

**Ravnanja s katerimi bi lahko bili izpolnjeni znaki katerega izmed prekrškov  
po Zakonu o pravilih cestnega prometa (ZPrCP), Zakonu o motornih vozilih (ZMV)  
ali Zakonu o voznikih (ZVoz-1):**

**Kratka kazensko- in prekrškovno-pravna analiza primera »Študentska pravda 2017«**

Pred samo obravnavo potencialnih prekrškov se je potrebno opredeliti do vprašanja ali v konkretnem primeru gre za ravnanja, ki predstavljajo ravnanja v cestnem prometu. Prvi člen ZPrCP narekuje, da se s tem zakonom določajo pravila ravnanja v cestnem prometu in sankcije, ki jih pri izvajanju tega zakona izrekajo pristojni organi. *Cestni promet* je glede na 3. člen ZPrCP promet vozil, pešcev in drugih udeležencev cestnega prometa na javnih cestnih in na nekategoriziranih cestah, ki se uporabljajo za javni cestni promet. Glede na dejansko stanje primera je moč sklepati, da gre za cestni promet, saj je šlo za promet vozila na javni cesti. V opisu dejanskega stanja ni nobenega podatka o tem, da bi katera izmed cest bila v zasebni lasti, navedeno je, da gre za regionalno cesto, pot od MB do PO (predvidevam avtocesta), ter Bobekova in Schmirmaulova ulica (predvidevam, da gre za občinsko cesto).

Drugo vprašanje je vprašanje *udeleženca v prometu*, ki ga ZPrCP v 3. členu definira kot osebo, ki je na kakršenkoli način udeležena v cestnem prometu. Ob jezikovni razlagi tega člena lahko sklepamo, da sta tako oče kot sin bila udeležena v prometu.

Večji problem zasledimo pri definiciji *vožnje*, ki pomeni upravljanje kolesa, kolesa z motorjem, vprežnega vozila ali kakršnegakoli motornega vozila. S težavo se soočimo pri opredelitvi upravljanja vozila, predvsem glede tega ali je sploh mogoče šteti očeta (ali sina) za upravljalca, saj sta oba bila med vožnjo pretežno pasivna. Vozilo se je „upravljalo“ samo na podlagi inteligentne tehnologije. Ali kot upravljanje vozila šteti zgolj „fizično“ upravljanje v smislu manevriranja z volanom, spreminjanje prestav, kontrole plina in zavor (potem je vozilo upravljal človek samo v primeru, ko je sin prijel za volan in vozilo preusmeril), ali bi kot upravljanje lahko šteli golo spremljanje in nadzor nad vožnjo, ali pa celo zgolj kot ustrezno programiranje vozila (v kolikor bi nekdo „inteligentnemu“ vozilu dal goli ukaz s koordinatami poti)?

Enak problem se porodi pri opredelitvi *voznika*. Po Zakonu o voznikih, gre za osebo, ki na cesti vozi vozilo. Srečamo se s podobno dilemo kot pri upravljanju vozila. Po SSKJ pomeni glagol voziti, voditi, usmerjati avtomobil. Po goli jezikovni razlagi bi lahko rekli, da je avtomobil mogoče voziti tudi „daljinsko“, saj ga na ta način upravljamo in usmerjamo.

1. Obravnavo v okviru cestnoprometne (prekrškovne) zakonodaje si najprej zasluži ravnanje, ki se kaže v goli prepustitvi upravljanja vozila programski opremi oz. samemu vozilu. ZPrCP je pravni naslednik Zakona o varnosti cestnega prometa, ki je bil sprejet leta 2004. Tedanja tehnologija (vsaj na aplikativni ravni) ni omogočala avtonomne vožnje, zato tedanji zakon ni predvideval in urejal avtomatizirane vožnje (tako je tudi z aktualnim zakonom.) Udeležbo motornih vozil v cestnem prometu ureja Zakon o motornih vozilih (ZMV). Ta definira *motorno vozilo*, kot vozilo namenjeno vožnji po cesti z močjo lastnega motorja. Tudi ta zakon molči o kakršnikoli uporabi avtomatiziranih vozil. Po aktualni zakonski opredelitvi bi avtonomno vozilo v konkretnem primeru lahko označili kot motorno vozilo po ZMV, saj je vozilo Edison bilo namenjeno vožnji po cesti, hkrati pa ga je poganjal lastni motor. Pri tem ponovno naletimo na enak problem, in sicer ali prepustitev krmiljenja vozila programu predstavlja vožnjo ali ne. V kolikor je odgovor na to vprašanje pritrdilen, lahko sklepamo, da gre za motorno vozilo v smislu ZMV, v nasprotnem primeru vozilo ostane zunaj dometa zakona. Pri tem je potrebno omeniti, da ZMV v 5. členu določa pogoje za distribucijo vozil na trg in njihovo uporabo, in sicer tako, da vozila smejo biti dana na trg in se smejo začeti uporabljati, če so skladna s tehničnimi zahtevami glede zagotovitve varnosti, zavarovanja življenja in zdravja ljudi ter varstva okolja in drugimi zahtevami vezanimi na vozila, če so bili njihova skladnost s predpisanimi tehničnimi zahtevami ter tehnično stanje in identiteta potrjeni v predpisanem postopku, če so označeni

v skladu s predpisi in, če izpolnjujejo druge pogoje, določene s tem zakonom. Izpolnjenost pogojev se ugotavlja v postopku za homologacijo vozil (7. člen ZMV), gre za postopek v katerem homologacijski organ ugotovi ali tip vozila izpolnjuje predpisane zahteve, če je skladen, podeli certifikat o homologaciji (12. člen ZMV). Domnevam, da je Edison test prestal, saj gre za vozilo, ki je predmet tržnega najema. Možno pa je, da „moderna“ tehnologija, ki jo vozilo vsebuje, tega ni prestala in je posledično njena uporaba prepovedana. Konkretnije zahteve, ki bi jih naj vozilo izpolnjevalo so predpisane s strani ministrstva (Pravilnik o odobritvi motornih in priklopnih vozil ter sistemov sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot namenjenih za takšna vozila, ki je bil sprejet na podlagi Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi okvira za odobritev motornih in priklopnih vozil ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za takšna vozila). V omenjenih aktih nikjer ni omenjena inteligentna tehnologija pri vožnji (še najmanj pa takšna, ki vsebuje precej močno umetno inteligenco, ki ustreza tipu 4 avtonomnih vozil glede na človeško udeležbo oz „input“ pri sami vožnji<sup>1</sup>). Če tovrstna tehnologija ni namenjena preverjanju pri postopkih homologacije, menim, da je bil namen zakonodajalca takšen, da se tovrstna tehnologija ne bi uporabljala. Voznik oz. uporabnik, ki se le te na javnih cestah posluži bi izpolnil znake 5. člena ZMV. Pri tem je še vprašljiva ustreznost oziroma aktualnost programske opreme in možnost kontroliranja ustreznosti le- te.

2. Vprašanje je ali je oče s tem, ko je Jona „posedel“ za volan kršil katero izmed pravil cestnega prometa? V zvezi s tem so relevantne določbe Zakona o voznikih (ZVoz-1), ki v 56. členu določa, da motorno vozilo sme voziti oseba, ki je dopolnila predpisano starost za vožnjo vozil (ob izpolnjenosti drugih pogojev: vozniško dovoljenje, telesna in duševna sposobnost itd.). Predpisana starost za vožnjo motornih vozil je 18 let, izjema je predvidena zgolj za voznike, ki so starejši od 16 let, ob pogojih za vožnjo s spremstvom. V času, ko je do kritičnega dogodka prišlo, je bil Jon star 13 let. Pogojev ni izpolnjeval. Ponovno pridemo do vprašanja ali je sploh mogoče šteti, da je Jon vozil. Ne glede na končni odgovor, je moč ugotoviti, da je Jon vsaj za nekaj sekund ali manj poprijel za volan (medtem je sedel na voznikovem sedežu) in s tem vendarle izpolnil znake prekrška po 56. členu ZVoz-1.

Zakon o prekrških v 8. členu določa, da se v prekrškovnih postopkih smiselno uporabljajo določbe Kazenskega zakonika (KZ-1). V tem primeru bi bilo smiselno uporabiti določbe o storilcu in o skrajni sili. Zakon o prekrških ne določa spodnje starostne meje storilca prekrška, omenja zgolj, da se mladoletnim storilcem izrečejo sankcije opominjevalne narave. Menim, da je pri tem potrebno uporabiti KZ-1, ki kazensko odgovornost „rezervira“ zgolj za storilce starejše od 14 let. Glede na povedano, Jon ne bi mogel odgovarjati za prekršek. Prav tako menim, da bi njegovo ravnanje (če bi šteli, da je znake prekrška izpolnil v trenutku, ko je prijel za volan) lahko ostalo zunaj odgovornosti za prekršek tudi zaradi opravičljive skrajne sile, saj je storil protipravno dejanje, da bi od sebe in od drugega (očeta) odvrnil istočasno nezakrivljeno nevarnost (zakrivljenost je vprašljiva, saj mu je voziti dovolil oče, do potrebe po njegovi intervenciji je prišlo zaradi napak v programski opremi itd.) za telesno celovitost (morebitne poškodbe pri prometni nesreči), ki je ni bilo mogoče odvrniti drugače (ponovno predmet diskusije), če povzročeno zlo ni nesorazmerno večje od zla, ki je grozilo (gre za tehtanje med telesno celovitostjo starke in telesno celovitostjo Jona in očeta, pri čemer gre za sorazmerje).

Pri tem je še potrebno omeniti, da so starši dolžni skrbeti in izvajati nadzorstvo nad otrokom, ko je ta udeležen v prometu, pri tem pa opustitev nadzorstva nastopi zlasti, ko starši omogočijo, dovolijo ali dopustijo, da otrok ravna v nasprotju z določbami zakona (7. člen ZPrCP.) Tukaj je potrebno presojati odgovornost očeta, ki je prepustil dovolil upravljanje vozila otroku.

3. Vprašanje vožnje v coni za pešce s hitrostjo 50 km/h v območju za pešce. Najvišja dovoljena

---

<sup>1</sup>[https://www.nhtsa.gov/sites/nhtsa.dot.gov/files/812182\\_humanfactorseval-1213-automdrivingconcepts.pdf](https://www.nhtsa.gov/sites/nhtsa.dot.gov/files/812182_humanfactorseval-1213-automdrivingconcepts.pdf)

hitrost na območju za pešce je 10 km/h (46. člen ZPrCP). V konkretnem primeru je voznik (sin, oče, samo vozilo?) prekoračil hitrost za 40 km/h. Relevanten je tudi 45. člen ZPrCP, ki določa, da mora voznik hitrost in način vožnje prilagoditi poteku, tehničnim in drugim lastnostim ceste stanju vozišča preglednosti, vidljivosti, prometnim in vremenskim razmeram, stanju vozila in tovora ter svojim vozniskim sposobnostim, tako, da ves čas vožnje obvladuje vozilo oziroma, da ga lahko ustavi pred oviro, ki jo glede na okoliščine lahko pričakuje. Voznik v danem primeru tega ni storil, saj hitrosti vožnje ni prilagodil prometnim razmeram (spremenjen režim, ovire na vozišču, starejši ljudje in otroci). Eno izmed temeljnih načel cestnoprometnega prava določa, da kadar so udeleženci cestnega prometa otroci, starejši ljudje, slepi, invalidi in druge osebe, ki niso v celoti sposobne za samostojno udeležbo v cestnem prometu, so drugi udeleženci dolžni nanje posebno paziti in jim pomagati (4. člen ZPrCP). Vozilo je nadaljevalo vožnjo z nespremenjeno hitrostjo, s tem so bili izpolnjeni znaki prekrška. Glede tega je pomembno izpostaviti vprašanje idealnega (navideznega) steka med prekrškom po 45. in 46. členom ZPrCP. Vse dileme glede opredelitve voznika in vožnje ostajajo tudi pri tem vprašanju.

### **Ravnanja s katerimi bi potencialno lahko bili izpolnjeni znaki kaznivega dejanja**

V kolikor bi katerakoli od navedenih kršitev predpisov o varnosti cestnega prometa predstavljala vzrok za nastanek prometne nesreče, bi lahko bili izpolnjeni znaki kaznivega dejanja povzročitve prometne nesreče iz malomarnosti s hujšo posledico po 323. členu KZ-1 (ostaja sicer vprašanje vzročne zveze med nesrečo in smrtjo ter vprašanje pretrganja le-te). Zakon potencialnega storilca opredeli kot udeleženca v prometu. Nabor možnih subjektov je širši, saj v ta okvir ne spadajo zgolj vozniki. Ob tem mora biti pri storilcu podana malomarnost. Vzrok za prometno nesrečo bi lahko bila že kršitev pod prvo alinejo prejšnjega poglavja (vožnja z neustrezno tehnologijo.) Hujša telesna poškodba je objektivni pogoj kaznivosti, medtem ko je smrt hujša posledica, do katere mora biti podan krivdni odnos storilca. Ponovno je vprašanje kdo je je tukaj sploh udeleženec v prometu.

S tem, ko je voznik prekoračil hitrost za več kot 30 km/h v območju za pešce, je izpolnil zakonske znake kaznivega dejanja nevarne vožnje v cestnem prometu po drugi alineji prvega odstavka 324. členu KZ-1 v zvezi z drugim odstavkom 324. člena KZ-1 (malomarnostna krivdna oblika) in sicer s hujšo posledico (vsaj hujša telesna poškodba, če ne smrt). Predhodna kazenskopravna ureditev je pri obravnavanem kaznivem dejanju predvidevala zgolj naklep kot obliko krivde, v smislu, da je storilec naklepno ogrožal promet (predrzna vožnja), nova ureditev pa uvaja malomarnost kot obliko krivde. Telesne poškodbe ali smrt so hujše posledice, mora biti podan krivdni odnos do njih. Ponovno je vprašanje kdo je voznik, za razliko od 323. člena, 324. člen govori o vozniku in ne o udeležencu, zato predvidevam, da je nabor potencialnih subjektov manjši.

Na koncu je še potrebno omeniti dejstvo, da je znak prepovedi vožnje je bil počečkan z grafiti bele barve in je zaradi tega znak bil manj viden/prepoznaven. Tukaj lahko gre za kaznivo dejanje opustitve nadzorstva v cestnem prometu po 327. členu KZ-1: Oseba, ki ji je zaupano nadzorstvo nad vzdrževanjem cest, mostov, nad prevoznimi sredstvi ali javnim prometom ali vodstvo ali usmerjanje vožnje, pa s kršitvijo svoje dolžnosti povzroči nevarnost za življenje ljudi ali premoženje velike vrednosti, se kaznuje z zaporom do treh let. Ustrezne službe znak niso sanirale, vprašanje je kako na to vpliva dejstvo da je znak bil na sveže pobarvan. Glede osebe, ki je znak počečkala so morda podani znaki povzročitve splošne nevarnosti.