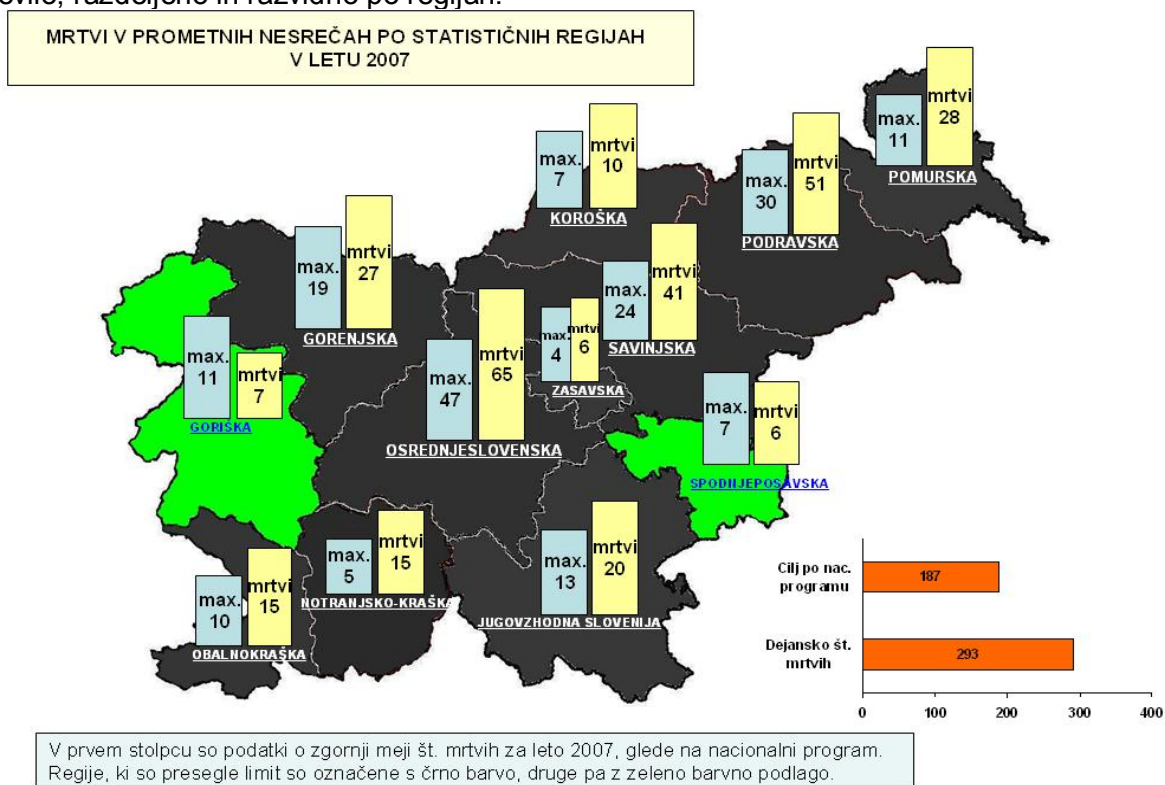
Po nacionalnem programu, ki sledi viziji nič, kar pomeni dolgoročno nič mrtvih in nič hudo telesno poškodovanih na slovenskih cestah, je bilo za leto 2007 predvideno največ 187 mrtvih v prometnih nesrečah, dejansko pa je bilo mrtvih 293, kar je za 56,7 % več smrtnih žrtev od najvišjega predvidenega števila po nacionalnem programu.

⁶ Podatki v oklepajih so za leto 2006.



Slika 1: Ciljno in dejansko število mrtvih v letu 2007

Na Sliki 2 sta predstavljeni ciljno število mrtvih po nacionalnem programu in dejansko število, razdeljeno in razvidno po regijah.



Slika 2: Mrtvi v prometnih nesrečah po statističnih regijah za leto 2007⁷

⁷ http://www.mzp.gov.si/si/varnost_v_cestnem_prometu/

3.1 VRSTA UDELEŽENCEV

V prometnih nesrečah je umrlo največ:

- voznikov osebnih avtomobilov – 116 (96)⁸,
- potnikov – 64 (55),
- voznikov motornih koles – 40 (42),
- pešcev – 32 (36),
- kolesarjev – 17 (14),
- voznikov koles z motorjem – 13 (12),
- ostalih udeležencev – 11 (7).

3.2 PROMETNE NESREČE IN POSLEDICE

	<i>Mrtvi</i>	<i>Hudo telesno poškodovani</i>	<i>Lahko telesno poškodovani</i>
<i>Neprilagojena hitrost</i>	126 (111) ⁹	473 (448)	3.765 (4.069)
<i>Nepravilna stran oz. smer vožnje</i>	90 (55)	274 (277)	2.219 (2.177)
<i>Neupoštevanje pravil prednosti</i>	39 (39)	235 (255)	3.381 (3.566)
<i>Nepravilno prehitevanje</i>	12 (23)	71 (65)	506 (563)
<i>Nepravilnosti pešcev</i>	8 (11)	47 (38)	110 (129)
<i>Nepravilni premiki z vozilom</i>	5 (8)	52 (51)	925 (1.026)
<i>Neustrezna varnostna razdalja</i>		20 (11)	2.765 (2.783)
<i>Drugi vzroki</i>	13 (15)	91 (116)	1.112 (1.046)

Tabela 1: Najpogostejši dejavniki prometnih nesreč in posledice

V prometnih nesrečah je največ udeležencev umrlo:

- na regionalnih cestah – 96 (73),
- na glavnih cestah – 51 (59),
- v naseljih z uličnim sistemom – 40 (40),
- v naseljih brez uličnega sistema – 40 (36),
- na avtocestah – 30 (28),
- na lokalnih cestah – 27 (20),
- na hitrih cestah – 7 (5),
- na turističnih cestah – 2 (1).

Policisti so od januarja do decembra:

- ugotovili 496.103 (500.456)¹⁰ kršitev cestnoprometnih predpisov, kar je za 1 % manj kot leto prej;

⁸ Podatki v oklepajih so za leto 2006.

⁹ Podatki v oklepajih so za leto 2006.

¹⁰ Podatki v oklepajih so za leto 2006.

- izrekli 107.437 (126.898) opozoril, kar je za 15 % manj;
- odredili 386.811 (319.705) alkotestov, kar je za 21 % več kot lani, od katerih je bilo 28.070 (26.190) ali za 7 % več pozitivnih;
- odredili 2.526 (2.365) strokovnih pregledov (alkohol) ali za 7 % več, od katerih je bilo 898 (953) ali za 6 % manj pozitivnih;
- odredili 617 (574) preizkusov z etilometrom ali za 7 % več kot v enakem obdobju leta 2006, od katerih je bilo v PN 50 (57) in pri CPP 168 (194) pozitivnih, v PN 12 (14) in pri CPP 5 (7) negativnih, pri tem pa je v PN 20 (29) in pri CPP 259 (230) oseb strokovni pregled odklonilo;
- 5.929 (5.498) kršiteljev cestnoprometnih predpisov je imelo v krvi nad 1,5 g alkohola/kg krvi, kar je za 8 % več;
- 2.427 (2.508) povzročiteljev prometnih nesreč pa nad 1,1 g alkohola/kg krvi, kar je za 3 % manj;
- odredili 496 (480) izrednih tehničnih pregledov;
- začasno odvzeli 22.288 (20.512) vozniških dovoljenj;
- zasegli 125 (51) motornih koles ali koles z motorjem;
- privedli k sodniku 222 (312) oseb in
- odredili 1.798 (1.628) strokovnih pregledov zaradi mamil ali za 10 % več kot v enakem obdobju leta 2006, od katerih je bilo v PN 101 (97) in pri CPP 214 (187) pozitivnih, v PN 217 (248) in pri CPP 15 (19) negativnih, pri tem pa je v PN 56 (66) in pri CPP 1.025 (906) oseb strokovni pregled odklonilo.

4 POJEM ODGOVORNOSTI

4.1 JEZIKOVNI POMEN

Odgovornost ima različne pomene, odvisno od tega, v kakšni pomenski zvezi in življenjskem položaju jo uporabljamo. Najbolj splošno razlago nam ponuja Slovar slovenskega knjižnega jezika, ki obravnava odgovornost kot *dolžnost sprejeti sankcije, dati opravičilo, če kaj ne ustreza normam ali zahtevam in ima negativne posledice*¹¹. Slovar slovenskega knjižnega jezika pa poleg opisanega pomena pozna še odgovornost kot lastnost ali značilnost človeka, ki si prizadeva zadovoljiti norme. Naslednji pomen je sprejeta naloga in obveznost ali pa pomeni odnos, kjer nekdo daje pojasnilo, utemeljitev ali razlago zaradi položaja ali naloge. Zadnji pomen to besedo pojasnjuje kot lastnost ali značilnost, kjer se zahteva veliko znanja in skrbnosti.

Odgovornost lahko razumemo tudi kot etični pojem, ker vsak človek svobodno določa o svojem delovanju.

Med vsemi najbolj zanimiva je pravna odgovornost. To je tista odgovornost, ki je zapisana in urejena v zakonih in podzakonskih aktih. Zanj je značilno, da je predvidena. Prvi pogoj za obstoj pravne odgovornosti je pravna dolžnost. Pravna dolžnost je sestavina pravnega razmerja in kot taka ustreza določenemu nasprotnemu vedenju in ravnanju¹². Tistemu, ki se ne drži predpisane dolžnosti, sledi pravna posledica. Pravna dolžnost ima dve prvini: obveznost in sankcijo, ki je pravna posledica neizpolnitve obveznosti. Iz tega sledi, da je tisti, ki ima obveznost, pa je ni uresničil, pravno odgovoren. Pravne obveznosti so izraz normativnih zakonitosti in normativnega pripisovanja¹³.

¹¹ Slovar slovenskega knjižnega jezika (1995). Ljubljana: DZS, str. 729.

¹² Pavčnik, M. (1997). *Teorija prava*. Ljubljana: Cankarjeva založba, str. 126.

¹³ Pavčnik, M. (1997). *Teorija prava*. Ljubljana: Cankarjeva založba, str. 126.

4.2 ODŠKODNINSKA ODGOVORNOST

Odgovornost je s pravnega stališča najpomembnejša prvina odškodninske obveznosti. Če je nastala škoda in za to obstaja vzročna zveza, odškodninske obveznosti ni, če ni odškodninske odgovornosti. V našem pravu temelji odškodninska odgovornost na dveh pravnih temeljih:

1. na krivdi – t. i. subjektivna odgovornost;
2. na vzročnosti, škodljivo dejstvo je vzrok za škodo – t. i. objektivna odgovornost ali odgovornost brez krivde.

4.3 SUBJEKTIVNA (KRIVDNA) ODGOVORNOST

Krivdna odgovornost je posledica krivdnega ravnanja. Povzročitelj škode odgovarja krivdno. Povzročitelj je kriv, kadar povzroči škodo namenoma (naklepno) ali iz malomarnosti pri izpolnjevanju svojih dolžnosti oziroma pri izpolnjevanju le-teh ne ravna v skladu z zahtevanim pravnim redom.

Z namenom (naklepom) ravna storilec takrat, kadar želi škodovati in se vnaprej zaveda posledic svojega dejanja.

Dejanja, storjena iz malomarnosti, so tista, za katera se storilec zaveda, da se lahko zgodijo, pa lahkomišlno misli, da se ne bodo zgodila, oz. bi dejanje lahko preprečil.

4.4 OBJEKTIVNA ODGOVORNOST (NE GLEDE NA KRIVDO)

Razvoj objektivne odgovornosti moramo iskati predvsem v razvoju tehnike in industrije, pri čemer za nastalo škodo ni odgovoren ne fizični ne pravni subjekt. Kadar pri izdelavi predmeta nastane napaka na stroju in jo je nemogoče preprečiti ali prevideti, bi to pri obstoju le subjektivne odgovornosti pomenilo, da je za napako odgovoren stroj, zaradi česar bi oškodovanec ostal brez odškodnine. Zato je bila poleg vodilne subjektivne odgovornosti uvedena tudi objektivna odgovornost, ki je odgovornost za škodo, ne glede na krivdo, in je za posamezne primere posebej določena z zakonom. Oškodovancu mora škodo povrniti odgovorna oseba, ki ni nujno povzročitelj škode, npr. namesto otrok za škodo, ki jo v svoji otroški dobi povzročijo otroci, odgovarjajo njihovi zakoniti zastopniki.

5 VRSTE IN POJEM NAKLEPA

Naklep je težja oblika krivde od malomarnosti. Naklepna oblika krivde je hkrati temeljna oblika kaznivega dejanja. Po teoriji je naklep podan, ko je storilec predvidel posledice svojega dejanja. Povsod, kjer je intenziteta volje izražena s hotenjem, imamo direktni naklep, kjer pa se izraža samo s pristankom, gre za eventualni naklep.

Direktni naklep je podan, kadar se je storilec zavedal svojega dejanja in je hotel njegovo izvršitev. Pri zavestni sestavini direktnega naklepa je pomembno, da se je storilec zavedal vseh znakov kaznivega dejanja, da se je zavedal prepovedane posledice, je imel predstavo o njenem fizičnem pomenu ter obsegu in o smislu njene socialno-etične prepovedanosti, da se je zavedal vzročne zveze med svojim ravnanjem in prepovedano posledico¹⁴.

Eventualni naklep je podan, kadar se storilec zaveda prepovedanega dejanja, pa nanj vseeno pristane. Intelektualna sestavina je postavljena kot zavedanje o možnosti storitve prepovedanega dejanja, volja pa kot pristanek na to dejanje in njegove posledice.

Pri kaznivih dejanjih zoper varnost v cestnem prometu gre predvsem za kazniva dejanja, povzročena iz malomarnosti. V primeru, da bi se lahko dokazal naklep, bi šlo za kakšno drugo obliko kaznivega dejanja, npr. za katerega izmed kaznivih dejanj zoper življenje in telo, če bi se dokazalo, da je bilo vozilo le sredstvo za izvedbo tega kaznivega dejanja.

6 MALOMARNOST IN NJENE VRSTE

Malomarnost ali latinsko *culpa* je druga oblika krivde oziroma drugi možni psihični odnos storilca do kaznivega dejanja, zaradi česar je kazensko odgovoren. Malomarnost je milejša oblika krivde od naklepa in se označuje kot nehotena stvaritev dejanskega stanja kaznivega dejanja. Za naklep je značilno, da za sabo vedno potegne kazensko odgovornost, medtem ko je za malomarnost storilec odgovoren samo takrat, kadar zakon to izrecno predpisuje, kazni pa so nižje. Dejanja, storjena iz malomarnosti, so tista, za katera se storilec zaveda, da se lahko zgodijo, pa lahko misli, da se ne bodo zgodila, oz. bi dejanje lahko preprečil. Prav tako se med dejanja iz malomarnosti uvrščajo tista, kadar se storilec ne zaveda, da lahko stori takšno dejanje, čeprav bi se glede na okoliščine in svoje osebne lastnosti moral in mogel zavedati te možnosti. Tako lahko sklepamo, da se storilec zaveda prepovedanih posledic ali ne. Glede na to kazenskopravna teorija loči zavestno in nezavestno malomarnost. Avtor I. Bele označuje zavestno malomarnost kot točko, na kateri se krivda iz malomarnosti loči od naklepa, in nezavestno malomarnost kot točko, na kateri se krivda iz malomarnosti loči od nezakriviljenega povzročanja prepovedane posledice (slučaja)¹⁵. Malomarnostna kazniva dejanja se lahko storijo s storitvijo ali opustitvijo.

¹⁴ Bavcon, L., Šelih, A. (1996). *Kazensko pravo, Splošni del*. Uradni list RS. Ljubljana, str. 224.

¹⁵ Bele, I. (2001). *Kazenski zakonik s komentarjem*. Ljubljana, str. 166.

6.1 ZAVESTNA MALOMARNOST

Zavestna malomarnost je podana, kadar se storilec zaveda, da se mu dejanje lahko zgodi, ali pa lahkomišelnost misli, da se ne bo zgodilo oz. ga bo lahko preprečil. V primeru malomarnosti se je storilec zavedal, da lahko stori kaznivo dejanje. Razliko od naklepa je potrebno iskati v voljni sestavini in ne v intelektualni. Storilec ne želi posledice dejanja, pač pa lahkomišelnost misli, da do nje ne bo prišlo. Ravna tako, da precenjuje nekatere objektivne okoliščine, na katere pa nima vpliva oziroma za katere meni, kot pravi Bavcon: »Ah, saj se ne bo nič zgodilo.« Druga možnost malomarnosti se kaže v storilčevi miselnosti, da lahko prepreči nastanek prepovedane posledice, pri čemer gre predvsem za precenjevanje njegovih sposobnosti, kar je v prometu pogost vzrok prometnih nesreč.

6.2 NEZAVESTNA MALOMARNOST

Nezavestna malomarnost je podana, kadar se storilec ne zaveda, da lahko stori kaznivo dejanje, čeprav bi se glede na okoliščine in svoje osebne lastnosti moral zavedati te možnosti. V tem primeru ni nobenega psihičnega odnosa storilca do storjenega dejanja, tako ni ne voljne ne intelektualne sestavine, zanimiv pa je predvsem psihični odnos, ki ga ni bilo, pa bi moral biti. Storilec je bil dolžan in sposoben ustvariti poseben psihični odnos do storjenega dejanja.

Pri nezavestni malomarnosti se kot ključno vprašanje zahtevane individualne kazenske odgovornosti presoja predvsem storilčeva zmožnost zavedanja prepovedane posledice in to v povezavi s konkretnim nevarnim stanjem¹⁶. Odnos zavestne in nezavestne malomarnosti ni enak odnosu med direktnim in eventualnim naklepom. Direktni naklep vedno predstavlja višjo stopnjo krivde kot eventualni, zavestna malomarnost pa ni vedno težja oblika od nezavestne. Storilec, ki ravna z nezavestno malomarnostjo, lahko zato, ker niti ne opazi preteče nevarnosti, ravna s še večjo ravnodušnostjo v primerjavi z dobrinami drugih, pa zato zasluži še večjo kazen. Npr. ravnanje voznika pri povzročitvi prometne nesreče z neupoštevanjem prednosti v križišču, omahovanjem in slabo oceno približevanja vozila po prednostni cesti ne more veljati za nevarnejše od ravnanja voznika, ki sploh ni gledal po vozilih na prednostni cesti ali sploh ni gledal prometnih znakov pred križiščem¹⁷.

¹⁶ Bele, I. (2001). *Kazenski zakonik s komentarjem*. Ljubljana, str. 174 in 175.

¹⁷ Bele, I. (2001). *Kazenski zakonik s komentarjem*. Ljubljana, str. 175.

7 NEPRIŠTEVNOST KOT IZKLJUČITEV KRIVDE

Neprištevnost je ena izmed dveh sestavin kazenske odgovornosti in pomeni, da more biti kazensko odgovoren samo tisti storilec kaznivega dejanja, ki je duševno zdrav in zato sposoben pravilno zaznavati svet okoli sebe oziroma imeti samega sebe v oblasti¹⁸.

Neprištevnost sama po sebi pomeni pogoj za izključitev krivde. Od tega pravila pa odstopa izjema, ki se največkrat pojavi ravno v zvezi s kaznivimi dejanji s področja varnosti cestnega prometa, in sicer samopovzročena neprištevnost.

7.1 SAMOPOVZROČENA NEPRIŠTEVNOST (ACTIO LIBERA IN CAUSA)

Definicija, ki jo podaja slovenski kazenski zakonik, pravi, da je »kazensko odgovoren tisti storilec kaznivega dejanja, ki si je z uporabo alkohola, mamil ali kako drugače sam povzročil neprištevnost, če je bila pred tem glede kaznivega dejanja podana njegova krivda, ki jo zakon določa za to dejanje.«¹⁹ Ta inštitut je izjema od pravila, da neprištevni storilec ni kazensko odgovoren. Če se je storilec sam spravil v stanje začasne neprištevnosti in je vedel ali bi moral in mogel vedeti, da v takšnem stanju lahko stori kaznivo dejanje, je zanj kazensko odgovoren. Bavcon in Šelih razlikujeta tri možnosti samopovzročene neprištevnosti. Kot prvo možnost navajata, da naj bi storilec oblikoval svoj naklep glede storitve kaznivega dejanja v normalnem duševnem stanju in pri tem sklenil, da ga bo storil v opitem stanju in se tako skliceval na neprištevnost. V takem primeru je storilec brez dvoma kazensko odgovoren, alkohol, mamilo in druga podobna substanca je bila le sredstvo storitve kaznivega dejanja. Druga možnost samopovzročene neprištevnosti je, da pri storilcu ni bilo naklepa glede kaznivega dejanja pred opitjem, storil ga je, ko je bil že v stanju začasne neprištevnosti. Kazensko odgovornost mu lahko očitamo samo v primeru, ko mu sodišče lahko dokaže malomarnost glede odnosa do kaznivega dejanja, in sicer še v času normalnega duševnega stanja, pri tem pa je pogoj, da se kaznivo dejanje lahko stori z malomarnostjo. Tretja možnost zajema tiste storilce, ki si na drugačen način od zgoraj naštetih povzročijo neprištevnost, npr. nenaspani voznik zaradi utrujenosti postane začasno neprištev²⁰. Glede inštituta actio libera in causa Novoselec meni, da bi bila tovrstna neprištevnost v skladu s kazensko odgovornostjo, če bi bilo storjeno kaznivo dejanje že v trenutku, ko se storilec spravlja v stanje neprištevnosti, zaobseženo z njegovim naklepom ali malomarnostjo.

¹⁸ Bavcon, L., Šelih, A. (1996). *Kazensko pravo, Splošni del*. Uradni list RS. Ljubljana, str. 216 in 217.

¹⁹ *Kazenski zakonik RS*. (1995). Uradni list RS. Ljubljana, str. 105.

²⁰ Bavcon, L., Šelih, A. (1996). *Kazensko pravo, Splošni del*. Uradni list RS. Ljubljana, str. 210.

8 ODGOVORNOST VOZNIKA

Odgovornost voznika za dejanja, s katerimi krši cestnoprometna pravila, delimo poleg moralno-etične in finančne odgovornosti še na prekrškovno in kazensko odgovornost. Če je ugotovljena kršitev in do posledice še ni prišlo, voznik za storjeni prekršek plača globo, odmerijo se mu lahko kazenske točke, odvzame vozniško dovoljenje, odredi pridržanje ali se mu zaseže vozilo, s katerim je bil storjen prekršek. Naštete kazni se zdijo na prvi pogled dokaj visoke, vendar so v primerjavi s posledicami kršenja cestnoprometnih pravil, npr. s telesnimi poškodbami ali smrtnim izidom, nizke, če upoštevamo psihično trpljenje povzročitelja in svojcev poškodovanca v nesreči. Verjetno bi si v takšnih primerih vsak povzročitelj prometne nesreče, v kateri je nekdo izgubil življenje zaradi njegove malomarnosti, želel, da bi čas zavrtel nazaj in bi z upoštevanjem cestnoprometnih predpisov preprečil najhujše.

Prometna zakonodaja je obširna in je namenjena predvsem varnosti na cesti in zaščiti šibkih ter previdnih udeležencev v prometu pred objestnimi in malomarnimi vozniki. Temeljni predpisi, ki urejajo varnost cestnega prometa, so predvsem Zakon o varnosti cestnega prometa, Pravilnik o pravilih cestnega prometa, Odredba o omejitvi prometa na cestah v Republiki Sloveniji, Pravilnik o znakih, ki jih dajejo policisti udeležencem v cestnem prometu, poleg njih pa še številni drugi predpisi, ki se nanašajo na varnost cestnega prometa.

Pomembni pa so tudi predpisi, ki se nanašajo na ceste in cestne objekte, kot so Zakon o javnih cestah, Pravilnik o prometni signalizaciji in prometni opremi na javnih cestah, Uredba o kategorizaciji državnih cest.

V zvezi z motornimi vozili, opremo in deli vozil je pomemben Pravilnik o napravah in opremi vozil v cestnem prometu, v zvezi z njihovimi vozniki pa predpisi, kot sta Pravilnik o vozniškem izpitu, preizkusu znanja predpisov o varnosti cestnega prometa in preverjanju vozniškega znanja in Pravilnik o vozniških dovoljenjih in potrdilih o znanju predpisov o varnosti cestnega prometa.

Pooblaščen uradne osebe lahko po navedenih predpisih kaznujejo kršitelje pravilnikov v skladu z Zakonom o prekrških in Kazenskim zakonikom.

Nekdanji minister za promet, mag. Radovan Žerjav, meni: »Zakon najbolj nevarne udeležence v prometu omejuje, da s tem najbolj šibke in najbolj ogrožene varuje.«

Kazni so predpisane zato, ker preventivno in psihološko delujejo na ljudi že med razmišljanjem, kakšne bodo posledice kršitve zakona in predpisov, npr. o višini plačila kazni za storjeno kaznivo dejanje.

Kazen bi imela v prometu pravi učinek, če bi bila²¹:

- dovolj visoka;
- izterjana v čim krajšem roku;
- stopnja verjetnosti, da bo nekdo nadziran in kaznovan takrat, ko bo kršil cestnoprometne predpise, med ljudmi visoka.

²¹ Predavanje g. Ljuba Zajca.

Vsaka oblast povečuje kazni. Stroge kazni imajo zlasti v prometu omejen doseg. Če bi učinkovale na vse ljudi podobno, potem ne bi bilo nihanj, kakršna se npr. kažejo v določenem krajšem obdobju po uveljavitvi strožjih sankcij – število prometnih nesreč ali pa tistih z najhujšimi posledicami se takrat zmanjša, po nekaj tednih ali mesecih pa je lahko slika popolnoma drugačna, učinek kazni izgine, krivulja nesreč se lahko obrne celo navzgor²².

Bistvo kaznovalne politike v Sloveniji sledi viziji nič, saj si želimo na slovenskih cestah 0 mrtvih in 0 hudo telesno poškodovanih, kar je tudi cilj, ki ga je dolgoročno zastavil Nacionalni program varnosti cestnega prometa.

Vizija nič je pozitiven in odgovorni odnos ustvarjalcev in udeležencev cestnoprometnega sistema, ki so s svojim celotnim delovanjem in ravnanjem dolžni preprečiti najhujše posledice prometnih nesreč ter zagotoviti varni dolgoročni cilj nič mrtvih in nič hudo poškodovanih zaradi posledic prometnih nesreč.

9 UGOTAVLJANJE ODGOVORNOSTI KAZNIVIH DEJANJ ZOPER VARNOST JAVNEGA PROMETA

Kazenski zakonik (v nadaljevanju KZ) Republike Slovenije določa, da nikomur ne sme biti izrečena kazen ali druga kazenska sankcija za dejanje, ki ga zakon ni določil kot kaznivega, še preden je bilo storjeno, in za katerega ni bila z zakonom predpisana kazen.

Storilcu kaznivega dejanja se sme izreči kazen samo, če je podana njegova krivda.

Po splošnih pravilih o predpisanih vrstah kazni (zlasti iz določb 49. in 50. člena KZ) veljajo za denarno kazen splošni minimum in maksimum kazni, za zaporno pa po obeh odstavkih 323. člena splošni minimum (15 dni). Ker zaradi malomarnostne narave kaznivega dejanja povzročitve prometne nesreče iz malomarnosti po 323. členu KZ storilčeva koristljubnost ne prihaja v poštev, posebne določbe o višjih kaznih znotraj splošnih pravil o denarni kazni po določbah 49/1. člena KZ ne pridejo v poštev. Lahko pa se namesto denarne ali zaporne kazni po splošnih pravilih za to kazensko sankcijo izreče pogojna obsodba opozorilne narave iz členov 50 do 62 KZ.

Po splošnih pravilih 49. člena KZ je za kaznivo dejanje povzročitve prometne nesreče iz malomarnosti po 323. členu KZ predpisana stranska kazen prepovedi vožnje motornega vozila. Gre za prepoved vožnje motornega vozila določene vrste ali kategorije v trajanju od treh mesecev do enega leta. Izrek te kazni je fakultativen.

Zaradi dodatnega zagotavljanja varnosti storilcem kaznivega dejanja iz 323. člena KZ odvzamejo vozniško dovoljenje po 72. členu KZ, če bi nadaljnja udeležba v javnem prometu zaradi nesposobnosti za varno upravljanje z motornimi vozili ogrožala prometno varnost (ta ukrep se lahko izreče za dobo od enega do petih let).

Kaznivo dejanje je storjeno iz malomarnosti, če se je storilec zavedal, da zaradi njegovega ravnanja lahko nastane prepovedana posledica oziroma je lahkomišlno mislil, da jo bo lahko preprečil ali da ne bo nastala oziroma se ni zavedel, da le-ta lahko nastane, pa bi se bil po okoliščinah in po svojih osebnih lastnostih tega moral in mogel zavedati.

²² Raziskava: Kvantitativna analiza varnosti v cestnem prometu, vodja raziskave dr. Dragan Petrovec.

Storilcu kaznivega dejanja zoper varnost javnega prometa sme sodišče izreči prepoved vožnje motornega vozila določene vrste ali kategorije.

Sodišče določi čas trajanja kazni prepovedi vožnje motornega vozila, ki ne sme biti krajši od treh mesecev in ne daljši od enega leta, računajoč od dneva pravnomočnosti sodbe. Čas, prebit v zaporu oziroma v zdravstvenem zavodu za zdravljenje in varstvo, se ne šteje v čas trajanja te kazni.

Če je kazen prepovedi vožnje motornega vozila izrečena osebi, ki ima tuje dovoljenje za vožnjo motornega vozila, obsega ta kazen prepoved uporabe tega dovoljenja na ozemlju Republike Slovenije.

Sodišče sme ob pogojih, ki so določeni s tem zakonikom, storilcu kaznivega dejanja izreči pogojno obsodbo namesto kazni.

S pogojno obsodbo določi sodišče storilcu kaznivega dejanja kazen, ki pa ne bo izrečena, če obsojenec v času, ki ga določi sodišče in ki ne sme biti krajši od enega in ne daljši od petih let (preizkusna doba), ne bo storil novega kaznivega dejanja.

Storilcem kaznivih dejanj se lahko izrečejo naslednji varnostni ukrepi:

- 1) obvezno psihiatrično zdravljenje in varstvo v zdravstvenem zavodu;
- 2) obvezno psihiatrično zdravljenje na prostosti;
- 3) obvezno zdravljenje alkoholikov in narkomanov;
- 4) prepoved opravljanja poklica;
- 5) odvzem vozniškega dovoljenja;
- 6) odvzem predmetov.

Storilcu kaznivega dejanja zoper varnost javnega prometa sme sodišče odvzeti vozniško dovoljenje za določene vrste motornih vozil in pri tem določiti prepoved novega dovoljenja za čas od enega do petih let. Če storilec vozniškega dovoljenja nima, sodišče izreče prepoved izdaje dovoljenja. Sodišče sme izreči ta ukrep, če spozna, da bi storilčeva nadaljnja udeležba v javnem prometu pomenila nevarnost za javni promet zaradi njegove nesposobnosti za varno upravljanje z motornimi vozili.

Vozniško dovoljenje preneha veljati s pravnomočnostjo sodbe. Čas, prestan v zaporu ali v zdravstvenem zavodu za zdravljenje in varstvo, se ne šteje v čas trajanja tega ukrepa. Po preteku časa, ki ga je določilo sodišče v okviru tega ukrepa, sme storilec na novo pridobiti vozniško dovoljenje ob splošnih pogojih, ki so predpisani za pridobitev posameznih vrst vozniških dovoljenj.

Na storilčevo prošnjo sme sodišče storilcu izreči prenehanje varnostnega ukrepa in mu dovoliti na novo pridobiti vozniško dovoljenje, če sta pretekli dve leti od začetka njegovega izvrševanja in če ni razlogov za nadaljnje izvajanje tega ukrepa.

Kazenski zakonik Republike Slovenije v 31. poglavju, od 323. do 328. člena, predpisuje kazniva dejanja in kazni v zvezi z varnostjo cestnega prometa.

9.1 POVZROČITEV PROMETNE NESREČE IZ MALOMARNOSTI, 323. ČLEN

(1) Udeleženec v prometu, ki s kršitvijo predpisov o varnosti cestnega prometa iz malomarnosti povzroči prometno nesrečo, v kateri je bila kakšna oseba hudo telesno poškodovana, se kaznuje z denarno kaznijo ali z zaporom do treh let.

(2) Če ima dejanje iz prejšnjega odstavka za posledico smrt ene ali več oseb, se storilec kaznuje z zaporom do osmih let.

Kaznivo dejanje po tem členu je tako imenovano malomarnostno kaznivo dejanje. Zaradi posledic kaznivega dejanja se uvršča tudi med poškodbene delikte. Kaznivo dejanje lahko stori le udeleženec v prometu, torej oseba, ki je na kakršen koli način udeležena v prometu.

Kaznivo dejanje po tem členu se lahko stori le iz malomarnosti, pri čemer storilec lahko krši cestnoprometne predpise naklepno ali iz malomarnosti, do posledice kaznivega dejanja prometne nesreče pa je v odnosu zavestne ali nezavestne malomarnosti.

Zunanja manifestacija storilčevega protipravnega ravnanja se kaže kot ravnanje, ki je v nasprotju z dolžnostmi in obveznostmi, ki so predvidene v prometnih predpisih. Kaznivo dejanje po prvem odstavku je torej lahko storjeno le s kršitvijo teh predpisov.

Kršitev prometnih predpisov mora biti v izreku sodbe konkretno opredeljena, hkrati mora biti naveden kršeni prometni predpis.

Posledica kaznivega dejanja po prvem odstavku tega člena je povzročena prometna nesreča. Dejanje je kaznivo, če je v prometni nesreči posledično še kakšna oseba hudo telesno poškodovana. Ta nadaljnja posledica je objektivni pogoj kaznivosti, do katerega storilec ni v krivdnem razmerju. Hkrati je z objektivnim pogojem kaznivosti podana razmejitev med kaznivim dejanjem in prekrškom.

Hudo telesno poškodbo mora pretrpeti druga oseba, ne pa storilec. Med storilčevo povzročitvijo prometne nesreče in nastalo nadaljnjo posledico, tj. objektivnim pogojem kaznivosti, mora biti podana vzročna zveza. Podana mora biti torej med storilčevo kršitvijo predpisov, nastankom prometne nesreče in nastankom nadaljnjih posledic, to je hude telesne poškodbe kakšne osebe.

Hujša oblika kaznivega dejanja po drugem odstavku tega člena je podana, če dejanju iz prvega odstavka sledi smrt ene ali več oseb.

Storilec lahko krši prometne predpise naklepno ali iz malomarnosti, do povzročitve prometne nesreče mora biti v odnosu malomarnosti, do nastanka hudih telesnih poškodb kakšne osebe kot objektivnega pogoja kaznivosti ni v krivdnem razmerju, do smrti ene ali več oseb pa je storilcu potrebno dokazati malomarnost.

Za kaznivo dejanje po prvem odstavku tega člena se lahko izreče denarna kazen ali zapor od petnajstih dni do treh let, mogoča je pogojna obsodba. Po drugem odstavku se lahko izreče zapor od petnajstih dni do osmih let, z omilitvijo denarne kazni, mogoča je pogojna obsodba.

Storilcu kaznivega dejanja po prvem ali drugem odstavku tega člena se lahko izreče stranska kazen prepovedi vožnje motornega vozila po 48. členu KZ ali varnostni ukrep odvzema vozniškega dovoljenja po 72. členu KZ.

9.2 PREDRZNA VOŽNJA V CESTNEM PROMETU, 324. ČLEN

(1) Voznik motornega vozila, ki s predrzno vožnjo v cestnem prometu ogrozi življenje ali telo sopotnikov ali drugih navzočih udeležencev cestnega prometa s tem, da prekorači hitrost za enkrat več od dovoljene na cesti, v naselju, v območju za pešce, v območju umirjenega prometa ali v območju omejene hitrosti, ali vozi pod vplivom alkohola z več kot 1,10 grama alkohola na kilogram krvi ali več kot 0,52 miligrama alkohola v litru izdihanega zraka, ali vozi pod vplivom mamil, psihoaktivnih zdravil ali drugih psihoaktivnih snovi, in pri tem:

- prehitava druga vozila v nasprotju s predpisi o varnosti cestnega prometa,
- ne upošteva pravil o prednosti,
- vozi na prekratki varnostni razdalji,
- na cesti, ki ima dva ali več označenih pasov za vožnjo v eno smer, vozi po vozišču, namenjenem vožnji v nasprotni smeri,
- s kakšno drugačno kršitvijo predpisov o varnosti cestnega prometa povzroči nevarno situacijo, zaradi katere bi se lahko pripetila prometna nesreča, ki pa so se ji drugi udeleženci cestnega prometa izognili s pravočasnim ukrepanjem, se kaznuje z zaporom do treh let.

(2) Če ima dejanje iz prejšnjega odstavka za posledico prometno nesrečo s hudo telesno poškodbo ene ali več oseb, se storilec kaznuje z zaporom do petih let in s prepovedjo vožnje motornega vozila.

(3) Če ima dejanje iz prvega odstavka tega člena za posledico prometno nesrečo s smrtjo ene ali več oseb, se storilec kaznuje z zaporom od enega do dvanajstih let in s prepovedjo vožnje motornega vozila.

9.3 OGROŽANJE POSEBNIH VRST JAVNEGA PROMETA, 325. ČLEN

(1) Kdor s kršitvijo predpisov o varnosti železniškega, ladijskega, zračnega prometa ali prometa na žičnicah ali v avtobusnem prometu s kršitvijo predpisov o varnosti cestnega prometa iz malomarnosti povzroči nesrečo, se kaznuje z denarno kaznijo ali z zaporom do dveh let.

(2) Če ima dejanje iz prejšnjega odstavka za posledico hudo telesno poškodbo kakšne osebe, se storilec kaznuje z zaporom do petih let.

(3) Če ima dejanje iz prvega odstavka tega člena za posledico smrt ene ali več oseb, se storilec kaznuje z zaporom do osmih let.

Tudi po tem členu je voznik neposredno odgovoren za posledico kaznivega dejanja. Storilec tega kaznivega dejanja je lahko vsaka oseba, ki s svojo dejavnostjo ogrozi katero izmed posebnih vrst javnega prometa. Praviloma je to voznik vozil, ki delujejo v takšnem prometu oziroma upravljavec žičnice. Odgovornost teh oseb je povečana, ker vozila v takšnih oblikah prometa praviloma vozijo večje število ljudi, zato je kaznivo dejanje podano že pri povzročitvi konkretne nevarnosti za njihovo življenje ali za premoženje večje vrednosti.

Kaznivo dejanje je storjeno, če pride do nesreče v eni od posebnih vrst javnega prometa, do materialne škode ali lahkih telesnih poškodb osebe ali če nesreča ogroža življenje ljudi. To kaznivo dejanje je lahko storjeno le s kršitvijo predpisov v določenem prometu, in sicer v železniškem, ladijskem, zračnem, avtobusnem in žičničnem.

Storilcu tega kaznivega dejanja se lahko poleg glavne kazni izreče stranska kazen prepovedi vožnje motornega vozila po 48. členu KZ ali varnostni ukrep odvzema vozniškega dovoljenja po 72. členu KZ.

9.4 ZAPUSTITEV POŠKODOVANCA V PROMETNI NESREČI BREZ POMOČI, 328. ČLEN

(1) Voznik motornega vozila ali drugega prevoznega sredstva, ki pusti brez pomoči koga, ki je bil s tem prevoznim sredstvom ali zaradi njega poškodovan, se kaznuje z zaporom do enega leta.

(2) Če ima opustitev pomoči za posledico hudo telesno poškodbo ali smrt poškodovanega, se storilec kaznuje z zaporom od treh mesecev do petih let.

To kaznivo dejanje lahko stori le voznik motornega vozila ali drugega prevoznega sredstva.

Izvršitveno dejanje je v storilčevi opustitvi pomoči. Opustitev je lahko podana v različnih oblikah, največkrat kot beg s kraja prometne nesreče. Če storilec to stori takoj po nesreči ali kasneje in ne nudi pomoči poškodovancu v ustrezni obliki niti mu je ne nudi kdo drug, stori kaznivo dejanje. Obveznost nudenja pomoči ob prometni nesreči je določena tudi v 135. členu novega Zakona o varnosti cestnega prometa.

Za obstoj kaznivega dejanja ni pomembno, ali je storilec kriv ali ne za samo povzročitev poškodbe.

Kaznivo dejanje je podano, če je nekdo poškodovan (po 122. členu KZ že z lažjimi telesnimi poškodbami) ter če ima storilec možnost nudenja pomoči (je nepoškodovan), pa tega ne stori. Če oškodovanec takoj po poškodbi umre, je podano drugo kaznivo dejanje. V drugem odstavku tega člena je podana hujša oblika kaznivega dejanja, ko pride do hude telesne poškodbe ali smrti poškodovanca.

Kazen za kaznivo dejanje po prvem odstavku tega člena je zapor od petnajstih dni do enega leta, z omilitvijo denarne kazni, mogoča sta pogojna obsodba ali sodni opomin. Po drugem odstavku tega člena se lahko izreče zapor od treh mesecev do petih let, z omilitvijo do petnajst dni, mogoča je pogojna obsodba.

V posebnih okoliščinah, zlasti če je storilec sam povzročil prometno nesrečo ali bil udeležen kot voznik v prometni nesreči, bi bilo mogoče izreči tudi varnostni ukrep odvzema vozniškega dovoljenja po 72. členu KZ.

9.5 POLNOLETNE OSEBE (ZNANI STORILCI), ZOPER KATERE JE BIL KAZENSKI POSTOPEK PRI DRŽAVNEM TOŽILSTVU KONČAN PO KAZNIVEM DEJANJU IN NAZNANITELJU

Kaznivo dejanje	Leto
	2006
325. člen; Povzročitev prometne nesreče iz malomarnosti	693
325. člen; Povzročitev prometne nesreče iz malomarnosti – 1. odstavek	589
325. člen; Povzročitev prometne nesreče iz malomarnosti – 2. odstavek, v zvezi z odstavkom 1	104
326. člen; Ogrožanje posebnih vrst javnega prometa	64
326. člen; Ogrožanje posebnih vrst javnega prometa – 1. odstavek	60
326. člen; Ogrožanje posebnih vrst javnega prometa – 2. odstavek v zvezi z odstavkom 1	3
326. člen; Ogrožanje posebnih vrst javnega prometa – 3. odstavek v zvezi z odstavkom 1	1
329. člen; Zapustitev poškodovanca v prometni nesreči brez pomoči	91
329. člen; Zapustitev poškodovanca v prometni nesreči brez pomoči – 1. odstavek	90
329. člen; Zapustitev poškodovanca v prometni nesreči brez pomoči – 2. odstavek	1

Tabela 2: Podatki za leto 2006²³

9.6 VARNOST CESTNEGA PROMETA – KAZNIVA DEJANJA PO KZ-1

Novi Kazenski zakonik (v nadaljevanju KZ-1)²⁴ je prinesel nekaj bistvenih sprememb tudi s področja cestnoprometnega kazenskega prava, saj določene prekrške povzdiguje na raven kaznivih dejanj²⁵ in jih tako inkriminira.

KZ-1 poleg že veljavnega kaznivega dejanja povzročitve prometne nesreče iz malomarnosti na novo uvaja kot kaznivo "predrzno vožnjo". Pri tem kaznivem dejanju gre za konkretno ogrožanje življenja ali telesa udeleženca v prometu, za več kot enkrat hitrejšo vožnjo od dovoljene ali za vožnjo pod vplivom alkohola ali mamil. Če bo storilec izpolnil znake enega od prekrškov, ki so naštetih taksativno, in bo prehiteval drugo vozilo v nasprotju s predpisi o varnosti cestnega prometa, ne bo upošteval pravil o prednosti, bo vozil na prekratki varnostni razdalji ali na cesti, ki ima dva ali več označenih pasov za vožnjo v eno smer, vozil po vozišču, namenjenem vožnji v nasprotni smeri ali s kakšno drugačno kršitvijo predpisov o varnosti cestnega prometa povzročil nevarno situacijo, zaradi katere bi se lahko pripetila prometna nesreča, bo podano kaznivo dejanje, sicer bo dejanje le prekršek. Za kaznivo dejanje po 324. členu KZ-1 je predvidena kazen zavora do treh let. Če bo zaradi predrzne vožnje povzročena prometna nesreča s hudo telesno poškodbo ene ali več oseb, bo storilec kaznovan z zaporom do pet let, če bo zaradi posledic nesreče umrla ena ali več oseb pa celo z zaporom od enega do dvanajstih let. Predlog KZ-1 tako uvaja

²³ Vir: Statistični urad Republike Slovenije.

²⁴ Uradni list RS. Št. 55/2008, z dne 4. 6. 2008, razglašen 28. maja 2008, začne veljati 1. 11. 2008.

²⁵ 324. člen (predrzna vožnja v cestnem prometu).

kaznivost za tista ogrožanja cestnega prometa, ki niso pripeljala do poškodb. Po sedaj veljavni ureditvi na tem področju veje pravna praznina, na kar opozarjajo tudi pravni strokovnjaki²⁶.

Žal pa se predlog izogiba prevzemu nemškega koncepta, ki pozna zajetni katalog izkustveno najnevarnejših kršitev cestnoprometnih predpisov in konkretno ogrožitveno posledico. Med kazniva dejanja v cestnem prometu v Nemčiji uvrščajo nedovoljeno oddaljevanje od kraja nesreče, vznikovo ogrožanje cestnega prometa, vožnjo motornega vozila ob uživanju alkohola ali drugih opojnih snovi, ogrožanje cestnoprometne varnosti z očitnim in brezobzirnim neupoštevanjem prometnih predpisov in pravil prednosti, kljub duševnim ali telesnim hibam, napačno prehitevanje, prehitro vožnjo, med drugim na nepreglednih mestih, neupoštevanje obvezne vožnje po desni strani, obračanje, vožnjo v nasprotni smeri ali s poskusom obračanja, vzratno vožnjo, vožnjo v nasprotni smeri na avtocesti ali cesti za motorna vozila, neoznačevanje stoječih vozil, vožnjo kljub prepovedi in pridržanju, začasnemu odvzemu ali zasegi vozniškega dovoljenja, siljenje v vožnjo brez vozniškega dovoljenja, zlorabo registrskih tablic, uporabo ali dopustitev uporabe nezavarovanih vozil ali prikolic, nepooblaščno uporabo motornih vozil, uporabo sile, ubijanje, povzročanje telesnih poškodb, nevarno poseganje v cestni promet, zapustitev ponesrečenih ali druga kazniva dejanja.

Dr. Damjan Korošec z ljubljanske Pravne fakultete spremembe zakona ocenjuje kot korak v pravo smer, saj kazenska zakonodaja na tem področju dejansko potrebuje spremembe in dopolnitve, vendar je treba novosti po njegovem mnenju »razglasiti kot kazenskopravno dogmatično površno in kriminalitetnopolitično neodgovorno polovičarsko opravljeno delo.«

²⁶ Bavcon, L. (2000). *Uveljavitev novega kaznivega dejanja povzročitve prometne nesreče iz malomarnosti*, v: *Uveljavljanje novih institutov kazenskega materialnega in procesnega prava*. Ljubljana, Uradni list RS, str. 174.

10 UGOTAVLJANJE ODGOVORNOSTI VOZNIKA PO ZAKONU O PREKRŠKIH

10.1 POSTOPEK UGOTAVLJANJA ODGOVORNOSTI ZA PREKRŠEK

Prekršek je dejanje, s katerim kršimo zakone, uredbe vlade, odloke samoupravne lokalne skupnosti, zanj je predpisana sankcija.

Odgovornost voznika po Zakonu o prekrških lahko ugotavljajo pooblaščené uradne osebe, ki imajo opravljen preizkus znanja za vodenje in odločanje v prekrškovnem postopku. Zakon o prekrških (ZP-1 – UPB4) in Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o prekrških (ZP-1E) določata, da nikomur ne sme biti izrečena sankcija za prekršek, če dejanje ni bilo z zakonom, uredbo ali odlokom samoupravne lokalne skupnosti določeno kot prekršek, preden je bilo storjeno, in če za tako dejanje ni bila predpisana sankcija za prekršek.

10.2 ZAKON O SPREMEMBAH IN DOPOLNITVAH ZAKONA O PREKRŠKIH (ZP-1E)

V Zakonu o prekrških so predpisane naslednje sankcije: globa, opomin, kazenske točke v cestnem prometu s prenehanjem veljavnosti vozniškega dovoljenja in prepovedjo uporabe vozniškega dovoljenja, prepoved vožnje motornega vozila, izgon tujca iz države, odvzem predmetov in vzgojni ukrepi. Globa se predpiše in izreče kot glavna sankcija, opomin se izreče namesto globe, kazenske točke v cestnem prometu, prepoved vožnje motornega vozila, izgon tujca iz države in odvzem predmetov pa se predpišejo in izrečejo kot stranske sankcije. Kazenske točke v cestnem prometu se izrečejo ob pogojih, določenih z Zakonom o prekrških, če so z zakonom za posamezni prekršek predpisane.

Odgovornost za prekršek je opredeljena podobno kot za kaznivo dejanje.

Za prekršek je odgovoren storilec, ki je storil prekršek iz malomarnosti ali z naklepom. Prekršek je lahko storjen s storitvijo ali z opustitvijo. Globa je za posameznika lahko izrečena v razponu ali v določenem znesku. Kazenske točke v cestnem prometu se predpišejo v višini od 1 do 18 točk v določenem številu za prekršek zoper varnost cestnega prometa, s katerim je povzročena nevarnost za nastanek hude posledice oziroma z dejanjem nastane škodljiva posledica. Kazenske točke v cestnem prometu se izrečejo vozniku, ki ima veljavno vozniško dovoljenje, oziroma osebi, ki ji je začasno odvzeto vozniško dovoljenje. Če voznik v času treh let doseže ali preseže 18 kazenskih točk v cestnem prometu, mu sodišče izreče prenehanje veljavnosti vozniškega dovoljenja za vse kategorije vozil, za katere je storilec imel dovoljenje v času prekrška, s katerim je dosegel predpisano število kazenskih točk. Ko pretečeta dve leti od pravnomočne odločbe o prekršku, s katero so bile izrečene kazenske točke, se te brišejo iz registra.

Čeprav večina voznikov pozna in spoštuje prometne predpise, so žal potrebne tudi kazenske sankcije za spreminjanje vedenja najhujših kršilcev. Po Zakonu o varnosti cestnega prometa se lahko izrečejo kazenske točke, predvidene v Zakonu o prekrških za hitro izrekanje glob. Kazenske točke v hitrem postopku izrekajo prekrškovni organi s pisnimi odločbami in plačilnimi nalogi. To pomeni, da lahko prekrškovni organ v pisni obliki izreče poleg globe še kazenske točke tistim storilcem prekrškov, izjemoma voznikom začetnikom, ki so kršili določbe, v katerih je določeno do največ 17 kazenskih točk. Če je v

kazenski določbi določena stranska sankcija 18 kazenskih točk ali prepoved vožnje motornega vozila, prekrškovni organ zbere potrebne podatke in z obdolžilnim predlogom zadevo odstopi v nadaljnjo presojo sodišču, ki nato lahko izda ukrep prenehanja veljavnosti voznškega dovoljenja.

Zakon o varnosti cestnega prometa določa, da je za prenehanje veljavnosti voznškega dovoljenja dovolj 18 kazenskih točk za voznike, ki niso začetniki, in za voznike začetnike 7 kazenskih točk. Hujše kršitve v zvezi z največjo dovoljeno hitrostjo in psihofizičnim stanjem voznikov so kaznovane s toliko točkami, da sodišče vozniku lahko izreče prenehanje veljavnosti voznškega dovoljenja, vozniku začetniku pa to lahko stori že ob enkratni storitvi. Leta 2008 je začel veljati nov zakon o varnosti cestnega prometa s strožjimi kaznimi in precejšnjimi novostmi.

Med drugim se po novem lahko odredi prepoved vožnje motornega vozila določene vrste ali kategorije za prekršek zoper varnost javnega prometa, s katerim je povzročena nevarnost za nastanek hude posledice oziroma z dejanjem nastane škodljiva posledica. Sodišče izreče sankcijo v trajanju od enega meseca do enega leta, računajoč od dneva vpisa v voznško dovoljenje.

Odvzem predmetov (vozila) določa 25. člen Zakona o prekrških, in sicer se lahko predmeti, s katerimi je storjen prekršek, lastniku ali uporabniku odvzamejo, če z njimi ogroža splošno varnost, življenje, zdravje ljudi itd. Ta določba se uporablja predvsem pri povratnikih oziroma kršiteljih, ki ponavljajo prekrške.

Po 109. členu Zakona o prekrških sodnik ali policist lahko odredita pridržanje storilca, ki je pod vplivom alkohola ali drugih psihoaktivnih snovi, in obstaja nevarnost, da bo še naprej delal prekrške. Pridržati se sme, dokler se ne strezni oziroma ni sposoben obvladati svojega ravnanja, vendar največ 12 ur. Spremenjeni Zakon o varnosti cestnega prometa v 238.b členu policista pooblašča, da pridrži voznika, ki je pod vplivom alkohola oziroma ima v organizmu več alkohola, kot je dovoljeno. Ukrep policisti izvajajo pri voznikih, če je rezultat preizkusa z alkotestom večji od 0,52 miligrama alkohola v litru izdihanega zraka (1.10 grama alkohola na kilogram krvi) ali če voznik odkloni strokovni pregled.

Prekrškovni organ sankcionira kršitelja po Zakonu o prekrških:

- s plačilnim nalogom,
- s posebnim plačilnim nalogom,
- z odločbo.

Pomembno določilo Zakona o prekrških v 56.a členu predpisuje, da lahko kršitelj, ki ne vloži zahteve za sodno varstvo ali ugovora zoper odločbo o prekršku, kar so vsi trije zgoraj navedeni načini, plača samo polovico izrečene globe, če jo plača v šestnajstih dneh po pravnomočnosti odločbe. Če kršitelj tega ne stori, se globa kasneje izterja v celotnem znesku.

Peta novela ZP-1E je bila v Državnem zboru RS sprejeta 6. 2. 2008 po nujnem postopku in je začela veljati 5. 3. 2008.

Namen predlaganega zakona je bil zvišanje zgornje meje za predpisovanje globe ob prekrških, saj naj bi se v zadnjem času izkazala potreba po splošnem povišanju globe kot glavne sankcije za prekrške. Tako spodnja meja globe, ki je predpisana za posameznika, znaša 40 €, zgornja pa 5000 €; za samostojnega podjetnika v razponu od 200 do 150 000 €; za pravno osebo od 200 do 250 000 €; za odgovorno osebo pa od 40 do 10 000 €.

S spremembo zakona se lahko odpustijo stranske sankcije, in sicer sme sodišče

kršitelju sankcijo prepovedi vožnje motornega vozila odpustiti, če posledice dejanja, prejšnje življenje storilca, njegove osebne razmere, njegovo obnašanje po storjenem prekršku in druge posebne olajševalne okoliščine to utemeljujejo. Tako lahko sodišče izreče sankcijo prepovedi vožnje motornega vozila le tistemu kršitelju, pri katerem niso podane posebne olajševalne okoliščine za odpustitev.

Poleg odpustitve stranskih kazni je novela uzakonila možnost omilitve stranskih sankcij. Sodišče sme po novem stransko sankcijo kazenskih točk, ki je predpisana v številu 18 kazenskih točk, omiliti tako, da se izreče vozniku začetniku 6 kazenskih točk, drugim voznikom pa 17 kazenskih točk.

Nove (ponovne) razmejitve med hitrim in rednim postopkom kot navezno okoliščino za stvarno pristojnost sodišča odpravljajo telesno poškodbo. Hitri postopek je dopusten tudi, če oškodovanec uveljavlja premoženjskopravni zahtevek. Hitri postopek ni dovoljen le:

- če predlagatelj rednega sodnega postopka glede na naravo kršitve oceni, da so podani pogoji za izrek stranske sankcije po tem zakonu;
- če je predpisana stranska sankcija prepovedi vožnje motornega vozila;
- proti mladoletnim storilcem prekrškov;
- za prekrške s področja obrambnih dolžnosti in za prekrške s področja nezdržljivosti javnih funkcij s pridobitno dejavnostjo;
- za prekrške zoper varnost javnega prometa, za katere je predpisana stranska sankcija 18 kazenskih točk.

10.3 ZAKON O SPREMEMBAH IN DOPOLNITVAH ZAKONA O VARNOSTI CESTNEGA PROMETA (ZVCP-1E)

Novi zakon o varnosti cestnega prometa (ZVCP-1E) zaznamuje drastično povišanje glob. Kaznovanje zaradi kršitev cestnoprometnih predpisov je strožje predvsem za tiste kršitelje, ki povzročajo najhujše prometne nesreče, npr. prekoračitev hitrosti v naselju, agresivno speljevanje, zaviranje in ustavljanje, vožnja dvoslednega vozila po enem kolesu, vožnja pod vplivom alkohola in mamil, nepravilna smer in stran vožnje, nevarno prehitevanje ...

Omogočeno je tudi dodatno izrekanje stranskih sankcij, povečanje števila kazenskih točk, odvzem motornega vozila povratnikom najhujših kršitev cestnoprometnih predpisov in odvzem prostosti (voznikom pod vplivom alkohola, mamil, zaradi odklonitve strokovnega pregleda).

Za specialne povratnike najhujših kršitev cestnega prometa se uvaja obligatorni zaseg in posledično možnost odvzema motornega vozila, s katerim je bil storjen prekršek, prav tako pa se za določene vrste prekrškov, povezanih s psihofizičnim stanjem, uvaja obvezno pridržanje.

Vendar pa novela predvideva tudi zniževanje predpisanih glob, in sicer za kršitve obveznosti delodajalcev, ki ne poskrbijo, da bi vozniki pri opravljanju javnega prevoza izpolnjevali vse predpisane pogoje, za kršitve določb glede prevoza tovora, vleke pokvarjenega vozila, vpreg in gonjenja živine, izvršitve policistove odredbe ob napotitvi voznika tovornega vozila na tehtanje ali če voznik ne podaljša veljavnosti voziškega dovoljenja.

Nova pravna opredelitev prometne nesreče z neznatno nevarnostjo, ki slednjo opredeljuje kot prometno nesrečo, ki ima za posledico le materialno škodo in katere vzrok je prekršek, za katerega je predpisana samo globa, sledi odločbi Ustavnega sodišča. Spremembe določb v zvezi z ugotavljanjem prisotnosti mamil, psihoaktivnih zdravil in drugih psihoaktivnih snovi pri udeležencih v cestnem prometu predstavljajo predvsem boljšo preglednost in podrobnejšo opredelitev postopkov, povezanih z ugotavljanjem prisotnosti mamil, psihoaktivnih zdravil ali drugih psihoaktivnih snovi pri udeležencih cestnega prometa. V želji po povečanju vpliva na ravnanje voznikov, ki najhuje kršijo cestnoprometne predpise in s tem ogrožajo v prvi vrsti sebe, poleg tega pa tudi druge udeležence cestnega prometa, se uvajajo dodatni ukrepi, npr. možnost odvzema motornega vozila, s katerim je bil storjen prekršek, obvezno pridržanje kršitelja določene vrste prekrškov, povezanih s psihofizičnim stanjem. Prostost voznikom, ki najhuje kršijo določbe o psihofizičnem stanju, odvzamejo tudi v številnih zveznih državah ZDA in v Veliki Britaniji, kar tam ocenjujejo kot učinkovit ukrep.

10.4 STATISTIKA POLICIJE O UGOTOVLJENIH KRŠITVAH PROMETNE ZAKONODAJE PO PREKRŠKIH

Postopek	Št. kršiteljev	
	2006	2007
Opozorilo	129.894	107.386
Plačilni nalog	285.813	325.900
Posebni plačilni nalog ²⁷	828	15.585
Izdaja odločbe v hitrem postopku	27.534	1.489
Obdolžilni predlog	57.715	47.132
Predlog drugemu prekrškovnemu organu	306	59

Tabela 3: Kršitve prometne zakonodaje in postopki policije po zakonu o prekrških.

²⁷ Posebni plačilni nalog in ugovor zaradi izdanega posebnega plačilnega naloga sta bila uvedena z Zakonom o spremembah in dopolnitvah Zakona o prekrških (ZP- 1D; Ur. l. RS, št. 115/06, 10. 11. 2006). Z ZP-1D je bila tako uvedena možnost, da se posebni plačilni nalog izda tudi v primerih, ko policist prekršek osebno ugotovi na podlagi zbranih obvestil in dokazov (57.a čl. ZP-1D). Pred tem se je v teh primerih morala izdajati odločba. Pri plačilnih nalogih, posebnih plačilnih nalogih in odločbah v hitrem postopku so upoštevane tudi kršitve, pri katerih je bil dan zahtevek za sodno varstvo in je bila zadeva odstopljena sodišču.

10.5 NAJPOGOSTEJŠI UKREPI POLICISTOV PRI NADZORU CESTNEGA PROMETA

Vrsta ukrepa	2006	2007	Porast/upad (v %)
Št. odrejenih alkotestov	323.649	384.591	18,8
Pozitiven	25.883	27.934	7,9
Negativen	295.406	353.591	19,7
Odklonjen	2.130	2.186	2,6
Št. odrejenih strokovnih pregledov zaradi alkohola	2.282	2.498	9,5
Pozitiven	891	870	-2,4
Negativen	655	804	22,7
Odklonjen	647	735	13,6
Št. odrejenih strokovnih pregledov zaradi prepovedanih drog	1.586	1.774	11,9
Pozitiven	259	308	18,9
Negativen	322	355	10,2
Odklonjen	961	1.066	10,9
Št. pridržanj do streznitve	371	431	16,2
Št. začasno odvzetih voznških dovoljenj	20.227	22.189	9,7
Št. privedb na oddelke za prekrške na okrajnih sodiščih	312	222	-28,8

Tabela 4: Najpogostejši ukrepi policistov pri nadzoru cestnega prometa

11 ODGOVORNOST VOZNIKOV ZA VARNOST CESTNEGA PROMETA V PRAKSI

V tem delu želimo predstaviti dejansko stanje odgovornosti voznikov v praksi. Razgovor je potekal s komandirjem postaje prometne policije Kranj, policijskim inšpektorjem I, g. Jožetom Pasarjem. O omenjeni tematiki ima naslednje praktične izkušnje in poglede.

Nespoštovanje osnovnih cestnoprometnih predpisov (vožnja pod vplivom alkohola, prehitra vožnja, nepravilna stran in smer vožnje ...) je glavni vzrok hudih prometnih nesreč. Za doseganje znatnejšega napredka pri upoštevanju cestnoprometnih predpisov poleg izobraževanja in osveščanja uporabnikov je potreben tudi policijski nadzor.

V zadnjih desetih letih, odkar je komandir omenjene policijske postaje, opaža, da je storjen napredek na področju varnosti cestnega prometa. Na začetku njegovega službovanja je bilo na področju PU Kranj v enem letu 50 mrtvih, v letu 2007 pa 27. Napredek oziroma večjo odgovornost voznikov in bolj varno vožnjo pripisuje predvsem boljšemu sistemu izobraževanja voznikov, večji obveščeni in povečanju profesionalnosti policije do reševanja problema varnosti cestnega prometa.

Zadnja novela Zakona o varnosti cestnega prometa je bistveno povečala sankcije za prometne prekrške, vključno z jasno opredeljenim pooblastilom za odvzem vozila in obveznim pridržanjem v primeru vožnje nad določeno stopnjo alkoholiziranosti. Učinkovitost in uspešnost nove prometne zakonodaje pa je najbolj odvisna od stopnje policijskega nadzora teh določb.

Po njegovem mnenju spremembe ZVCP v zadnjem obdobju, vidne predvsem v zviševanju kazni, niso imele trajnejšega učinka, voznikom so vlile le strah pred večjo kaznijo. Zadnja sprememba ZVCP na območju PPP Kranj ni pokazala drastičnega učinka na odgovornost voznikov, saj so rezultati ugotovljenih kršitev v cestnem prometu enaki in primerljivi z lanskimi. Kljub pooblastilom policije za odvzem prostosti in zaseg motornega vozila, ki se striktno izvaja na področju postaje prometne policije Kranj, od uveljavitve zakona pa do konca junija 2008 ni zaznati upada alkoholiziranih voznikov, pač pa le upad ekstremnih prekoračitev hitrosti.

V začetku izvajanja novega ZVCP so bili vozniki in soudeleženci v prometu o samem zakonu in policijskih pooblastilih glede izvajanja le-tega slabo obveščeni. Po preteku enega meseca je bilo zaznati upad visoko alkoholiziranih voznikov, kar pomeni boljšo obveščeno in posledično večjo odgovornost.

Če želimo, da se bo z novo prometno zakonodajo spremenil odnos udeležencev do prometnih pravil ter se s tem posledično izboljšala prometna varnost, je nujno potrebno povečati stopnjo pričakovanja, da bodo kršitelji pri kršitvah odkriti in obravnavani. Namen novih določb, kot je obligatorni zaseg motornega vozila ob pogoju, da voznik predhodno stori določene prekrške, in obvezno pridržanje, povezano s psihofizičnim stanjem, je socializirati specialne povratnike najhujših kršitev cestnega prometa. Policija lahko izboljša stanje varnosti cestnega prometa, saj s stalnim nadzorom voznike kršitelje takoj obravnava in s tem posledično zagotavlja boljšo prometno varnost. S to trenutno rešitvijo je mogoče zasledovati cilj povečanja odgovornosti nevarnih voznikov v cestnem prometu, ki najhujše kršijo cestnoprometne predpise in s tem ogrožajo v prvi vrsti sebe, poleg tega pa tudi druge udeležence cestnega prometa. V to skupino voznikov sodijo tisti, ki so zaradi svojega ravnanja v cestnem prometu še vedno nevarni, kljub predhodni

kaznovanosti oziroma izvedenim ukrepom policije ne spoštujejo cestnoprometnih predpisov ter ponavljajo prekrške iste vrste oziroma storijo nove prekrške, ki pomenijo še hujše kršitve. Primer takšnega kršitelja so imeli lani tudi na prometni policijski postaji v Kranju. Kršitelj je bil mladoletni povratnik. Komandir postaje je z njim osebno opravil razgovor o njegovem nevarnem početju v cestnem prometu, vendar neuspešno. Žal naš sistem takšnega povratnika ne more odstraniti s ceste. Ko je omenjeni kršitelj povzročil prometno nesrečo s smrtnim izidom in po njej pobegnil, so se zganile odgovorne institucije in mladoletnika poslale v prevzgojni dom.

12 SKLEP

Glede na to, da je človek najšibkejši člen v prometnem sistemu, saj so njegove napake ali zavestne kršitve pravil ključne za nastanek prometnih nesreč, je človekovo ravnanje eden od štirih ukrepov za doseg ciljev nacionalnega programa. Zato je potrebno s posameznimi ukrepi ali s celotnim sistemom te napake preprečiti in zmanjšati njihovo težo. Ukrepi so tako neposredno (npr. s prometno vzgojo, preventivnimi akcijami in z represivnimi ukrepi) ali posredno (npr. s spreminjanjem prometne infrastrukture, kot so ukrepi za umirjanje prometa v oklici šol, v bivalnih naseljih, ki preprečijo nevarna ravnanja idr.) usmerjeni na udeležence v cestnem prometu.

Trenutna zakonodaja, vključno s KZ-1, ki je začel veljati 1. 11. 2008, se mi zdi primerna. Kljub temu pa menim, da dokler se vozniki in drugi udeleženci v prometu ne bodo socializirali in se zavedali pomena neodgovornega ravnanja v cestnem prometu, toliko časa še tako stroga zakonodaja ne bo mogla izboljšati varnostnega stanja v cestnem prometu.

Dolgoročno so prometna vzgoja, preventivni programi v šolah in vrtcih ter preventivne akcije temelj varnejšega ravnanja udeležencev v cestnem prometu. Oblikovanje pozitivnih stališč do prometne varnosti in do posameznih ukrepov (npr. uporaba varnostnih pasov, zavedanje tveganja zaradi previsoke hitrosti, zlorabe alkohola in drog) ter ustreznih navad in ravnanja je mogoče doseči prav s prometno vzgojo in preventivnimi programi.

Zavedanje nevarnosti v prometu zaradi neprimerne ravnanja posameznika lahko privede do večje varnosti, strpnosti, spoštovanja soudeležencev v prometu in predvsem do manj ranjenih in mrtvih na naših cestah.

Za večjo prometno varnost v Sloveniji bi se morala bistveno spremeniti prometna kultura in se približati prometni kulturi severnoevropskih narodov, kjer se ljudje brez represivnih ukrepov v prometu obnašajo kulturno, upoštevajo omejitve, vozijo trezni, upoštevajo cestnoprometne predpise, obsojajo divjake predvsem zato, ker se zavedajo, da je njihova in varnost drugih udeležencev v prometu odvisna predvsem od njih samih.

Tudi odgovorne službe za prometno varnost na severnoevropskem delu delujejo in razmišljajo drugače. Voznika obravnavajo kot potencialno žrtev in ne tako kot pri nas kot potencialnega kršitelja cestnoprometnih predpisov.

Zavedanje odgovornosti voznika in tudi odgovornih služb do varnega stanja v prometu je ključ do uspeha, kar je na tem področju čim manj prometnih nesreč, predvsem pa nič mrtvih in nič telesno poškodovanih udeležencev v prometu.

LITERATURA IN VIRI

PISNI VIRI:

- Baloh, S. et al. (1983). *Psihologija v cestnem prometu s prometno etiko*. Ljubljana: Avto-moto zveza Slovenije.
- Bratina, T. et al. (1970). *Psihologija v cestnem prometu*. Ljubljana, Zagreb, Beograd: Avto-moto zveza Slovenije.
- Brvar, B. et al. (2008). *Kvantitativna analiza varnosti v cestnem prometu (Raziskovalno delo)*. Ljubljana: Inštitut za kriminologijo pri Pravni fakulteti v Ljubljani.
- Lyznicki, J. M. et al. (1998) Transportation research Information Service – TRIS in Bibliographic Electronic Databases of Sleep – BEDS (Akademski članki).
- Korošec, D. (2004). *Cestnoprometna kazniva dejanja – temeljni koncepti in njihova uporaba v praksi* (Raziskava št. 141). Ljubljana: Inštitut za kriminologijo pri Pravni fakulteti v Ljubljani.
- Pavčnik, M. (1997). *Teorija prava*. Ljubljana: Cankarjeva založba.
- Polič, M. (1982). *Ljudje v prometu*. Ljubljana: Zveza združenj šoferjev in avtomobilstov SR Slovenije.
- Polič, M. (1985). *Družbeni vidiki odnosov v prometu*. Ljubljana: Zavod SRS za varstvo pri delu.
- Slovar slovenskega knjižnega jezika*. (1995). Ljubljana: DZS.
- Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2007–2011* (Skupaj za večjo varnost)
- Zajc, L. (1994). *Zbornik strokovno-znanstvenih razprav*. Ljubljana: Ministrstvo za notranje zadeve.
- Zajc, L. *Varnost v prometu in varstvo pri delu. Zapiski predavanj (2006/2007)*.
- Žlender, B. (1996). *Prometna psihologija, mladi v prometu*. Ljubljana: Zveza organizacij za tehnično kulturo Slovenije: Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu.

PRAVNI VIRI:

Bavcon, L., Šelih, A. (1996). *Kazensko pravo, Splošni del*. Uradni list RS.
Bele, I. (2001). *Kazenski zakonik s komentarjem*. Ljubljana: GV založba.
Bele, I. idr. (2005). *Zakon o prekrških (ZP-1) s komentarjem*. Ljubljana: GV založba.
Deisinger, M. (2002). *Kazenski zakonik s komentarjem*. Ljubljana: GV založba.
Justinek, A. idr. (2008). *Zakon omejuje, da varuje: zakon o varnosti cestnega prometa: spoznajte spremembe 2008*.
Kazenski zakonik Republike Slovenije. Uradni list RS, št. 63/1994 (1995).
Kazenski zakonik (KZ-1). Uradni list RS, št. 55/2008.
Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o prekrških (ZP-1E). Uradni list RS, št. 17/2008 (21/2008 popr.).
Zakon o varnosti cestnega prometa (ZVCP-1). Uradni list RS, št. 83/2004.
Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o varnosti cestnega prometa (ZVCP-1E). Uradni list RS, št. 37/2008.

INTERNETNI VIRI:

<http://www.policija.si/portal/statistika/promet/2007/pdf/jan-dec07.pdf>, pridobljeno 15. 6. 2008
<http://www.policija.si/portal/statistika/promet/promet.php?submenuid=009>, pridobljeno 15. 6. 2008
<http://www.zzv-ce.si/unlimitpages.asp?id=384> (Manj alkohola med vozniki – več življenj), pridobljeno 10. 6. 2008
http://www.mzp.gov.si/si/varnost_v_cestnem_prometu/, pridobljeno 25. 6. 2008

USTNI VIR:

Pasar, J. policijski inšpektor I, Komandir postaje prometne policije Kranj.

Kazalo slik

<i>Slika 1: Ciljno in dejansko število mrtvih v letu 2007</i>	<i>9</i>
<i>Slika 2: Mrtvi v prometnih nesrečah po statističnih regijah za leto 2007</i>	<i>9</i>

Kazalo tabel

<i>Tabela 1: Najpogostejši dejavniki prometnih nesreč in posledice</i>	<i>10</i>
<i>Tabela 2: Podatki za leto 2006</i>	<i>22</i>
<i>Tabela 3: Kršitve prometne zakonodaje in postopki policije po zakonu o prekrških.</i>	<i>27</i>
<i>Tabela 4: Najpogostejši ukrepi policistov pri nadzoru cestnega prometa</i>	<i>28</i>

UPORABLJENE KRATICE

ZP – Zakon o prekrških

KZ – Kazenski zakonik

ZVCP – Zakon o varnosti cestnega prometa

PN – Prometna nesreča

CPP – Cestnoprometni predpisi