

# Prometne nesreče in smiselnost represivnega odziva

Dragan Petrovec<sup>1</sup>

V klasični kriminaliteti najbrž ni področja, kjer bi bilo število žrtev večje kot v prometu. Morda je ponekod, a najbrž ne v Evropi, primerljivo le z žrtvami zaradi drog. Posebnost prometne kriminalitete pa je v tem, da je stopnja krivde zelo nizka, včasih blizu naključju, ki je zunaj odziva kaznovalnega prava. Kljub temu zna biti država zelo ostra s kršilci. Sankcije v slovenski zakonodaji za nekatera prepovedana dejanja so se v dobrem desetletju zvišale za 500 odstotkov. Takega trenda v Evropi ni zaslediti.

V članku ugotavljamo, da zaostrovanje ne prinaša pričakovanih učinkov. Videti je celo nasprotno. Takoj po sprejetju strožje zakonodaje se število smrtnih žrtev nekoliko poveča. Na srečo je splošni trend v zadnjih letih padajoč, vendar je to dejstvo treba prej pripisati varnejšim cestam, prav takim avtomobilom in uvedbi vinjet, manj pa kriminalitetni politiki, ki ni dovolj domišljena. Tej domnevi pritrjuje tudi podatek, da se prav tam, kjer se kazni najbolj zaostrojujejo – pri vinjenih in prehitrih voznikih - delež storilcev ne zmanjšuje.

Med problemi, s katerimi se srečujemo pri obravnavi povzročiteljev hujših nesreč, v članku obravnavamo primer, ki je na meji med nesrečo v dobesednem pomenu besede, in dejanjem, kjer očitamo krivdno ravnanje. Zdi se, da se sodišče včasih premalo ukvarja z vzročno zvezo in predvidljivostjo posledic, tako da je videti, kot da bi žrtve določale kazensko odgovornost, ne pa drugi elementi. Na žrtve se, po našem mnenju povsem neprimerno, sklicuje tudi tam, kjer se ne bi smelo, npr. v postopku o izredni omilitvi kazni.

Z vidika preprečevanja prometnih nesreč niso učinkoviti ne primeri zaostrovanja kazni ne kaznovalna politika, kjer se zanemarjajo temeljna načela kazenskega prava.

**Ključne besede:** cestni promet, prometna varnost, prometna kriminaliteta, prometne nesreče, statistični podatki, storilci, kaznovanje, stroge kazni, raziskovanje, Slovenija

UDK: 656.1 + 313.1 (497.4)

## 1 Uvod

Ljudje vozimo, kot živimo: premišljeno, pozorno, nestrpno, agresivno, ogrožajoče, defenzivno, malomarno, odsotno, z mislimi pri sogovorniku na drugi strani mobilnega telefona, kot na dirkališču, tudi počasi in preplašeno. To staro ugotovitev o življenjskem slogu ali celo filozofiji, ki ju ne moremo ločiti od svojih ravnanj, potrjujejo laične debate in strokovni diskurzi.<sup>2</sup> Prav zato je preprečevanje prometnih nesreč neizčrpen izziv vsem, ki nas poklic ali občasni projekti privedejo na to področje, ki je – prej kot kar koli drugega – področje žalosti, bolečin, poškodb in smrti. Pomislek o patetičnosti teh besed mora zbledeti ob podatku, da se število

umrlih v Sloveniji od leta 1945 samo zaradi prometnih nesreč približuje številu umrlih civilistov na Slovenskem med drugo svetovno vojno.<sup>3</sup> Čeprav ne razpolagamo z vsemi podatki za omenjeno obdobje, se lahko prepričamo, da je bilo še leta 1995 več kot štiristo mrtvih.<sup>4</sup> V kolektivnem spominu je za dolga leta nazaj zasidrana številka, ki izenačuje obseg samomorilcev in žrtev prometnih nesreč, obojih po šeststo na leto. Preprečevanje samomorilnosti je očitno težavnejše, še leta 2006 je umrlo 529 oseb,<sup>5</sup> torej blizu dolgoletnemu povprečju (do lani, 2009, se je število znižalo na 448). Dobrih šest desetletij pa je tako samo v cestnem prometu prineslo več deset tisoč žrtev.

<sup>1</sup> Dragan Petrovec, dr. kriminoloških znanosti, znanstveni svetnik, izr. prof., Inštitut za kriminologijo pri Pravni fakulteti v Ljubljani, Poljanski nasip 2.

<sup>2</sup> Polič 1993.

<sup>3</sup> Golob 2005

<sup>4</sup> Ministrstvo za okolje in prostor, [www.kazalci.arso.gov.si](http://www.kazalci.arso.gov.si).

<sup>5</sup> Statistični urad RS, [www.stat.si](http://www.stat.si).

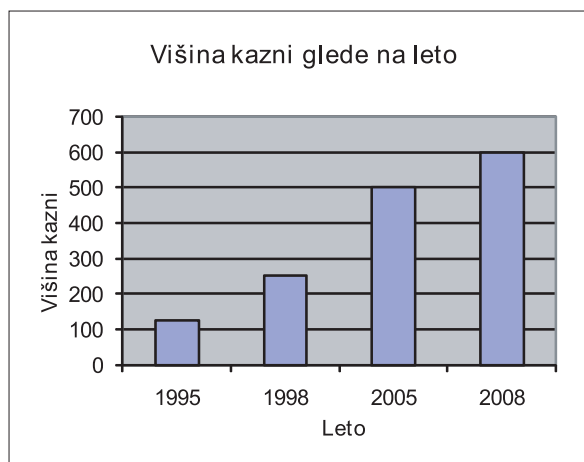
Z vidika suhoparnih neobčutljivih količnikov, ki človeška življenja in poškodbe pretvarjajo v denarna prikrajšanja, se kaže velika materialna in tudi drugačna škoda, ki jo utrpí država zaradi prometnih nesreč. Mnogo ljudi določeno obdobje ne more opravljati dela, tako rekoč večina njih pomeni dodatni strošek za državo zaradi zdravstvenih intervencij, družinski proračuni so obremenjeni in skromnejši, hude so tudi čustvene prizadetosti vseh vpletenih. Investiranje v preprečevanje prometnih nesreč, kar pomeni investiranje v mnoga področja, se brez dvoma obilno povrne. A nekatera področja se ne zdijo prioriteta ob pomanjkanju denarja in časih recesije (gradnja varnih cest), druga niso pisana na kožo naši kulturi (odnos do alkohola). Posledica vseh teh težav je znana. Zaključek večine prometnih nesreč je naslednji – človeški faktor. Ta faktor zato v podobi vsakega posameznika nosi posledice, vključno s pogosto strogo kaznjivo.

Članek je napisan kot povzetek zgolj nekaterih ugotovitev obširne raziskave z naslovom »Dejavniki varnosti cestnega prometa v Sloveniji«,<sup>6</sup> ki jo je Inštitut za kriminologijo izvedel v letih 2009 in 2010.

## 2 (Ne)ustreznost predpisanih kazni

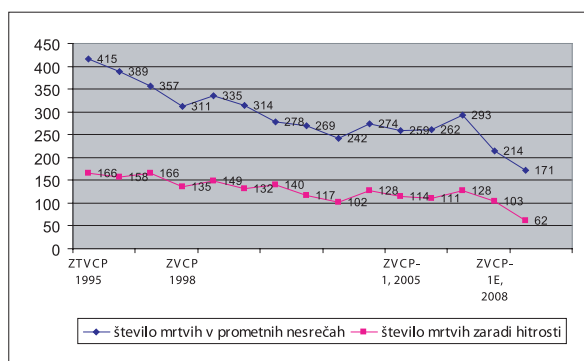
Številne raziskave potrjujejo, da je področje prometnih nesreč eno najbolj zapletenih z vidika preprečevanja in razmeroma pregledno z vidika diagnosticiranja. Kako si lahko razložimo to navidezno protislovje, ko bi nedvoumni diagnozi morala slediti jasna in preprosta terapija? Eden izmed mogočih odgovorov je najbrž ta, da za marsikaj ne poznamo prave terapije, če pa jo že, je zdravljenje drago in dolgotrajno. Prav zaradi učinkov, ki se pokažejo šele dolgoročno, mnogi »terapevti« izberejo enostavnejše zdravlilo. Prepričajo zakonodajalca, da zviša kazni za določene kršitve. Praktičen primer: od leta 1995 do leta 2008 se je kazen za prekoračitev hitrosti v naselju nad 20 km/h do 30 km/h zviševala od začetnih 125 evrov do končnih 600 evrov s pribitkom 5 kazenskih točk (graf 1).

**Graf 1:** Višina predpisane kazni za določeno prekoračitev hitrosti v štirih obdobjih (1995 ZTVCP, 1998 ZVCP, 2005 ZVCP-1, 2008 ZVCP 1E)



Priče smo torej skoraj petstodstotnemu povišanju kazni. Takemu zvišanju sankcije bi morala slediti ustrezná slika, ki bi dokazovala temu primerno zmanjševanje prometnih nesreč, oziroma če smo natančnejši, zmanjševanje deleža previsoke hitrosti pri prometnih nesrečah. Vendar graf št. 2 ne potrjuje takega trenda.<sup>7</sup> Slika je pravzaprav presenetljiva. V določenih primerih se takoj po uveljavitvi strožje zakonodaje opazi manjši padec prometnih nesreč, potem pa, razen v enem primeru, dovolj prepoznavno povečanje, kot da bi imelo zaostrovanje kaznovanja čez kratek čas prav nasprotni učinek od zaželenega in pričakovanega. Res je, da se kljub povišanju kazni število žrtev ne dvigne na prejšnjo raven, razen v letu 2007, vendar gre za daljši trend navzdol, ki je očiten za zadnjih petnajst let in ki zelo verjetno ni povezan samo s kaznovanjem.

**Graf 2:** Število mrtvih v prometnih nesrečah in število umrlih zaradi prekoračene hitrosti



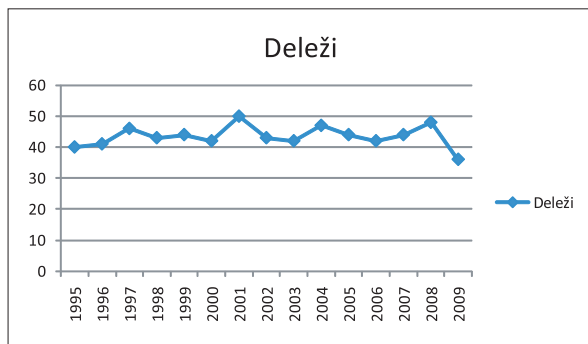
<sup>6</sup> Petrovec 2010.

<sup>7</sup> Sever 2010.

Graf 2 prikazuje dve liniji. Pri prvi, zgornji, je opaziti izrazit trend navzdol od leta 1995 do leta 1998. Po tem letu imamo padce in dvige, po letu 2008 pa izrazit zasuk navzdol, ki kaže na skoraj prepolovitev števila smrtnih nesreč. Ta zadnji segment je pravzaprav edina, prej omenjena izjema, ki bi lahko nakazovala vpliv strožje kazni. Vendar ima tudi ta razlaga vsaj dve šibki točki. Prva je splošna ugotovitev, da na obseg prometnih nesreč vpliva mnogo stvari in je kaznovanje le eno od sredstev kriminalitetne politike. Druga, še šibkejša točka zagovornikov strožjega kaznovanja pa je naslednja. Največji skok v višini sankcije se je zgodil leta 2005, in sicer točno štiristoodstoten. Temu ni sledilo nikakršno izboljšanje prometne varnosti. Po komaj zaznavnem padcu (5,5-odstotnem) leta 2005 in 2006 je sledilo 7-odstotno povečanje glede na leto 2004 in kar 13-odstotno, če vzamemo za primerjavo leto 2006.

Še zgovornejša je krivulja grafa 3, ki kaže delež umrlih, kjer je dokazana neprimerna hitrost. Leta 1995 je bil delež mrtvih v prometnih nesrečah zaradi previsoke hitrosti 40-odstoten. V naslednjih letih se le zvišuje, kasneje doseže 50 % v dveh letih, 2001 in 2008, pod 40 % pa pade šele leta 2009, in sicer na 36 %.

**Graf 3:** Delež mrtvih ob ugotovljeni prekoračeni hitrosti



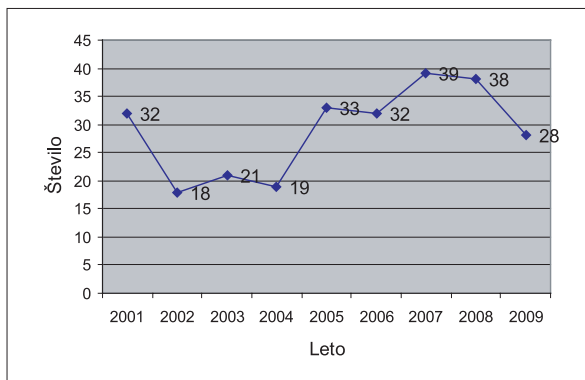
Enako sliko dobimo, če vzamemo delež smrtnih nesreč, kjer gre za prisotnost alkohola. Kljub strožji zakonodaji se delež, podobno kot pri hitrosti, praktično ne spreminja.<sup>8</sup>

Še ena slika potrjuje nepovezanost sankcij z obsegom nesreč. Iz statističnih podatkov je razvidno, da je od leta 2001 do leta 2009 število ponesrečenih motoristov zelo podobno, razen v treh letih (2002, 2003 in 2004), ko je padlo iz povprečja nekaj nad 30 žrtev na približno 20. Po sprejetju novele v letu 2005 se je v letih 2007 in 2008 število povzpelo celo nad povprečje in doseglo 38 oziroma 39 žrtev (2008 in 2007). Leta

<sup>8</sup> Zajc, Jereb 2010.

2009 se je spustilo na 28.<sup>9</sup> Za motoriste sicer veljajo ista prometna pravila, a je videti, da se število ponesrečenih ne ujema s splošnim padajočim trendom, ki veljajo za vse udeležence v prometu. Če bi za avtomobiliste nekoliko poenostavljeno lahko sklepali, da vozijo enako vinjeni in enako prehitro (ta dva deleža v strukturi okoliščin ostajata namreč nespremenjena), le da tovarne izdelujejo vse varnejše avtomobile in je zato umrlih manj, bi lahko za motoriste po enaki logiki poenostavili, da vozijo v vseh letih podobno (pre)hitro, le da industrija ni sposobna izumljati varnejših motorjev. Ti ostajajo visoko rizično prometno sredstvo.

**Graf 4:** Število smrtno ponesrečenih motoristov



Ponoviti je treba že večkrat rečeno in preverjeno: kazen je lahko sorazmerno nizka, vendar mora biti verjetnost sankcioniranja visoka, pri čemer mislimo na izrek in izvršitev kazni.

Teorije kaznovanja, četudi se razlikujejo po tem, kako stroga mora biti kazen (behavioristi priporočajo zelo strog odziv<sup>10</sup>), so enotne v tem, da mora biti kaznovanje takojšnje. Nemogoče je pričakovati preprečevalen vpliv sankcije, če je izrečena na primer mnogo let po storjenem dejanju. Prav tako mora biti kazen kar se da neizogibna. To pomeni, da je zelo majhna verjetnost, da tisti, ki normo krši, ne bi bil kaznovan. Zanesljivost odkritja je eden najpomembnejših preprečevalnih elementov kazni.

Zamislimo si »virtualni« nadzor, ki mu nič ne bi ušlo. V takih, na srečo neuresničljivih razmerah si lahko predstavljamo kamero, ki bi spremljala vsak meter naše vožnje. Vse prekoračitve hitrosti bi bile simbolično sankcionirane z mi-

<sup>9</sup> Zaradi kasnejšega vnosa podatkov o osebah, ki niso umrle na kraju nesreče, so lahko ta števila za nekaj primerov manjša od dejanskih števil, vendar to ne spremeni dinamike gibanja v daljšem časovnem obdobju.

<sup>10</sup> McGuire 2004.

nimalno kaznjivo – na primer z enim evrom. V skladu z omejenjo zanesljivostjo odkritja smo lahko prepričani, da bi taka kazen učinkovala dosti zanesljiveje kakor kazni, ki jih danes izrekamo po nekem naključnem vzorcu v priložnostni nadzor zajetim oziroma ujetim voznikom.

Ta slika seveda ne sme služiti razvoju idej »velikega brata«. Pomaga pa naj pri razmisleku o dveh platih preprečevalne politike. Prva je vzpostavitev dobrih nadzornih mehanizmov. Na skoraj vseh posvetih o preprečevanju prometnih nesreč policisti in prometni strokovnjaki opozarjajo, kako je nakup večjega števila radarjev marsikje znižal število prometnih nesreč. Druga plat pa zadeva smiselno visoko sankcijo. Pri zadnjih predlogih nove prometne zakonodaje se zdi, da je šlo za nekakšno branjevsko zviševanje cen. Pri mnogih prekrških se je kakor na licitaciji spremenil znesek, z 200 na 250, s 700 na 800 ali s 1000 na 1200 evrov, v enem izmed primerov celo s 300 na 1200.<sup>11</sup> Težko je reči, kaj je v ozadju teh sprememb. Če česa ni, potem gotovo ni kriminološkega premisleka.

K nepremišljenim spremembam pripomorejo tudi posamični tragični dogodki, za katere velja zlato pravilo, da nikoli ne smejo služiti kot podlaga za zakonodajne spremembe. Pa vendar se je pri nas prav ob hudih, a na srečo redkih prometnih nesrečah dogajalo prav to. Po mnenju mnogih bi se morale zvišati kazni za vožnjo po avtocesti v nasprotni smeri. Prav na tak način so se oblikovali predlogi za kazen v višini 1200 evrov namesto prvotnih 300 v omenjenem osnutku zakona (opomba 11).

### 3 Problem kazenske odgovornosti in odmere oziroma izrečene kazni

Zakon o prekrških ima v 26. členu dovolj natančno izdelana načela za odmero kazni. Tako kot sodišče presoja pri kaznivih dejanjih okoliščine za odmero kazni, podobno skrbno je treba ravnati pri presoji prekrška. Nekatere dileme, ki jih izpostavljamo, zlasti ocena in upoštevanje stopnje krivde, so torej skupne obema področjema.

Kazenska odgovornost je še pred uveljavitvijo sprememb kazenske zakonodaje v letu 2008 delala kar nekaj preglavic teoriji in, kot kaže, enako praksi. O obeh vrstah zagat je podrobno pisal Korošec.<sup>12</sup> Tako opozarja, da je splošno sprejeto

stališče, da tudi nezavedna malomarnost v določenih primerih terja kazenskopravno reakcijo, vendar pa ob tem doktrina vlaga ogromne napore v to, da koncept nezavedne malomarnosti ne bi mogel služiti kot ventil, skozi katerega bi v kazensko pravo pronicala objektivna odgovornost.<sup>13</sup>

Nadalje Korošec citira Bavconca, ki posebej opozarja, da »[...] mora sodišče ugotoviti [...], ali je potrebno izključiti naključja, ki jih obtožencu ni mogoče krivdno očitati.«<sup>14</sup> Podobno lahko zasledimo pri Jakulinu, ki poudarja, da je treba pri prepovedani posledici vedno ugotavljati in dokazovati storilčev krivdni odnos.<sup>15</sup>

Korošec citira še raziskavo, ki je izšla v knjižni obliki z naslovom »Uveljavljanje novih institutov kazenskega materialnega in procesnega prava« in ki jo ocenjuje kot »osrednjo referenco slovenskega pravosodnega razumevanja vsebine določb 325. člena KZ.«<sup>16</sup>

Analiza sodne prakse je v omenjeni raziskavi pokazala vsaj naslednje kritične točke, ki se nanašajo na krivdo in odmero kazni:

a) sodišče se ukvarja predvsem z obrazložitvijo dejstev in ne razčiščuje vprašanja o storilčevi krivdi;<sup>17</sup>

b) sodišče vprašanje krivde in vzročne zveze prepušča izvedencu cestnoprometne stroke;<sup>18</sup>

c) ni nikakršne enotne kaznovalne politike pri izrekanju sankcij in stranskih kazni za tovrstna kazniva dejanja in vsak izmed sodnikov se odloča po svojih vrednostnih merilih.<sup>19</sup>

Sodna odmera kazni je vselej zapleteno opravilo. Nova kazenska zakonodaja v Republiki Sloveniji (1995) je postavila drugačno načelo za izhodišče odmere, kot je veljalo dotlej. Kazen se najprej odmerja po teži dejanja in po storilčevi krivdi. Šele zatem pridejo v poštev okoliščine dejanja. Na splošno se kaznovanje v Sloveniji zaostruje, težko pa je pripisati prav določen delež tega novemu konceptu kaznovanja. Tudi Kazenski zakonik iz leta 2008 pri splošnih izhodiščih ni zrahljal »trdote«, je pa na primer z dosmrtnim zaporom vnesel še dodatno (nepotrebno) represijo. Učinek te sankcije je težko dokazovati, ni pa sporno, da take novosti v zakonodaji katerega koli družbenega sistema sčasoma privedejo do izreka

<sup>11</sup> Primerjaj na primer 18. člen Osnutka zakona o pravilih cestnega prometa; Ljubljana, 18. januarja 2010; delovno gradivo, objavljeno na internetni strani MNZ; v točki 5 imamo naslednja zvišanja v evrih: s 60 na 100, z 80 na 100, s 120 na 300, z 250 na 300, s 500 na 600, s 1000 na 1200.

<sup>12</sup> Korošec 2004.

<sup>13</sup> Korošec 2004.

<sup>14</sup> Korošec 2004.

<sup>15</sup> Jakulin 2004.

<sup>16</sup> Korošec 2004.

<sup>17</sup> Bavcon et al. 2000.

<sup>18</sup> Ib.: str. 203.

<sup>19</sup> Ib.: str. 203.

sankcij, ki so strožje, kot so bile dotlej. Na take posledice kaže tudi število na zaporno kazen obsojenih oseb v Sloveniji od leta 1995, ki se je več kot podvojilo.

Naslednja primera ilustrirata nekatere probleme pri odmeri kazni zaradi kaznivih dejanj v prometu, ki so po definiciji malomarnostna kazniva dejanja, torej storjena z nizko stopnjo krivde. Na žalost pa so prav pri teh dejanjih prepogoste najhujše posledice. Sodnikom nikakor ni enostavno pri iskanju ravnotežja med dejanjem in pravično kaznijo (sodba Okrožnega sodišča v Novem mestu, K 136/2006, in sodba Višjega sodišča v Ljubljani, IKP 1200/2007).

Spomladi 2005 se je zgodila verjetno najhujša prometna nesreča na slovenskih cestah. Na hitri cesti v smeri iz Novega mesta proti Ljubljani je voznik manjšega tovornega avtomobila zapeljal na levo stran in 60 cm od sredine trčil v bok vlečnega vozila s priklopnikom. Na vozilu s priklopnikom je bilo naloženih osem osebnih avtomobilov. To vozilo je po trčenju začelo zanašati v levo stran, kjer je vanj najprej trčil en osebni avtomobil, zatem pa še drugi. Na priklopniku naloženi avtomobili so začeli padati na cesto. Ob nesreči so vozila začela goreti in v osebnih avtomobilih, ki sta prva trčila v vlačilec s priklopnikom, je zgorelo vseh osem potnikov. Zaradi močne vročine in številnih eksplozij ni bilo mogoče nikomur pomagati.

Sodišče je v postopku ugotovilo naslednje dejansko stanje.

»V obtoženčevi krvi ni bilo prisotnih sledov alkohola, mamil ali psihoaktivnih snovi. Voznik je vozil s hitrostjo 59 km/h, kar je bilo precej počasneje od dovoljene hitrosti. Tik pred trčenjem je zavil v levo, kjer je trenutek zatem zadel levo sprednje kolo vlečnega vozila. Sledile so opisane posledice.

Takoj po nesreči je voznik vlečnega vozila, ki je bil lažje poškodovan, vprašal obtoženega, ki je okrvavljen prišel iz kombija, kaj je delal, da je zapeljal vanj. Obtoženi mu je odgovoril, da se je morda nagnil ali pogledal na tla. Enak odgovor na ponovljeno vprašanje je dal, ko sta se oba peljala v reševalnem vozilu v bolnišnico. Na kasnejša vprašanja je voznik odgovarjal, da se ničesar ne spomni. V nesreči je med drugim utrpel pretres možganov.

Vozilo, s katerim je vozil obtoženi, je bilo redno vzdrževano in pregled mehanizmov (krmilnega in zavornega) ni pokazal nikakršnih okvar.

Voznik vlačilca je po izvedenskem mnenju pred trčenjem vozil s hitrostjo najmanj 80 km/h, kar je 10 km/h hitreje od dovoljene hitrosti.

Sodišče je ugotovilo, da je bil trenutek obtoženčeve nepazljivosti pri vožnji tisti razlog, da je zapeljal na nasprotni vozni

pas in povzročil prometno nesrečo s tako hudimi posledicami. Obtoženec je zato v celoti odgovoren za kaznivo dejanje povzročitve prometne nesreče iz malomarnosti, za katero je zagrožena kazen do 8 let zavora. Kaznivo dejanje je storil v nezavestni malomarnosti kot obliki krivde.

Pri odmeri kazni je sodišče kot olajševalne okoliščine upoštevalo obtoženčevo dosedanjo nekaznovanost, da živi v izvenzakonski skupnosti, v kateri ima mladoletnega sina, za katerega je dolžan skrbeti, in da je tudi sicer osebnostno urejen, v službi pa miren in dober sodelavec ter do te nesreče varen in preudaren voznik. Ta nesreča je brez dvoma zaznamovala njegovo življenje, saj je imel po nesreči zdravstvene težave in bil prizadet. Nikakor pa sodišče ni moglo mimo obteževalnih okoliščin, to je same teže kaznivega dejanja in posledic, ki so izjemno hude, saj je ta prometna nesreča ena izmed najhujših, če ne celo najhujša v Republiki Sloveniji. Osem mrtvih je v trenutku spremenilo življenje najbližjim sorodnikom te nesreče, življenja svojcev jim ne more povrniti nihče. Vse te okoliščine so vodile sodišče do izreka pravične kazni, ki je po oceni sodišča pet let zavora.«

Sodišče je ob zaporni kazni izreklo še prepoved vožnje motornega vozila za dobo enega leta.

Višje sodišče je ob upoštevanju teže kaznivega dejanja in obtoženčeve krivde kazen znižalo na štiri leta zavora. Poleg tega je ugotovilo, da je obtožencu izrečena daljša zaporna kazen, zato ni smiseln izrek stranske kazni, ker ta po prestani zaporni kazni ne bo več dosegla svojega namena. Zato je sodbo v tem delu spremenilo tako, da se stranska kazen prepovedi vožnje motornega vozila obtožencu ne izreče.

Kazen je bila izrečena v skladu z določbami Kazenskega zakona Republike Slovenije, sprejetega leta 1995. To poudarjamo zato, ker se je zlasti poglavje o temeljnih načelih kaznovanja močno spremenilo v primerjavi s prejšnjo zakonodajo. Iz zakona sta povsem izpadla namen kaznovanja in namen izvrševanja kazni zavora.<sup>20</sup>

Od leta 1995 je najbrž tudi zaradi tega mogoče opaziti izrazito naraščanje števila obsojenih oseb v zaporih. Do leta 2000 se je število podvojilo, odtlej pa še vedno narašča, vendar ne s tako izrazitim trendom. Del tega trenda je mogoče pripisati tudi tem novim kaznovalnim konceptom, kjer je kot izhodišče za odmero kazni poudarjena teža dejanja in ob tem še storilčeva krivda.<sup>21</sup>

<sup>20</sup> Primerjaj D. Petrovec: Kazen brez zločina; Ljubljana, 1998; Studia humanitatis – poglavje »Slovenska zakonodaja – retributivizem in/ali utilitarnost, kjer na str. 168 preglednica opuščenih in novih določb kaže na dominantno retributivistično izhodišče.

<sup>21</sup> Petrovec 1998.

Temeljni konflikt, ki ga je mogoče opaziti pri omenjeni sodbi, je neskladje med storilčevo krivdo in posledicami dejanja. Na eni strani imamo osem smrtnih žrtev in težko si je predstavljati prometno nesrečo s hujšimi posledicami. Vendar je na drugi strani izrazito nasprotje pri storilčevi stopnji in obliki krivde. Ta je najbližja preprostemu poimenovanju, ki ga imamo za take dogodke – prometne **nesreče**. Nesreča dosti bolj spominja na nekaj nezakriviljenega ali komaj zakriviljenega kot pa na zločin. Temu ustreza tudi krivdna oblika, ki je po definiciji malomarnost. V konkretnem primeru gre za najblažjo obliko malomarnosti – za nezavedno malomarnost. To pomeni, da se storilec sploh ni zavedal, da s svojim ravnanjem lahko povzroči določeno posledico, vendar mu očitamo, da bi se tega moral in mogel zavedati.

V praksi je take primere včasih težko razmejiti od naključja oziroma prave »nesreče«, ki se zgodi brez krivde. Prav tak primer je pri tej nesreči, čeprav je nesporno dejstvo, da je voznik zapeljal malo v levo (60 cm čez sredino ceste). Ob tem bi lahko razvili hipotezo, ki bi si jo zaželeli vsi v nesreči udeleženi in z njo prizadeti: širina vsakega od voznih pasov je bila 4,10 metra; to pomeni, da do trčenja – če obtoženi ne bi nadaljeval vožnje v levo – ne bi prišlo, če bi nasproti vozeče vozilo s priklopnikom vozilo precej ob robu svojega voznega pasu. Ob »zoženju« prostora zaradi obtoženčevega »vdora« na nasprotni vozni pas, bi drugemu vozilu ostalo še vedno 3,5 metra prostora. Seveda ni nihče dolžan voziti tako skrajno desno, ker je lahko tudi nevarno, zlasti za tako veliko vozilo, kot je vlačilec s priklopnikom in naloženimi avtomobili. A srečanje bi ostalo zgolj tesno in brez stika.

Ta hipoteza ne razbremenjuje obtoženega voznika. Pomaga le razumeti, kako malo – pogosto nekaj centimetrov in kakšna sekunda ali tudi manj – loči nevarno ogrožanje brez posledic od tragičnih in nepopravljivih dogodkov.

Obtoženi voznik je vozil precej počasneje (to ugotavlja tudi sodišče), kot bi bilo običajno v danih razmerah (in nikakor ne tako počasi, da bi zaradi tega koga ogrožal). Bil je popolnoma trezen, nikoli ni bil kaznovan, bil je spočit in vaje ceste, vozilo pa je bilo brezhbno. Kot je mogoče razumeti iz rekonstrukcije parcialnih izjav, je najverjetneje, da se je zgodilo to, kar je sam priznal v pogovoru z drugim voznikom neposredno po nesreči. Najbrž je za trenutek pogledal v stran. Ta trenutek je pomenil smrt osmih ljudi.

Postavlja se vprašanje, ali bi se voznik moral in mogel zavedati, da zaradi takega trenutka nepozornosti, ki je bil morda tudi nezaveden, lahko povzroči smrt osmih ljudi.

Tega vprašanja si sodišče ni zastavilo. Seveda obstaja vzročna zveza med voznikovim dejanjem (nepozornost in

vožnja v levo na nasprotni vozni pas) in posledico. Vprašanje pa je, ali obstaja očitek, da bi voznik moral predvideti tudi tako posledico.

Vsekakor je sodišče ocenilo, da obstaja. Temu sledi postopek odmere kazni. V konkretnem primeru je po mojem mnenju sodišče neuravnoteženo ocenilo primerno kazen zlasti zaradi posledic. Nobenega dvoma ni o tragičnosti nesreče. Vendar se zdi, da bi moralo za pravično kazen sodišče dosti bolj upoštevati okoliščine na strani storilca. Te ga nikakor ne kažejo kot nevarnega voznika, torej kot voznika, ki bi že kdaj prej ogrožal udeležence v cestnem prometu ali celo koga poškodoval. Prav nasprotno – obtoženi je bil vselej vzoren voznik in tudi njegova osebnost, o kateri povedo njegovi sodelavci in jo potrjujejo tudi družinske razmere, je povsem nekonfliktna, zanesljiva in podporna.

V čem je torej smisel tako dolge zaporne kazni? Mislim, da ga ni. Tudi po prestani kazni ne bo obdolženi nič bolj spoštoval predpisov, saj jih že sedaj. Trenutka nepozornosti, ki se zgodi vsakomur, kadar nekaj spregledamo – prav to pomeni namreč nezavedna malomarnost – namreč ne moremo preprečevati z dolgo zaporno kaznijo. Pravzaprav ga komajda s čim preprečujemo, kolikor bolj se od nezavedne malomarnosti pomika proti naključju. Vsakomur se taki trenutki dogajajo različno pogosto, a večina mine brez posledic. Nikogar ni, ko prevozimo rdečo luč, ne da bi sploh opazili na novo postavljen semafor.

Najbrž tudi zaradi pritiska javnega mnenja sodišče ni zmoglo izreči primernejše kazni. Tako ostane le zaporu, da odigra svojo najboljšo vlogo rehabilitacije vsaj na ta način, da obsojenemu ne poslabša preveč psihofizične in socialne situacije.

Zavest o posledicah je očitno vplivala tudi na sodišče, ki je v tem primeru odločalo o izredni omilitvi kazni (sklep Vrhovnega sodišča RS, IX Ips 26/2010). Rojstva otroka med prestajanjem kazni ni štel za okoliščino, ki bi opravičevala omilitev. Tožilstvo je namreč podprlo omilitev kazni, sodišče pa je med drugim navedlo, da ne gre za otroka s posebnimi potrebami (?!) in da glede na posledice dejanja omilitev ne pride v poštev.

Najbrž gre za enega redkejših primerov skrajno represivne interpretacije okoliščin.

Drugi primer, vreden razmisleka, se je zgodil v letu 2009. Sodba, ki je bila izrečena maja 2010, še ni pravnomočna, zato jo obravnavamo le v tem okviru, izključno v strokovne namene.<sup>22</sup>

<sup>22</sup> Podatke povzemamo po zapisu v Dnevniku 20. maja 2010, str. 12: Vesna Tripkovič, Sedem let zapora za vinjenega voznika.

Močno vinjeni voznik (podatka o stopnji alkoholiziranosti ni bilo) je na avtocesti s svojim vozilom trčil v zadnji del pred njim vozečega avtobusa. Pri trčenju je prišlo do tragičnih posledic. Avtobus je zaneslo v desno, tako da je prebil varovalno ograjo in se prevrnil v jarek na streho. V blatu, kamor se je zaril, se je znašlo tudi dekle, ki se je zaradi tega zadušilo. Pet drugih potnic je bilo huje poškodovanih.

Sodišče je v enotno kazen združilo dve kazni. Leta 2004 je obtoženec že povzročil prometno nesrečo, v kateri je zaradi posledic prehitre vožnje njegov sopotnik in prijatelj umrl v nesreči z motornim kolesom. Takrat mu je sodišče izreklo leto in šest mesecev pogojne zaporne kazni s preizkusno dobo treh let. Sodba je postala pravnomočna marca 2007, torej bi se mu pogojna kazen iztekla šele spomladi leta 2010. Upošteva se staro kazen in novo (za katero ni podatka, kakšna je bila), je sodišče izreklo enotno kazen v višini sedmih let.

Gre torej za dva popolnoma različna voznika, ki imata tudi povsem različno vozniško preteklost in ključne okoliščine kaznivega dejanja. Skupno jima je to, da je v obeh primerih prišlo do hudih posledic, v prvem do prav tragičnih glede na število žrtev. Razlikuje ju življenjski slog. Prvi je vzoren voznik, nikoli obravnavan, ob nesreči je vozil popolnoma trezen in dosti počasneje, kot je bilo dovoljeno. Drugi voznik ima za sabo že povzročitev smrtne nesreče in novo enako dejanje z več hudo poškodovanimi. Poleg tega je bil v drugo močno vinjen. Glede na združeno kazen lahko predvidevamo, da je sodišče za drugo dejanje izreklo blizu šest let zaporne kazni.

Glede na prvega voznika, kjer je bila sprva izrečena kazen petih in nato na pritožbenem sodišču štirih let zavora, se zdi kazen, izrečena drugemu vozniku, izrazito visoka, če sodimo po številu smrtnih žrtev. Osem smrtnih žrtev v prvem primeru in ena v drugem (pred izrekom združene kazni). A je vtis, da je sodišče v drugem primeru dalo prednost obteževalnim okoliščinam, zlasti vinjenosti in dejstvu, da je podobno dejanje z enako posledico obtoženi že povzročil. Tako se pokaže obtoženčeva (očitno trajnejša) nevarnost v drugem primeru kot najpomembnejša okoliščina pri odmeri kazni. Najbrž se da strinjati s tako oceno okoliščin in s potrebo po daljši izključitvi takega voznika iz okolja.

Prav tako pa je treba priznati, da okoliščine, ki govorijo o (ne)varnosti prvega voznika, niso dobile kakšne posebne teže pri odmeri kazni. Tam je sodišče imelo pred očmi izključno posledice.

## 4 Sklep

Pri presoji o ustreznem predpisovanju kazni za prekrške in pri obravnavi storilcev prometnih nesreč se pojavlja več vprašanj. Nekatera so kriminološke narave in zahtevajo premislek o splošnih kaznovanih trendih, o možnostih preprečevanja nedovoljenega vedenja predvsem z visokimi zagroženimi kaznimi. Druga so kazenskopravna in terjajo skrbno presojo vseh elementov, na podlagi katerih sodišče lahko izreče obsodilno sodbo. Navedeni primeri zahtevajo tudi skrben premislek, ali je mogoč očitek, da bi se storilec moral in mogel zavedati posledic. V okviru tega vprašanja je treba tudi razmisliti o tem, kakšnih posledic se nekdo mora in more zavedati. Ali iz najmanjše kršitve, ki se je morda tudi ne zavedamo, sledi nujno predvidevanje katastrofičnih posledic? Ali bi se na primer pešec moral in mogel zavedati, da lahko povzroči smrt več deset ljudi, če med hojo ob cesti z eno nogo stopi na cestišče, ne da bi želel cesto prečkati, v tem pa se mu izogne avtobus, ki ga zaradi tega zanese na drugo stran, kjer trči s cisterno?

Na srečo povsem izmišljen primer je vseeno ustrezna podlaga za razmislek o mejah očitkov, ki jih zlasti ob nekaterih hudih prometnih nesrečah zlahka naslavljamo na povzročitelje. Ali so res vselej tudi povzročitelji v kazenskopravnem pomenu?

Druga vprašanja so bolj kriminološke ali kriminalitetno politične narave. Kakšna je primerna kazen za »urejene« voznike, ki se jim prometna nesreča zgodi? Katere okoliščine so med pomembnejšimi pri odmeri kazni? Kakšen režim naj velja v zaporu za »prometnike«, je to »custodia honesta«, ki so jo v našem zaporu na Rogozi pred desetletji uvedli prav zanje po asociaciji na politične zapornike? Je treba tudi »prometnike« v zaporu ločevati med sabo glede na okoliščine dejanja?

Javno mnenje, medijsko angažirani odvetniki, ki zastopajo žrtve ali njihove svojce, tudi nekatera civilna gibanja, zahtevajo pravico v imenu žrtev. Nekateri zahtevajo tudi spremembo kazenskopravnih institutov, o katerih ne vedo prav dosti, a se jim zdi, da bi bila dobrodošla za strožje kaznovanje. Ob določenih okoliščinah bi po njihovem mnenju prometna kazniva dejanja s hudimi posledicami morali šteti za naklepna.

Težko se je ubraniti občutka, da ti pritiski zavedno ali manj zavedno vplivajo na sodni sistem, ki sicer ne spreminja temeljnih izhodišč krivde. Vendar včasih najde v (pre)visoki kazni razmeroma tolažilno rešitev za javno mnenje in za žrtve. A vsaka tolažba še ne pomeni korektne in pravične odločitve.

## Literatura

1. Bavcon, L., et al. (2000). **Uveljavljanje novih institutov kazenskega materialnega in procesnega prava**. Ljubljana, Uradni list RS.
2. Golob, J., et al., ur. (2005). **Žrtve vojne in revolucije**. Ljubljana, Državni svet republike Slovenije.
3. Jakulin, V. (2004). Analiza kaznivega dejanja »povzročitev prometne nesreče iz malomarnosti«. V: **X. dnevi javnega prava**. Ljubljana, Inštitut za javno upravo, str. 313–322.
4. Korošec, D. (2004). **Cestno prometna kazniva dejanja – temeljni koncepti in njihova uporaba v praksi**. Ljubljana, Inštitut za kriminologijo.
5. McGuire, J. (2004). **Understanding Psychology and Crime**. Buckingham, Open University Press.
6. **Ministrstvo za okolje in prostor, Agencija za okolje in prostor**. Pridobljeno 5. septembra 2010 na [www.kazalci.arso.gov.si](http://www.kazalci.arso.gov.si).
7. Petrovec, D. (2010). **Dejavniki varnosti cestnega prometa v Sloveniji. Raziskava**. Ljubljana, Inštitut za kriminologijo pri Pravni fakulteti v Ljubljani.
8. Petrovec, D. (1998). **Kazen brez zločina**. Ljubljana, Studia humanitatis.
9. Petrovec, D. (1998). Nova država - nova kaznovalna ideologija in praksa? *Revija za kriminalistiko in kriminologijo*, 49/3: str. 238–244.
10. Polič, M. (1993). Ljudje vozijo, kot živijo. *Dnevnik*, 9. julij 1993.
11. Sever, N. (2010). **Sankcije in ukrepi za prekoračitev hitrosti v cestnem prometu**. Diplomski naloga. Ljubljana, N. Sever.
12. **Statistični urad RS**. Pridobljeno 5. septembra 2008 na [www.stat.si](http://www.stat.si).
13. Tripkovič, V. (2010). Sedem let zapora za vinjenega voznika. *Dnevnik*, 20. maj 2010, str. 12.
14. Zajc, L.; Jereb, K. (2010). Alkohol v cestnem prometu – dileme in perspektive. V: **Dnevi prekrškovnega prava**. Ljubljana, GV, str. 7–16.

## Traffic accidents and the rationality of a repressive response

Petrovec Dragan, LL.D., Scientific Counsellor, Institute of Criminology at the Faculty of Law, University of Ljubljana, Poljanski nasip 2, 1000 Ljubljana, Slovenia

There is probably no area of classical crime in which the number of victims is larger than in road traffic. It is perhaps comparable – though not in Europe – only with victims of drugs. Traffic offences are characterised by a low degree of culpability, which is sometimes very close to coincidence and therefore out of the reach of criminal law. In spite of that, the state can be very tough on perpetrators of traffic offences. Sanctions provided in Slovenian legislation for some of these offences have increased in one decade by 500 percent, representing a trend that cannot be found anywhere else in Europe.

It is argued in the present paper that harsher traffic policies have not met expectations. It seems even the opposite. Immediately after adopting more severe legislation, the number of fatal victims even slightly increases. It can nevertheless be established that the general trend has been falling in the recent years, although this tendency should rather be attributed to safer roads, safer cars, the introduction of the vignette system, than to a crime policy which is inadequate and insufficiently considered. This presumption can be confirmed by the fact that although the sanctions provided for drunk driving and speeding have increased most, the number of perpetrators of these offences has not fallen.

The many problems encountered in dealing with those who cause more severe accidents, includes the one considered in this paper: the delimitation between an accident - strictly speaking - and an act susceptible to culpability. It seems that the courts sometimes do not pay enough attention to the causal link and to the possibility of anticipating the consequences, so it looks as if criminal responsibility is determined by victims and not by other elements. Courts also refer to victims – in our opinion completely inappropriately – in cases in which they should not, e.g., in a procedure for mitigation of sentence.

It seems that neither harsher punishment nor tougher criminal policy are effective or appropriate for preventing road traffic accidents because they tend to disregard the basic principles of criminal law.

**Key words:** road traffic, traffic safety, traffic offences, traffic accidents, statistical data, perpetrators, punishment, severe sanctions, research, Slovenia

UDC: 656.1 + 313.1 (497.4)