
Kazalo

Uporabljene kratice pravnih predpisov.....	11
Uvod	13
I. OBJEKT(I) KAZENSKOPRAVNEGA VARSTVA V POVEZAVI S CESTNIM PROMETOM	
1. Razvoj cestnega prometa (B. Nerat).....	23
2. Objekti kazenskopravnega varstva v cestnoprometnem kazenskem pravu	25
2.1. Uvod (D. Korošec)	25
2.2. Promet kot dejstvo (A. Karakaš).....	25
2.3. Temeljne značilnosti sodobnega prometa (A. Karakaš)	26
2.4. Prometna varnost kot pogoj in kot koncept (A. Karakaš)	27
2.5. Prometna varnost kot samostojni objekt kazenskopravnega varstva (A. Karakaš).....	29
2.5.1. Splošno	29
2.5.2. Kazenski zakonik 2008.....	30
2.5.3. Novela B Kazenskega zakonika (KZ-1B)	32
2.6. Dopolnilni ali sekundarni objekti kazenskopravnega varstva javnega prometa (A. Karakaš)	33
2.7. Sklep (A. Karakaš).....	36
II. KAZENSKOPRAVNO VARSTVO CESTNEGA PROMETA KOT DOGMATIČNI PROBLEM	
1. Razvoj slovenskega cestnoprometnega kazenskega prava	39
1.1. Splošno (B. Nerat)	39
1.1.1. Razvoj kazni in varnostnih ukrepov na območju bivše Jugoslavije med svetovnima vojnama	39

1.1.2.	Razvoj kazni in varnostnih ukrepov na območju bivše Jugoslavije po drugi svetovni vojni	40
1.1.3.	»Rojstvo« cestnoprometnih deliktov po osamosvojitvi Republike Slovenije.....	43
1.2.	Razvoj slovenskega cestnoprometnega kazenskega prava do KZ-1 (<i>Z. Dežman</i>)	44
1.3.	Slovensko cestnoprometno kazensko pravo v KZ-1 in njegovih novelah (<i>Z. Dežman</i>)	49
1.3.1.	Splošno	49
1.3.2.	(Ne)konsistentnost določb 323. in 324. člena KZ-1....	53
1.3.3.	Brezobzirnost in predrznost	57
1.3.3.1.	Pojem brezobzirnosti	58
1.3.3.2.	Objektivno pojmovanje brezobzirnosti	59
1.3.3.3.	Objektivno-subjektivno pojmovanje brezobzirnosti....	60
1.3.3.4.	Pojem predrzne vožnje	60
1.3.3.5.	Neustreznost zakonskih pojmov predrzne in brezobzirne vožnje.....	61
1.3.4.	Pojem prometne nesreče v 323. in 324. členu KZ-1 ...	62
1.3.4.1.	Pojem prometne nesreče kot praktični problem.....	64
1.3.4.2.	Pojem prometne nesreče kot teoretični problem	65
2.	Pojav prometne nesreče v slovenski cestnoprometni kazenski zakonodaji kot primerjalnoppravna posebnost	69
2.1.	Primerjalnoppravni ekskurz: Finska (<i>D. Korošec</i>).....	69
2.2.	Nemško cestnoprometno kazensko pravo (<i>D. Korošec</i>)	73
2.2.1.	Uvod	73
2.2.2.	Temeljno o cestnoprometnih kaznivih dejanjih v nemški glavni kazenski zakonodaji	74
2.2.3.	Iz nemške stranske kazenske zakonodaje na področju cestnega prometa	80
2.2.4.	Cestnoprometna kazniva dejanja v nemški kazenskopravni doktrini in judikaturi	81
2.2.5.	Kazenske sankcije in posebni materialnoppravni ukrepi po nemškem kazenskem pravu	93

2.2.6. Dejstva nemškega cestnoprometnega kazenskega prava, pomembna s stališča slovenskega kazenskega prava po uveljavitvi KZ-1B	94
2.3. Primerjalnopravni ekskurz: Avstrija (<i>B. Nerat</i>)	95
3. Objektivni pogoj kaznivosti (<i>D. Korošec</i>)	106
3.1. Uvod	106
3.2. Posebej o objektivnem pogoju kaznivosti v cestnoprometnem kazenskem pravu	110
4. Odgovornost za hujšo posledico (<i>D. Korošec</i>)	117
4.1. Uvod	117
4.2. Cestnoprometno kazensko pravo in odgovornost za hujšo posledico	123
5. Primerjalnopravni ekskurz: Madžarska (<i>S. Zgaga</i>)	130
6. Primerjalnopravni ekskurz: Estonija (<i>S. Zgaga</i>)	133
7. Primerjalnopravni ekskurz: Bolgarija (<i>S. Zgaga</i>)	135
8. Primerjalnopravni ekskurz: Združene države Amerike (<i>S. Zgaga</i>)	138
8.1. New York	138
8.2. Kalifornija	140
8.3. Alabama	141
9. Prometna nesreča kot hujša posledica (<i>Z. Dežman</i>)	143
9.1. Ali se v institutu odgovornosti za hujšo posledico omejuje možnost za pravi idealni stek	144
9.2. Zakonski smisel instituta odgovornosti za hujšo posledico ...	146
9.3. Zakonsko bistvo kaznivega dejanja, ki ga kvalificira hujša posledica	148
9.4. Izvršitveno ravnanje kaznivega dejanja, ki ga kvalificira hujša posledica	150
9.5. Predlog za bodočo zakonsko ureditev	153
10. Metodologija ugotavljanja kaznivih dejanj (<i>Z. Dežman</i>)	156
11. Vzročnost kot juridična kategorija (<i>Z. Dežman</i>)	159
12. Teorije o vzročnosti (<i>Z. Dežman</i>)	163
12.1. Ekvivalenčna teorija	164
12.2. Teorija o adekvatni vzročnosti	165
12.3. Teorije tveganja	167

12.4. Teorija o hipotetični vzročnosti	167
12.5. Teorija o irelevantnosti hipotetične kavzalitete	169
12.6. Teorija o prenehanju varstvene funkcije dolžnostnega ravnanja	170
12.7. Teorija o povečanem tveganju	171
12.8. Teorija o družbeno dopustnem tveganju	172
12.9. Prekinitev vzročne zveze	172
13. Temeljna načela za vedenje ali ravnanje v cestnem prometu kot merilo za presojanje dolžnostnega ravnanja (Z. Dežman)	173
13.1. Načelo zaupanja v cestnem prometu	173
13.2. Načelo defenzivne vožnje	175
14. Merila za ugotavljanje vzročne zveze med stopnjo koncentracije alkohola v obdolženčevi krvi oziroma izdihanem zraku in kršitvijo dolžnostnega ravnanja (Z. Dežman)	176
15. Posebni primeri krivde udeležencev v cestnem prometu (Z. Dežman)	181
15.1. Krivda in vožnja v omamljenem stanju	181
15.2. Krivda po pravilu <i>actio libera in causa</i>	183
15.3. Krivda zaradi prevzema tvegane dejavnosti	185
16. Skrajna sila pri kaznivih dejanjih, izvršenih v cestnem prometu .. (S. Zgaga)	186
16.1. Splošno o skrajni sili v slovenski kazenskopравни zakonodaji ..	186
16.1.1. Uvod	186
16.1.2. Upravičljiva skrajna sila	189
16.1.2.1. Splošno	189
16.1.2.2. Pogoji	191
16.1.2.3. Omejitve	193
16.1.3. Opravičljiva skrajna sila	194
16.1.3.1. Splošno	194
16.1.3.2. Pogoji	195
16.1.3.3. Omejitve	197
16.1.4. Skrajna sila, ki izključuje kaznivost	198
16.1.4.1. Splošno	198
16.1.4.2. Pogoji	201

16.1.4.3. Omejitve	203
16.1.5. Ureditev skrajne sile po noveli KZ-1B	204
16.2. O skrajni sili pri kaznivih dejanjih v cestnem prometu	205
16.2.1. Splošno o posebnostih skrajne sile	205
16.2.2. Posebnosti skrajne sile pri kaznivih dejanjih v cestnem prometu	205
16.2.2.1. Dobrine, od katerih je dopustno odvrčati nevarnost	205
16.2.2.2. Omejitve glede na izvršene zakonske znake kaznivih dejanj	205
16.2.3. Omejitve glede na razmerje med grozečim in povzročenim zlom	206
16.2.3.1. Kaznivo dejanje povzročitve prometne nesreče iz malomarnosti (323. člen KZ-1)	206
16.2.3.2. Kaznivo dejanje predrzne vožnje (324. člen KZ-1) ...	208
16.2.3.3. Kaznivo dejanje nevarne vožnje (324. člen KZ-1)	209
16.2.4. Samozakrivljena nevarnost	210
16.2.5. Storilčeva dolžnost nositi nevarnost	212
16.2.6. Storilec garant	213
16.2.7. Poseben primer: policisti izvršijo kaznivi dejanji iz 323. in 324. člena KZ-1 pri opravljanju nalog po Zakonu o policiji	215
16.2.8. Razmejitev situacije skrajne sile in silobrana	216
16.2.9. Problem krivde	219
16.3. Sklep	221
17. Temeljno o privolitvi oškodovanca (tudi v luči kaznivosti samoogrožanja in samopoškodbe) in posebej v cestnem prometu (D. Korošec)	223
17.1. Uvod	223
17.2. Splošno o vlogi volje potencialnega oškodovanca kaznivega dejanja v splošnem pojmu kaznivega dejanja	224
17.3. Pojem kazenskopravne dobrine	229
17.4. Funkcije kazenskopravne dobrine	231
17.5. Disponibilno in nedisponibilno v cestnem prometu	233
17.6. Posebej o disponibilnosti v 323. in 324. členu KZ-1	239

18. Primerjalnopravni ekskurz: Hrvaška – primerjalnopravni pogled na slovensko cestnoprometno kazensko pravo iz tujine	241
<i>(P. Novoselec)</i>	
18.1. Uvod	241
18.2. Prometna nesreča kot kamen spotike	241
18.3. Pravna narava hude telesne poškodbe v opisu povzročitve prometne nesreče iz malomarnosti	243
18.4. Eliminacija ogrožanja pri kaznivem dejanju povzročitve prometne nesreče iz malomarnosti	245
18.5. Eliminacija naklepa kot subjektivne plati povzročitve prometne nesreče	248
18.6. Malomarnostno kaznivo dejanje kot teoretično opravičilo povzročitve prometne nesreče iz malomarnosti	251
18.7. Novo kaznivo dejanje nevarne vožnje v cestnem prometu kot popravek prejšnjega modela	254
19. Institut neprave opustitve kot steber kazenskopravnega obvladovanja varovalne in nadzorstvene odgovornosti	260
<i>(D. Korošec)</i>	
19.1. Je sploh smiselno razpravljati o kazenskopravnem obvladovanju varovalnih in nadzorstvenih odgovornosti?	260
19.2. Temeljni primeri kršitve varovalne in nadzorstvene odgovornosti v cestnem prometu v teoriji	267
19.3. Temeljni primeri kršitve varovalne in nadzorstvene odgovornosti v cestnem prometu v slovenski sodni praksi ...	271
Sklep	273
Literatura in viri	281
Priloga	
Slovenska sodna praksa s področja cestnega prometa.....	293
Stvarno kazalo	321
Podatki o avtorjih	337

Uvod

I.

Slovensko kazensko pravo skozi jugoslovansko zgodovino in v obdobju državne samostojnosti večinoma poskuša slediti smernicam v kazenskopravni teoriji in zakonodaji velikih in pravno vplivnih tujih držav. Pri tem je zdaj bolj, zdaj manj zagnano, vsaj na področju materialnega kazenskega prava po učinku redko izvirno in še redkeje koristno izvirno. Vzrokov za to je več. V primerjavi z omenjenimi tujimi državami se doma kažejo predvsem pomanjkanje vrhunsko izobraženih specialistov za kazensko pravo in še bolj za posamezna področja kazenskega prava, zelo majhno število delovnih mest, na katerih bi bilo mogoče znanstveno ukvarjanje s kazenskim pravom kot stabilna, osrednja in spodobno plačana poklicna naloga, kadrovska podhranjenost v visokem šolstvu, ki učitelje in asistente, če sploh še so kje kakšni, vleče od raziskovanja in jih peha v vse zajetnejše pedagoške obveznosti in groteskne oblike administriranja. Govorimo o nedoseganju kritične mase za resen znanstveni diskurz na zelo ozkih znanstvenih področjih doma, včasih že kar o incestuoznih razmerah na nekaterih področjih raziskovanja, kar gotovo ni v prid vrhunskosti in koristni izvornosti. To je za prebivalstveno majhne države z razmeroma mlado zakonodajno zgodovino deloma običajno. Stanje je še slabše, če je taka država v dolgotrajnih družbenih tranzicijah in se spušča v eksperimente velikih preurejanj ureditve znanosti in visokega šolstva, kar se v zadnjih letih dogaja v Sloveniji.

Kazenskopravna znanost, zlasti t. i. dogmatika materialnega kazenskega prava, je v tem smislu v naši državi nekako naravno razmeroma šibka, ker je Slovenija majhna. Morda je ena od slovenskih posebnosti pri tem delež ustrezno podiplomsko šolanih pravnikov, ki jim država omogoča, da se poklicno ukvarjajo pretežno s kazenskopravno dogmatiko, pa tega ne želijo izkoristiti: nemajhen delež jih tradicionalno in aktualno nezadržno vleče predvsem v kriminologijo, ki, kot je znano, ni pravna znanost in so njeni vložki v vrhunskost kazenskopravne dogmatike v najboljšem primeru zelo posredni in obrobni. To kazenskopravno dogmatiko kaj hitro lahko potisne čez rob smiselnega obstoja. Eden značilnih s tem povezanih pojavov je nadomeščanje tem, ki so v pravno razvitem svetu

tipično bohotno kazenskopravno dogmatične, s kriminalitetnopolitičnimi ali z globokim molkom (ki je lahko instrument kriminalitetne politike).

II.

Že hitra analiza sicer skromnega slovenskega ukvarjanja s kazenskim pravom na ravni dogmatike in še posebno dogmatike posebnega dela razkrije, da v materialnem kazenskem pravu po številu in naravi znanstvenih in strokovnih objav in že skorajda nekakšni perserveraciji že več desetletij izstopa zanimanje za cestni promet. Ne za prometno varnost oziroma promet v kazenskem pravu na splošno, ampak prav cestni promet. In če smo še natančnejši: promet z osebnim motornim vozilom. Vsakemu pravemu poznavalcu narave in obsega dogmatične literature v slovenskem materialnem kazenskem pravu že dovolj nazorno izjemnost pokažeta povzetek dosedanjih domačih ugotovitev v osrednjem delu te monografije in seznam literature, uporabljene za njeno pripravo. Sicer skromna slovenska kazenskopravna znanost (posebnega dela materialnega kazenskega prava) vidno velik del svoje energije že nekaj časa in vedno znova namenja cestnemu prometu (z motornimi osebnimi vozili).

Natančnejša analiza tujih kazenskopravnih sistemov (npr. Nemčije, Finske, Avstrije, Madžarske, vzorčnih zveznih držav ZDA in Hrvaške, dopolnilno pa še Estonije in Bolgarije) in »hitro primerjalno pravo« razkrijejo, da Slovenija v svoji majhnosti ni le nadpovprečno nagnjena k dogmatičnemu obravnavanju cestnoprometnega »osebnega motornega« kazenskega prava (čeprav to tudi tu, kot v kazenskem pravu Slovenije na splošno, ostaja zgolj nekakšen po merah skromen prirastek kriminalitetnopolitičnih oziroma kriminoloških pogledov na svet), ampak je tudi neobičajno izvirna. Bodisi z ignoriranjem ali pa (spet predvsem kriminalitetnopolitičnim) zavračanjem ureditev v velikih in pravno vplivnih tujih državah, ki so ugledno stare in preizkušene na številne načine, Slovenija vztraja pri samoniklih izumih ali pa izumlja nove samoniklosti, ki naj nadomestijo stare.

Povedano ne velja le za znanost, ampak bolj ali manj tudi za zakonodajo o cestnoprometnem kazenskem pravu (osebnega motornega vozila). Število zakonskih sprememb, tudi velikih, na področju cestnoprometnih kaznivih dejanj (spet pretežno v povezavi z osebnim motornim vozilom) je le še naslednja nadpovprečnost slovenske zakonodaje tako primerjalnopravno kot nacionalno pravnosistemsko v posebnem delu kazenskega materialnega zakonika. Pri tem je zanimivo, da se slovenski zakonodajalec v iskanju izvirnosti prav v zadnjem času spet vrača k rešitvam, ki jih je pred desetletji (zaradi kriminalitetnopolitičnih kritik, ki so temeljile na »težavah v praksi«) opustil.

Kombinacija opisanih dejstev deluje kot nekakšen začarani krog ali snežna kepa, ki se kotili po zasneženem pobočju: prometna kazniva dejanja ostajajo in postajajo vse bolj zanimiva za znanost. Po letu 2008 z razmeroma naglo veliko spremembo zakonodaje tudi na področju cestnega prometa in leta 2012 s ponovno večjo spremembo jedrnega cestnoprometnega kazenskega prava smo po razpoložljivih virih začeli resneje zbudjati pozornost tudi med tujimi znanstveniki.¹

Slovenija v kazenskem pravu tradicionalno opazno odločno poudarja izjemnost upravičenosti ogrožitvenih in zelo odločno abstraktnih ogrožitvenih inkriminacij in na splošno primerjalnopravno precej intenzivneje stavi bolj na logiko poškodb. Cestnoprometni delikti pri tem niso izjema, ampak s primerjalnega stališča celo najvidnejši segment posebnega dela materialnega kazenskega prava: daleč najbolj odločilno razliko med obravnavo konkretnih in tudi abstraktnih ogrožitev v Sloveniji ter v številnih državah v tujini smo vsaj do uveljavitve KZ-1 leta 2008 doživljali prav na področju cestnoprometnega kazenskega prava. To se najlepše pokaže v definiciji enega v sodobni pravosodni praksi po svetu najpogostejših kaznivih dejanj: ogrožanja človekovega življenja s kršitvijo cestnoprometnega predpisa, ki jo izvrši udeleženec v cestnem prometu. Povedano je še zlasti očitno veljalo za alkoholno (etanolno) opite in podobne voznike v cestnem prometu, ki zaradi svoje omamljenosti konkretno smrtno ogrožajo druge. KZ-1 je glede na dotedanjo zaverovanost večjega števila vplivnih slovenskih kazensko-pravnih teoretikov v ustreznost obstoječega zelo zadržanega cestnoprometnega kazenskega prava precej nepričakovano temeljito premešal norme na področju cestnega prometa. A kmalu po njegovi uveljavitvi sta tako teorija kot sodna praksa začeli jadikovati, da je prinesel več novih problemov kot rešitev. Slovenija jih je poskusila odpravljati s spet precej hlastno pripravljeno novelo kazenske zakonodaje, KZ-1B, uveljavljeno 15. maja 2012.

Čeprav je interes znanstvenikov za cestnoprometno kazensko pravo (motornih osebnih vozil) v Sloveniji precej živahen, dogmatično poglobljene študije razkrijejo, da so vprašanja objektivnega pogoja kaznivosti posebej v cestnem prometu, hujše posledice, neprave opustitve (npr. garanta pešcu – otroku, lastnika ali posestnika motornega vozila, ki je garant, da vozila za vožnjo ne bo izrabila oseba, ki ni sposobna varne vožnje, garanta opitim gostom, ki jim je gostilničar protipravno stregel alkoholne pijače), privolitve v ogrožanje v javnem prostoru, disponibilnosti in siceršnje narave kazensko-pravnih dobrin, relevantnih v prome-

¹ V monografiji glej zlasti poglobljen primerjalnopravni prikaz slovenskega cestnoprometnega kazenskega prava, ki ga je napisal sloviti hrvaški kazensko-pravni teoretik Petar Novoselec.

tu, pripisljivosti posledice protipravnemu ravnanju, različnih oblik skrajne sile in navsezadnje nekatera vprašanja krivde v Sloveniji kljub pogostemu spreminjanju kazenske zakonodaje v cestnem prometu večinoma precej neraziskana. Podobno še naprej manjkajo poglobljene in dovolj široko zastavljene primerjalnopravne raziskave (cestno)prometnega kazenskega prava. Takšno stanje je treba šteti za nezadovoljivo in neupravičljivo celo v majhnem slovenskem znanstvenem prostoru in kljub kar velikemu številu objav s področja cestnega kazenskega prava (motornih osebnih vozil) še naprej ali celo vse bolj kliče po monografski dogmatični obravnavi.

III.

Ta monografija želi ostati kazenskopravno dogmatična. Avtorji smo si postavili cilj, politično in kriminalitetnopolitično in še sploh morebitno kriminološko razpravljanje izrazito podrediti diskurzu doktrine materialnega kazenskega prava. Zavedamo se, da to v delu slovenske kazenske stroke, ki sekundarnost in celo marginalnost dogmatičnega pogleda na kriminal v primerjavi s pomenom kriminalitetnopolitičnega diskurza utegne dojemati kot vrednoto, ne bo nujno sprejeto z odobravanjem. A interna predhodna raziskava, ki je avtorje spodbudila k objavi te monografije, je pokazala predvsem pomanjkanje dogmatične jasnosti, sistemskosti in stabilnosti in zato potrebo po prav takem pristopu. Štejemo, da je v slovenskem prometnem kazenskem pravu od vseh deficitov prav dogmatični med najbolj perečimi tudi še po uveljavitvi najnovejše cestnoprometne kazenske zakonodaje maja 2012.

Moči smo združili sodelavci Univerze v Mariboru in Univerze v Ljubljani, kar oboji dojemamo kot nadgradnjo oživljenih sinergij v raziskovalnem in pedagoškem delu na področju kazenskopravne znanosti v zadnjih letih med dvema slovenskima regijama in večjimi državnimi fakultetami. Hkrati smo se povezali teoretiki – univerzitetni profesorji oziroma učitelji na treh slovenskih fakultetah (Pravna fakulteta Univerze v Mariboru, Pravna fakulteta Univerze v Ljubljani, Fakulteta za varnostne vede Univerze v Mariboru), priznано uspešni praktiki z akademskimi nazivi in posamezniki, ki v svoji karieri dolga desetletja plodno združujejo delo v pravosodju in v visokem šolstvu. Hkrati smo kazenskopravni znanstveniki iz Slovenije združili moči z vrhunsko kazenskopravno teorijo Hrvaške, zato ima monografija tudi čezmejni pomen in že v izhodišču mednarodno razsežnost. Petar Novoselec ni le eden najpronicljivejših profesorjev kazenskega prava v širši regiji jugovzhodne Evrope, ampak ima tudi dolgoletne izkušnje na najpomembnejših položajih v hrvaškem pravosodju in je izkazano

tudi odličen poznavalec slovenskega kazenskega prava. Naš skupni cilj je bil z analitično in primerjalnopravno metodo čim objektivneje pokazati slovensko prometno kazensko pravo na svetovnem ali vsaj evropskem zemljevidu rešitev represivnega odzivanja na neželene pojave v prometu. Z močjo argumentov kazenskopravne dogmatike pokazati stanje takšno, kot je, in to s čim več mogočih in smiselnih vidikov splošnega in posebnega dela materialnega kazenskega prava, kot ga poznamo danes oziroma ga poznajo v relevantnih primerjalnih, še posebej najbolj razvitih kazenskopravnih sistemih.

Monografija, ki je pred nami, ni namenjena vzgoji in izobraževanju za prometno varnost. Tudi ni zamišljena kot pomagalo za preventivo pred ogrožitvami in poškodbami v prometu. Je dokument kazenskega prava in zato dokument najbolj represivne od vseh znanih pravnih panog. Ukvarja se z represijo zoper storilce najtežjih kaznivih ravnanj v prometu: kaznivih dejanj. Med temi jo zanimajo zlasti ogrožitve in poškodbe ene najpomembnejših, če ne sploh najpomembnejše kazenskopravne dobrine – človekovega življenja (in še posebej več življenj hkrati). To je v naravnem središču zanimanja represivnega prava, po naravi stvari spada na interesno področje represivnega. Cilj monografije tako ne morejo in ne smejo biti odprava represije v prometu (npr. na račun preventivnih in vzgojno-izobraževalnih dejavnosti), ožjenje in omejevanje represije na račun kakšnih drugih dejavnosti države, lokalnih skupnosti, šol, vrtcev, društev, družin ipd., niti širitev represije na vse konce in kraje, ampak ostaja znotraj represije (v cestnem prometu) kot dejstva, ki je bilo, je in bo očitno še kar nekaj časa z nami. Deloma sicer z izrecnim ukvarjanjem z mejo med cestnoprometnimi prekrški in kaznivimi dejanji ter tu in tam tudi s kriminalitetnopolitičnimi razmisleki in argumenti se načrtno omejuje na dogmatično ustrezno zastavljene materialnopravne mehanizme represije v cestnoprometnem kazenskem pravu. V knjigi želimo raziskati, kakšen je vzajemni vpliv kazenskopravne znanosti, zakonodaje in sodne prakse v Sloveniji na področju prometnega kazenskega prava. Ker so že izhodiščne raziskave pokazale velike primerjalnopravne razlike, bo treba skrbno raziskati, ali nimamo morda pri nas na področju vsaj cestnega prometa opraviti z neproduktivnimi ali celo kontraproduktivnimi vzajemnimi vplivi. Gre morda za (kriminalitetnopolitično preangažirano) kazenskopravno teorijo, ki morebitne težave v pravosodju uporablja kot argument za omejevanje ambicioznosti materialnopravne kazenske znanosti, zakonodajalec pa vsemu temu sledi in zapečati krog škodljivih krogov? Gre za kakšna drugačna kroženja vplivov, ki niso optimalna? Ali pa je prav majhni Sloveniji v cestnoprometnem kazenskem pravu s posebnostmi v povezavah med pravno teorijo, kazensko pravosodno prakso in zakonodajo uspelo razviti presežke, ki bi lahko bili svetu za (dogmatični) zgled?

Raziskati želimo, kako v Sloveniji in kako morda v svetu tudi drugače razumejo pomen prometa, cestnega prometa in osebnega motornega vozila, osebne motorizirane in siceršnje prometne mobilnosti, »aktivnega življenjskega sloga«, na drugi strani pa pomen prometne varnosti in zlasti v prometu in s prometom ogroženega ali uničenega človekovega življenja v vsej njegovi nepovrnljivosti in edinstvenosti, vse na ravni doktrine o kazenskopravni dobrini. So pri nas dovolj raziskane dobrine, ki se srečujejo pri t. i. cestnoprometnih inkriminacijah, primarnost, sekundarnost, subsidiarnost, komplementarnost in podobna narava posameznih takšnih dobrin? So posamezne inkriminacije s tega vidika sploh ustrezno sistemsko umeščene v določena poglavja posebnega dela kazenske zakonodaje? Kakšne nujne posledice morajo vse te ugotovitve imeti za razumevanje posameznih institutov splošnega dela v zvezi s temi delikti? Ob tem ne želimo politizirati o najprimernejši višini kazni za npr. naklepno ogrožitev življenja enega človeka ali za malomarno hkratno povzročitev smrti enega ali enajst ljudi v cestnem prometu, kar pa kajpak ne pomeni, da nas ne smejo zanimati razmerja med temi ogrožitvenimi in poškodbenimi ravnanji na ravni biti kaznivega dejanja, neprava, protipravnosti in podobnih gradnikov sodobne teorije splošnega dela materialnega kazenskega prava. Pri odkrivanju in razčlenjevanju dobrin ne želimo zagovarjati zaostrovanja in tudi ne omejevanja represije posebej v prometnem kazenskem pravu z argumentiranjem takšne ali drugačne uporabe posameznih institutov kazenskega prava in še posebej ne s posameznimi kazenskimi okviri. Analiza bo zajela sestavljenost dobrin pri ogrožitveno-poškodbenih inkriminacijah in njihovo vpetost v sistem kazenskopravnih dobrin, kot se kaže v konkretnem pravnem sistemu, ter morebitne primerjalnopravne posebnosti. Razkriti želimo, ali je prometna varnost del splošne varnosti in kakšen vpliv to ima oziroma mora imeti na presojo njene razpoložljivosti (disponibilnosti) za posamezne udeležence v prometu, vključno z logično nujnimi posledicami za razumevanje protipravnosti poškodovanosti storilca samega znotraj instituta objektivnega pogoja kaznivosti, kaznivosti samopoškodbe znotraj dobrinsko mešanega delikta, vse tja do (spodletelega) samomora v prometu. Raziskati želimo, kako razvoj prometa in še posebno cestnega prometa vpliva na zakonodajalčevo dojetje teh dobrin, kot se kaže v konkretnem naboru inkriminacij v danem sistemu, in do kam je smiselno, pravno upravičeno ali morda ustavnopravno in kazenskopravno sistemsko slediti tem percepcijam ter tvoriti specialnosti in izjeme za promet in za cestni promet ter za osebni motorni promet v zakonodaji oziroma se z ustavnopravnimi in kazenskopravnimi utemeljitvami upirati takim posebnostim (z vsemi posledicami za uporabo idealnih stekov vred, še posebno za kombiniranje odgovornosti

za kazniva dejanja z ogrožitveno in poškodbeno prepovedano posledico oziroma za več t. i. osebnih poškodbenih prepovedanih posledic, pri uporabi instituta neprave opustitve ali tudi npr. silobrana in skrajne sile).

Raziskati želimo čim več razsežnosti zajemanja ene ali več mrtvih oseb v enotne okvire neprava že kar na ravni biti inkriminacije (značilno hujše posledice), ki jo tradicionalno srečujemo v slovenski cestnoprometni kazenski zakonodaji in je primerjalnopravno zelo intrigantna. Tudi pri tem ne bomo utemeljevali nižjih ali višjih kazni, krepiteve ali slabitve represije, ampak bomo analizirali koherentnost sistema znotraj represije kot danosti.

Posebej se želimo posvetiti odporu do (abstraktno) ogrožitvenega delikta, ki je bil vsaj do uveljavitve KZ-1 zelo viden v slovenskem cestnoprometnem kazenskem pravu in s strani zakonodajalca v omenjenem zakonu tako hitro pozabljen s številnimi novimi ogrožitvenimi inkriminacijami v cestnem prometu. Pri tem bo treba s posebno skrbnostjo pregledati koherentnost teh novih inkriminacij, še posebej tiste s hkrati ohranjenimi starimi poškodbenimi inkriminacijami v istem poglavju posebnega dela KZ-1. Slednje z zaupanjem v dodatne poškodbene relativno težke objektivne pogoje kaznivosti ob številnih novih ogrožitvenih izvršitvenih oblikah vsaj na prvi pogled delujejo v marsikaterem pogledu predvsem anahronistično. Zato bomo preverili, ali ni opisano združevanje novega in starega starih poškodbenih inkriminacij in njihovih poškodbenih objektivnih pogojev kaznivosti spremenilo v primerjalno redko viden nekakšen »muzej strahu pred t. i. ogrožitveno represijo (v cestnem prometu)« znotraj veljavne cestnoprometne kazenske zakonodaje. Tudi pri tem bo neizbežen pogled v tuje kazenskopravne sisteme.

Na primer finsko kazensko pravo prometno varnost varuje s številnimi ogrožitvenimi delikti, med katerimi so zelo vidne abstraktnoogrožitvene inkriminacije. Tehnike objektivnega pogoja kaznivosti in odgovornosti za hujšo posledico pri tem ne uporablja. Kadar ob ogrožitvi prometne varnosti pride do poškodbenih posledic na premoženju ali telesu človeka, so načeloma popolnoma odprte vse splošne možnosti stekov. Če je s kršitvijo prometnih predpisov poškodovanih ali ubitih več ljudi, so po pravilih o stekih (pri osebnih kaznivih dejanjih) posamezne žrtve naravno v ospredju in storilčeva kazenska odgovornost je odprta vsem splošnim pravilom o (pravih) stekih. To je zelo zgovorno z vidika dogmatike kazenskopravne dobrine prometnih kaznivih dejanj in vloge človekovega življenja v finskem kazenskopravnem vrednostnem sistemu.

Nemčija v svojem kazenskopravnem sistemu tradicionalno zagotavlja zelo gosto mrežo za zajemanje protipravnega ravnanja v cestnem prometu z ogrožitve-

no prepovedano posledico in še prav posebej v storilčevi alkoholni (etanolni) in podobni omamljenosti. Tu razpira kar tri ravni inkriminacij, namenjene posebej pijancem, pivcem in podobnim udeležencem v prometu. Idealni steki s poškodbenimi delikti so podvrženi vsem splošnim pravilom o stekih.

Avstrijsko kazensko pravo na pravzaprav vrednostno zelo ekstremen način že na zakonodajni ravni demonstrativno ne čuti potrebe po posebnem izločanju ogrožitvenih in poškodbenih inkriminacij v cestnem prometu iz standardnega prastarega splošnega nabora ogrožitvenih inkriminacij in inkriminacij zoper življenje in telo človeka in v (cestnem) prometu v praksi vidi okoliščino, ki zgolj vpliva na presojo krivde (v pogosto izrazito obteževalni smeri, kot je to najlepše vidno pri vožnji po avtocesti v prepovedano smer). Veljajo vsa splošna pravila stekov.

Razlike med številnimi v svetu trdno uveljavljenimi sistemi (cestno)prometnega kazenskega prava in tradicionalnim ter aktualnim slovenskim niso majhne. Ali so posledica enako velikih kulturnih razlik med različnimi deli Evrope in ali so etično, politično, pravno utemeljene, v znanstveni monografiji, ki želi biti kazenskopravna, lahko ostane zgolj prepuščeno bralčevi etični in politični presoji. Kazenskopravno znanstveno delo pa nujno mora postaviti in raziskati vprašanje, ali za ugotovljene nemajhne razlike obstajajo vzroki in razlogi v ustavnem in kazenskopravnem sistemu Slovenije oziroma drugih držav.

Posebej velja poudariti, da v monografiji statistika pojavnosti posameznih izvršitvenih ravnanj in prepovedanih posledic dosledno ne bo argument, ker v kazenskopravni dogmatiki na načelni ravni nima kaj početi.² To je ena od številnih razlik med kazenskim pravom in kriminologijo.

Če smo zapisali, da je monografija zastavljena kot dokument kazenskega prava, in kar nekajkrat poudarili, da želi biti dogmatična, to nujno pomeni tudi, da je namenjena kazenskopravnim strokovnjakom. Ni in noče biti poljudna. Izhaja iz temeljnega predznanja splošnega in posebnega dela kazenskega prava in primerne naklonjenosti do kazenskopravne dogmatike na strani bralca.

Obilica praktikov med soavtorji pa je vendarle omogočila poseben stik med kazenskopravno dogmatiko in – kot tu in tam radi rečemo – »resničnim življenjem«: obsežen vpogled v judikaturu jedrnega dela cestnoprometnega kazenskega prava in sprotno sistematično argumentiranje pravilnosti ali nepravilnosti posameznih stališč slovenskega pravosodja. Avtorji upamo, da bo to pomembno

² Nekaj statističnih podatkov je le v uvodnem prikazu razvoja avtomobilizma in prometnih nesreč po svetu kot ilustracija razmaha problema, s katerim se v zadnjih desetletjih srečujejo zakonodajalci.