

Ali sta kaznivi dejanji povzročitve prometne nesreče iz malomarnosti in nevarne vožnje v cestnem prometu temelj racionalne kriminalitetne politike?

Zlatan Dežman¹

Predmet pričujoče razprave je teoretična analiza zakonskih določb 323. člena Kazenskega zakonika (KZ-1, 2008) in 324. člena Zakona o spremembah in dopolnitvah Kazenskega zakonika (KZ-1B, 2011), s katerima je določen pojem kaznivega dejanja povzročitve prometne nesreče iz malomarnosti in kaznivega dejanje nevarne vožnje v cestnem prometu. Njena izhodiščna hipoteza je, da ju zaradi vrste pojmovnih nejasnosti in njune medsebojne pravno logične neskladnosti ni mogoče dogmatično utemeljevati na način, ki ga zahteva načelo zakonitosti. Zato nista dovolj zanesljivo normativno izhodišče za presojanje teh dveh kaznivih dejanj v sodni praksi. Upravičevati pa ju ni mogoče niti s stališča racionalne kriminalitetne politike kazenskopravnega varstva cestnega prometa. Tej bi bilo zadoščeno, če bi ostala normativna podlaga za preprečevanje najnevarnejših kaznivih dejanj v cestnem prometu le določba 324. člena KZ-1B (2011), pod pogojem, da bi bila ustrezno izpopolnjena. Obe določbi skupaj namreč izražata le pretirano represivnost. Zato je namen tega prispevka, da opozori na nomotehnične nedoslednosti ter poda predlog za prihodnjo zakonsko ureditev.

Ključne besede: kaznivo dejanje povzročitve prometne nesreče iz malomarnosti, kaznivo dejanje nevarne vožnje v cestnem prometu, predrznost, brezobzirnost, nepravopustitveno kaznivo dejanje

UDK: 343.346

1 Uvod

Ena izmed značilnosti modernega prava, po kateri se loči od ostalih sodobnih pravnih sistemov, je, da je pozitivno pravo zasnovano, kar pomeni, da je hrbenica pravnega sistema zakon. Zato je dolžnost kazenskopravne znanosti, da razloži kazensko pravo, njegove institute in njihov medsebojni odnos ter na tak način določa metodologijo za presojanje kaznivih dejanj v sodni praksi. Zanj je potrebna dobra kazenskopravna dogmatika. Ta s svojo razlago zakonskih določb omejuje cono kriminalnosti na kazenskopravno relevantne pojave, kazenskemu pravu pa zagotavlja uresničevanje njegove garantske, jamstvene funkcije. Z razlago semantične strukture zakonskih besedil utemeljuje veljavno kazenskopravno ureditev določene države. S tem, ko pojasnjuje predpostavke kaznivosti, določa normativno izhodišče za presojanje kaznivih dejanj v sodni praksi. Dogmatična razlaga omejuje svobodo pravne razlage (Rühters, Fisher in Birk, 2015: 201) ter na tak način preprečuje, da bi sodna praksa zabredla v arbitrarnost. Zato

je kazenskopravna dogmatika »most« med zakonom in sodno prakso, tako kot je kriminalitetna politika »most« med kazenskopravno dogmatiko in kriminologijo (Jescheck, 1996: 36–38).² Ob takšni njeni vlogi se zastavlja vprašanje, v kolikšni meri ji uspeva, da s svojo razlago »zajame« v toge normativne okvirje iz življenjske pestrosti tiste pojave, ki jim kazensko pravo pripisuje na podlagi kriminoloških spoznanj in tendenc kriminalitetne politike kazenskopravni pomen.

Dogmatična kazenskopravna razlaga predpostavk kaznivosti ima še zlasti teoretični in praktični pomen, ker povezuje institute splošnega dela vsakega modernega kazenskega zakonika z njegovim posebnim delom, v katerem so opisana posamezna kazniva dejanja, ki jih je treba razlagati v pomenski shemi, ki jo predstavlja splošni pojem kaznivega dejanja, ki kot najvišji pojem kazenskega prava predstavlja abstrakcijo abstrakcije. Čeprav v primerjavi z drugimi disciplinami kazenskega prava, filozofijo, zgodovino in teorijo obsega kazenskopravna dogmatika njegovo najožje področje, predstavlja jedro kazenskopravne znanosti (Jescheck, 1996: 36). Ker pa je apologetska, opravičuje stanje *de lege lata*, tj.

¹ Dr. Zlatan Dežman je izredni profesor na Pravni fakulteti Univerze v Mariboru in Evropski pravni fakulteti v Novi Gorici ter višji sodnik na Okrožnem sodišču v Mariboru, Slovenija. E-pošta: zlatan.dezman@sodisce.si

² Na odnos med dogmatiko in racionalno kriminalitetno politiko opozarja tudi Ambrož (2017).

pravo takšno, kot je. Razlaga pozitivno pravo določene države v določenem času. Zato je v svojem bistvu konservativna, statična. Kazensko pravo pa je dinamičen vrednostni sistem, ki se spreminja in prilagaja spremembam v družbi. Zato sta zakonska ureditev in njena dogmatična razlaga predmet nenehnega proučevanja in preverjanja teorije kazenskopravne znanosti (Jescheck, 1996: 36; Roxin, 2003: 140). Teorija kazenskega prava ima namreč za svoj predmet kritično analizo dogmatične razlage zakonskih pojmov, ki tvorijo predpostavke kaznivosti. Za razliko od dogmatike je kazenskopravna teorija usmerjena k stanju *de lege ferenda*, tj. k temu, kakšno naj pravo bo, da bodo kazenskopravne določbe jasnejše, da jim bo mogoče, brez večjih težav s priznanimi metodami pravne razlage, določiti njihov kazenskopravni pomen. Zato je kazenskopravna teorija v odnosu do kazenskopravne dogmatike teorija o teoriji, tj. *metateorija*, ali kar »meta dogmatika«³ (Rühters et al., 2015: 15).

Na medsebojni odnos med dogmatiko in teorijo kazenskega prava poudarek zato, ker postaja njun metodološki pristop še zlasti aktualen, kadar imata ti dve kazenskopravni disciplini za predmet analizo reformirane kazenske zakonodaje.

Reforma kazenskega materialnega prava Republike Slovenije, ki se je začela s Kazenskim zakonikom (KZ-1) (2008), je radikalno spremenila zakonsko koncepcijo kazenskopravnega varstva cestnega prometa. Določanje zakonskega pojma temeljnega kaznivega dejanja zoper varnost cestnega prometa in njegovih privilegiranih in kvalificiranih oblik sodi namreč že tradicionalno med najzahtevnejše teoretične in zakonodajne probleme kazenskega materialnega prava. Zato se zastavlja vprašanje, ali predstavljata določbi 323. člena KZ-1 (2008) in 324. člena Zakona o spremembah in dopolnitvah Kazenskega zakonika (KZ-1B) (2011) dovolj zanesljivo normativni okvir, v katerem je mogoče presoјati kaznivi dejanji povzročitve prometne nesreče iz malomarnosti in nevarne vožnje v cestnem prometu ter ju zanesljivo ločiti od ustreznih prekrškov na eni in nesrečnega naključja na drugi strani. Korošec je namreč že ob sprejemu KZ-1 (2008) ocenil, da se že »z vidika dogmatike kazenskega prava zdi, da slovenski zakonodajalec ni bil pripravljen odločneje prevzeti nemškega koncepta kazenskopravnega varstva cestnega prometa, čeprav se je predlagatelj v obrazložitvi tega zakona skliceval na to, da je nemška ureditev podobna novim slovenskim rešitvam« (Korošec, 2008: 93). Izhodiščna hipoteza te analize je namreč ta, da sta zaradi vrste premalo jasnih pojmov ti dve določbi *nomotehnično* tako pomanjkljivi, da ne omogočata sprejemljive dogmatične razlage, zaradi svoje medsebojne nekoherentnosti pa tudi ne zagotavljata podlage za smotrno kriminalitetno

politiko kazenskopravnega varstva cestnega prometa. Takšne ocene pa ne spreminja niti sprememba, ki jo je na področje kazenskopravnega varstva cestnega prometa prinesla novela KZ-1B (2011). Zato je namen tudi tega prispevka, da opozori na zakonske nedoslednosti, ki so povod za razhajanja tako v teoretičnih kakor tudi v praktičnih pogledih na vprašanje, kako razumeti pojme, ki prevevajo zakonsko konstrukcijo teh dveh kaznivih dejanj, ter na podlagi takšne analize poda tudi predlog za prihodnjo zakonsko ureditev.

2 Kratek pregled razvoja zakonodajne problematike kazenskopravnega varstva cestnega prometa

Z vprašanjem, kako zakonsko določiti pojem kaznivega dejanja zoper varnost cestnega prometa, se je izčrpno ukvarjala že jugoslovanska kazenskopravna teorija. Analizirala je sodno prakso in ugotavljala njene težave pri prepoznavanju in dokazovanju tega kaznivega dejanja, hkrati pa se je izčrpavala v prizadevanju, da se jasneje določi njegovo zakonsko bistvo in s tem sodni praksi zagotovi zanesljivejšo normativno izhodišče za njegovo presoјanje. Temeljni očitke sodni praksi je bil namreč ta, da je presoја kaznivih dejanj zoper varnost cestnega prometa prepogosto odsev individualistične koncepcije vsakega posameznega sodnika o tem, kdaj je takšno kaznivo dejanje podano, ter da so prepogosto izrečene obsodilne sodbe pod vtisom teže poškodbenih posledic. Pri tem pa je imela tudi sama težave.

Teoretični pogledi na to, kako naj bo na ustrežnejši način določen zakonski pojem tega kaznivega dejanja, so se zaradi različnih kriminalitetnopolitičnih pogledov na kazenskopravno varstvo cestnega prometa povsem razhajali. Konsenz o tem, kako razrešiti tak zakonodajni problem na področju jugoslovanske teorije, ni bil nikoli dosežen (Petrovec, 2011: 21). Predlogi za ureditev tega vprašanja so bili usmerjeni: k zakonski ureditvi po vzoru paragrafa 315c nemškega Kazenskega zakonika (Strafgesetzbuch [StGB], 1998), po katerem naj bi izvršitveno ravnanje ustrezalo pojmu najnevarnejših prekrškov zoper varnost cestnega prometa (neprimeren hitrost, vožnja pod vplivom alkohola, odvzem prednosti, nepravilno prehitevanje, nepravilno zavijanje, neizkušenos, utrujenost, nepravilna smer vožnje itd.); k inkriminaciji vožnje v omamnem stanju kot samostojnem kaznivem dejanju; k uvedbi pojma brezobzirnosti, s katerim naj se razreši problem razlikovanja med to obliko krivde in zavestno malomarnostjo; k zamenjavi naklepa s pojmom brezobzirnosti ter tako razrešiti problem razlikovanja med eventualnim naklepom in zavestno malomarnostjo; k odpravi odgovornosti za direktni, ne pa tudi za eventualni naklep; k ohranitvi zavestne, ne pa tudi za nezavestne malomarnosti in k spremembi

³ Jescheck (1996: 36) npr. imenuje kazenskopravno dogmatiko, čeprav le v oklepaju, teorija.

tega, sicer čistega ogrožitvenega kaznivega dejanja v poškodbeno in kot izključno malomarnostno kaznivo dejanje⁴.

Razlaga pojma temeljnega kaznivega dejanja zoper varnost cestnega prometa ni vpeta le v interpretacijo zakonskih določb, ki takšno kaznivo dejanje opredeljujejo in ga praviloma kot blanketno kaznivo dejanje dopolnjujejo, temveč tudi v strukturo *splošnega pojma* kaznivega dejanja, ki ga je kot visoko dognan znanstveni pojem razvila nemška teorija kazenskega materialnega prava kot vodilna v svetu na tem področju. Na področju le-te pa velja, da predstavlja konkretno ogrožitveno kaznivo dejanje v kazenskem pravu, še zlasti v prometnem kazenskem pravu, nadvse zapleten in problematičen fenomen (Lackner, 1966: 1).

Izhod iz pravkar navedenih teoretičnih, zakonodajnih in praktičnih problemov je v Sloveniji zakonodajalec razrešil tako, da je sledil sodni praksi, ki je pojmovala kaznivo dejanje ogrožanja cestnega prometa v smislu določb 251. in 255. člena Kazenskega zakona Socialistične Republike Slovenije (1977) kot tipično malomarnostno in poškodbeno kaznivo dejanje, čeprav je bilo imenovano »ogrožanje javnega prometa« zakonsko določeno kot naklepno in ogrožitveno kaznivo dejanje, prometno nesrečo pa štela kot prepovedano posledico, ter tako zožil njegovo prej normativno široko razvejano zakonsko konstrukcijo v določbo 325. člen Kazenskega zakonika Republike Slovenije (KZ) (1994) ter to kaznivo dejanje poimenoval »kaznivo dejanje povzročitve prometne nesreče iz malomarnosti«.

S takšno unikatno rešitvijo je zakonodajalec sledil tudi večinskemu stališču slovenske teorije, ki je pritrjevala sodni praksi, da je takšno kaznivo dejanje pojmovno mogoče le kot malomarnostno in poškodbeno kaznivo dejanje. Ta določba je tako postala ena izmed skrajno redkih, ki jo je pustil KZ-1 (2008) nedotaknjeno ter ji kot povsem novo kaznivo dejanje dodal še kaznivo dejanje *predrzne vožnje v cestnem prometu* kot ogrožitveno kaznivo dejanje. Storitni ga je bilo mogoče tako z naklepom kakor tudi iz malomarnosti, vključno z odgovornostjo za hujše posledice. Še preden pa se je ob tem zakonskem pojmu razvila ustaljena sodna praksa, ga je novela KZ-1B (2011) preimenovala v kaznivo dejanje *nevarne vožnje v cestnem prometu*, in sicer prav tako kot ogrožitveno, naklepno in malomarnostno kaznivo dejanje z odgovornostjo tudi za vse vrste hujše posledice. To pa pomeni, da kaj lahko vodi tako kriminalitetno politiko kot samega zakonodajalca *cirkularna logika*, ki vrača teorijo in sodno prakso k nekdanjim težavam, h katerim pa reforma dodaja še nekatere nove. Prav na

ta nomotehnični vidik opozarja profesor Bavcon (Petrovec, 2011), ko navaja, »da pri preurejanju zakonske ureditve kazenskopravnega varstva cestnega prometa ne bi smele ostati prezrte pretekle teoretične, zakonodajne in praktične izkušnje, ker je dovolj razlogov, da oživimo spoznanja, do katerih smo se dokopali, ker ni bolj jalovega dela, kot je začenjati vsakokrat znova, kot da poprej ljudje problema sploh niso zaznali ali pa je bilo vse poprejšnje razmišljanje in raziskovanje plod človeške neumnosti, neznanja ali »zablod«. Takšno oživljanje seveda ni nič čudاشko in odveč« (Petrovec, 2011: 21), temveč je nujno še zlasti, če gre za tako radikalen zakonski poseg na področje kazenskopravnega varstva cestnega prometa. Reforma je vnesla namreč nekaj pomembnih novosti, ki zastavljajo vprašanje, ali je obstoječa zakonska rešitev prinesla na področje dogmatike kazenskopravnega varstva cestnega prometa več jasnosti in zato zagotovila zanesljivejše temelje racionalni kriminalitetni politiki.

3 Izhodiščne dileme

KZ-1B (2011) v I. odstavku 324. člena določa, da storilec stori kaznivo dejanje nevarne vožnje v cestnem prometu, če naklepno povzroči neposredno nevarnost za življenje ljudi. Če pa zaradi takšnega njegovega ravnanja nastanejo posledice iz njegovega III., IV. ali V. odstavka, ki jih je mogoče pripisati njegovi malomarnosti, potem je za takšne posledice odgovoren na podlagi 28. člena KZ-1B (2011) kot za hujše posledice. Kaznivo dejanje, kot ga določa I. odstavek, pa je mogoče, glede na II. odstavek tega člena, storiti tudi iz malomarnosti, za katero je prav tako predvidena odgovornost storilca za hujše posledice, vendar le, kadar te izvirajo iz naklepno storjenega dejanja, opisanega v I. odstavku. V III. odstavku 324. člena KZ-1B (2011) je predvidena odgovornost za prometno nesrečo, v kateri je utrpela takšno hujšo posledico ena oseba ali več oseb lahko telesno poškodbo v smislu I. odstavka 122. člena KZ-1B (2011), kazen za takšne posledice pa je določena glede na to, ali so te nastale zaradi naklepne povzročitve neposredne nevarnosti, ali pa je bila takšna nevarnost povzročena le iz malomarnosti. Na enaki zakonski podlagi je v IV. odstavku predvidena odgovornost za prometno nesrečo, v kateri je utrpela ena oseba ali več oseb hudo telesno poškodbo, kot je določena v I. odstavku 123. člena KZ-1B (2011), v V. odstavku pa odgovornost za hujšo posledico, če gre za prometno nesrečo s smrtjo ene ali več oseb. Pri tem pa ni jasno, zakaj v določbi IV. in V. odstavka 324. člena KZ-1B (2011) ni predvidena kot hujša posledica tudi prometna nesreča III. in IV. kategorije v smislu II. odstavka 109. člena Zakona o pravilih cestnega prometa (ZPrCP) (2010), če je bilo dejanje iz I. odstavka 324. člena KZ-1B (2011) storjeno iz malomarnosti, kot to predvideva II. odstavek tega člena.

⁴ O teoretičnih, zakonodajnih in praktičnih problemih razvoja kazenskopravnega varstva cestnega prometa podrobneje piše Dežman (2013).

Malo je verjetno, da gre za tako očiten *nomotehnični* spodrsrljaj. Vsekakor se ponuja razlaga, da je takšna zakonska ureditev zasnovana na predpostavki, da je mogoče za kaznivo dejanje nevarne vožnje v cestnem prometu, ki je storjeno iz malomarnosti in ima takšne posledice, kot so določene v IV. in V. odstavku 324. člena KZ-1B (2011), okvalificirati kot kaznivo dejanje povzročitve prometne nesreče iz malomarnosti po določbah I. ali II. odstavka 323. člena KZ-1 (2008). Zato se zastavlja vprašanje, ali je takšna zakonska ureditev zasnovana na tak način zato, ker dopušča »kvalifikatorni preskok« iz 324. člena KZ-1B (2011) na I. oziroma II. odstavek 323. člena KZ-1 (2008).⁵

V teoriji se namreč to vprašanje zastavlja še zlasti, ker v praksi prevladuje stališče, da je kaznivo dejanje po 323. členu KZ-1 (2008) tipično malomarnostno in poškodbeno kaznivo dejanje, za kaznivo dejanje iz 324. člena KZ-1B (2011) pa nesporno velja, da predstavlja v svoji temeljni obliki čisto ogrožitveno in naklepno kaznivo dejanje. To torej pomeni, da gre za dve različni kaznivi dejanji, ki imata tudi različen kriminalitetnopolitični pomen. Določba 324. člena KZ-1B (2011) sankcionira le najbolj nevarna ravnanja v cestnem prometu, 323. člena KZ-1 (2008) pa vse ostale kršitve predpisov cestnega prometa, ki imajo za posledico takšno prometno nesrečo, kot je opisana v I. odstavku oziroma s hujšimi posledicami, določenimi v II. odstavku. Določba I. odstavka 323. člena KZ-1 (2008) pa zastavlja tudi vprašanje pomena pojmov, kot sta »predrzna« in »brezobzirna« vožnja v cestnem prometu. Ali sta ta dva pojma lahko sinonim za določen način ravnanja, kot jima ga pripisuje 3. alineja, ali pa sta zanj samo ocena in ali se nanju sploh lahko nanaša določba II. odstavka, ki določa kot krivdo malomarnost zaradi ravnanja iz I. odstavka 323. člena KZ-1 (2008).

Zakonodajni vzor za določbo 324. člena KZ-1B, 2011 je bil nedvomno paragraf 315c nemškega kazenskega zakonika (StGB, 1998), ki pa ni bil dosledno povzet niti nomotehnično niti smiselno. Zato se v nadaljevanju prispevek omejuje: 1. na pojem prometne nesreče kot praktični, teoretični in zakonodajni problem; 2. na kaznivi dejanji po 323. členu KZ-1 (2008) in 324. členu KZ-1B (2011) kot na nepravni opustitveni kaznivi dejanji; 3. na izvršitveno ravnanje teh dveh kaznivih dejanj; 4. na kršitev dolžnostnega ravnanja kot na pravni standard; 5. na pojme predrzne in brezobzirne vožnje v 3. točki I. odstavka 324. člena KZ-1B (2011) ter 6. na sklepne ugotovitve in na predlog za prihodnjo zakonsko ureditev kazenskopravnega varstva cestnega prometa.

⁵ Tak preskok sicer dopušča zakonska ureditev kazenskopravnega varstva cestnega prometa Republike Hrvaške, ki pa, za razliko od slovenske ureditve, opredeljuje obe kaznivi dejanji kot ogrožitveni in naklepni kaznivi dejanji (Turković et al., 2013: 298–299).

4 Pojem prometne nesreče kot praktični, teoretični in zakonodajni problem

Kaznivo dejanje povzročitve prometne nesreče iz malomarnosti je bilo inkriminirano iz štirih razlogov, in sicer: (1) ker je bila po večinskem stališču sodne prakse in teorije prometna nesreča v cestnem prometu tista okoliščina, do katere se lahko ima, drugače kot do konkretne nevarnosti, realen psihični odnos, odločilen za presojo storilčeve krivde; (2) ker je prometna nesreča čutno zaznavna kategorija in zato lažje dokazljivo dejstvo, kot je povzročitev neposredne oziroma konkretne nevarnosti v cestnem prometu; (3) zaradi bolj konsistentnega odnosa med tem kaznivim dejanjem in ustreznimi prekrški ter (4) ker je prevladovalo stališče, da naklep na neposredno nevarnost ni mogoč, ker nujno zajame tudi poškodbene posledice in zato ustreza takšnemu kaznivemu dejanju lahko le tip malomarnostnega in poškodbenega kaznivega dejanja, kot sta temeljno kaznivo dejanje zoper varnost cestnega prometa sicer že tradicionalno pojmovali naša teorija in sodna praksa. Pojem prometne nesreče namreč ohranja le v 227. členu hrvaškega Kazenskega zakonika (Kazneni zakonik Republike Hrvatske [KZ], 2011) in to v nazivu kaznivega dejanja »izazivanje prometne nesreče u cestovnom prometu«, iz prvotnega opisa tega kaznivega dejanja pa ga je kot sinonim za prepovedano posledico upravičeno izpustila (Dežman, 2014: 55–58). Zato predstavlja ta pojem v zakonski konstrukciji kaznivega dejanja povzročitve prometne nesreče iz malomarnosti in kaznivega dejanja nevarne vožnje v cestnem prometu nomotehnično posebnost.

Čeprav je v *etimološkem* pomenu besede pojem »prometna nesreča« popolnoma jasen, postane manj jasen, ko se mu skuša določiti smisel v strukturi zakonskega pojma kaznivega dejanja povzročitve prometne nesreče iz malomarnosti. K njegovi večji jasnosti tudi ne prispeva njegova opredelitev v I. odstavku 109. člena ZPrCP, (2010), ki določa, da je »prometna nesreča nesreča na javni cesti ali nekategorizirani cesti, ki se uporablja za javni cestni promet, v kateri je bilo udeleženo vsaj eno premikajoče se vozilo in je v njej najmanj ena oseba umrla ali je bila telesno poškodovana«. V II. odstavku tega člena pa so razvrščene prometne nesreče v štiri kategorije, in sicer v I. kategorijo sodijo prometne nesreče s premoženjsko škodo; v II. kategorijo prometne nesreče z lahko telesno poškodbo, v III. prometne nesreče s hudo in v IV. kategorijo prometne nesreče s smrtjo enega ali več udeležencev cestnega prometa. Kaznivo dejanje povzročitve prometne nesreče iz malomarnosti je *materialno*, tj. posledično kaznivo dejanje, kar pomeni, da se celotno nepravo ne izčrpa zgolj v ravnanju, ki ustreza kateremu izmed prekrškov zoper varnost cestnega prometa (Deisinger, 2017: 738–739), temveč ima takšno ravnanje tudi prepovedano posledico. Če je pa posledično, se zastavlja vprašanje, za kakšno posledico gre. Ali je to kaznivo

dejanje poškodbeno kaznivo dejanje zaradi prometne nesreče, v kateri je bila oseba hudo telesno poškodovana, ali pa gre morda v bistvu le za ogrožitveno kaznivo dejanje, pri katerem je pojem prometne nesreče le sinonim za neposredno, konkretno nevarnost kot prepovedano posledico, tj. posledico v takšnem smislu, kot je ta določena v I. odstavku 324. člena KZ-1B (2011). Če se pod krinko prometne nesreče dejansko skriva konkretna nevarnost, potem je huda telesna poškodba iz I. odstavka 323. člena KZ-1 (2008), lahko ali objektivni pogoj kaznivosti ali pa hujša posledica, v odnosu katere storilec ravna prav tako malomarno. Če pa je huda telesna poškodba hujša posledica, potem ni razloga, da ne bi bila opredeljena tako, kot je takšna posledica opredeljena tako v II. odstavku 323. člena KZ-1 (2008) kakor tudi v III., IV. ter V. odstavku 324. člena KZ-1B (2011).

4.1 Pojem prometne nesreče kot praktični problem

Sodna praksa se glede pojmovanja *prometne nesreče* izreka dokaj različno. Navadno uporablja takšne formulacije, kot so: nastala posledica, prepovedana posledica, poškodbeno posledica in prometna nesreča, krivdo pa utemeljuje običajno z argumentacijo: »obdolženec se je« ali »se ni zavedal, da zaradi takšnega načina svoje vožnje, ki predstavlja kršitev predpisov o prometni varnosti, lahko povzroči prometno nesrečo (z ustreznimi posledicami), pa je lahkomišlno mislil, da se to »ne bo zgodilo«, ali pa, da »bi se bil moral zavedati, da lahko povzroči prometno nesrečo, v kateri kdo utrpí hudo telesno poškodbo ali izgubi življenje«, ali pa, da se »tega ni zavedal, pa bi se tega moral zavedati«. V nekaterih, sicer redkih, odločbah sodnikov za prekrške je bilo namreč razvidno, da sodišče šteje prometno nesrečo za hujšo posledico, do katere je bil storilec v odnosu malomarnosti, sam prekršek pa zato kot kvalificirani prekršek.

Ne glede na takšna dokaj osamljena stališča daje pregled sodne prakse s področja prekrškovnega prava podlago za oceno, da sodniki za prekrške prometno nesrečo, v kateri je nastala škoda ali pa lahka telesna poškodba, štejejo vsekakor prej za objektivni pogoj kaznivosti kot za hujšo posledico. To je razumljivo, ker sta predstavljali v smislu I. odstavka 251. člena Kazenskega zakona Socialistične Republike Slovenije (1977) objektivni pogoj kaznivosti takšni poškodbeni posledici, nato pa sta bili preneseni kot objektivni pogoj kaznivosti med ustrezne prekrške.⁶ Zato se praviloma sodniki za prekrške ne

ukvarjajo z vprašanjem vzročne zveze med prekrškom in prometno nesrečo, ker se takšna zveza zaradi naravne vzročnosti kar predpostavlja in zato tudi ne ugotavlja krivdnega odnosa storilca do takšne posledice (sodba Kp 13/2000). Takšen odnos do prometne nesreče pa lahko zasledimo tudi v sodni praksi kazenskih sodišč.

Vrhovno sodišče je namreč poudarilo, da je pri kaznivem dejanju po I. odstavku 325. člena KZ-1 (2008) huda telesna poškodba le objektivni pogoj kaznivosti, to pa predstavljajo tudi poškodbe iz II. odstavka tega člena. V obrazložitvev takšnega stališča je namreč navedlo: »Sodišče je pravilno ugotovilo obdolženčevu krivdo do posledice, to je do prometne nesreče, medtem ko predstavljata huda telesna poškodba oziroma smrt le objektivni pogoj kaznivosti, do katerega pa storilec ni v krivdnem odnosu (objektivni pogoj omogoča le razmejitev med kaznivim dejanjem in prekrški (sodbi I Ips 201/1996 in I Ips 391/2006)).« S takšno obrazložitvijo se je očitno prenašlo. Prav nasprotno stališče pa je zavzelo v nekaterih drugih zadevah z isto problematiko, v katerih je presojo obdolženčevu malomarnost v odnosu do smrti več oseb kot do hujše posledice (sodbi I Ips 391/2006 in I Ips 208/2009).

Sodna praksa namreč že tradicionalno pojmuje le hudo telesno poškodbo kot objektivni pogoj kaznivosti, medtem ko obravnava smrt enega ali več udeležencev v cestnem prometu kot hujšo posledico, ter odgovornost zanjo utemeljuje na podlagi 28. člena KZ-1 (2008) (sodba I Kp 13/2000). Zato se zastavlja vprašanje, ali je huda telesna poškodba res objektivni pogoj kaznivosti, in če je, ali je pravi oziroma nepravi objektivni pogoj kaznivosti, ali pa je morda le hujša posledica kaznivega ravnanja iz prvega odstavka 323. člena KZ-1 (2008). Odgovore na ta vprašanja mora poiskati predvsem teorija.

4.2 Pojem prometne nesreče KZ-1, 2008 kot teoretični problem

Po mnenju Bavconca in sodelavcev (2000) naj bi imela huda telesna poškodba v strukturi kaznivega dejanja povzročitve nesreče iz malomarnosti, kot jo je določal že I. odstavek 325. člena Kazenskega zakonika Republike Slovenije (1994),

cestnega prometa (ZVCP-1) (2004), sedaj II. odstavek 109. člena ZPrCP, 2010, medtem ko preostali obravnavajo prometno nesrečo kot temeljni prekršek in presojo storilčevu odgovornost s stališča njegove malomarnosti, vendar brez razlogov za takšno obliko odgovornosti. Prav tako se sodišča za prekrške ne ukvarjajo s presojanjem vzročne zveze med prekrškom in prometno nesrečo, kar tudi v tem pogledu pomeni, da jo imajo za pravi objektivni pogoj kaznivosti cestnoprometnega prekrška, čeprav so v pregledanih odločbah odmerjali globo in število kazenskih točk na podlagi 234. člena ZVCP-1 (2004), medtem ko drugi obravnavajo prometno nesrečo kot kvalificirano posledico.

⁶ Pregled sodne prakse sodnikov za prekrške kaže, da nekateri štejejo prometno nesrečo za objektivni pogoj kaznivosti zato, ker subjektivnega odnosa storilca do prometne nesreče sploh ne obrazložijo, niti ne težijo k temu, da bi ugotovili krivdni odnos storilca do takšne posledice, pa čeprav odmerijo sankcijo in število kazenskih točk na podlagi prej veljavnega 234. člena Zakona o varnosti

dvojno pravno naravo. Kot objektivni pogoj kaznivosti naj bi opravljala huda telesna poškodba funkcijo »železniške kretnice«, ki pove, ali gre v konkretnem primeru za kaznivo dejanje ali za prekršek, hkrati pa se pojavlja kot hujša posledica temeljne prepovedane posledice, tj. prometne nesreče (Bavcon et al., 2000: 154). S takšnim pojmovanjem bi bilo sicer vsaj na videz odpravljeno protislovje, na katero opozarja tudi spoštovani profesor sam, vendar bi imelo takšno na splošno sprejeto stališče pomembne teoretične in kriminalitetnopolitične posledice. Takšna razlaga temelji namreč na precej »nasilnem« logičnem razdruževanju pojmov (*divisio*) prometne nesreče in hude telesne poškodbe, poleg tega pa pripisuje objektivnemu pogoju kot kategoriji materialnega kazenskega prava procesni pomen.

Hude telesne poškodbe kot neločljive sestavine pojma prometne nesreče namreč ni mogoče ločiti od samega pojma prometne nesreče, saj je bistvo nesreče v tem, da se je uresničila poškodbeno posledica, če je ta le neposredno grozila, potem je to sreča in ne nesreča. Takšne ugotovitve v ničemer ne spreminja razrešitev dileme, ali gre pri hudi telesni poškodbi le za objektivni pogoj kaznivosti in nadalje, ali je ta pravi ali nepravi objektivni pogoj kaznivosti. O tem ni soglasja ne v teoriji ne v praksi in to morda prav zato, ker ta dilema v kontekst problematike, ki se razpreda ob prvem odstavku 323. člena KZ-1 (2008), sploh ne sodi. Medtem ko pravi objektivni pogoj kaznivosti oži cono kaznivosti (nem. *Strafenschränkungsgründe*), jo nepravi širi (Jescheck, 1996: 556). V modernem kazenskem pravu je zato še zlasti anahronistično, če je objektivni pogoj kaznivosti, kot ostanek objektivne odgovornosti, v funkciji širjenja cone kriminalnosti. Zato bi huda telesna poškodba lahko pomenila le *pravi objektivni pogoj kaznivosti*. Če pa bi bilo takšno stališče sprejeto na splošno, bi to v kriminalitetnopolitičnem smislu pomenilo, da se lahko tudi ravnanja, ki jih sankcionira 323. člen KZ-1 (2008), uvrstijo med prekrške, ker se krivda ne nanaša na objektivni pogoj kaznivosti. Zato Fišer (1995) upravičeno ugotavlja, da bi glede na zakonsko kategorizacijo prometnih nesreč »lahko postala ob hudi telesni poškodbi tudi smrt katerega izmed udeležencev v cestnem prometu objektivni pogoj kaznivosti« (Fišer, 1995: 92).⁷ Takšnega mnenja je tudi Deisinger (2017: 739), ki prav tako pojmuje hudo telesno poškodbo v I. odstavku 323. člena KZ-1 (2008) kot objektivni pogoj kaznivosti. Če se s takšno logiko nadaljuje, potem se zastavlja vprašanje, ali

je zgolj *aleatornost* tista, ki edina odloča o nastanku teže poškodbenih posledic in s tem o tem, ali bo določeno ravnanje, ki ustreza kateremu izmed prekrškov zoper varnost cestnega prometa ostalo na nivoju takšnega prekrška, ali pa bo preraslo v dejanje, ki ga inkriminira določba 323. člena KZ-1 (2008). Takšno ureditev bi upravičevalo tudi dejstvo, da v sodobnih prometnih razmerah, kjer prevladuje trenutnost pojavov, postaja subjektivna plat človekove napake, ki se ji lahko pripiše atribut kršitve prometnih predpisov, glede na razmere v sodobnem cestnem prometu vedno manjša, obseg njenih posledic pa z njo v vse bolj očitnem nesorazmerju. Kakšna je zares narava prometne nesreče in hude telesne poškodbe v določbi 323. člena KZ-1 (2008) se sprašuje tudi Korošec (2008: 95–96), ki ugotavlja, da je tako sporna, kot je bila sporna v določbi 325. člena Kazenskega zakonika Republike Slovenije (1994). Kritično o sprejemljivosti objektivnega pogoja kaznivosti v zakonski koncepciji 323. člena KZ-1 (2008). Zato ostaja v razmislek zakonodajalcu provokativno, vendar nič manj tehtno vprašanje, ali ne bi bila bolj racionalna ureditev kaznovalno pravnega varstva cestnega prometa, po kateri bi ravnanja iz 323. člena KZ-1 (2008) ustrezala le prekrškom zoper varnost cestnega prometa, za katere predstavlja malomarnost redno obliko krivde, očitku kaznivega dejanja pa bi ustrezala zgolj takšna ravnanja, kot jih predstavlja kaznivo dejanje nevarne vožnje v cestnem prometu.

4.3 Pojem prometne nesreče kot zakonodajni problem

Po Novoselčevem (1990) mnenju je pojem prometne nesreče le *paravan*, za katerim je skrito kaznivo dejanje povzročitve prometne nesreče iz malomarnosti kot *ogrozitveno* in torej ne kot *poškodbeno kaznivo dejanje*. Huda telesna poškodba je v bistvu že hujša posledica, za katero se storilcu, ki je pred njenim nastankom povzročil konkretno nevarnost, lahko pripiše odgovornost za takšno posledico na podlagi 28. člena KZ-1 (2008). Če pride pri povzročitvi konkretne nevarnosti še do hude telesne poškodbe, potem gre pri kaznivem dejanju po I. odstavku 323. člena KZ-1 (2008) za krivdo storilca zaradi njegove malomarnosti, in sicer tako zaradi povzročitve konkretne nevarnosti, da utrpi kateri izmed udeležencev v cestnem prometu hudo telesno poškodbo, kakor tudi v njegovem odnosu do hude telesne poškodbe. Prometna nesreča je lahko torej le sinonim za uresničitev neposredne nevarnosti kot prepovedane posledice in zato za ravnanje v takšni prometni situaciji, v kateri le zaradi naključnega spleta srečnih okoliščin do poškodbenih posledic ni prišlo. Vsako ogrožanje še ne pomeni prometne nesreče, vsaka prometna nesreča pa je dokaz, da je neposredno pred njenim nastankom obstajala zanjo neposredna nevarnost zaradi storilčevega nevarnega ravnanja. Pri kaznivem dejanju, pri katerem je prepovedana posledica konkretna nevarnost, se namreč ta izčrpa v samem

⁷ Takšno stališče je zavzelo Vrhovno sodišče RS v sodbi I Ips 201/1996, pritrnilo pa mu je Višje sodišče v Kopru v sodbah I Kp 227/2008 in sodba I Kp 276/2007. Tak nepravi objektivni pogoj kaznivosti pomenita huda telesna poškodba ali smrt katerega izmed udeležencev pri kaznivem dejanju sodelovanja pri pretepu, kot določa 126. člen KZ-1 (2008), ker brez hude telesne poškodbe ali smrti katerega od udeležencev pretepa takšnega kaznivega dejanja sploh ni.

ravnanju. Takšna posledica je namreč *integralni del* samega ravnanja in zato vzrok za nastanek konkretne, neposredne nevarnosti že ravnanje samo.

5 Kaznivo dejanje povzročitve prometne nesreče iz malomarnosti kot nepravo opustitveno kaznivo dejanje?

Kot nadaljnje vprašanje se zastavlja vprašanje, kakšno kaznivo dejanje predstavlja kaznivo dejanje povzročitve prometne nesreče iz malomarnosti glede na način storitve. Medtem ko po mnenju Bavcon in sodelavcev (2000) predstavlja kaznivo dejanje povzročitve nesreče iz malomarnosti tipično *malomarnostno* kaznivo dejanje in zato *poseben, nov tip* kaznivega dejanja, ki je drugačen od tipičnega naklepne kaznivega dejanja, ker ima *specifično strukturo* (Bavcon, 1980: 299–316; Bavcon et al., 2000: 152–155), Novoselec meni, da ne gre za kakšen poseben tip kaznivega dejanja, ker za takšno kaznivo dejanje ni podlage v splošnem delu kazenskega zakonika (Novoselec, 2000: 167–185). Na pogled zahtevno vprašanje, kateremu izmed dveh nasprotujočih si stališč dveh izvrstnih poznavalcev dogmatike kazenskega materialnega prava naj se pritrdi, izpade preprosto. Pronicljiva teoretika se namreč razhajata le v terminološkem pogledu. Prav ima Novoselec (2000: 159–162), ker malomarnostno kaznivo dejanje samo zase kot tip kaznivega dejanja v splošnem delu kazenskega zakonika ni izrecno opredeljeno kot malomarnostno kaznivo dejanje, katerega bi karakteriziral poseben način storitve. Besedna zveza, ki se pojavlja tako v splošnem kot posebnem delu tudi veljavnega KZ-1B (2011), »iz malomarnosti« se namreč nanaša le na krivdo in ne na način storitve. To priznava tudi Bavcon s sodelavci (2000: 155–158), ko predstavlja strukturo kaznivega dejanja povzročitve prometne nesreče iz malomarnosti kot malomarnostno kaznivo dejanje (v nemški literaturi imenovano *Fahrlässigkeitstraftat*). Takšno kaznivo dejanje ima dejansko svoj specifični objektivni in subjektivni dejanski stan in zato posebno pojmovno zgradbo, zaradi katere predstavlja posebno pojavno obliko (nem. *besondere Erscheinungsform*) kaznivega dejanja (nem. *strafbare Handlung*). Glede na način storitve se po določilu 17. člena KZ-1 (2008) kazniva dejanja delijo na storitvena in opustitvena, ta pa na prava in neprava opustitvena kazniva dejanja. Zato se ne nanaša morda še na kakšen tretji tip kaznivega dejanja.

Po določilu 16. člena KZ-1 (2008) je kaznivo dejanje tisto protipravno ravnanje, ki ga zakon *zaradi nujnega varstva pravno varovanih vrednot* določa kot kaznivo dejanje in hkrati določa njegove zakonske znake ter kazen za krivega storilca. Kazenskopravno varovane vrednote so zavarovane s predpisi, ki prepovedujejo (nem. *Verbotnormen*) ali zapovedujejo (nem. *Gebotsnormen*) (Jescheck, 1996: 543) določeno vede-

nje in ravnanje, s katerim se takšna vrednota ogroža. Kaznivo dejanje je storitveno, če storilec krši prepovedne prohibitivne norme, ker ravna, čeprav ne bi smel. Z opustitvijo pa stori kaznivo dejanje, če krši zapovedne, imperativne norme in ne ravna tako, kot bi moral. Če pa je kaznivo dejanje storjeno z opustitvijo (nem. *Unterlassungsdelikt*), se zastavlja vprašanje, kakšna je ta opustitev, in sicer prava ali neprava. Pri opustitvenih kaznivih dejanjih se zaradi načela iz nič ni nič (*ex nihilo nihil fit*) zastavlja vprašanje, ali ima opustitev sploh lahko vzročni pomen v smislu naravne vzročne zveze (nem. *natur Kausalität*) (Jescheck, 1996: 559). Pri pravih opustitvenih kaznivih dejanjih je njihova posebnost ta, da se vprašanje vzročnosti sploh ne zastavlja. Njihovo zakonsko bistvo se namreč v celoti izčrpa v takšnem ravnanju storilca, ki ustreza zakonskemu opisu določenega kaznivega dejanja, ker storilec ne poseže v naravni vzročni tok dogajanja (npr. zapustitev ponesrečenca brez pomoči v smislu 130. člena KZ-1 (2008)), čeprav bi bil dolžan, da poseže vanj brez nevarnosti zase. Z opustitvijo pa je mogoče storiti tudi kaznivo dejanje, ki ga zakon ne določa kot pravo opustitveno kaznivo dejanje. Za takšna opustitvena kazniva dejanja se namreč glede na III. odstavek 17. člena KZ-1 (2008) kaznuje storilec samo, če je moral preprečiti nastanek prepovedane posledice (nem. *Erfolgsabwendung*) (Jescheck, 1996: 542, 559–560) in če je opustitev za nastanek take posledice enakega pomena kot storitev. V takšnem primeru gre namreč za nepravo opustitvena kazniva dejana (nem. *unechte Unterlassungsdelikten*). Naklepno opustitveno dejanje (nem. *vorsätzliche Unterlassungsverbrechen*) je mogoče utemeljiti z razlago naklepne storitvenega kaznivega dejanja (nem. *vorsätzliche Begehungsdelikten*), če ima opustitev enak pomen kot storitev. Nepravo opustitveno kaznivo dejanje, storjeno iz malomarnosti, pa predpostavlja odgovornost oziroma krivdo za premalo skrbno finalno zasnovan vzročni tok, ki zaradi takšne opustitve devira k nastanku hujše, poškodbene posledice. Za nepravo opustitvena kazniva dejanja je namreč značilno, da je njihovo zakonsko bistvo širše od zakonskega opisa, ker jih zakon opredeljuje z normami z blanketno dispozicijo (Novoselec, 1990: 23–24). Zato ima takšno kaznivo dejanje svojo specifično strukturo, v katero sodi pojem dolžnostnega ravnanja in njegova kršitev, ki ima kazenskopravni pomen.

Pri nepravih opustitvenih kaznivih dejanjih je njihovo izvršitveno dejanje kršitev dolžne, potrebne pazljivosti, skrbnosti (nem. *Sorgfaltswidrigkeit*), tj. takšne garantne dolžnosti (nem. *Garantenpflicht*) (Jescheck, 1996: 549–552), ki naj zagotavlja, da ostane pri opravljanju kakšne tvegane, a družbene dopustne dejavnosti, nevarnost v mejah dopustnega tveganja (nem. *erlaubtes Risiko*) (Jescheck, 1996: 534; Schüneman, 1975), na katerega družba pristaja kot na svojevrsten davek, ki ji ga prinaša takšna nevarna, a koristna dejavnost. To tveganje pa ostaja v mejah dovoljenega le ob predpostavki, da so spoštovane zapovedi dolžnostnega ravnanja. Na tak način

je namreč opredeljena tudi garantna dolžnost udeležencev cestnega prometa, ki zapoveduje, da ravnajo po predpisih o njegovi varnosti. Sodobna funkcionalna teorija garantnih dolžnosti uvršča takšne dolžnosti, kot jo predstavlja zahteva po varnosti cestnega prometa, med nadzorstvene dolžnosti (Bavcon, Šelih, Korošec, Ambrož in Filipič, 2013, 167–168).

V takšnem primeru se storilec kaznuje za opustitev samo, če je moral preprečiti nastanek prepovedane posledice in če je opustitev za nastanek take posledice enakega pomena kot storitev iz III. odstavka 17. člena KZ-1 (2008). Vsa opustitvena dejanja, ne glede na to, ali so prava ali neprava opustitvena kazniva dejanja, predstavljajo vselej ravnanje zoper zapovedne norme (Jescheck, 1996: 543–544). Medtem ko se pri pravih opustitvenih kaznivih dejanjih njihova bistva v celoti izčrpajo v zakonskem opisu, pa je za neprava opustitvena kazniva dejanja značilno, da je njihovo zakonsko bistvo širše od zakonskega opisa. Zanje je značilno, da jih opredeljujejo kazensko pravne norme z blanketno dispozicijo (Novoselec, 1990: 23–24), ki jo dopolnjuje razlaga tistih predpisov, katerih kršitev ima ne le prekrškovni, temveč tudi kazensko pravni pomen. Zakonsko bistvo kaznivega dejanja povzročitve prometne nesreče iz malomarnosti dopolnjuje razlaga ustreznih predpisov o varnosti cestnega prometa. Ta problematika ima namreč tolikšen teoretični in praktični pomen, da presega vprašanje, kako naj bo zakonsko zasnovano temeljno kaznivo dejanje zoper varnost cestnega prometa. Zato Korošec, Dežman, Karakaš, Nerat, Zgaga in Verdel Kokol (2013) upravičeno poudarjajo, da je »institut *neprave opustitve* steber kazensko pravnega obvladovanja varovalne in nadzorstvene odgovornosti« (Korošec et al., 2013: 260–271). To pa pomeni, da ima tak tip kaznivega dejanja, kot naj ga predstavlja malomarnostno kaznivo dejanje v smislu 323. člena KZ-1 (2008) glede na način storitve, svoj idejni temelj v III. odstavku 17. člena KZ-1 (2008) in zato v njegovem splošnem delu, tj. tam, kjer ima svoj temelj tudi kaznivo dejanje nevarne vožnje v cestnem prometu. Nepravo opustitveno kaznivo dejanje pa je, glede na istovrstnost pravne narave, tudi kaznivo dejanje po paragrafu 315 c StGB (1998) (Schrot, 2000: 220).

6 Izvršitveno ravnanje kaznivega dejanja po 323. členu KZ-1 (2008) in 324. členu KZ-1B (2011)

Po določilu 16. člena KZ-1 (2008) je kaznivo dejanje tisto protipravno ravnanje, ki ga zakon zaradi nujnega varstva pravno varovanih vrednot določa kot kaznivo dejanje in kazen za krivega storilca. Potreba po varnosti je ena izmed temeljnih človekovih potreb, kar prihaja v polni meri do izraza tudi na področju cestnega prometa, v katerem je nevarnost nenehno prisotna. Ta problematika se namreč izčrpava ob pojmu krši-

tve dolžnostnega ravnanja v cestnem prometu in presojanju njenega kazensko pravnega pomena, torej v problematiki, ki zadeva zakonsko bistvo teh kaznivih dejanj, kdaj je podano njegovo nepravo (nem. *Unrecht*), s katerim je tipizirana njegova protipravnost kot dokončna ocena o kazensko pravnem pomenu storilčevega dejanja (Jescheck, 1996). Izvršitveno ravnanje predstavlja samostojni konstitutivni element in je hkrati integralni pojem, ki povezuje vse ostale prvine v pomensko zaključen pojem določenega kaznivega dejanja. Zato je ta pojem izhodišče kazensko pravne analize pojmovne zgradbe vsakega kaznivega dejanja. Njegovo določanje ima jamstven pomen. S svojo natančno opredelitvijo je kriterij, ki preprečuje, da se breme kazensko pravnih posledic prevali na tiste, ki so celo s kazensko pravno relevantno posledico v naravni vzročni zvezi, ravnanje domnevnega storilca pa ne ustreza pojmu izvršitvenega kaznivega dejanja, ki se mu ga očita. Šele ob izpolnitvi takšnih pogojev se lahko kaznivo dejanje storilcu pripiše tako v objektivnem kot v subjektivnem pogledu (nem. *subjektive und objektive Zurechnung*) (Jescheck, 1996: 558). Zato je tudi za presojanje kaznivih dejanj zoper varnost cestnega prometa pomembno, kako se konstruira pojem dolžnostnega ravnanja in njegove kršitve. Le v storilčevem ravnanju se namreč objektivizira njegov, voljni, subjektivni odnos do kaznivega dejanja, ki je relevanten za presojanje njegove krivde.

6.1 Dolžnostno ravnanje kot pravni standard

Dolžnostno ravnanje pri opravljanju določene družbene dejavnosti je *pravni standard*. Za pravne standarde pa je značilno, da ostajajo na abstraktnem nivoju nespremenjeni, na konkretnem pa spreminjajo svojo vsebino, odvisno od okoliščin, v katerih se presoja, ali določeno ravnanje ustreza standardu dolžne potrebne pazljivosti. Zato se zastavlja vprašanje, po kakšnih kriterijih se presoja, kdaj je kršeno dolžnostno ravnanje v cestnem prometu na kazensko pravno relevanten način oziroma kdaj je ravnanje, ki ustreza kateremu izmed prekrškov zoper varnost cestnega prometa vzrok nastanku konkretne nevarnosti. Nekateri teoretiki, ki so obravnavali metodologijo ugotavljanja kaznivega dejanja ogrožanja javnega prometa, so poudarjali, da je pojem kavzalitete pri teh kaznivih dejanjih zapleten teoretičen problem, čeprav naj sodnim praksam ne bi povzročala večjih težav. Takšno sporno stališče v starejši teoriji izhaja iz spoznanja, da je vzročnost dokaj kompleksen problem, če se ga pri ogrožitvenih kaznivih dejanjih pojmuje kot odnos med ravnanjem in posledico in ne kot način presojanja kazensko pravnega pomena samega ravnanja. Ravnanje pri teh kaznivih dejanjih namreč ni samo po sebi popolnoma kavzalno in tudi ne popolnoma finalno. Na temelju kavzalnega in finalističnega pojmovanja ni mogoče utemeljiti ogrožitvenih in zato tudi ne malomarnostnih kaznivih dejanj. Kot že navedeno, je tem dejanjem skupno to, da predstavljajo neprava, opustitvena kazniva dejanja. Vzročnost

pri takšnih kaznivih dejanjih pa je *pravna konstrukcija* in zato juridična in ne zgolj naravoslovna kategorija (Jescheck, 1996: 559). To je poudarilo tudi Vrhovno sodišče RS, ko je navedlo, da »obstoj vzročne zveze med ravnanjem oziroma opustitvijo ni zgolj naravoslovni (*ontološki*) pojem« (sodbi I Ips 243/2009 in I Ips 5405/2013). Tako kot za opustitvena kazniva dejanja je tudi za malomarnostna kazniva dejanja značilno, da sodijo pod višji pojem (nem. *Oberbegriff*) družbeno pomembnega dejanja (nem. *Socialerheblichen menschlichen Verhaltens*) (Jescheck, 1996: 200–201). Ta pa se izčrpa v pojmu nepravega opustitvenega kaznivega dejanja. Ob tem vprašanju se namreč zastavlja vprašanje, po kakšnih kriterijih se presoja vzročnost pri teh kaznivih dejanjih. Da je vzročnost pri takšnih kaznivih dejanjih pravna konstrukcija, dokazuje že sam način, na katerega se ugotavljajo takšna kazniva dejanja.

Ključni problem kazenskopravnega varstva cestnega prometa je predvsem metodološke narave. Zadeva namreč vprašanje, po kakšnih merilih presojati, kakšen tip vedenja in ravnanja bi predstavljalo dolžnostno ravnanje v konkretni prometni situaciji in pod kakšnimi pogoji se lahko zatrjuje, da je bilo to kršeno na kazenskopravno relevanten način.

Neprava opustitvena kazniva dejanja so opredeljena z blanketno dispozicijo. Zato se pojem kršitve dolžnostnega ravnanja pri teh kaznivih dejanjih konstruira na podlagi predpisov o varnosti cestnega prometa, s pomočjo temeljnih načel prometne varnosti in s teorijami tveganja, ki se uvrščajo na področje problematike vzročnosti.

6.2 Dihotomija kazenskopravnega varstva cestnega prometa

Kaznovalno pravno varstvo cestnega prometa temelji na *dihotomiji* prekrškovnega in kazenskopravnega varstva, tj. na zamisli preraščanja ustreznih prekrškov v kazniva dejanja ob predpostavki, da se ob ugotovljenem prekršku zoper varnost cestnega prometa izpolnijo tudi ostali pogoji kaznivosti.

Cestni promet je »krvni obtok« družbenega življenja. Zato je splošni objekt njegovega kazenskopravnega varstva družbeni interes, da potekajo odnosi na tem občutljivem področju družbenega življenja varno. V ta namen urejajo te odnose predpisi o njegovi varnosti in s tem ravnanja, ki zapovedujejo ali prepovedujejo določeno ravnanje v določenih prometnih situacijah. S temi predpisi so po določilu 1. člena ZPrCP (2010) določena prometna pravila ravnanja v cestnem prometu ter pooblastila in sankcije, ki jih pri izvajanju teh predpisov izrekajo pristojni organi. Ti predpisi imajo tako tehnični kot pravni pomen. So namreč pravilo in zato navodilo za ravnanje udeležencev v cestnem prometu v določenih prometnih situacijah. Zaradi pomena, ki ga ima varnost cestnega prometa,

ima kazenskopravno varstvo cestnega prometa dvojni, *binarni*, varstveni objekt. Ogrožanje cestnega prometa in poškodovanje njegovih udeležencev in njihovega premoženja pa se ne nanaša na iste pravno varovane vrednote (Novoselec, 2000: 172–173).⁸ Nastale posledice, kot so konkretna, neposredna nevarnost, poškodbene posledice, kot naravne, individualno prizadete dobrine (življenje in telo udeležencev prometne nesreče), s svojo intenziteto *in concreto* simptomatsko razkrivajo stopnjo, do katere je bila ogrožena varnost cestnega prometa kot kazenskopravno varovana vrednota, tj. kot splošni objekt *in abstracto*.

Tako kot je dispozicija določbe I. odstavka 323. KZ-1 (2008) *blanketne* narave, je blanketne narave tudi dispozicija 324. člena KZ-1B (2011). Čeprav ta določba zaradi nomotehnične nedoslednosti izrecno ne navaja, da predstavlja izvršitveno ravnanje kršitev predpisov o varnosti cestnega prometa in v tem pogledu odstopa od tovrstnih kaznivih dejanj, pa je iz taksativno naštetih ravnanj v I. odstavku 324. člena KZ-1B (2011) razvidno, da gre za najnevarnejše prekrške v cestnem prometu, tj. najnevarnejše kršitve predpisov o njegovi varnosti. Ravnanje po teh predpisih ohranja tveganje poškodbenih posledic v mejah neizogibnega tveganja in zato dovoljenega tveganja (nem. *erlaubtes Risiko*), na katerega družba pristaja kot na svojevrsten davek na prosperiteto, ki ji jo prinaša ta tvegana, a koristna in zato dopustna družbena dejavnost.

Takšna zakonska ureditev pa zastavlja vprašanje, ali je razlika med kaznivim dejanjem povzročitve prometne nesreče iz malomarnosti in ustreznimi prekrški, ki so posledica kršitve teh predpisov, *kvantitativna* ali *kvalitativna*.

Načelo pravne države v 2. členu Ustave Republike Slovenije (URS) (1991) zahteva, da so zakonske rešitve splošne in abstraktne. Zato so kriteriji kvalitativnega razlikovanja med tem kaznivim dejanjem in ustreznimi prekrški v tem, da je prekršek, ki sodi v dejanski stan takšnega kaznivega de-

⁸ Takšnemu stališču je pritrdilo tudi Vrhovno sodišče RS v sodbi I Ips 279/2009, v kateri je poudarilo, da je treba ugotoviti, »da se kaznivo dejanje hude telesne poškodbe iz malomarnosti in povzročitve prometne nesreče iz malomarnosti razlikujeta že po objektu kazenskopravnega varstva, ki predstavlja temeljno merilo za pravno kvalifikacijo kaznivega dejanja (telesna integriteta – varnost cestnega prometa), nadalje po vsebini dolžnostnega ravnanja (v konkretnem primeru splošne previdnosti – kršitev pravil cestnega prometa), usmerjenosti storilčeve zavesti in volje (huda telesna poškodba – prometna nesreča), razlikujeta pa se tudi huda telesna poškodba, ki je v prvem primeru zakonski znak kaznivega dejanja hude telesne poškodbe, glede katerega mora sodišče ugotavljati storilčev krivdni odnos, pri kaznivem dejanju povzročitve prometne nesreče iz malomarnosti pa je *le objektivni pogoj kaznivosti*, ki ne sodi v bit kaznivega dejanja in je zunaj krivdnega odnosa storilca«.

nja, storjen v okoliščinah, ki zahtevajo objektivno možno in zato dolžno, potrebno previdnost, da ima lahko kršitev cestnoprometnih predpisov za posledico neposredno, konkretno nevarnost za življenje ljudi in s tem za prometno nesrečo. Kaznivo dejanje povzročitve prometne nesreče iz malomarnosti se stori s kršitvijo predpisov o prometni varnosti, ki so v vzročni zvezi z zakonsko določeno posledico, vendar je takšna zveza le eden izmed pogojev za njegov obstoj. Razlika med kaznivim dejanjem povzročitve prometne nesreče iz malomarnosti, izvršitvenim dejanjem tega kaznivega dejanja in prekrški, ki so *inkluđirani* v njegov dejanski stan, ni namreč le *kvantitativna* zaradi teže poškodbenih posledic, temveč je *kvalitativna* zaradi tega, ker je izvršitveno dejanje kaznivega dejanja povzročitve prometne nesreče iz malomarnosti storjeno v takšnih okoliščinah, ki dajejo ravnanju storilca posebno nevaren pomen. Za cestni promet je značilna nevarnost, v njem se tveganju prometne nesreče ni mogoče izogniti, tudi če je zadoščeno zahtevam dolžnostnega ravnanja. To pa je vselej, kadar udeleženci v cestnem prometu ravnaajo v skladu z zahtevami njegove varnosti. Problem je, da je sodna praksa premalo natančna pri razreševanju vprašanja, ali je neki prekršek s posledico, ki ustreza pojmu prepovedane posledice, v kazenskopravno relevantni vzročni zvezi, in celo vprašanja, ali je ravnanje, ki se očita obdolžencu kot prekršek, sploh prekršek (Čas et al., 2018).

Na pomen kvalitativnega razlikovanja je večkrat opozorilo Ustavno sodišče RS, ko je navedlo, da je razmejitev med prekrški, ki sodijo v dejanski stan kaznivega dejanja, in takšnim kaznivim dejanjem jasno in vnaprej določena v zakonu. Zato je mogoče prekrške in kazniva ravnanja med seboj pravno razlikovati, kot to poudarja Ustavno sodišče v vrsti svojih odločb (odločbe U-I 282/94, U-I 88/2007, U-I-134/11 in U-I-132/15). Enotnost pravnega sistema zahteva namreč razlikovanje zlasti med različnimi kaznovalno pravnimi kategorijami. Na takšno razlikovanje se sklicuje 11.a člen Zakona o prekrških (ZP-1-UPB8) (2011), ki določa, da v primeru, da je bila zoper storilca vložena kazenska ovadba zaradi kaznivega dejanja, ki ima tudi znake prekrška, ali zaradi takega dejanja zoper njega teče kazenski postopek, se postopek o prekršku ne more začeti, če se je začel, pa se prekine in se ne sme nadaljevati, dokler ni postopek v zvezi s kaznivim dejanjem pravnomočno končan. Razlika med kaznivim dejanjem povzročitve prometne nesreče iz malomarnosti in takšnimi prekrški, ki so *inkluđirani* v njegov dejanski stan, pa ni le formalna in kvantitativna, temveč je hkrati tudi kvalitativna. Prepoznavanje teh razlik pa zadeva način, na katerega se oblikujejo kriteriji za presojanje, kdaj ima kršitev dolžnostnega ravnanja v cestnem prometu kazenskopravni pomen in kdaj ostaja ta kljub naravni vzročni zvezi s prometnimi nesrečami II, III. oziroma IV. kategorije le na nivoju ustreznih prekrškov.

6.3 Presojanje kršitve dolžnostnega ravnanja v cestnem prometu kot praktični problem

Dolžnostno ravnanje v cestnem prometu ima svoje *normativno izhodišče* v temeljnih načelih, določenih v 4. členu ZPrCP (2010). Ta načela so vodilo za vedenje in ravnanje v prometu, hkrati pa imajo pomen tudi za presojanje dolžnostnega ravnanja tistih udeležencev, ki so udeleženi pri obravnavani nezgodi in katerih opustitve dolžnostnega ravnanja utegnejo biti vzrok za prometno nesrečo. Teorija in praksa sta za razrešitev tega problema izoblikovali vrsto načel za presojanje vedenja in ravnanja v cestnem prometu, ne da bi skušali ta načela ustrezno umestiti v strukturo pojma tega kaznivega dejanja. Po določilu 26. člena (KZ-1, 2008) je namreč zahteva po *potrebni pazljivosti* konstruktivni element malomarnosti kot oblike krivde. V bistvu pa predstavlja konstitutivni element dolžnostnega ravnanja in s tem prvino, ki sodi v objektivni dejanski stan tako ogrožitvenih in nepravilnih opustitvenih kakor tudi malomarnostnih kaznivih dejanj. Zato se zastavljata vprašanja: po kakšnih kriterijih se presoja, kaj naj bi bilo dolžnostno ravnanje v konkretni prometni situaciji, in po kakšnih kriterijih se presoja, ali je bilo dolžnostno ravnanje kršeno na kazenskopravno relevanten način. Predmet kazenskopravnega varstva cestnega prometa je njegova varnost. Predpisi o varnosti cestnega prometa so *zapovedne* norme, ker določajo, kako morajo ravnati udeleženci v določenih prometnih situacijah. Zato določajo oziroma zapovedujejo dolžnostno ravnanje.

Predstavljata jo namreč pojem *dolžnostnega ravnanja in njegova kršitev*. Vprašanje, ali je kaznivo dejanje povzročitve prometne nesreče iz malomarnosti opustitveno ogrožitveno ali poškodbeno kaznivo dejanje, je pomembno, ker se nanaša na vprašanje *vzročne zveze* med izvršitvenim ravnanjem in prepovedano posledico.

Posamezna načela za vedenje in ravnanje v cestnem prometu so se oblikovala z razvojem prometa in pomenijo družbeni nazor o tem, kakšni naj bodo odnosi v prometu, značilni za čas, v katerem je posamezno načelo imelo ali še ima praktični pomen samo zase ali v kombinaciji z drugimi načeli. Po tem določilo ZPrCP (2010) morajo udeleženci v cestnem prometu: 1) ravnati tako, da poteka promet nemoteno, umirjeno in varno (*načelo varnosti*); 2) ravnati tako, da ne ovirajo ali ogrožajo drugih udeležencev cestnega prometa in da jim ne povzročajo škode (*načelo defenzivne vožnje*); 3) da smejo pričakovati, da bodo vsi udeleženci cestnega prometa in tisti, ki so dolžni skrbeti za ceste in prometno ureditev na cestah, ravnali v skladu s predpisi o pravilih cestnega prometa, voznikih, motornih vozilih ter s predpisi o cestah (*načelo zaupanja*); 4) posebno paziti, da so do otrok, starejših ljudi, slepih, invalidov in drugih oseb, ki niso v celoti sposobne za samostojno ude-

ležbo v cestnem prometu, nanje posebej pozorni in jim pomagati (*načelo solidarnosti*). Ta načela pa morajo udeleženci v cestnem prometu plemeniti s svojo osebno etiko. Med temi načeli imata metodološki pomen za ugotavljanje teh kaznivih dejanj predvsem načelo zaupanja in načelo defenzivne vožnje.

Načelo zaupanja v cestnem prometu namreč odpove v trenutku, ko udeleženec v prometu zazna nevarno ravnanje drugih udeležencev. Po tem načelu se njegovi udeleženci lahko zanesejo, da bodo soudeleženci spoštovali predpise o prometni varnosti in to tako dolgo, dokler ravnajo tudi sami po njih, vendar to načelo odpove v trenutku, ko postane jasno, da grozi neposredna nevarnost prometne nesreče. V tem trenutku začne zavezovati načelo defenzivne vožnje, vendar pa mora biti v takšnem trenutku dana objektivna možnost, da se grozeča, neposredna nevarnost prometne nesreče prepreči. Ugotovitev tega trenutka je ključnega pomena za presojo dolžnostnega ravnanja in njegove kršitve, tj. presojo vprašanja, ali je bilo zadoščeno zahtevi po *potrebni previdnosti*. Šele od tega trenutka dalje namreč začne teči kazensko pravno relevantni tok dogajanja. Prav v tem je dolžnost storilca nepravilnega opustitvenega kaznivega dejanja. Ne le, da ravna skladno z dolžnostnim ravnanjem, temveč da v smislu III. odstavka 17. člena KZ-1 (2008) tudi prepreči, tj. odvrne prepovedano posledico, in sicer tako neposredno nevarnost za udeležence v cestnem prometu kakor tudi njihove morebitne telesne poškodbe ali celo njihovo smrt, če obstajajo za to v takšnem trenutku *objektivne možnosti*. Tako je na primer Višje sodišče v Ljubljani v sodbi I Kp 401/2000 poudarilo, da so udeleženci v cestnem prometu res sicer upravičeni pričakovati, da bodo vsi udeleženci spoštovali predpise o varnosti cestnega prometa (načelo zaupanja v cestnem prometu), vendar pa so hkrati tudi dolžni preprečiti nevarnost, ki ga s svojim protipredpisnim vedenjem ustvarjajo drugi udeleženci v cestnem prometu (*načelo defenzivne vožnje*). Ali je takšna možnost dejansko obstajala, je odvisno od kriterijev, po katerih se presoja, kdaj je kršeno dolžnostno ravnanje v cestnem prometu na kazenskopravno relevanten način, torej, ali je kršitev predpisov o varnosti cestnega prometa kazenskopravno relevanten *vzrok* prepovedani posledici, tj. kršitev dolžnostnega ravnanja v okoliščinah, ki opozarjajo na konkretno nevarnost. Presojanje, ali so bile podane takšne objektivne možnosti, da udeleženec zadosti zahtevam dolžnostnega ravnanja, pa se presoja po teorijah tveganja, tj. teorijah, ki jih doktrina uvršča na področje vzročne zveze.

6.4 Teorije tveganja

Ugotavljanje kršitev dolžnostnega ravnanja v cestnem prometu, ki naj ima kazenskopravni pomen, predpostavlja poznavanje temeljnih teoretičnih premis, ki so jih razvile teorije tveganja. Njihova spoznanja prispevajo k poglobljenemu

razumevanju ključnih problemov kazenskoprnega varstva cestnega prometa kakor tudi k produktivnejšemu procesnemu diskurzu o kazenskoprnem pomenu ravnanja, ki naj bi imelo kazenskopravni pomen. To velja še zlasti, ker KZ-1 (2008) v določbah 24., 25. in 26. člena utemeljuje koncepcijo krivde storilca na njegovi zavesti in na njegovem hotenju v odnosu do *dejanja*, ki predstavlja kaznivo dejanje in torej ne več prvenstveno v odnosu do prepovedane posledice. To je razumljivo, če pojmujeemo posledico kot sestavni del ravnanja in ne kot ločen odnos med ravnanjem in posledico (nem. *Zusammenhang zwischen Handlung und Erfolg*).

Ekvivalenčna teorija ima za svoj predmet naravni vzročni tok, vendar ne absolutno. S svojo teoretično formulo »teorija« *conditio sine qua non* opozarja, da se pri presojanju naravne vzročne zveze zastavlja vprašanje, kaj bi bilo, če storilčevega ravnanja ne bi bilo. Samo če je to nujni pogoj za nastanek kazenskopravno upoštevnih posledic, potem je takšna vzročna zveza v svojem naturalističnem pomenu besede podana. Ta formula ekvivalenčne teorije torej prispeva k razrešitvi tistih primerov, v katerih je storilec samo en od povzročiteljev prepovedane posledice in kadar gre za vprašanje pretrganja vzročne zveze.⁹ Ta teorija zato uvaja metodo hipotetične eliminacije (Jescheck, 1996: 560; Novoselec, 1990: 28), ki dokazuje, da vzročnost ni povsem ontološka kategorija, temveč je pravni konstrukt. V nasprotju z ekvivalenčno teorijo teorija o *adekvatni vzročnosti* presega ontološko pojmovanje kavzalitete in poudarja vrednostno merilo. Po tej teoriji je vzročna zveza podana, če je bila prepovedana posledica objektivno predvidljiva in ali so v trenutku, ko je postala predvidljiva na tak način, obstajale objektivne možnosti, da se prepreči. Posledica je predvidljiva, če je rezultat običajnih, rednih, tipičnih vzročnih zvez. Le takšne vzročne zveze razglašata ta teorija za kazensko-

⁹ Po stališču Vrhovnega sodišča RS tako prekine vzročno zvezo ravnanje močno alkoholiziranega pešca, ki se je nenadoma opotekel pred vozilo prav tako močno alkoholiziranega voznika, kar je imelo za posledico peščevo smrt. Vrhovno sodišče RS je ugodilo zahtevi za varstvo zakonitosti in razveljavilo obsodilno sodbo, ko je ugotovilo, da obstaja precejšen dvom o resničnosti glede takšnega odločilnega dejstva (sodba I Ips 5405/2013). V takšnem primeru ostane vožnja voznika pod vplivom alkohola na nivoju prekrška zaradi vožnje v alkoholiziranem stanju, na takšnem nivoju pa bi ostal tudi še kakšen drug prekršek, ki bi bil hkrati podan, če se prometne nesreče ne bi dalo preprečiti kljub temu, da bi bilo zadoščeno dolžnostnemu ravnanju. V takšnih primerih je vzročna zveza izključena tudi po principu odpovedi funkcije dolžnostnega ravnanja, torej po načelu, kaj bi bilo, če bi obdolženec vozil povsem trezen in v skladu z zahtevami prometne varnosti. Vzročne zveze pa ne prekine dejstvo, ker se sopotnik obsojenca ni pripel z varnostnim pasom, čeprav je ta to od njega zahteval (sodba Ips 42/2004), kakor tudi ne ravnanje vinjenega sopotnika, ki med vožnjo ovira prav tako vinjenega voznika, pa takšno sopotnikovo ravnanje privede do prometne nesreče (sodba I Kp 10/2005).

pravno relevantne, ker le iz takšnih vzročnih zvez izvirajo redne, tipične posledice, ker so samo predvidljive posledice objektivno odklonljive. Zato se na temelju takšne presoje zastavlja vprašanje krivde, ki zahteva razjasnitev, kakšni so bili razlogi, da storilec kljub objektivnim možnostim, da posledico prepreči, dolžnostnemu ravnanju ni zadostil.

Osrednja med teorijami tveganja je teorija o *hipotetični vzročnosti*. Ta teorija poudarja, da storilcu, ki je kršil dolžnostno ravnanje, ni mogoče pripisati krivde za nastalo posledico, če se ugotovi, da bi do nje prišlo tudi v primeru, če bi ravnal v skladu z zahtevami dolžnostnega ravnanja. Po tej teoriji namreč vzročne zveze ni, če se nastanka kazenskoppravno relevantne posledice ne bi dalo preprečiti niti z dolžnostnim ravnanjem. Kazenskoppravno relevantne vzročne zveze med storilčevim ravnanjem in nastalo posledico ni, če je ne bi bilo mogoče odvrniti niti z dolžnostnim ravnanjem. Če se tudi s takšnim ravnanjem ne bi mogla odvrniti prepovedana posledica, potem to pomeni, da je v konkretnem primeru *prenehala varstvena funkcija dolžnostnega ravnanja* (Novoselec, 1989). To pa pomeni, da je poglobitveni namen te teorije, da poudari zahtevo po *pravilni oceni naključnih dejavnikov* in tako pripomore k prepoznavanju kazenskoppravno relevantne vzročnosti. Če se takšna zahteva prezre, potem to lahko pomeni le, da ostaja vzročnost tudi pri ogrožitvenih, nepravilnih opustitvenih in malomarnostnih kaznivih dejanjih čista ontološka, naravoslovna kategorija, ki ne zadosti potrebi po racionalnem kazenskoppravnem varstvu na področju tveganj, a družbeno koristnih dejavnosti. Premis hipotetične vzročnosti prav zato nikakor ni mogoče prezreti pri racionalni presoji takšnih kaznivih dejanj. S pomočjo hipotetične vzročnosti namreč ugotavljamo, ali je prostorska in časovna zveza med ugotovljenimi prekrški in kazenskoppravno upošteveno poškodbeno posledico (objektivni pogoj kaznivosti oziroma hujša posledica) naključna ali pa ji je mogoče pripisati kazenskoppravni pomen (Wimmer, 1958). Če se ugotovi, da bi do prepovedane posledice prišlo, tudi če storilcu očitane prekrška ne bi bilo, potem to pomeni, da gre za *koincidenca*, naključno zvezo med prekrškom in že omenjeno posledico, in da ostaja zato ravnanje domnevnega storilca tega kaznivega dejanja le na ravni prekrška. Zato je treba s stališča te teorije vselej pretehtati: 1. ali je obstajala storilčeva dolžnost ravnati na določen način, da bi preprečil nastanek prepovedane posledice; 2. ali je bilo v konkretnih okoliščinah sploh mogoče kaj storiti, da se takšna posledica prepreči; in 3. ali bi lahko storilec glede na te okoliščine z dolžnostnim ravnanjem dejansko preprečil nastanek prepovedane posledice.

Teorija o *hipotetični vzročnosti* si utira pot v teorijo in sodno prakso s precejšnjimi težavami. Vprašanje, kaj bi bilo, če prekrška ne bi bilo, se ji očitno zdi preveč skonstruirano in zato bolj kot sofizem ali celo preveč hipotetično ali celo bi-

zarno. Zato poraja vrsto pomislekov ne le o njeni teoretični pravilnosti, temveč tudi o kriminalitetno politični sprejemljivosti. Spodbuja bojazen, da utegne njena uporaba privedi do vrste domnevno neupravičenih oprostilnih sodb. Glede na to so jo nekateri teoretiki poskušali utemeljiti irelevantnost hipotetične vzročnosti pri malomarnostnih in ogrožitvenih kaznivih dejanjih.

Kritika hipotetične teorije zatrjuje njeno irelevantnost z zatrjevanjem, da je ravnanje storilca protipravno, če je glede na konkretne okoliščine lahko predvidel nastanek prepovedane posledice. Takšno kritiko Novoselec zavrača s stališčem, da takšno *pojmovanje negira družbeno dopustno tveganje in da bi*, če bi obveljala teorija o irelevantnosti hipotetične vzročne zveze, bi to imelo za posledico, da bi se razglašali za krive tudi tisti, ki so povzročili prepovedano posledico, čeprav so ravnali v mejah družbeno dopustnega tveganja. V podkrepitev takšnega svojega stališča Novoselec (1989: 7–9) navaja: »Res je, da niti hipotetično vedenje ni v skladu z zahtevami dolžnostnega ravnanja, ker se zadovolji samo s spoštovanjem dolžnostnega ravnanja na splošno in ne upošteva konkretnih okoliščin obravnavanega primera, vendar ta trenutek ni bistven za rešitev vprašanja sprejemljivosti hipotetične vzročnosti. Treba je namreč izhajati iz predpostavke, da obstaja določen način ravnanja, ki glede na konkretne okoliščine ni protipravno. Samo takšno ravnanje nam namreč lahko služi za primerjavo z dejanskim ravnanjem storilca. Čeprav s tako zamišljenim ravnanjem, ki ustreza pojmu dolžnostnega ravnanja, v konkretni prometni situaciji ne bi bilo mogoče preprečiti nastanka prepovedane posledice, potem lahko to pomeni le, da se je v konkretnem primeru *uresničilo družbeno dopustno tveganje*.«

7 O pojmih predrzne in brezobzirne vožnje v 324. členu KZ-1B (2011)

Naposled se zastavljata še vprašanji, kako razumeti pojma *predrzne ali brezobzirne vožnje* v 3. točki I. odstavka 324. člena KZ-1B (2011), in kakšen je njun *etimološki* pomen. Od tega je namreč odvisen tudi njun kazenskoppravni smisel. KZ-1B (2011) je kaznivo dejanje predrzne vožnje iz 324. člena KZ-1 (2008) preimenoval v kaznivo dejanje nevarne vožnje, ki ga stori voznik motornega vozila v smislu 3. točke I. odstavka 324. člena KZ-1B (2011), ki vozi predrzno ali brezobzirno na način, kot je opisan v treh alinejah te določbe. Nesprejemljivost takšnih ravnanj je KZ-1B (2011) po vzoru nemške ureditve dopolnil s sintagmo »vozi predrzno ali brezobzirno«, za razliko od nemške ureditve, ki opredeljuje posebno nevarno vožnjo s pojmom grobe kršitve predpisov o varnosti cestnega prometa (nem. *grob verkehrswidrig*) in pojmom brezobzirnosti (nem. *rücksichtslos*). Kazenski za-

konik (KZ-1, 2008) avtentične razlage teh dveh pojmov ne podaja, temveč prepušča teoriji in sodni praksi, da določita vsebino teh dveh pojmov. Kljub temu, da je naš zakonodajalec sledil zakonski koncepciji nemške ureditve, pri svojem zgledovanju ni bil povsem dosleden. Primerjava obeh ureditev kazenskopravnega varstva cestnega prometa zastavlja namreč vprašanje, kaj pomeni »vozi predrzno« v odnosu na »grob verkehrswidrig« v očeh naše in nemške teorije in sodne prakse ter kaj pomeni alternativno določen odnos »vozi predrzno ali brezobzirno« vožnjo. Paragraf 315c nemškega kazenskega zakonika (StGB, 1998) v drugem odstavku, v alinejah od a do g, našteva ravnanja, ki jih teorija zaradi teže kršitve predpisov varnosti cestnega prometa metaforično imenuje »sedem smrtnih grehov v cestnem prometu« (nem. *Sieben Todsünden im Straßenverkehr*), če imajo takšne kršitve za posledico, da je neposredno ogroženo življenje, telo in premoženje večje vrednosti (nem. *Verkehrsvorschrift*) in da jih je zato mogoče opredeliti kot grobe, samo vožnjo motornega vozila pa kot brezobzirno. To pa pomeni, da si obe oceni, izraženi na kumulativen način, ne nasprotujeta, temveč izražata poudarjeno nesprejemljiv odnos do takšnega ravnanja (Krumm, 2016).

Da pojma predrzne in brezobzirne vožnje nista popolnoma jasna, kaže sodna praksa, ki ju obravnava kumulativno, čeprav sta v zakonu določena alternativno. Tako je Vrhovno sodišče RS na primer v sodbi I Ips 89425/2010 navedlo: »Obsojenec je ravnal pri svoji vožnji predrzno, ker je kljub močni alkoholiziranosti vozil na prekratki varnostni razdalji.« Ali pa ju obravnava, kot da sta drug za drugega sinonim. V sodbi I Ips 59860/2012 je Vrhovno sodišče RS navedlo, da: »Iz presoje predrzne oziroma brezobzirne vožnje ni mogoče izpustiti okoliščine, da je obsojeni vozil pod močnim vplivom alkohola, zgolj zato, ker ta okoliščina sama po sebi že ustreza izvršitvenemu načinu iz 1. točke I. odstavka 324. člena KZ-1B (2011).« V odločbi I Ips 53731/2010 je Vrhovno sodišče RS pojasnilo, da storilec ravna *predrzno*, če ravna na enega od taksativno naštetih načinov, ki se mu *mora pridružiti še dodatna kršitve* predpisov o varnosti cestnega prometa, s katero storilec povzroči konkretno ogrožitveno posledico, to je nevarnost, ki bi ob rednem toku dogodkov privedla do nastanka poškodbene posledice, vendar so se ji ogroženi udeleženci v cestnem prometu s pravočasnim ukrepanjem izognili. Tudi Višje sodišče v Kopru je v odločbi II Kp 4663/2015 poudarilo, da pojem predrznosti opredeljujejo tako objektivne kot subjektivne okoliščine na strani storilca, ki zadevajo naravo in tudi *število kršitev* v določenem historičnem dogodku. Te okoliščine pa morajo biti v opisu dejanja tako konkretizirane, da je razvidno, da storilčeva vožnja odstopa od običajnih kršitev, da jo je mogoče že izkustveno opredeliti kot predrzno. Takšno stališče je namreč veljalo še pred spremembo kaznivega dejanja predrzne vožnje v cestnem prometu v kaznivo dejanje nevarne

vožnje v cestnem prometu. Zdaj, ko je kumulacija prekrška zaradi vožnje pod vplivom psihotropnih substanc vezana le še na kakšno kršitev katerega izmed predpisov o prometni varnosti iz 2. in 3. točke I. odstavka 324. člena KZ-1B (2011), se zastavlja vprašanje, kako razumeti pojem predrzne vožnje v 3. točki I. odstavka 324. člena KZ-1B (2011), samega zase in v odnosu do pojma brezobzirnosti. Nejasni zakonski pojmi, ki naj bi bili predpostavke kaznivosti, so namreč v nasprotju z načelom *nullum crimen sine lege certa*. Zato zadeva analiza teh dveh pojmov najprej njun *etimološki* in šele nato kazenskopravni pomen.

7.1 O pojmu predrzne vožnje

Predrznost je *kroatizem*. Predrzen je tisti, ki je »suviše drzan«, tj. preveč drzen, ki si upa več, kot bi smel (Snoj, 2003: 564), ker je preveč pogumen, preveč neustrašen, torej tisti, ki v kakšni tvegani, čeprav družbeno dopustni dejavnosti, kot jo predstavlja tudi cestni promet, tvega več kot bi smel, prepričan, da njegov pogum zaradi njegove spretnosti zanj in za druge ne bo poguben. Takšna samozavest, ki se izkaže zlasti v avanturističnem, zavestnem tveganju v vožnji, ki jo voznik podreja svojim egoističnim težnjam, zaradi evforije hitrosti in iz podobnih nagibov, seveda ni mogoče tolerirati. V ontološkem pogledu je predrznost psihološki substrat zavestne malomarnosti ali celo brezobzirnosti. Zato ni jasno, kaj naj pomeni in to še zlasti ne, ker je treba vsak pojem vsebinsko opredeliti, ter ga vzpostaviti v logično zvezo z več pojmi, in sicer z zavestno malomarnostjo in samo brezobzirnostjo. Če je tako, gre za nepotrebno podvajanje pojmov. Tudi dejanja iz I. odstavka 324. člena KZ-1B (2011) so namreč kazniva, če so storjena iz malomarnosti. To pa pomeni, da pojma predrzne vožnje v cestnem prometu ni mogoče razumeti v takšnem smislu, kot ga v paragrafu 315c nemškega kazenskega zakonika (StGB, 1998) predstavlja »grob verkehrswidrig«. Pojem malomarnosti kot oblike krivde, pa je težko združljiv s pojmom predrznosti in brezobzirnosti, ker imajo ti pojmi skoraj tavnološki pomen.

7.2 O pojmu brezobzirne vožnje

Tako kot predrznost je tudi brezobzirnost *kroatizem*, ker prihaja od hrvaške besede »obzir« ali »ozir« in je izpeljanka iz glagolov »obzirati, ozirati, obazreti«. Njeni sestavini »ob« in »zreti« torej v taki povezavi pomenita gledati (Snoj, 2003: 416). Brezobziren je torej tisti, ki se ne ozira na posledice svojega ravnanja. Smiselno enak pomen ima ta pojem v anglo-ameriškem pravnem sistemu. Ta pojem se je na področju *common law* pravnega sistema izoblikoval kot normativna

predpostavka krivde in je sinonim za grob prezir do varnosti.¹⁰ Odgovornost za *recklessnes* naj bi bila podana, če se storilec zaveda tveganosti svojega ravnanja in možnosti nastanka prepovedane posledice pa ničesar ne ukrene, da bi to preprečil. Če do takšne posledice ne pride, je to le zaradi naključja. To pa pomeni, da je v ontološkem in psihološkem pogledu brezobzirnost sinonim za eventualni naklep. Z eventualnim naklepom namreč ravna storilec, ki se ne ozira na posledice svojega ravnanja in ne razreši dileme, ali bo povzročil prepovedano posledico v prid oceni, da te ne bo povzročil. Ravna namreč po principu, kar bo, pa bo. Zato ostaja do nastanka takšne posledice indiferenten. Prav zato privoli v njen nastanek oziroma samo dejanje. Medtem ko se v anglo-ameriškem pravu pojem brezobzirnosti zdi ustrezno merilo za presojanje krivde, pa so se v jugoslovanski doktrini mnenja o (ne) ustreznosti njegovega kazenskopravnega pomena močno razhajala. Prevladovalo je stališče, da je ta pojem težko dovolj natančno določiti, kot bi to morda zahtevala merila za presojanje krivde, ker se brezobzirnost bolj občuti, kot pa se tak pojem natančno izrazi. Za razliko od predrznosti pa je bil pojem brezobzirnosti predmet dovolj poglobljene analize na področju jugoslovanske kazenskopravne teorije. Ta ga je razkrila kot problematičnega še zlasti glede zakonske ureditve kazenskopravnega varstva cestnega prometa, kjer naj bi ta pojem olajšal predvsem problem razlikovanja med eventualnim naklepom in zavestno malomarnostjo. Zato je teorija pojem brezobzirnosti s tega vidika vselej eksemplarično obravnavala, ko je presojala, ali bi bil ta pojem sprejemljiv kot oblika krivde v cestnem prometu. Na tak način določen smisel pojma brezobzirnosti, ki poleg intelektualnega in voljnega elementa, poudarja tudi karakterni element. Vendar ostaja ta pojem kljub svoji teoretični sprejemljivosti brez večje praktične vrednosti. Na področju razreševanja problematike ugotavljanja tovrstnih kaznivih dejanj ne prinaša ničesar, kar bi lahko bilo praktično prepoznavno. Drugačno mnenje je prevladovalo v starejši doktrini (Dežman, 2014: 57–62). Brezobzirnosti storilčevega ravnanja je namreč lahko pomenila le pomo-

žno merilo pri razlikovanju med obstoječimi vrstami krivde. Zato si je teorija prizadevala, da pojmu brezobzirnosti določi natančnejšo vsebino. V ta namen je izoblikovala objektivno in objektivno-subjektivno koncepcijo pojma brezobzirnosti. Po objektivni koncepciji je predstavljal pojem brezobzirnosti kriterij za presojo različnih objektivnih okoliščin vsakega konkretnega primera posebej. Po tem pojmovanju se kot brezobzirno ravnanje v cestnem prometu najpogosteje štejejo neprimerna hitrost, alkoholiziranost, vožnja brez vozniškega dovoljenja, prehitevanje, objestna vožnja, nedovoljeno prehitevanje ob slabi vidljivosti, nepravilno prehitevanje po levi strani, vožnja v napačno, nasprotno smer, ogrožanje večjega števila oseb in podobno, kar že na dovolj jasen način kaže na intenziteto protipravnosti. Takšno stališče je zavzelo tudi Vrhovno sodišče RS, ko je poudarilo, da je obdolženec ravnal z zavestno malomarnostjo, ko se je glede na »grobno kršitev cestnoprometnih predpisov brez dvoma zavedal ne le nevarnosti, da bo s takšno vožnjo povzročil prometno nesrečo, temveč tudi, da bo ta tako huda, da bo lahko terjala smrtne žrtve« (sodba I Ips 208/2009).

Do pojma brezobzirnosti se je dovolj jasno opredelilo Vrhovno sodišče RS, ko je v zvezi s kaznivim dejanjem umora, storjenega iz brezobzirnega maščevanja, ki predstavlja glede na analogijo *intra legem* po 4. točki 116. člena KZ-1 (2008) enega izmed nizkotnih nagibov. Poudarilo je namreč, da brezobzirnost v obravnavani zadevi ni podana, ker obdolženec, ki se je s svojim vozilom zaletel v vozilo svojega nekdanjega dekleta, da bi se ji maščeval, ker ga je zapustila, ni ravnal z nizkotnim nagibom, ker je njegova zamisel, da stori takšno kaznivo dejanje, dozorela neposredno pred odločitvijo. Po stališču Vrhovnega sodišča RS (sodba I Kp 59860/2012) »hipnost« izvršitve dejanja že samo po sebi izključuje tak nizkoten nagib, kot naj bi ga porajala brezobzirnost kot tisti nagib, ki naj bi storilca vodil pri izvršitvi kaznivega dejanja. V cestnem prometu pa prevladuje hipnost pojavov, ki zahtevajo hipnost in ustreznost reakcij njegovih udeležencev. Za kaznivost ravnanja v smislu paragrafa 315c nemškega kazenskega zakonika (StGB, 1998) pa morata biti istočasno podani obe komponenti (nem. *Gleichzeitigkeiten*), in sicer tako groba kršitev predpisov o varnosti cestnega prometa kakor tudi brezobzirnost, tj. objektivna in subjektivna pripisljivost (nem. *objektive und subjektive Zurechnung*), kar je pogoj za krivdo in torej ne že krivda sama. Predrznost in brezobzirnost sta *psihološka*, krivda pa *normativna* kategorija. Pojem brezobzirnosti je sporen tudi v nemški teoriji. Sporen je prav zato, ker je deloma subjektivni znak zakonskega bistva tega kaznivega dejanja, delno pa je zato, ker je poseben znak krivde. Da sta »*grob verkehrswiedrigen*« in »*Rücksichtslosigkeit*« šele priprava za krivdo, prihaja do izraza v teoriji o dvojnem položaju naklepa (nem. *Doppelstellung des Vorsatzes*). To pa pomeni, da se na področju nemške teorije razkriva bistveno podob-

¹⁰ Nekateri angleški pisci navajajo, da pojem brezobzirnosti v bistvu ustreza pojmu eventualnega naklepa. Odgovornost za tako imenovani *recklessnes* je podana, kadar se storilec zaveda tveganosti svojega ravnanja in možnosti nastanka sicer predvidljive posledice, pa ne ukrene ničesar, da bi njen nastanek preprečil. Če do takšne posledice ne pride, je to srečno naključje. Smiselno isto je mogoče ugotoviti tudi za ameriško pravno področje. Paragraf 2.02 ameriškega Model Penal Code definira ob namernosti (angl. *purposely*), premetenosti (angl. *knowingly*) in malomarnosti (angl. *negligently*) tudi brezobzirnost (angl. *recklessly*) (Karp, 1974). Takšna klasifikacija kazenske odgovornosti pa je podana zaradi različne intenzitete kazenskopravne reakcije, saj te štiri oblike odgovornosti pomenijo štiri različne stopnje družbene graje. *Recklessly* predpostavlja visoko stopnjo vedenjskega odmika od standarda tiste skrbnosti, ki naj bi veljala v neki družbeni situaciji, v kateri storilec nedopustno tvega.

na problematika, kot jo zaznavata tudi naša teorija in sodna praksa. Na to opozarjajo tudi Korošec in sodelavci (2013: 85), ko navajajo: »Različni teoretiki na področju nemške doktrine poudarjajo, da je kumulativno kombinirani kriterij grobe protipravnosti in brezobzirnosti osrednji kriterij razmejitve med prometnimi prekrški in kaznivimi dejanji, da pa trenutna formulacija s pravosodno razlago tej pomembni nalogi ni kos, ker naj bi bil zlasti element brezobzirnosti premalo jasen oziroma preširok.« Brezobzirnost pojmovno torej še najbolj ustreza eventualnemu naklepu. Zato je subjektivni zakonski znak kaznivega dejanja po paragrafu 315c nemškega kazenskega zakonika (StGB, 1998). Le tak pomen pa ima lahko tudi v 3. točki I. odstavka 324. člena KZ-1 (2008). Drugače pa je s pojmom predrzne vožnje, ki ga je lahko razložiti tako v smislu zavestne malomarnosti kot brezobzirnosti. S pojmom predrzne vožnje se prav tako poudarja subjektivni odnos storilca do lastnega ravnanja. Z razliko od nemške ureditve, kjer sta v II. odstavku paragrafa 315c nemškega kazenskega zakonika (StGB, 1998) določena z grobo kršitvijo predpisov o varnosti cestnega prometa in brezobzirnostjo kumulativno, in sicer z enim objektivnim in enim subjektivnim merilom, sta v 3. točki I. odstavka 324. člena KZ-1 (2008), torej kar dva kriterija subjektivne in objektivne narave. Zato ima sintagma »vzvi predrzno ali brezobzirno« nejasen tавтоloški pomen.

8 Sklep in predlog za prihodnjo ureditev

V široko razprostrto normativno mrežo se torej bolj zapleta zakonodajalec, kot pa da predstavlja ta ustrezno pomensko shemo, v okviru katere naj bi potekal produktivni praktični diskurz o tem, ali so v obravnavani zadevi podane vse predpostavke kaznivosti. Primerjava med 323. členom KZ-1 (2008) in 324. členom KZ-1B (2011) pa pokaže, da je bil 324. člen KZ-1 (2008) manj problematičen, kot je njegov naslednik, saj ni zastavljal vprašanja »kvalifikatornega preskoka«. Prav tako ni zastavljal problematike razlikovanja med tem kaznivim dejanjem in prekrškom s prometno nesrečo II. kategorije, ker ni določal kot kaznivo dejanje povzročitev prometne nesreče iz malomarnosti z lahko telesno poškodbo, prav tako pa je dosledneje v primerjavi s paragrafom 315 c nemškega kazenskega zakonika (StGB, 1998) določal to kaznivo dejanje le kot naklepno kaznivo dejanje, vsa malomarnostna ravnanja v cestnem prometu pa je prepuščal 323. členu KZ-1 (2008). Zato vprašanja možnosti kvalifikatornega preskoka 324. člen KZ-1 (2008), ki je ustrezno opredeljeval tudi odgovornost za hujše posledice, ni zastavljal. Kljub vsemu pa ostaja odprto provokativno vprašanje, ali ne sodijo dejanja, na katere meri določba 323. člena KZ-1 (2008), med prekrške in ne med kazniva dejanja. To pa pomeni, da ostaja za zakonodajalca še vedno kot nomotehnični problem, kako naj dosledneje uredi kazenskopravno varstvo cestnega prometa, da razbremeni

sodno prakso nepotrebnih dilem, protipredpisnim ravnanjem v cestnem prometu pa jasneje določi njihov kazenskopravni pomen, ter jih na tak način razmeji od ustreznih prekrškov. Po določilu 4. odstavka 109. člena ZPrCP (2010) gre namreč za prometno nesrečo IV. kategorije, če ponesrečenec umre v roku 30 dni po prometni nesreči. To pa pomeni, da o pravni kvalifikaciji odločajo torej minute, če že ne celo sekunde, kar meji skoraj že na birokratski cinizem. Zato bi bilo v kriminalitetnopolitičnem pogledu najustrežnejše, če bi se ravnanja iz 323. člena KZ-1 (2008) uvrstila med prekrške. Na tak način bi predstavljala ravnanja iz 324. člena KZ-1B (2011) najnevarnejša ravnanja v cestnem prometu, kazensko pravo pa skrajno sredstvo za preprečevanje najekstremnejših primerov odklonskega vedenja v cestnem prometu. V kontekst te problematike lahko sodi pojem brezobzirnosti, če kaže ravnanje grob prezir do zahtev prometne varnosti. Drugače pa je s predrznostjo. Ta pojem ima preveč skupnega z zavestno malomarnostjo, da bi lahko predstavljal jasen kazenskopravni kriterij v smislu 324. člena KZ-1B (2011). Nejasnost pojmov v zakonskem opisu kaznivega dejanja zastavlja torej vprašanje zakonitosti. Zato je takšno stanje na področju kazenskopravnega varstva cestnega prometa »dogmatično površno in kriminalitetno politično neodgovorno polovičarstvo« (Korošec, 2008: 97). Če pa naj smiselno pomeni isto kot poudarek na hudo kršitev predpisov, potem bi bilo bolj smotrno, da se zatrjujejo kumulativno s pojmom brezobzirnosti, in ne na način, ki vzbuja vtis, da predstavljata tako predrznost kot brezobzirnost sinonim za ravnanje in ne za njegovo oceno. Kot teoretično-praktični problem, relativno neodvisen od zakonske koncepcije kaznivih dejanj zoper varnost cestnega prometa, pa ostaja določanje pojma dolžnostnega ravnanja in utemeljevanja njegove kršitve na kazenskopravno sprejemljiv način.

Literatura

1. Ambrož, M. (2017). O vplivu kriminalitetne politike na kazensko-pravno dogmatiko. *Revija za kriminalistiko in kriminologijo*, 68(1), 5–14.
2. Bavcon, L. (1980). *Ugotavljanje kazenske odgovornosti*. Ljubljana: Uradni list SRS.
3. Bavcon, L., Bošnjak M., Fišer Z., Karakaš A., Krapac D., Novoselec P. et al. (2000). *Uveljavljanje novih institutov kazenskega, materialnega in procesnega prava*. Ljubljana: Uradni list Republike Slovenije.
4. Bavcon, L., Šelih, A., Korošec, D., Ambrož, M. in Filipčič K. (2013). *Kazensko pravo: splošni del*. Ljubljana: Uradni list Republike Slovenije.
5. Čas, P., Filipčič, K., Fišer, Z., Gril, S., Jenull, H., Kovač, P. et al. (2018). *Zakon o prekrških (ZP-1) s komentarjem*. Ljubljana: GV Založba.
6. Deisinger, M. (2017). *Kazenski zakonik: Posebni del s komentarjem, sodno prakso in literaturo*. Maribor: Poslovna založba MB d.o.o.
7. Dežman, Z. (1998). Kaznivo dejanje zoper varnost cestnega prometa in temeljne predpostavke kaznivosti. *Uradni list RS*, (80/98).

8. Dežman, Z. (2014). Kazneno pravna zaščita cestovnog prometa prema KZ Slovenije i KZ Hrvatske. *Hrvatski ljetopis*, 1, 135–161.
9. Fišer, Z. (1995). *Objektivni pogoj kaznivosti* (Doktorska disertacija). Nova Gorica: Univerza v Ljubljani.
10. I Ips 53731/2010, Vrhovno sodišče Republike Slovenije (2010).
11. I Ips 59860/2012, Vrhovno sodišče Republike Slovenije (2014).
12. I Kp 10/2005, Vrhovno sodišče Republike Slovenije (2005).
13. I Kp 401/2000, Višje sodišče v Ljubljani (2000).
14. I Kp 59860/2012, Vrhovno sodišče Republike Slovenije (2016).
15. II Ips 208/2009, Vrhovno sodišče Republike Slovenije (2009).
16. II Kp 4663/2015, Višje sodišče v Celju (2016).
17. I Ips 201/1996, Vrhovno sodišče Republike Slovenije (1997).
18. I Ips 201/1996, Vrhovno sodišče Republike Slovenije (2007).
19. I Ips 208/2009, Vrhovno sodišče Republike Slovenije (2009).
20. I Ips 243/2009, Vrhovno sodišče Republike Slovenije (2010).
21. I Ips 279/2009, Vrhovno sodišče Republike Slovenije (2009).
22. I Ips 360/2007, Vrhovno sodišče Republike Slovenije (2007).
23. I Ips 391/2006, Vrhovno sodišče Republike Slovenije (2007).
24. I Ips 42/2004, Vrhovno sodišče Republike Slovenije (2005).
25. I Ips 5405/2013, Vrhovno sodišče Republike Slovenije (2016).
26. I Ips 89425/2010, Vrhovno sodišče Republike Slovenije (2010).
27. Jescheck, H. H. (1996). *Lehrbuch des Strafrechts, Allgemeiner Teil*. Berlin: Duncker & Humblot.
28. Karp, J. D. (1974). Causation in the Modell Penal Code. *Columbia Law Review*, 78(6), 1249–1286.
29. Kazenski zakon Socialistične Republike Slovenije. (1977). *Uradni list SRS*, (12-618/77).
30. Kazenski zakonik (KZ-1). (2008). *Uradni list RS*, (55/08).
31. Kazenski zakonik Republike Slovenije. (1994). *Uradni list RS*, (63/94).
32. Kazneni zakon Republike Hrvatske (KZ). (2011, 2015, 2017). *Narodne novine Republike Hrvatske*, (125/11, 56/15, 61/15, 101/17).
33. Korošec, D. (2008). Sodobna dogmatika kazenskega prava cestnega prometa. *Javna uprava*, 44(1), 77–99.
34. Korošec, D., Dežman, Z., Karakaš, A., Nerat, B., Zgaga, S. in Verdel Kokol, V. (2013). *Cestnoprometno kazensko pravo*. Ljubljana: GV Založba.
35. Kp 276/2007, Višje sodišče v Celju (2007).
36. Kp 13/2000, Višje sodišče v Celju (2000).
37. Kp 227/2008, Višje sodišče v Celju (2009).
38. Krumm. (2016). *Beschluss*. Koblenz: OLG.
39. Lackner, K. (1966). *Das konkrete Gefährdungsdelikt im Verkehrsstrafrecht*. Berlin: Walter De Gruyter & Co.
40. Novoselec, P. (1989). Hipotetički kauzalitet kot nehatnih delikata i delikata ugrožavanja. *Zbornik Pravnog fakulteta*, 38(1), 11–13.
41. Novoselec, P. (1990). *Krivično pravo, krivično delo i njegovi elementi*. Osijek: Pravni fakultet Sveučilišta u Osijeku.
42. Novoselec, P. (2000). *Uveljavitev novega kaznivega dejanja povzročitve prometne nesreče iz malomarnosti*. Ljubljana: Raziskava Inštituta za kriminologijo pri Pravni fakulteti v Ljubljani.
43. Petrovec, D. (ur.). (2011). *Varnost cestnega prometa*. Ljubljana: Inštitut za kriminologijo pri Pravni fakulteti.
44. Roxin, C. (2003). *Strafrecht Allgemeiner Teil, Band II: Besondere Erscheinungsformen der Straftat*. München: Verlag C.H. Beck.
45. Rühlers, B., Fisher, C. in Birk, A. (2015). *Rechtstheorie mit Juristischer Methodenlehre*, 8. überarbeitete Auflage. München: Verlag C.H. Beck.
46. Schroth, U. (2000). *Strafrecht, Besonderer Teil, Strukturen – Aufbauschemata-Fälle* (3. izd.). Dresden: Richard Boorbe-ning, Verlag.
47. Shünemann, B. (1975). Moderne Tendenzen in der Dogmatik der Fahrlässigkeits- und Gefährdungsdelikte. *Juristische Arbeitsblätter*, 113, 435–444.
48. Snoj, M. (2003). *Slovenski etimološki slovar* (2. izd.). Ljubljana: Modrijan.
49. Strafgesetzbuch (StGB). (1998). *Antsblatt BRD*, (153/98).
50. Turković K., Novoselec P., Grozdanić V., Kurtović Mišić A., Derenčinović D., Bojanić I. et al. (2013). *Komentar kaznenog zakona in drugi izvori novog kaznenog prava*. Zagreb: Narodne novine.
51. U-I 282/94, Ustavno sodišče Republike Slovenije (1995).
52. U-I 88/2007, Ustavno sodišče Republike Slovenije (2009).
53. U-I-132/15, Ustavno sodišče Republike Slovenije (2018).
54. U-I-134/11, Ustavno sodišče Republike Slovenije (2013).
55. Ustava Republike Slovenije (URS). (1991). *Uradni list RS*, (33/91).
56. Wimmer, A (1958). *Das Zufallsproblem beim fahrlässigen Verletzungsdelikt*. Köln: Neue juristische Wochenschrift.
57. Zakon o pravilih cestnega prometa (ZPrCP). (2010). *Uradni list RS*, (109/2010).
58. Zakon o prekrških (ZP-1-UPB8). (2011). *Uradni list RS*, (29/11).
59. Zakon o spremembah in dopolnitvah Kazenskega zakonika (KZ-1B). (2011). *Uradni list RS*, (91/11).
60. Zakon o varnosti cestnega prometa (ZVCP-1). (2004). *Uradni list RS*, (83/04).

Is Criminalizing Traffic Accidents from Negligence and Dangerous Road Traffic the Basis of a Rational Criminal Policy?

Zlatan Dežman, Ph.D., Associate Professor, Law Faculty, University of Maribor, European Law Faculty in Nova Gorica and Higher Judge, District Court in Maribor, Slovenia. E-mail: zlatan.dezman@sodisce.si

This paper provides a theoretical analysis of the legal provisions of Article 323 of the Penal Code (KZ-1, 2008) and Article 324 of the Act Amending the Criminal Code (KZ-1B, 2011), which defines the concept of the criminal act of causing a traffic accident resulting from negligence and the criminal offense of dangerous road traffic. The basic hypothesis is that, due to a series of conceptual ambiguities and their mutual legal logical discrepancies, it cannot be rationally justified in the way required by the principle of legality. Therefore, they are not a reliable normative starting point for assessing these two offenses in the case law, nor can they be justified from the point of view of a rational criminal policy of criminal law protection of road transport. This would be sufficient if the normative basis for the prevention of the most dangerous criminal offenses relative to road traffic would be the provision of Article 324 of the KZ-1B (2011), provided that it would be adequately refined. Namely, that both provisions express only excessive repression. The purpose of this paper is to draw attention to nomotechnical inconsistencies and propose future regulation in this area.

Keywords: the criminal act of causing a traffic accident from negligence, the criminal act of dangerous driving in road traffic, audacity, recklessness, an omission criminal offense

UDC: 343.346