

**UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA UPRAVO**

Diplomsko delo

**OBRAVNAVANJE PROMETNIH NESREČ V
PREKRŠKOVNEM POSTOPKU**

Zdenka Veternik

Ljubljana, julij 2011

**UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA UPRAVO**

DIPLOMSKO DELO

**OBRAVNAVANJE PROMETNIH NESREČ
V PREKRŠKOVNEM POSTOPKU**

Kandidatka:	Zdenka Veternik
Številka indeksa:	04034615
Študijski program:	visokošolski študijski program Uprava prva stopnja
Mentor:	višji predavatelj mag. Slavko Debelak

Ljubljana, julij 2011

IZJAVA O AVTORSTVU DIPLOMSKEGA DELA

Podpisana Zdenka Veternik, študentka Visokošolskega študijskega programa Uprava, I. stopnja, z vpisno številko 04034615, sem avtorica diplomskega dela z naslovom: Obravnavanje prometnih nesreč v prekrškovnem postopku.

S svojim podpisom zagotavljam, da:

- je predloženo delo izključno rezultat mojega lastnega raziskovalnega dela,
- sem poskrbela, da so dela in mnenja drugih avtorjev oziroma avtoric, ki jih uporabljam v predloženem delu, navedena oz. citirana skladno s fakultetnimi navodili,
- sem poskrbela, da so vsa dela in mnenja drugih avtorjev oziroma avtoric navedena v seznamu virov, ki je sestavni element predloženega dela in je zapisan skladno s fakultetnimi navodili,
- sem pridobila vsa dovoljenja za uporabo avtorskih del, ki so v celoti prenesena v predloženo delo in sem to tudi jasno zapisala v predloženem delu,
- se zavedam, da je plagiatorstvo – predstavljanje tujih del, bodisi v obliki citata bodisi v obliki skoraj dobesečnega parafraziranja bodisi v grafični obliki, s katerim so tuje misli oziroma ideje predstavljene kot moje lastne – kaznivo po zakonu (Zakon o avtorstvu in sorodnih pravicah, Uradni list RS, št. 21/95), kršitev pa se sankcionira tudi z ukrepi po pravilih Univerze v Ljubljani in Fakultete za upravo,
- se zavedam posledic, ki jih dokazano plagiatorstvo lahko predstavlja za predloženo delo in za moj status na Fakulteti za upravo,
- je elektronska oblika identična s tiskano obliko diplomskega dela ter soglašam z objavo dela v zbirki »Dela FU«.

Diplomsko delo je lektorirala Cvetka Lumbar, profesorica slovenskega jezika.

Kranj, 23. 6. 2011

Podpis avtorice: _____

POVZETEK

Vsi ljudje se vsak dan srečujemo s prometom in sodelujemo v njem, saj brez njega danes ne gre. Vsak trenutek se nam, žal, lahko zgodi, da smo udeleženi v prometni nesreči – če imamo srečo, le kot nepoškodovani udeleženci, sicer tudi drugače. Dobro pa je vedeti, kako ravnati, ukrepati ali razumeti, kakšne so naše dolžnosti ali pravice, ki so posledica nastale situacije. Če povzročimo prometno nesrečo, moramo za to tudi odgovarjati, če smo udeleženi kot oškodovanci, pa imamo pravice, ki jih lahko koristimo iz obveznega avtomobilskega zavarovanja, zdravstvenega zavarovanja, življenjskega zavarovanja in podobnih zavarovanj, ki jih sklenemo za ta namen. Prav zaradi tega je zelo pomembno, da se pri obravnavi prometne nesreče pravilno in točno ugotovi, kdo je povzročitelj prometne nesreče in kdo mora nositi posledice in odgovornost. V diplomski nalogi sem raziskala prekrškovne postopke, po katerih so policisti obravnavali prometne nesreče glede na vrsto oziroma naravo in kategorijo posameznih prometnih nesreč. Obravnavanje tega področja je v policiji dobro organizirano, vendar ugotavljam, da bi bilo mogoče postopke še izboljšati, s čimer bi prihranili kar nekaj dela in časa policistom, ki obravnavajo prometne nesreče, strokovno-tehničnemu osebju in tudi strankam, ki so udeležene v prometnih nesrečah. Naloga je tako usmerjena predvsem v proučevanje posameznih kategorij prometnih nesreč in postopkov, ki morajo biti pri njihovi obravnavi izvedeni. Policisti oziroma policisti kot prekrškovni organi se srečujejo s strankami, ki pogosto niso zadovoljne z njihovim opravljenim delom, zato se tudi pritožijo na postopke policistov ali podajo zahteve za sodno varstvo na izrečeno odločitev.

Ključne besede: promet, prometna nesreča, prekrškovni postopek, prekrškovni organ, udeleženci, kategorija.

SUMMARY

TREATMENT OF TRAFFIC ACCIDENTS IN OFFENSE PROCEEDINGS

We all take each day as a participant in a variety of roles in some traffic. A day, without being involved in traffic, you can not even imagine. Unfortunately, it can occur at any moment that we are involved in traffic accidents, either as participants or uninjured in a different way. It is good to know how to act in such a situation, what rights and entitlements and obligations you have. If you have caused a traffic accident, then must wear it for the responsibility, if you're an accident victim, then you have certain rights / claims in the area of automobile liability insurance, health insurance, life insurance and other similar insurance policies, which have been completed for this purpose. Precisely for this reason it is important that you realize who is the cause of the traffic accident, who should bear the consequences and responsibility. In my thesis I have dealt with the administrative proceedings. Using this method, the individual traffic accidents under the consideration of the traffic type and category of transport are treated. The treatment of this area is well organized in the police. Some improvements could be Decreasing the time required both for police officers dealing with traffic accidents and other traffic accident participants. The focus of this thesis lies in the individual market categories, and procedures that lead to the police officers. As in any profession, there are also in this case citizens, with the work of a police officer or authority of the offense are not satisfied. Citizens can lodge objections either because of the procedures, measures of a police officer, or choose a different appeal.

Keywords: traffic, traffic accidents, administrative proceedings, misdemeanor authority, road users, category.

KAZALO

IZJAVA O AVTORSTVU DIPLOMSKEGA DELA.....	II
POVZETEK.....	III
SUMMARY.....	IV
KAZALO.....	V
1 UVOD.....	1
2 ORGANIZIRANOST SLOVENSKE POLICIJE IN NJENE NALOGE	4
2.1 SPLOŠNO O ORGANIZACIJI SLOVENSKE POLICIJE IN NJENIH NALOGAH	4
2.2 ORGANIZIRANOST POLICIJE KOT PREKRŠKOVNEGA ORGANA	5
2.3 ORGANIZIRANOST PREKRŠKOVNIH ORGANOV – POLICIJSKIH POSTAJ NA POLICIJSKI UPRAVI KRANJ	7
2.4 ORGANIZIRANOST PREKRŠKOVNEGA ORGANA POSTAJE PROMETNE POLICIJE KRANJ	8
2.5 IZOBRAŽEVANJE PREKRŠKOVNIH ORGANOV V POLICIJI	9
3 POJEM PROMETNA NESREČA.....	11
3.1 ZGODOVINA OBRAVNAVANJA PROMETNIH NESREČ.....	13
3.2 ZBIRANJE PODATKOV O NESREČAH	14
3.3 VZROKI PROMETNIH NEZGOD.....	16
4 NAJPOGOSTEJŠI VZROKI PROMETNIH NESREČ.....	19
5 VRSTE PROMETNIH NESEČ.....	22
6 OBRAVNAVANJE PROMETNE NESREČE NA KRAJU	25
6.1 PRAVNA UREDITEV IZVAJANJA NALOG POLICIJE PRI OBRAVNAVANJU PROMETNIH NESREČ	25
6.2 PRIHOD POLICISTOV NA KRAJ PROMETNE NESREČE IN PRVI NUJNI UKREPI	29
6.3 UGOTAVLJANJE VZROKA ZA NASTANEK PROMETNE NESREČE	30
7 ZAHTEVA ZA SODNO VARSTVO	33
7.1 POJEM ZAHTEVE ZA SODNO VARSTVO	33
7.2 VSEBINA ZAHTEVE ZA SODNO VARSTVO	33
7.3 RAZLOGI ZA VLOŽITEV ZAHTEVE ZA SODNO VARSTVO.....	34
7.4 ODLOČANJE PREKRŠKOVNEGA ORGANA O ZAHTEVI ZA SODNO VARSTVO	35
7.5 ODLOČANJE SODIŠČA IN VROČANJE SODB SODIŠČA O ZAHTEVI ZA SODNO VARSTVO TER PRAVICA DO PRITOŽBE	35
8 SPREMEMBE PREKRŠKOVNEGA POSTOPKA ZARADI SPREJETJA NOVE ZAKONODAJE S PODROČJA CESTNEGA PROMETA IN ZAKONA O PREKRŠKIH	40
9 ZAKLJUČEK	45

KAZALO PONAZORITEV

KAZALO SLIK

Slika 1: Statistični list o prometnih nesrečah iz leta 1940.....	16
Slika 2: Preglednica, ki so jo skupaj z ročno uro uporabljali orožniki pri nadzoru hitrosti motornih vozil	17

KAZALO GRAFIKONOV

Grafikon 1: Pregled števila prometnih nesreč po kategorijah na območju Republike Slovenije v letih od 2006 do 2010	12
Grafikon 2: Pregled števila prometnih nesreč po kategorija na območju PU Kranj v letih od 2006 do 2010.....	12
Grafikon 3: Pregled števila prometnih nesreč s smrtnim izidom po mesecih v letih od 2008 do 2010	23
Grafikon 4: Posledice v prometnih nesrečah na območju Republike Slovenije v letih od 2006 do 2010	23
Grafikon 5: Posledice v prometnih nesrečah na območju PU Kranj v letih od 2006 do 2010	24
Grafikon 6: Vložena redna pravna sredstva na odločbe prekrškovnih organov PU Kranj v letu 2010.....	38
Grafikon 7: Vložena redna pravna sredstva na odločbe prekrškovnih organov policije v letu 2010	39
Grafikon 8: Evidentirane prometne nesreče I. kategorije in pričakovane prometne nesreče I. kategorije v prihodnjih dveh letih	41

KAZALO PRILOG

Priloga 1: Osnovni prikaz postopka o prekršku (ZP-1-UPB8)	50
Priloga 2: Posebni primeri plačilnega naloga – posebni plačilni nalog	51

1 UVOD

Udeleženec cestnega prometa je oseba, ki je na kakršen koli način udeležena v cestnem prometu – to smo mi vsi. Od vsakega udeleženca cestnega prometa se pričakuje, da pravočasno zazna morebitno nevarnost v cestnem prometu in ji prilagodi svoje ravnanje. Zakon določa, da je vsak udeleženec dolžan ravnati tako, da s svojimi ravnanji ne ovira ali ogroža drugih udeležencev in da jim ne povzroča škode. Vsak udeleženec, ki ravna skladno s cestnoprometnimi pravili, ima pravico tudi od drugega udeleženca cestnega prometa pričakovati, da bo ravnal skladno s predpisi o varnosti cestnega prometa in predpisi o javnih cestah.

Udeleženec mora skrbeti za šibkejše udeležence v cestnem prometu, kot so otroci, starejši ljudje, slepi, invalidi in druge osebe, ki niso v celoti sposobne za samostojno udeležbo v cestnem prometu.

Zaradi uskladitve prava o prekrških z našo ustavno ureditvijo in ostalo zakonodajo, zahtevami Evropske skupnosti, z obveznostmi naše države do mednarodne skupnosti, z mednarodnimi dokumenti in zaradi velike preobremenjenosti sodnikov za prekrške je bila nujna sistemska ureditev prekrškov. Taka ureditev predstavlja ustreznejšo umestitev prekrškov v sistem kaznovalnega prava in obenem celovito ureditev področja prekrškov v Republiki Sloveniji. Novi Zakon o prekrških je bil sprejet leta 2003. Začel je veljati 23. januarja 2003, uporabljati pa se je začel 1. januarja 2005. Do dveletnega zamika je prišlo predvsem zato, ker je bilo mnogo novosti, reorganizirati je bilo treba sodnike za prekrške, organizirati prekrškovne organe in izvesti ustrezna usposabljanja na podlagi izdanih podzakonskih aktov. Zakon o prekrških prizadeva tudi človekove pravice in svoboščine, zato je bilo treba opredeliti ustrezne materialne in procesne garancije za varstvo človekovih pravic znotraj institutov.

Glede na to, da je pravo o prekrških del kaznovalnega prava, je tudi veljavna kazenska zakonodaja, to je Zakon o kazenskem postopku, zahtevala uskladitev materialnih in procesnih institutov prava o prekrških s to zakonodajo.

V prvem delu diplomske naloge razlagam oziroma predstavljam razvoj organov za postopek o prekršku. Po letu 2005 za odločanje o prekrških niso bili več izključno pristojni sodniki za prekrške oziroma sodišča. Pristojnost se je porazdelila med prekrškovne organe, to so upravni ali drugi državni organi in nosilci javnih pooblastil, ki izvajajo nadzorstvo nad izvrševanjem zakonov in uredb, s katerimi so določeni prekrški (npr. Policija), organi samoupravnih lokalnih skupnosti, ki so s posebnimi predpisi pooblašteni za odločanje o prekrških (npr. občinsko redarstvo), in sodišča I. in II. stopnje (drugi in tretji odstavek 45. člena Zakona o prekrških).

Novi zakon je prinesel delitev prekrškovnega postopka na redni sodni postopek in na hitri postopek o prekršku. Odločanje v hitrem postopku je torej v pristojnosti prekrškovnih

organov in drugih organov, med katere uvrščamo tudi Policijo. Postopek se lahko v veliko primerih začne v upravni sferi, kar je povezano z načelom učinkovitosti, saj se odloča brez nepotrebnega zavlačevanja, ob upoštevanju zagotovitve sodnega varstva na sodišču. Tako prekrškovni organi, ki odkrivajo prekrške, o njih tudi odločajo in skladno z Zakonom o prekrških izrekajo sankcije.

V drugem delu diplomske naloge opisujem prekrškovne postopke v zvezi z obravnavanjem prometnih nesreč, glede na različnost oziroma težo posledic posameznih prometnih nesreč in postopke policista pri reševanju konkretne zadeve.

Preiskovanje prometnih nesreč je odvisno od teže posledic, ki nastanejo pri prometni nesreči, od tega je tudi odvisno, ali vsebuje znake kaznivega dejanja ali znake prekrška. Pri prometnih nesrečah III. in IV. kategorije, kjer so huje telesno poškodovane ena ali več oseb ali katera oseba umre, nastanejo elementi kaznivega dejanja. V teh primerih policisti izvajajo postopek skladno z Zakonom o kazenskem postopku in prometno nesrečo obravnavajo kot kaznivo dejanje.

Pri prometnih nesrečah I. in II. kategorije, v kateri nastane le materialna škoda ali je ena ali več oseb lahko telesno poškodovanih, policisti ravnajo skladno z Zakonom o prekrških. Prometne nesreče se torej obravnavajo kot prekršek, vrsto postopka o prekršku pa določa vzrok nastanka prometne nesreče oziroma kršitev kaznovalne norme in ne posledica prometne nesreče. Če domnevni povzročitelj zapusti kraj prometne nesreče, ne da bi pomagal poškodovanim osebam in opusti pomoč, policist tako ravnanje obravnava kot kaznivo dejanje, ne glede na težo poškodbe udeleženca prometne nesreče. Zaradi povzročitve prometne nesreče pa glede na vrsto prometne nesreče zoper domnevnega povzročitelja uvede tudi postopek o prekršku ali kazenski postopek.

Organizacijska ureditev izvajanja nalog policije pri obravnavanju prometnih nesreč je opredeljena v Zakonu o policiji (Uradni list RS, št. 66/2009 – ZPol-UPB7 in 22/2010, v nadaljevanju ZPol), Aktu o notranji organizaciji, sistemizaciji delovnih mest in nazivih v policiji z vsemi spremembami in dopolnitvami, Pravilih policije, Pravilih o obveščanju in poročanju v policiji z vsemi spremembami in dopolnitvami in Usmeritvah za izvajanje policijskih postopkov v cestnem prometu.

Prekrškovni organ lahko povzročitelju glede na naravo prometne nesreče oziroma kategorijo izda posebni plačilni nalog, poda obdolžilni predlog na pristojno sodišče, poda kazensko ovadbo ali poročilo na okrožno državno tožilstvo.

Policija pa ni pristojna le za to, da o prekršku odloči, ampak mora poskrbeti tudi za to, da lahko oškodovanci oziroma udeleženci prometne nesreče pri zavarovalnicah uveljavljajo svoje pravice, bodisi materialne bodisi nematerialne. Tudi to področje je zanimivo, vendar je v policiji zelo slabo tehnično podprto. Podatke poleg udeležencev prometne nesreče želijo tudi zavarovalnice, odvetniške pisarne in sodišča, kadar je podana zahteva za sodno varstvo. Zavarovalnicam se podatki o prometnih nesrečah pošljejo v elektronski obliki, in

sicer na Slovensko zavarovalno združenje, ki je pooblaščenec vseh zavarovalnic. Tam se zbirajo vsi zapisniki o prometnih nesrečah, ki jih obravnavajo policijske enote. Do njih imajo dostop vse pristojne slovenske zavarovalnice, ki po prijavi škodnega primera preko Slovenskega zavarovalnega združenja rešujejo odškodninske zahteve svojih zavarovancev na podlagi Pogodbe o vpogledu v elektronske zapisnike in posredovanju podatkov o prometnih nesrečah. Posamezne pisne zahteve zavarovalnic pa obravnavajo oziroma rešujejo pristojne policijske enote in policijske uprave. Seveda mora policist, ki obravnava neko prometno nesrečo, prav zaradi uveljavljanja zavarovanja hitro zbrati vse podatke in napisati zapisnik, saj se lahko v nasprotnem primeru čas do povrnitve odškodnine nepotrebno podaljšuje. V mnogih primerih se že takoj po končanem ogledu kraja prometne nesreče, predvsem I. in II. kategorije, ugotovi končno stanje, vzrok nesreče ter povzročitelj. Če niso zbrani čisto vsi podatki o prometni nesreči za razjasnitev vseh okoliščin in vzroka prometne nesreče, potekajo dodatna preiskovalna dejanja¹, administrativni delavci policije pa po opravljenih preiskovalnih dejanjih dopolnjujejo zapisnik. Iz baze podatkov oziroma zbranih zapisnikov o prometnih nesrečah Slovenskega zavarovalnega združenja se črpajo podatki, ki jih potrebuje pri svojem delu tudi Zavod za zdravstveno zavarovanje Slovenije, za zavarovance, ki utrpijo kakršnekoli poškodbe v prometni nesreči in potrebujejo zdravljenje ali nego ter uveljavljajo osnovno ali drugo sklenjeno zdravstveno zavarovanje. Žal se tudi nemalokrat zgodi, da oseba utrpi tako hude telesne poškodbe, da zaradi tega ni več zmožna opravljati svojega poklica, se sama preživljati ali normalno delovati, zato ima dostop do omenjenih podatkov tudi Zavod za pokojninsko in invalidsko zavarovanje Slovenije, ki poleg starostnih pokojnin in drugih prejemkov ureja tudi invalidske pokojnine.

Udeležencem prometne nesreče, njihovih zastopnikom ali zagovornikom ter sodiščem pa se želene ali zahtevani podatki posredujejo v fizični obliki, največkrat z vpogledom v prekrškovni spis, fotokopijami določenih dokumentov prekrškovnega spisa, prepisom določenih podatkov iz prekrškovnega spisa, sodiščem pa se prekrškovni spisi posredujejo v celoti. Enostavneje, ceneje in hitreje bi bilo, da bi tudi omenjenim upravičencem do podatkov lahko te posredovali v elektronski obliki.

¹ Policist zaradi razjasnitve okoliščin prometne nesreče odreja preiskovalna dejanja, kot so alkoholimetrična analiza krvi in urina udeleženca prometne nesreče, toksikološka preiskava krvi in urina udeleženca prometne nesreče, odredi izredni tehnični pregled v prometni nesreči udeleženega motornega vozila, določi izvedenca prometne stroke ter mu naroči izvedeniški pregled krmilnega in zavornega mehanizma v prometni nesreči udeleženega vozila itd.

2 ORGANIZIRANOST SLOVENSKE POLICIJE IN NJENE NALOGE

Z Zakonom o policiji iz leta 1998 je Policija postala organ v sestavi Ministrstva za notranje zadeve Republike Slovenije. Policija je upravni organ v sestavi omenjenega ministrstva. Policija je tako postala samostojna, vendar po mojem mnenju le navidezno, saj o njenih kadrovskih, razvojnih, organizacijskih in drugih temeljnih usmeritvah ter o njenem delu še vedno sprejema odločitve ministrstvo. Ministrstvo ureja tudi finančno poslovanje, investicije, usklajevanje in koordiniranje.

2.1 SPLOŠNO O ORGANIZACIJI SLOVENSKE POLICIJE IN NJENIH NALOGAH

Policijo organizacijsko sestavljajo generalna policijska uprava, policijske uprave in policijske postaje. Sedež policije je v Ljubljani. Policija je še vedno avtokratsko in piramidno grajena organizacija. Na vrhu policije je Generalna policijska uprava, ki jo vodi generalni direktor policije. Notranje organizacijske enote generalne policijske uprave so: Služba generalnega direktorja policije, Uprava uniformirane policije, Uprava kriminalistične policije, Nacionalni forenzični laboratorij, Uprava za policijske specialnosti, Policijska akademija in Urad za informatiko in telekomunikacije.

Na državni ravni opravlja naloge policije generalna policijska uprava, ki predvsem nadzira in po potrebi sama prevzame določene naloge območnih organizacijskih enot, policijskih uprav in policijskih postaj, če meni oziroma oceni, da je to potrebno. Poleg tega spremlja, analizira in ocenjuje varnostne razmere, zagotavlja strokovno in tehnično pomoč, skrbi za izpopolnjevanje organiziranosti sistema in metod dela, skrbi za delovanje policije v izrednem stanju in v vojni, skrbi za izvajanje mednarodnih sporazumov, razporeja zaposlene ter organizira in vodi strokovna izobraževanja, izpopolnjevanja in usposabljanja, itd. (Mikulin, 1998, str. 217).

Na srednji ravni sestavljajo policijo policijske uprave, ki jih vodijo direktorji policijskih uprav. Delujejo na določenem teritorialnem območju države. Policijske uprave imajo poleg opravljanja osnovnih policijskih nalog tudi pomembno vlogo svetovanja pri organiziranju samozaščitnega ravnanja in povezovanja varnostnih interesov državljanov v institucijah civilne družbe, zlasti na regionalni ravni.

Na lokalni ravni je osnovna organizacijska enota policijska postaja, ki je ustanovljena za neposredno opravljanje nalog policije na določenem območju ali za določeno področje dela policijske uprave. Območje in sedež policijske postaje določi minister. Policijsko postajo vodi komandir, ki ga imenuje generalni direktor policije na predlog direktorja policijske uprave. Na lokalni ravni lahko delujejo tudi policijske pisarne, namenjene delu, kjer je poudarjeno svetovanje občanom, sprejemanje obvestil, zbiranje informacij in skupek opravil, pri katerih ni potrebno interventno posredovanje policije.

Policija izvaja svojo dejavnost na območju ene ali več občin, območje policijske postaje je razdeljeno na policijske okoliše. Vodje policijskih okolišev zagotavljajo razne oblike pomoči, opravljajo preventivne dejavnosti, sodelujejo z državljani, organi lokalne oblasti, podjetji, šolami in drugimi subjekti.

V Sloveniji imamo osem policijskih uprav. Policijske uprave sestavljajo policijske postaje za neposredno opravljanje nalog policije na določenem območju ali za določeno področje dela, in sicer so to lahko Policijska postaja, Postaja prometne policije, Postaja mejne policije, Postaja pomorske policije, Postaja letališke policije, Postaja konjeniške policije, Postaja vodnikov službenih psov in Policijska postaja za izravnalne ukrepe.

Policija je pristojna za opravljanje številnih nalog, ki izhajajo iz Zakona o policiji in so obenem temeljno poslanstvo policije. Tako policija v sodelovanju s posamezniki in skupnostmi zagotavlja varnost ljudi in premoženja, preprečuje, odkriva in preiskuje prekrške in kazniva dejanja, vzdržuje javni red in mir, nadzoruje državno mejo, ureja in nadzoruje cestni promet ter izvaja druge zakonsko določene naloge².

2.2 ORGANIZIRANOST POLICIJE KOT PREKRŠKOVNEGA ORGANA

Čeprav policist nima skoraj nikakršnega vpliva na sprejemanje represivne zakonodaje, mu kaznovani državljani pripisujejo odgovornost za vse neprijetnosti, ki se jim zgodijo ob tem. Lahko prejema poduke o neprimernih cestah, o neustreznem nadzoru in kaznovanju tistih, ki so »manj nevarni« v primeri z vsemi ostalimi kriminalci, in vse podobne očitke. Ne glede na to, da policiste usposablja za delo z jeznimi občani, ki jih je treba razumeti, je še najbolj učinkovito, če kazni ne gredo čez razumno mejo. Politiki in državni zbor, ki sprejema zakone, so vselej v senci, ko udeleženci cestnega prometa plačujejo za cestne prekrške. Takrat so izpostavljeni predvsem policisti, ki si nakopljejo nezasluženo agresijo. Ker jo voznik težko v celoti »kanalizira« v uradno osebo, si praviloma najde za preostanek

23. člen ZPol določa naloge policije, in sicer:

1. varovanje življenja, osebne varnosti in premoženja ljudi;
2. preprečevanje, odkrivanje in preiskovanje kaznivih dejanj in prekrškov, odkrivanje in prijemanje storilcev kaznivih dejanj in prekrškov, drugih iskanih oseb ter njihovo izročanje pristojnim organom in zbiranje dokazov ter raziskovanje okoliščin, ki so pomembne za ugotovitev premoženjske koristi, ki izvira iz kaznivih dejanj in prekrškov;
3. vzdrževanje javnega reda;
4. nadzor in urejanje prometa na javnih cestah in nekategoriziranih cestah, ki so dane v uporabo za javni promet;
5. varovanje državne meje in opravljanje mejne kontrole;
6. opravljanje nalog, določenih v predpisih o tujcih;
7. varovanje določenih oseb, organov, objektov in okolišev;
8. varovanje določenih delovnih mest in tajnosti podatkov državnih organov, če z zakonom ni drugače določeno;
9. izvajanje nalog, določenih v tem in drugih zakonih in podzakonskih predpisih.

Naloge iz prejšnjega odstavka izvajajo uniformirana in kriminalistična policija ter specializirane enote policije, organizirane v generalni policijski upravi, policijski upravi in policijski postaji.

Naloge policije, ki jih v zvezi z vodenjem in odločanjem v postopku o prekršku določa zakon, ki ureja prekrške, izvajajo policijske postaje in tiste notranje organizacijske enote generalne policijske uprave in policijskih uprav, katerih pooblaščenice uradne osebe vodijo in odločajo v hitrem postopku pred prekrškovnim organom.

Notranjo organizacijo policije iz drugega in tretjega odstavka tega člena določi akt o organizaciji in sistemizaciji.

varnostni ventil v nervozni in nevarni vožnji kmalu po srečanju s policistom. Državljeni doživljajo policistovo vlogo pri kaznovanju kot vlogo povsem samostojnega zakonodajalca, sodnika in izvrševalca kazni. Dolžnost razumne politike je, da policista razbremeni take vloge. To lahko stori z izobraževanjem, navodili o ustrezni komunikaciji s kršitelji, s priporočili o kaznovanju kot zadnjem ukrepu in s podobnimi postopki. A vse je zaman, če ostaja v ozadju nesmiselno visoka kazen, ki jo mora policist v mnogih primerih tudi izreči (Petrovec, 2010, str. 22).

Zakon o prekrških določa, da odločajo o prekrških prekrškovni organi in sodišča. Prekrškovni organi so upravni in drugi državni organi in nosilci javnih pooblastil, ki izvajajo nadzor nad izvrševanjem zakonov in uredb, s katerimi so določeni prekrški, in organi samoupravnih lokalnih skupnosti, ki so s posebnimi predpisi pooblašteni za odločanje o prekrških.

V sistemu prekrškovnega prava, kot dela kaznovalnega prava, predstavlja učinkovito delo represivnega državnega organa – policije – enega pomembnejših segmentov. Policija skladno z določili Zakona o policiji preprečuje, ugotavlja in sankcionira storilce prekrškov. To osnovno, napotilno določbo materializirajo predpisi s posameznih področij policijskega dela, ki predpisujejo prekrške ter pooblašajo policijo za njihov pregon. Policija ima določena pooblastila, da lahko izvaja z zakonom določene naloge na področju preprečevanja, ugotavljanja in sankcioniranja storilcev prekrškov. Pooblastila so ji dana na podlagi temeljnega predpisa, in sicer Zakona o prekrških, na podlagi določb Zakona o policiji, ki se nanašajo na policijska pooblastila ter na podlagi področnih zakonov, ki opredeljujejo posamezne prekrške in pooblašajo policijo za pregon.

Postopek pred prekrškovnim organom vodi in v njem odloča z zakonom ali podzakonskim aktom pooblaščen uradna oseba tega organa. Pooblaščen uradna oseba mora imeti za vodenje postopka in izdajo plačilnega naloga najmanj peto stopnjo izobrazbe, za izdajo odločbe o prekršku pa najmanj sedmo stopnjo izobrazbe. Pogoji za pridobitev pravice za odločanja v postopkih policije kot prekrškovnega organa določa Uredba o vrsti izobrazbe, strokovnem usposabljanju in preizkusu znanja za vodenje in odločanje v prekrškovnem postopku (Uradni list RS, št. 42/2004). Ta je začela veljati 8. maja 2004 in določa, da za policiste, ki v okviru policijske enote izvajajo, vodijo postopke in izdajajo plačilne naloge, ni potrebno usposabljanje po programu, ki je priloga uredbi. Za te policiste je bilo v policijskih enotah izvedeno usposabljanje po internem programu usposabljanja znotraj policije. Tem policistom ni bilo in ni treba opravljati preizkusa znanja skladno s prvim odstavkom 20. člena navedene uredbe, če so pred njeno uveljavitvijo opravljali naloge po predpisih, katerih izvrševanje nadzorujejo.

Pooblaščen uradne osebe, ki v okviru policijske enote vodijo postopke o prekršku in izdajajo odločbe o prekršku v hitrem postopku, pa morajo poleg tega, da imajo najmanj sedmo stopnjo izobrazbe, opraviti tudi program usposabljanja in preizkusa znanja za vodenje in odločanje v prekrškovnem postopku z izdajo odločbe o prekršku, skladno s prej omenjeno uredbo.

Glede na zgoraj opisano bi lahko razumeli, da v policiji delujeta dva nivoja prekrškovnega organa. Prvi nivo prekrškovnega organa predstavljajo pooblašcene uradne osebe – policisti z najmanj peto stopnjo izobrazbe, ki pri opravljanju svojih nalog za ugotovljene prekrške lahko izdajajo odločbe – plačilne naloge, podajajo predloge prekrškovnemu organu policijske postaje ali drugemu prekrškovnemu organu (inšpekcijskim službam, carini, občinskemu redarstvu itd.) ali podajajo obdolžilne predloge pristojnim sodiščem, če hitri postopek ni dovoljen. Drugi nivo prekrškovnega organa predstavljajo pooblašcene uradne osebe – policisti in policijski inšpektorji, ki imajo najmanj sedmo stopnjo izobrazbe in opravljen poseben program usposabljanja in preizkus znanja. Ti za ugotovljene prekrške izdajajo odločbe o prekrških in opravljajo preizkuse vloženih rednih pravnih sredstev na vse odločbe prekrškovnega organa, v okviru katerega delujejo. Zgolj razlagalno sem policijsko postajo kot prekrškovni organ delila na dva nivoja, dejansko pa prekrškovni organ odloča o prekrških na prvi stopnji (Eljon, 2007, str. 10, diplomsko delo).

2.3 ORGANIZIRANOST PREKRŠKOVNIH ORGANOV – POLICIJSKIH POSTAJ NA POLICIJSKI UPRAVI KRANJ

Policijska uprava v Kranju ima 383 policistov, usposobljenih za vodenje prekrškovnega postopka pred izdajo odločbe o prekršku oziroma za izdajanje plačilnih nalogov ter 40 pooblaščenih uradnih oseb, ki so opravile ustrezno usposabljanje s preizkusom znanja za vodenje prekrškovnega postopka z izdajo odločbe o prekršku.

Policijsko upravo Kranj sestavlja 10 policijskih postaj. Policijske postaje imajo sistemizirano delovno mesto komandirja z najmanj sedmo stopnjo izobrazbe, eno delovno mesto pomočnika komandirja z enako stopnjo izobrazbe in eno delovno mesto pomočnika komandirja z najmanj šesto stopnjo izobrazbe. Na večjih policijskih postajah Policijske uprave Kranj, kot so Policijska postaja Kranj, Policijska postaja Jesenice in Policijska postaja Škofja Loka, je sistemizirano dodatno delovno mesto pomočnika komandirja za področje splošne kriminalitete z najmanj šesto stopnjo izobrazbe.

Sistemizirani delovni mesti komandirja in pomočnika komandirja s sedmo stopnjo izobrazbe sta tudi sistemizirani delovni mesti pooblašcene uradne osebe prekrškovnega organa za vodenje postopka in izdajo odločbe o prekršku. Omenjeno pomeni, da sta na eno policijsko postajo razporejena samo dva uslužbenca z zahtevanimi pogoji za izdajanje odločb o prekršku.

Pogoj, da policijska uprava napoti svojega uslužbenca na izobraževanje in usposabljanje za vodenje postopka in izdajo odločbe v postopku o prekršku je, da ima sedmo stopnjo izobrazbe in da zaseda delovno mesto, za katerega se zahteva enaka stopnja izobrazbe.

Nadzorstveni organ vsem pooblaščenim uradnim osebam za vodenje prekrškovnega postopka je direktor Policijske uprave Kranj, ki pa je za to funkcijo pooblastil policijskega inšpektorja v Službi uniformirane policije Policijske uprave Kranj. Omenjeni policijski

inšpektor ima funkcijo koordinatorja prekrškovnih organov policijske uprave, njegove osnovne naloge pa so koordinacija dela prekrškovnih organov, strokovna pomoč in strokovni nadzor v smislu pravilnega izvajanja prekrškovnih postopkov.

2.4 ORGANIZIRANOST PREKRŠKOVNEGA ORGANA POSTAJE PROMETNE POLICIJE KRANJ

Na Postaji prometne policije Kranj je sistemiziranih 38 delovnih mest. Eno delovno mesto je delovno mesto komandirja s sedmo stopnjo izobrazbe, eno delovno mesto pomočnika komandirja s sedmo stopnjo izobrazbe in eno delovno mesto pomočnika komandirja s šesto stopnjo izobrazbe. Osebe, ki zasedajo ta delovna mesta, predstavljajo vodstvo Postaje prometne policije Kranj. Komandir in pomočnik komandirja s sedmo stopnjo izobrazbe sta tudi pooblaščenici uradni osebi za vodenje postopka o prekršku in izdajanje odločbe o prekršku. Zaradi vodenja enote in preobilice drugih nalog, komandir vodi in odloča o prekršku le redko oziroma največkrat v primeru odsotnosti pomočnika komandirja.

Poleg vodstva je na Postaji prometne policije Kranj sistemiziranih še pet delovnih mest vodij izmene z zahtevano peto ali šesto stopnjo izobrazbe, trinajst delovnih mest vodij patrolj s peto stopnjo izobrazbe in trinajst delovnih mest policista. To je operativni del Postaje prometne policije Kranj in po spremembi Zakona o prekrških osrednji del prekrškovnega organa na policijski postaji. Večji del hitrih postopkov o prekršku začnejo, vodijo in tudi zaključijo policisti, vodje patrolj in vodje izmen. Vsi imajo opravljeno interno izobraževanje s področja prekrškovnega organa po usmeritvah Generalne policijske uprave in skladno z Uredbo o vrsti izobrazbe, strokovnem usposabljanju in preizkusu znanja za vodenje in odločanje v prekrškovnem postopku.

Na Postaji prometne policije Kranj so sistemizirana še delovno mesto vodje pisarne, dve delovni mesti administratorja in eno delovno mesto tehničnega risarja. Ti uslužbenci s svojimi delom pripomorejo, da je hitri postopek čim bolj kakovostno in hitro zaključen. Vnašajo podatke v računalniške evidence, knjižijo plačilne naloge, urejajo tekočo zbirko odločb, spremljajo roke, ki so določeni pri podajah izjav v postopku o prekršku in podobno. Prav ti strokovno-tehnični delavci velikokrat opozarjajo na napake v hitrem postopku, čeprav niso bili vključeni v posebna izobraževanja ali usposabljanja s področja vodenja in odločanja v prekrškovnem postopku.

Postaja prometne policije Kranj je glede na določeno sistemizacijo delovnih mest le 84-odstotno zasedena, saj je šest delovnih mest policista nezasedenih, predvsem zaradi splošnega pomanjkanja kadrov v Policiji. Področje nalog enote obsega predvsem urejanje in nadzor prometa, skrb za prometno varnost in s tem povezano aktivno preventivno dejavnost, največ dela pa enoti predstavljajo obravnavanje in ogledi krajev vseh vrst prometnih nesreč, za kar pa morajo biti policisti in strokovno-tehnični sodelavci še posebej usposobljeni (Kužet, razgovor, maj/2011).

2.5 IZOBRAŽEVANJE PREKRŠKOVNIH ORGANOV V POLICIJI

Policisti, ki ne izpolnjujejo vseh zakonsko predpisanih pogojev po Zakonu o prekrških in Uredbi o vrsti izobrazbe, strokovnem usposabljanju in preizkusu znanja za vodenje in odločanje v prekrškovnem postopku, ne smejo voditi in odločati v hitrem postopku, zato je izobraževalni sistem Policije v Policijski akademiji naravnano tako, da se kandidat za policista v času izobraževanja izobrazi za delo prekrškovnega organa oziroma vodenje postopka o prekršku in izdajo plačilnega naloga. Izobraževanje kandidata se zaključi z uspešno opravljenim teoretičnim in praktičnim preizkusom znanja.

Policijska akademija v sodelovanju z Upravno akademijo Ministrstva za javno upravo organizira in vodi tudi usposabljanje za vodenje in odločanje v prekrškovnem postopku z izdajo odločbe o prekršku po programu, ki ga predpisuje Uredba o vrsti izobrazbe, strokovnem usposabljanju in preizkusu znanja za vodenje in odločanje v prekrškovnem postopku.

Pooblaščen uradna oseba mora za vodenje postopka o prekršku in izdajo odločbe poznati materialnopravno ureditev prava o prekršku, postopek o prekršku, znati mora praktično uporabiti materialnopravne določbe posameznega predpisa in izvesti postopek skladno z Zakonom o prekrških. Nenehno spreminjanje področnih predpisov, noveliranje Zakona o prekrških, pomanjkanje sodne prakse in zahtevnost vodenja in odločanja v prekrškovnem postopku je zahtevalo, da se je v letu 2010 v Policijski akademiji začel izvajati program usposabljanja "Vodenje postopkov o prekrških in odločanje prekrškovnega organa". Glavni namen programa je, da policisti, ki v policijskih enotah vodijo postopke za prekrške z izdajo odločbe o prekršku, v tem programu izpopolnijo teoretična in praktična znanja za zakonito in strokovno vodenje postopkov prekrškovnega organa (hitri postopek), obenem pa se praktično usposobijo za čim bolj poenoten koncept vodenja in odločanja v prekrškovnem postopku.

Udeleženci programa usposabljanja so policisti, ki imajo opravljeno najmanj sedmo stopnjo izobrazbe, imajo opravljen preizkus znanja strokovne usposobljenosti za vodenje postopka o prekršku z izdajo odločbe in na delovnem mestu opravljajo naloge pooblaščen uradne osebe prekrškovnega organa za vodenje prekrškovnega postopka in izdajo odločbe o prekršku.

Celoten program je sestavljen iz treh samostojnih modulov, ki pa so med seboj vsebinsko povezani. Posamezni moduli so časovno uokvirjeni kot enodnevna usposabljanja, programske pa so sestavljeni in prilagojeni usvojenim stopnjam strokovnih znanj in veščin "prekrškovnih inšpektorjev", torej se po zahtevnosti stopnjujejo od I. do III. modula.

I. modul je namenjen predvsem teoretičnemu prenosu znanj, s poudarjanjem pomembnih vsebin prekrškovnih postopkov. II. (delo v skupini) in III. (samostojno delo) modul sta namenjena praktičnemu izpopolnjevanju s področja celostnega vodenja postopka o prekršku, ki vodi do zakonite, strokovne in etično pravilne odločitve prekrškovnega

organa. Praktičnemu delu omenjenih dveh modulov vedno sledi razprava oziroma izmenjava mnenj in izkušenj vseh sodelujočih v procesu usposabljanja.

Napotitve na omenjeno usposabljanje opravljajo koordinatorji prekrškovnih organov posameznih PU, da se posameznih modulov udeležujejo ustrezni policisti glede na znanje in izkušnje.

Na kratko povzeto je program usposabljanja "Vodenje postopkov o prekrških in odločanje prekrškovnega organa" namenjen bolj praktičnemu kot teoretičnemu usposabljanju, z namenom povečati strokovnosti, poenotiti koncepta vodenja in odločanja v prekrškovnem postopku ter ustvarjati mrežo že pridobljenih znanj prekrškovnih organov v policiji.

3 POJEM PROMETNA NESREČA

Človek je pri sodobnem potovanju hojo zamenjal s prevoznim sredstvom na motorni pogon. Tako pridemo do dejstva, da se človek v današnji družbi kot udeleženec v prometu pojavlja že od otroštva. Splošno pomanjkanje spoštovanja osnovnih človeških norm in vrednot in s tem povezana prometna nekultura, pomanjkljivosti ureditve prometnih površin, stalno povečevanje zmogljivosti vozil in hitrost kot vrlina, ki jo današnja družba posebej ceni, ustvarjajo predpogoje za številne problematične situacije. Prometne nesreče zato niso samo posledica vzrokov, ki se manifestirajo na prometnih površinah, ampak so posledica globljih vzrokov, ki izvirajo iz življenja.

Prometna nesreča je nesreča na javni cesti in na nekategorizirani cesti, ki je dana v uporabo za cestni promet, v kateri je udeleženo vsaj eno premikajoče se vozilo in je v njem ena ali več oseb umrlo, bilo telesno poškodovanih ali je nastala materialna škoda.

Delimo jih na:

- mesto, kjer so nastale³,
- čas, ko so nastale,
- posledice,
- način, kako so nastale,
- vzrok in
- njene karakteristike⁴.

Prometne nesreče se glede na posledice delijo na štiri kategorije:

- I. kategorija – prometna nesreča, pri kateri je nastala le materialna škoda,
- II. kategorija – prometna nesreča, pri kateri je najmanj ena oseba lahko telesno poškodovana,
- III. kategorija – prometna nesreča, pri kateri je najmanj ena oseba hudo telesno poškodovana,
- IV. kategorija – prometna nesreča, pri kateri je kdo umrl ali je za posledicami nesreče umrl v tridesetih dne po nesreči (Zakon o varnosti cestnega prometa).

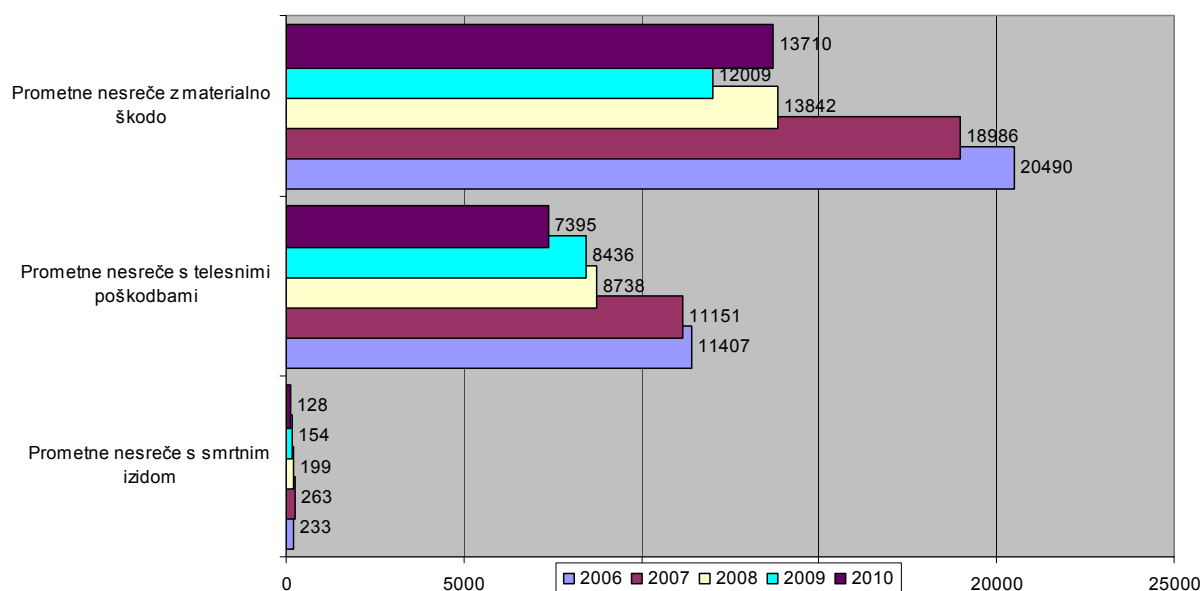
Preiskovanje prometnih nesreč je odvisno od teže posledic, ki nastanejo pri prometni nesreči, od tega pa je tudi odvisno ali vsebuje znake kaznivega dejanja ali znake prekrška. Pri prometnih nesrečah III. in IV. kategorije, v katerih je huje telesno poškodovana ena ali več oseb, ali mrtvih oseb, nastanejo elementi kaznivega dejanja.

³ Prometne nesreče glede na mesto, kjer so nastale: avtocesta, hitra cesta, glavna cesta, regionalna cesta, lokalna cesta, naselje z uličnim sistemom, naselje brez uličnega sistema, turistična cesta, nekategorizirana cesta, ki je dana v uporabo za cestni promet in druge javne površine, namenjene za cestni promet.

⁴ Množična prometna nesreča, prometna nesreča v predoru, prometna nesreča na prehodu čez železniško progo, prometna nesreča z več huje telesno poškodovanimi ali mrtvimi udeleženci, prometna nesreča z udeležbo vozil, ki prevažajo nevarne snovi, prometna nesreča s požarom na vozilih, prometna nesreča z udeležbo vozila, ki prevažata tovor izrednih dimenzij, več med seboj vzročno povezanih prometnih nesreč in podobno.

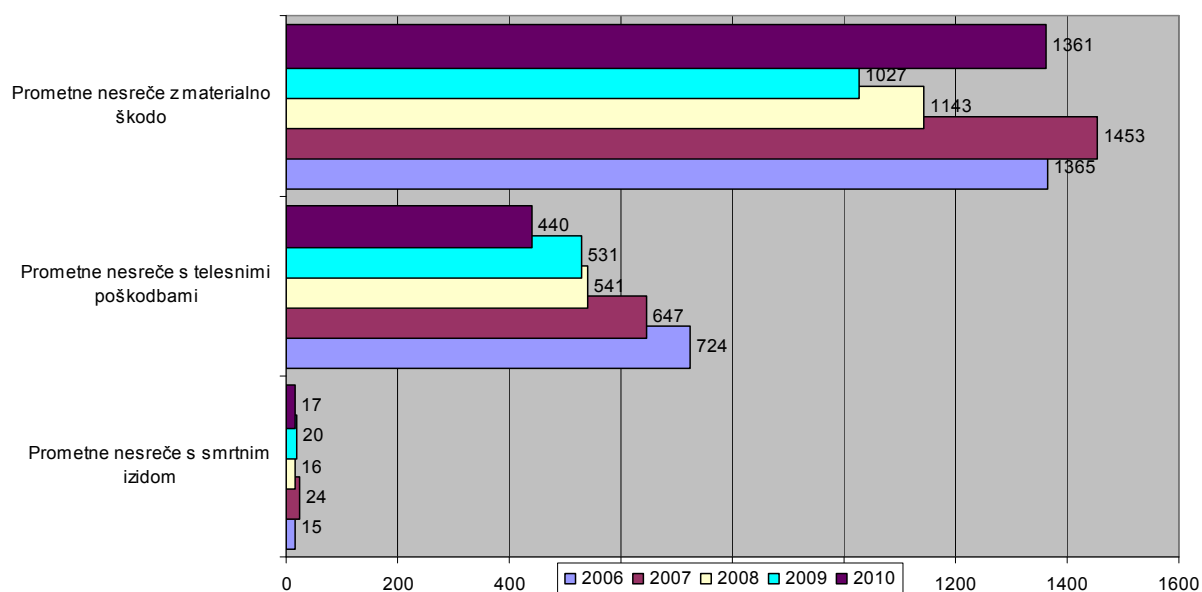
Na preiskovanje prometnih nesreč vplivajo vzroki, zaradi katerih pride do nastanka prometne nesreče, mesto, kjer so nastale, čas in način prometne nesreče, posledice in njene karakteristike.

Grafikon 1: Pregled števila prometnih nesreč po kategorijah na območju Republike Slovenije v letih od 2006 do 2010



Vir: LASTEN

Grafikon 2: Pregled števila prometnih nesreč po kategorijah na območju PU Kranj v letih od 2006 do 2010



Vir: LASTEN

3.1 ZGODOVINA OBRAVNAVANJA PROMETNIH NESREČ

Že v obdobju avstrijskega cesarstva, v letih od 1850 do 1891, oziroma od leta 1876 v Avstro-Ogrski, je bila med osnovnimi nalogami orožništva tudi skrb za varen potek prometa na cestah. Sprva je šlo bolj za promet vprežnih vozil in pešcev, postopoma pa sta se kot prometno sredstvo uporabljala tudi avtomobil in kolo. 15. 11. 1898 je v Ljubljano pripeljal prvi osebni avtomobil. Vozil ga je baron Anton Codelli iz Ljubljane, z gradu Turn⁵. Baron Codelli se je moral pri vožnji avtomobila ravnati po pravilih vožnje vprežnih vozil⁶, določenih iz leta 1874⁷. Ob spremembah strukture udeležencev v prometu so se spreminjali in dopolnjevali tudi predpisi ter naloge orožnikov. Tako so bila leta 1904 z ukazom deželnega predsednika na Kranjskem izdana prva navodila za avtomobilski promet, veljavna za nedržavne ceste, naslednje leto pa z ukazom ministrstva za notranje stvari Avstro-Ogrske tudi Varnostna policijska določila za obratovanje motornih vozil⁸.

Ker je za takratne čase s povečanjem prometa prihajalo do prvih prometnih nesreč z udeležbo motornih vozil – avtomobilov in motornih koles⁹, kjer so bile prizadete osebe ali premoženje, so morale oblasti poseči tudi na področje odgovornosti za tovrstne škode.

Prvi tak zakon je bil izdan leta 1908¹⁰ in je uveljavil načelo, da je voznik oziroma lastnik vozila odgovoren za škodo na osebah in lastnini. Temelj zakona je bil obči državljanski zakonik.

Tudi v času kraljevine Srbov, Hrvatov in Slovencev so se orožniki spoprijemali z zagotavljanjem večje varnosti prometa na cestah. Prva leta je šlo zlasti za promet vprežnih vozil, pešcev, kolesarjev in gonjačev živine, postopoma pa se je povečevalo število motornih vozil vseh vrst, ki so pomenili dodatno nevarnost za druge, počasnejše udeležence v cestnem prometu ali pa za sebi enake.

Kmalu po novem letu 1919 je prve predpise s tega področja izdala ljubljanska vlada, kar je deloma veljalo tudi pozneje. Pri tem se je opirala na ustrezne pravne akte iz časov avstro-ogrške monarhije. Kmalu se je Ljubljani pridružil še Beograd in tam izdani predpisi so bili neredko podlaga za slovenskim razmeram bolj prilagojene uredbe ljubljanske politične elite. Nižje pravne akte so izdajala tudi upravna oblastva I. stopnje in tako so se orožniki srečevali z jugoslovanskimi, slovenskimi in okrajnimi (mestnimi) predpisi te vrste (Čelik, 2001, str. 233).

5 Danes se ta del Ljubljane imenuje Kodeljevo.

6 Vožnja po levi strani, prehitevanje po desni strani ceste.

7 Cestni red za državne ceste je bil v pristojnosti Dunaja, cestni policijski red dežele Kranjske pa je veljal za vse javne nedržavne ceste. Imel je 33. členov, ki so bili razdeljeni na tri poglavja: »Določbe o preprečevanju poškodb cest«, »Določbe o varnosti cestnega prometa«, »Nadzorstvo in kazni«.

8 Ukaz je zajemal vse potrebno glede tehnične brezhibnosti vozil, njihove registracije, pogojev za voznike teh vozil in podobno. Ukaz je vseboval 48. členov, zapisanih v 7 poglavjih.

9 Leta 1907 je bilo na Kranjskem registriranih 10 avtomobilov in 22 motornih koles.

10 Zakon o odgovornosti za škode iz obratovanja motornih vozil je ob smiselni uporabi občega državljankega zakonika določal odgovornost za povzročeno škodo po 1323. členu, povzročitvi telesne poškodbe po 1325. členu in povzročitvi smrti po 1327. členu. Določbe zakona niso veljale za motorna vozila, ki niso dosegla hitrosti 25 km/h, zato so bila označena s posebno tablico okrogle oblike, pritrjeno zadaj na vozilu. Vojaške osebe med opravljanjem službe niso bile odgovorne za posledice prometne nesreče.

Že tedaj so razmišljali o delitvi teh nalog med orožnike in policijske stražnike v največjih mestih ter o specializaciji določenega števila moštva prav ali izključno za prometno službo. Poslednjo zamisel so v Sloveniji uresničili v drugi polovici tridesetih let, ko sta nastali taki enoti najprej v Ljubljani in nato še v Mariboru. Pozornost so postopoma usmerjali na varnost posameznih skupin udeležencev v cestnem prometu. Med prvimi so bili mladi. Tako je kraljevska banska uprava Dravske banovine leta 1936 založila vzgojni priročnik z naslovom Pouk o najvažnejših pravilih cestnega prometa za šolsko mladino.

Ljubljanska vlada se je kmalu lotila urejanja dovoljenj za vožnjo motornih vozil. Najprej so v začetku februarja 1919 razglasili Določila o usposobljenosti preizkušnje za šoferja. Vsakdo, ki je želel voziti motorno vozilo, je moral opraviti izpit. Napisati je moral prošnjo in jo poslati v Ljubljano, na Avtomobilni referat pri deželni vladi, priložiti je moral npravstveno spričevalo in deset kron za stroške preizkušnine. Da je lahko pristopil k opravljanju izpita, je moral izpolnjevati dva temeljna pogoja, in sicer nekaznovanost za zločin in starost nad 18 let. Izpit je opravljal pred tričlansko komisijo, ki je bila edina za vso Slovenijo. Njen predsednik je bil avtomobilni referent vlade, člana pa predstavnika iz dravske divizijske oblasti in iz društva kovinarjev oziroma sorodnih strok iz vrst izkušenih voznikov. Izpit je obsegal teoretični in praktični del. Prvi je vseboval zlasti predpise cestnopolicijskega in voznega reda. Osebni avto, motorno kolo ali motorno kolo s prikolico si je moral kandidat zagotoviti sam, tovornjak pa je priskrbela tako imenovana avtomobilna četa dravske divizije. Kdor je uspešno opravil preizkus, je dobil izkaznico, na kateri je bila tudi njegova fotografija. Veljala je za civilna in vojaška vozila (Čelik, 2001, str. 234).

Čeprav je bilo na naših cestah malo motornih vozil, je naša oblast čutila potrebo po nadzoru nad njimi, kar je zahtevala tudi mednarodna pogodba, sklenjena 11. oktobra 1909 v Parizu. Deželna vlada je aprila 1919 objavila »naredbo«, s katero je uredila registracijo vseh motornih vozil. Vsak lastnik je moral prijaviti avtomobil ali motorno kolo na avtomobilnem referatu vlade, kjer so vodili popis za vso Slovenijo. Lastnik vozila je dobil evidenčno tablico z oznako SL in določeno številko. Tudi osebe, ki so se s svojimi vozili pripeljale k nam iz tujine ali iz drugih predelov Kraljevine SHS, so morale prijaviti vozila, in sicer če so pri nas ostale več kot dva tedna. Avtomobilni referat je v takem primeru izdal lastniku pisno potrdilo o prijavi vozila.

Vse to je koristilo tudi orožnikom in policijskim stražnikom pri opravljanju njihove službe, saj so lažje nadzirali promet na cestah, olajšan pa je bil tudi nadzor nad gibanjem oseb.

3.2 ZBIRANJE PODATKOV O NESREČAH

Sprva so orožniške postaje pisno poročale o nesrečah v prometu na cestah, upoštevajoč prakso iz cesarskih časov. Poročila so zbirali v Ljubljani. Že kmalu pa so se za te dogodke začeli zanimati v Beogradu, iz Ljubljane so morali dalje poročati notranjemu ministrstvu.

Z določbo, izdano 28. januarja 1924, pa je direkcija državne statistike začela zbirati tudi podatke o smrtnih nezgodah na cestah. Temu so namenili poseben obrazec, ki se je imenoval Popisna lista za ubite in naključno umrle. Vsebovala je 15 razpredelnic, od imena in priimka pokojnega prek njegove narodne pripadnosti do načina smrti. Obrazec je bil napisan v srbskem jeziku, v cirilici in latinici. Na hrbtni strani so bili napotki za izpolnjevanje posamezne rubrike.

Popisne liste so dobile vsa upravna oblastva I. stopnje, občinska županstva in orožniške postaje. Te so jih še najbolj potrebovale. Postaje so izpolnjene obrazce pošiljale pristojnemu okrajnemu glavarstvu, od tod v Ljubljano in naprej v Beograd (Čelik, 2001, str. 237).

Vidimo torej, da je skupni obrazec, namenjen podatkom o umorjenih in naravno umrlih oseb, koristil tudi za statistiko najhujših prometnih nesreč v državi.

Poti za zbiranje podatkov o prometnih nezgodah in tudi vsebine obrazcev so se spreminjale in dopolnjevale. Leta 1940 so v državi uvedli nove popisne liste o prometnih nezgodah. Izdelani so bili tako, kot so se dogovorili v Društvu narodov, da bi na ta način mogli primerjati tovrstne podatke med državami. Obrazec je bil natiskan v srbskem jeziku in v obeh pisavah, cirilici in latinici. Bil je nekoliko večji kot navadna pisalna pola in zaradi tega so ga verjetno šteli za malce ponesrečenega, saj je mohl iz drugih spisov običajne velikosti. Natiskan je bil na obe strani, imenoval se je Statistični list o prometnih nezgodah in nesrečah na javnih cestah. Imel je šestnajst rubrik in nekatere je bilo mogoče izpolniti tako, da je izpolnjevalec podčrtal ustrezno razpredelnico. Vnesti je bilo treba podatke o točnem kraju nezgode, vremenskih razmerah, stanju cestišča, udeležencih, vozilu itd. Najbolj podrobne podatke so zahtevali za osmo rubriko, to je o verjetnem vzroku nezgode, kjer so bili možni vzroki posebej navedeni za voznika, potnika in pešca, ter o vremenskih pogojih itd.

- vožnja brez voznškega izpita,
- prevelika hitrost,
- vožnja v pijanem stanju
- in napačna stran vožnje oziroma napačno prehitevanje.

Nato je opisal, kako naj možje postave vplivajo na te vzroke, in sicer tako, da orožniki dokumente voznikom pregledujejo tam, kjer vozila stojijo, da ne bi sami ovirali ali celo ogrožali prometa (Čelik, 2001, str. 241).

Spraševali so se, kako ugotavljati hitrost motornih vozil. Zanimiv je bil nasvet, da orožniške postaje povabijo k sebi izkušene voznike, da pred zbranim moštvom vozijo z različnimi hitrostmi. Ob ponavljanju bodo možje dobili občutek za ocenjevanje hitrosti.

Drug nasvet je bil bolj strokoven, s pomočjo ročne ali žepne ure. Bistvo tega načina je bilo merjenje časa, ki ga vozilo potrebuje za pot od ene do druge točke, med katerima je razdalja izmerjena vnaprej. Orožniki so morali tudi sicer opazovati, kdo od prebivalcev je nagnjen k prekomernemu uživanju alkoholnih pijač, da bi mu sploh preprečili opravljanje voznškega izpita. Take voznike naj bi na primernih mestih ustavljali ter po njihovi hoji in izdihanem zraku ocenili, če so pod vplivom alkohola.

Štiri leta pozneje je Orožniški vestnik objavil tudi razpredelnico za tovrstne meritve hitrosti. V njej je čas prikazan v minutah in sekundah, ki ga vozilo porabi za pot enega kilometra pri različnih hitrostih, preračunan v hitrost v kilometrih na uro.

Slika 2: Preglednica, ki so jo skupaj z ročno uro uporabljali orožniki pri nadzorovanju hitrosti motornih vozil

Ako preleti- mo 1000 me- tara v		Odgovora brzina v kilometrima na uro	Ako preleti- mo 1000 me- tara v		Odgovora brzina v kilometrima na uro
min.	sek.		min.	sek.	
4	—	15	1	4	56.250
3	—	20	—	40	60
2	30	24	—	58	62.070
2	—	30	—	55	65.455
1	55	31.305	—	51	70.580
1	50	32.730	—	50	72
1	45	34.285	—	48	75
1	40	36	—	46	78.260
1	38	36.365	—	45	80
1	35	37.895	—	43	83.720
1	30	40	—	40	90
1	27	41.380	—	38	94.735
1	24	42.860	—	36	100
1	20	45	—	35	102.855
1	17	46.755	—	34	105.885
1	15	48	—	33	109.090
1	13	49.315	—	32	112.500
1	12	50	—	31	116.630
1	10	51.425	—	—	—
1	7	53.730	—	—	—

Vir: Čelik (2001, str. 247)

Tedaj še niso poznali oziroma imeli pripomočkov za natančno ugotavljanje tovrstnih prekrškov. Zanesli so se predvsem na orožnikove oči, ušesa in izkušnje.

Kaznovanje: Finančni zakon za leto 1937/38 je pooblastil stražnike (in beograjske orožnike), da smejo na kraju prekrška storilca kaznovati z denarno kaznijo, ki so ji rekli **globa**. To je veljalo za prometne in nekatera druge prekrške s področja zdravja ljudi, vendar samo v Beogradu in na sedežih banovin. Denar od kazni za prometne prekrške se je stekal v banovinske sklade za ceste. Najvišja globa, ki jo je mož postave lahko izterjal neposredno od kršitelja, je bila 20 dinarjev. Ni pa bilo določeno, kako ravnati, če kršitelj noče plačati globe. Navedeno pooblastilo je bilo pri nas novost, medtem ko so v tujini imeli več izkušenj, zlasti v velikih mestih. Četudi bi bila ta pravica moža postave dosledno izpeljana, je orožniki v Sloveniji ne bi mogli izvajati, saj je v Ljubljani (sedež Dravske banovine) naloge javne varnosti opravljala državna policijska straža.

Statistika: Leta 1934 so v Dravski banovini obravnavali 204 nezgode, v katerih je umrlo 10 oseb, 50 je bilo težko poškodovanih, 99 pa lažje. Na območju uprave policije v Ljubljani so zapisali 49, v Mariboru 40 in drugod po Sloveniji 115 nesreč. »Vzroki nesreč so različni, prevladuje pa nepravilna in prehitra vožnja avtomobilistov,« so prvi dan marca 1935 zapisali uradniki na kraljevski banski upravi Dravske banovine v Ljubljani, ko so sestavljali poročilo notranjemu ministrstvu v Beogradu. Te črne številke so naraščale in leta 1938 so možje postave v Sloveniji obravnavali že 664 takih nesrečnih dogodkov na cestah. Da bi to stanje izboljšali, so leta 1937 na Upravi policije v Ljubljani ustanovili posebno enoto državnih policijskih stražnikov, ki je začela na motornih kolesih ali v avtomobilu nadzirati najpomembnejše ceste v banovini. Prav kmalu so ti možje dobili ime »leteča kontrola«, saj so nadzirali promet, opozarjali kršilce in jih predlagali v kaznovanje pri pristojnem oblastvu.

4 NAJPOGOSTEJŠI VZROKI PROMETNIH NESREČ

Formalni vzroki prometnih nesreč so danes tisti, ki so pravno formalno opredeljeni v Zakonu o varnosti cestnega prometa. Obstoječa statistika pridobiva podatke iz policijskih predlogov sodiščem, ovadb državnih tožilstvom ter na podlagi izrečenih mandatnih kazni policije. Dejstvo je, da imamo pri prometni nesreči, kot nepričakovanem dogodku, opraviti s številnimi sovzroki in ne zgolj z enim samim. Hitrost se kot najbolj pogost vzrok pojavlja domala po vsem razvitem svetu, saj izhaja iz načina življenja, ki ga imamo. Hiter tempo življenja narekuje, da moramo kar najhitreje priti na cilj, in ker se vsi več ali manj prevažamo z avtomobili, je to najenostavnejše s hitro vožnjo.

Tudi izsiljevanje prednosti v križiščih je pogosto vzrok za nastanek prometne nesreče. V zadnjem času pa je velikokrat vzrok na gorenjski avtocesti napačna smer vožnje vozila, ko voznik uporabi izvoz iz avtoceste kot uvoz in tako zapelje na nasprotno vozišče avtoceste.

Pogost vzrok za nastanek prometne nesreče je tudi ta, da vozniki ne vozijo po desni strani vozišča, gledano v smeri svoje vožnje, zaradi ravnanj, kot so igranje z živaljo v vozilu, upravljanje radia, utrujenost, trenutna nezbranost, telefoniranje med vožnjo.

Neprimerna varnostna razdalja kot pogost vzrok nastanka prometnih nesreč je pogosto povezana s preveliko hitrostjo, trenutno nezbranostjo, pa tudi s pretiranim zaupanjem tehničnim lastnostim vozila in tehnološkim pomagalom, kot so na primer protiblokirni sistem, pomoč voznikom pri zaviranju v sili, program uravnavanja stabilnosti vozila in podobno.

Razmeroma nizka raven prometne varnosti v Sloveniji zahteva, da z različnimi pristopi odkrivamo vzroke in iščemo poti za izboljšanje slabega stanja. Promet je povezan z določeno stopnjo tveganja oziroma z nesrečami. Vsak voznik opravi v enem letu pri vožnji okoli 80.000 najrazličnejših odločitev, od vseh voznikov pa približno vsak peti pri tem napravi okrog 2000 napak, oziroma eno napako na vsakih 40 odločitev. Te ocene bi letno lahko pomenile okrog 400 milijonov potencialnih nesreč, seveda pa je število nesreč mnogo manjše.

Možnost, da pride do prometne nesreče, je odvisna od številnih dejavnikov oziroma njihovih kombinacij v času in prostoru. Na prometno varnost vplivajo človek, vozilo in cesta z okoljem. S človekom in družbo, ki ga obdaja, se ukvarjajo strokovnjaki medicine, psihologije, sociologije, vozilo z vsemi njegovimi lastnostmi obravnavajo strokovnjaki avtomobilske in strojne stroke, cesta z okoljem in prometne zakonitosti pa so domena cestnoprometnih strokovnjakov.

Cesta je večkrat vzrok nastanka prometne nesreče, kot smo pripravljeni priznati, zato bi morala biti načrtovana, grajena in vzdrževana tako, da bi omogočala maksimalno varnost in s tem čim bolj kompenzirala biološke pomanjkljivosti voznikov in konstrukcijske

stabilnosti vozil. Pojem vplivnega dejavnika »cesta« razumemo kot vse njene elemente, stanje vozišča, prometno signalizacijo in opremo, naprave za odvodnjavanje, pa tudi vzdrževanje ceste, saj vse to odločilno vpliva na stanje prometne varnosti. Tako je treba vedeti, kje in kateri so tisti cestni odseki, ki so nevarni, da bi lahko posegli v nezgodno dogajanje z regulativnimi ali gradbeno-tehničnimi ukrepi. Nekateri viri za Slovenijo navajajo, da je cesta kriva za nastanek prometne nesreče dva do štiri odstotke. To seveda ni realno, še posebej, če vemo, da so raziskave v državah z boljšo cestno infrastrukturo pokazale precej večji delež, in sicer okrog deset odstotkov. Tehnična neustreznost mnogih naših cest in tudi slabo vzdrževanje vsekakor močnejše vplivata na ta delež, kar pa potrjujejo tudi številne raziskave, ki so bile narejene v zvezi z ugotavljanjem in odpravljanjem nevarnih cestnih odsekov in križišč oziroma »črnih točk«. Ko govorimo o pomanjkljivostih v zvezi z vplivnim dejavnikom cesta, mislimo predvsem: neustrezne geometrijske elemente ceste, slabo stanje in kakovost vozne površine, slabo odvajanje vode z vozne površine, pomanjkljivo prometno signalizacijo in opremo, nezadostno preglednost in vidljivost, negativen vpliv okolja, slabo vzdrževanje itd.

Ko govorimo o lastnosti vozniških površin, mislimo ravnost, torno sposobnost, hrupnost, svetlost in nosilnost. Pri ravnosti so pomembne vzdolžne in prečne neravnine, ki povzročajo mehanična nihanja vozil, frekvenca teh nihanj pa je odvisna od geometrije neravnin in hitrosti vožnje. Na spreminjanje vozne površine vplivajo najbolj težka tovorna vozila, pri katerih največje obremenitve nastopajo praviloma vedno na istem mestu, s tem pa se vozna površina stalno preoblikuje.

Neravnine na vozišču povzročajo tudi zadrževanje vode na vozišču ob dežju, večja debelina vodnega filtra na vozišču pa povzroča splavanje oziroma aquaplaning.

Prometna signalizacija obsega prometne znake, table, portale s spremenljivo vsebino ipd., ki jih uvrščamo k vertikalni prometni signalizaciji, in najrazličnejše vzdolžne, (delilne, ločilne, robne in vodilne črte), prečne (prehodi za pešce in kolesarje) in druge označbe na vozišču (puščice, napisi ...), ki jih uvrščamo k horizontalni prometni signalizaciji. Prometna signalizacija omogoča boljšo orientacijo udeležencev in s tem bolj varno vožnjo. Od ustreznosti postavitve in pravočasnega zaznavanja prometne signalizacije je zelo odvisno pravilno ravnanje voznikov motornih vozil in s tem varnost prometa. Veliko prometnih nesreč na naših cestah se zgodi prav zaradi pomanjkljive prometne signalizacije in opreme. Mnogo prometnih znakov ni izdelanih iz odsevnih materialov, kar še posebej negativno vpliva na njihovo zaznavanje ponoči.

Preglednost in vidljivost močno vplivata na varnost vožnje. Če voznik nima zadostnega polja preglednosti, se ne more varno vključevati, varno ustavljati pred ovirami in varno prehitovati. Vprašanje vidljivosti je povezano s kakovostjo javne razsvetljave v mestih in naseljih, saj so ponekod še stare, slabotne svetilke, zaradi česar je osvetljenost cestišča slaba.

Okolje, ki ga razumemo kot vse ovire ob cesti in nad cesto, nemalokrat zelo vpliva na zmanjšanje tornega koeficienta, ravnost vozišča, preglednost in vidljivost ter zmanjšanje

voznikove pozornosti. Do zmanjšanja tornega koeficienta prihaja največkrat jeseni, ko odpada listje in skupaj z dežjem bistveno zmanjša oprijem pnevmatik in vozne površine. Na to vpliva tudi bližina tovarn, iz katerih uhajajo plini oziroma delci, ki se usedejo na vozišče.

Eden izmed vzrokov za nastanek prometnih nesreč je tudi slabo vzdrževanje cest, še posebej po zimskem obdobju, krpanje udarnih jam, in tudi prav v zimskem času, kamor uvrščamo posipanje, dodatno postavljanje prometne signalizacije ipd. Seveda je pomembno, da je cesta pregledovana in vzdrževana vse leto. Tudi v poletnem obdobju prihaja do poškodovanja in nedelovanja cestne infrastrukture zaradi močnih neurij, ki cesto poškodujejo ali nanjo nanašajo zemljo ali kamenje.

Hitrost vožnje je najpomembnejši dejavnik nastanka prometnih nesreč in bistveno vpliva na njihovo številčnost in posledice. Delež mrtvih zaradi hitrosti je v Sloveniji večji kot v drugih državah. Za zmanjšanje števila nesreč, ki so posledica prevelike ali neprilagojene hitrosti vožnje, policija načrtuje in organizira preventivne akcije za osveščanje udeležencev prometa o nevarnosti zaradi prehitre vožnje s spodbujanjem varčne vožnje (umirjena vožnja prispeva tudi k manjši onesnaženosti okolja), z izvajanjem naključnih kontrol hitrosti z radarji (premičnimi, ročnimi ali stalnimi), z izvajanjem sistematične kontrole hitrosti vzdolž izbranega cestnega odseka, izvajanjem ukrepov za umirjanje prometa v naseljih, v bližini šol, vrtcev in igrišč.

Alkohol, prepovedane droge in druge psihoaktivne snovi so tudi zelo velik vzrok za nastanek prometnih nesreč. V Sloveniji je pod vplivom alkohola vsak tretji povzročitelj nesreče s smrtnih izidom in vsak četrti povzročitelj nesreče s hudimi telesnimi poškodbami. Poleg tega se povečuje število ugotovljenih primerov vožnje pod vplivom prepovedanih drog in drugih psihoaktivnih snovi. Tudi za ta namen policija organizira preventivne akcije, pripravlja programe v osnovnih in srednjih šolah, izvaja ad hoc nadzore voznikov motornih vozil in drugo.

5 VRSTE PROMETNIH NESEČ

Prometna nesreča I. kategorije je prometna nesreča, v kateri nastane samo materialna škoda. Če je za prometno nesrečo vzrok prekršek, za katerega je predpisana samo globa¹¹, se obravnava prometne nesreče zaključí v hitrem postopku, največkrat z izdajo posebnega plačilnega naloga¹², ki vsebuje tudi opis dejanskega stanja z navedbo dokazov¹³. Posebni plačilni nalog izda policist povzročitelju prometne nesreče, če vzrok za nastanek prometne nesreče oziroma kršitev kaznovalne norme ugotovi osebno¹⁴, če kršitev neposredno oziroma osebno zazna¹⁵, pa kršitelju izda t. i. navadni plačilni nalog. Pri prometni nesreči I. kategorije, katere vzrok je prekršek, za katerega je poleg globe predpisana stranska sankcija kazenskih točk, policist zoper kršitelja vloží obdolžilni predlog na pristojno okrajno sodišče¹⁶

Prometna nesreča II. kategorije je prometna nesreča, v kateri je najmanj ena oseba lahko telesno poškodovana. Če je vzrok prometne nesreče II. kategorije prekršek, za katerega je poleg globe predpisana stranska sankcija kazenskih točk, policist zoper povzročitelja vloží obdolžilni predlog na pristojno okrajno sodišče. Zoper povzročitelja vloží obdolžini predlog tudi takrat, ko meni, da je potrebno povzročitelju izreči stransko sankcijo prepoved vožnje motornega vozila. V drugih primerih policist obravnavanje prometne nesreče zaključí v hitrem postopku z izdajo navadnega ali posebnega plačilnega naloga.

Prometna nesreča III. kategorije je prometna nesreča, pri kateri je ena oseba hudo telesno poškodovana. Pooblaščená uradna oseba lahko poda kazensko ovadbo po 323. členu Kazenskega zakonika ali poročilo na Okrožno državno tožilstvo po 148. členu Zakona o kazenskem postopku ali obravnavanje prometne nesreče zaključí v hitrem postopku z izdajo navadnega ali posebnega plačilnega naloga oziroma vložítvijo obdolžilnega predloga na pristojno sodišče, če gre za prometno nesrečo s samoudeležbo in samopoškodbo¹⁷.

11 Tretji odstavek 134. člena Zakona o varnosti cestnega prometa takšno prometno nesrečo opredeljuje kot prometno nesrečo z neznatno nevarnostjo. Policist izda kršitelju plačilni nalog za kršitev temeljnega prekrška.

12 57.a člen Zakona o prekrških - Posebni plačilni nalog policist izda, če niso podani pogoji iz prvega odstavka 57. člena Zakona o prekrških (osebna zaznava, tehnično sredstvo), ampak pooblaščená uradna oseba prekršek ugotovi na podlagi zbranih obvestil in dokazov. Posebni plačilni nalog se izda za kršitve s področja javnega reda in miru, varnosti cestnega prometa, vstopa in zapustitve države ter bivanja in prebivanja tujcev, nadzora državne meje in javnih zbiranj.

13 Opis dejanskega stanja z navedbo dokazov pomeni, da posebni plačilni nalog vsebuje popoln, stvaren in objektiven opis dejanja, kjer se mora natančno konkretizirati storitev ali opustitev dejanja. Pooblaščená uradna oseba mora poleg opisa navesti tudi dokaze.

14 Osebna ugotovitev je širši pojem od osebne zaznave, saj pooblaščená uradna oseba osebno ugotavlja odgovornost kršitelja za določen prekršek s pomočjo dokaznih sredstev (razgovori s pričami, sledovi prometne nesreče itd.) in ne le neposredno z čutili kot pri neposredni zaznavi.

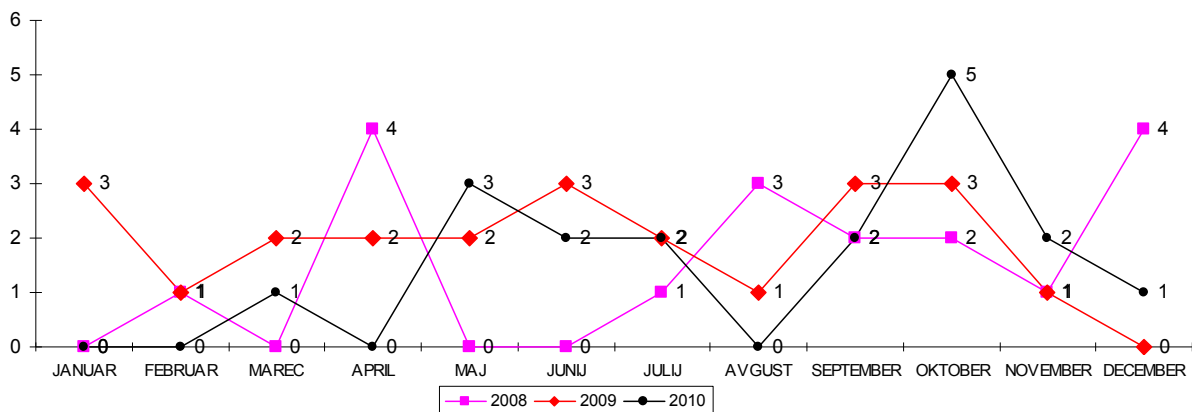
15 Osebna oziroma neposredna zaznava pomeni zaznavo s čutili, pri čemer mora biti fizična prisotnost pooblaščené uradne osebe ob storitvi prekrška in mora na podlagi lastnega opažanja ugotoviti vse znake prekrška v trenutku nastanka.

16 Povzročitev prometne nesreče zaradi neprilagojene hitrosti v cestnem prometu po petem odstavku 30. člena v zvezi z 234. členom Zakona o varnosti v cestnem prometu.

17 Prometna nesreča s samoudeležbo in samopoškodbo je prometna nesreča, v kateri udeleženec krši katero koli prometno pravilo, pri čemer nastane materialna škoda izključno na njegovem premoženju oziroma udeleženec sam sebe telesno poškoduje in dobi lahke ali hude telesne poškodbe.

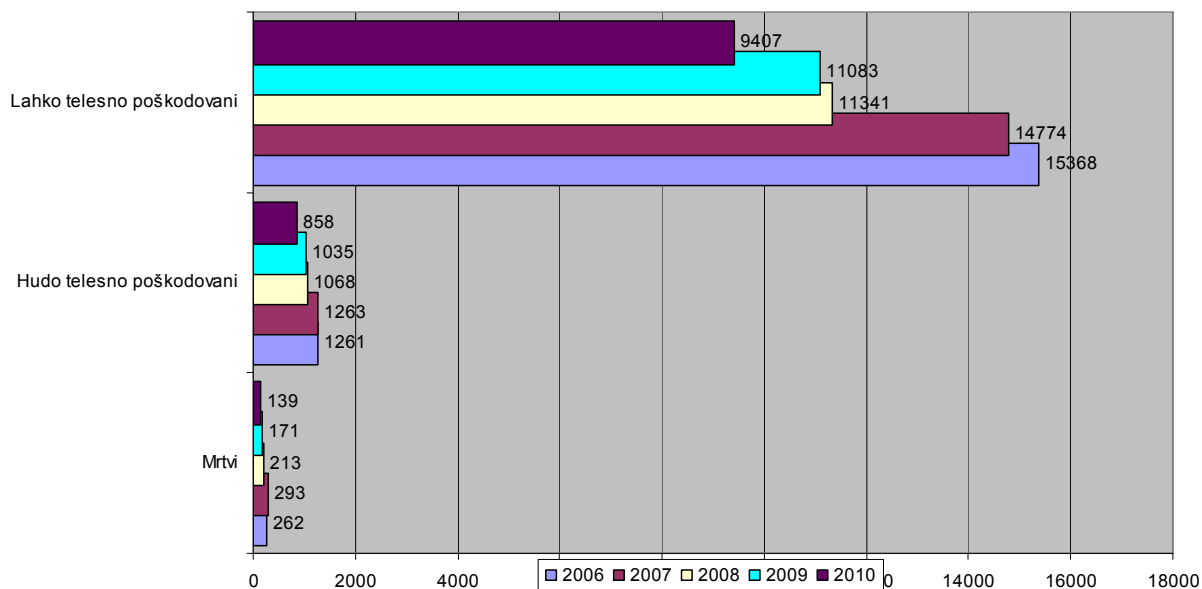
Prometna nesreča IV. kategorije je prometna nesreča, v kateri kdo umre ali umre za posledicami v 30 dneh po prometni nesreči. Policist lahko poda kazensko ovadbo po 323. členu Kazenskega zakonika ali poročilo na Okrožno državno tožilstvo po 148. členu Zakona o kazenskem postopku.

Grafikon 3: Pregled števila prometnih nesreč s smrtnim izidom po mesecih v letih od 2008 do 2010



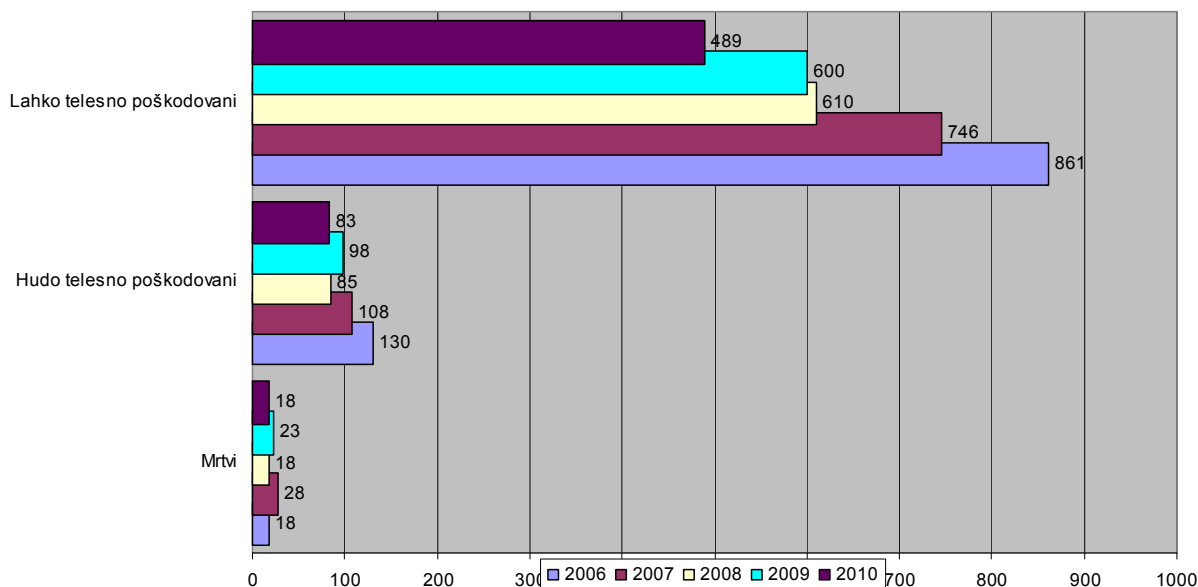
Vir: LASTEN

Grafikon 4: Posledice v prometnih nesrečah na območju Republike Slovenije v letih od 2006 do 2010



Vir: LASTEN

Grafikon 5: Posledice v prometnih nesrečah na območju PU Kranj v letih od 2006 do 2010



Vir: LASTEN

Kot posebno kategorijo oziroma vrsto prometne nesreče bi sama dodala **prometno nesrečo s pobegom**¹⁸. Pri prometni nesreči s pobegom se storilec največkrat odpelje s kraja nesreče zaradi strahu pred kaznijo, zaradi vpliva alkohola ali kakšnega drugega razloga. V primeru povzročitve telesnih poškodb udeležencu prometne nesreče pa izpolni tudi elemente kaznivega dejanja zapustitve poškodovanega v prometni nesreči. Pri preiskovanju prometnih nesreč s pobegom je za njihovo uspešno preiskanoost bistvenega pomena kakovostno zavarovanje sledi na kraju prometne nesreče. Le na podlagi zavarovanih sledi, npr. kakšnega dela vozila, laka, sledi pnevmatik, stekla, ki jih je na kraju nesreče pustil voznik pobeglega vozila, lahko policisti oziroma raziskovalci uspešno raziščejo prometno nesrečo s pobegom in vozniku dokažejo odgovornost.

¹⁸ Izraz »prometna nesreča s pobegom« razumemo kot prometno nesrečo, pri kateri eden ali več udeležencev v prometni nesreči neupravičeno zapusti kraj prometne nesreče. Če gre za prometno nesrečo s pobegom, mora delavec, ki sprejema podatke, zbrati čim več podatkov o okoliščinah prometne nesreče in o pobeglem vozniku:

- vrsta vozila (motorno kolo, osebni avtomobil, kombinirano vozilo ipd.),
- znamka in tip vozila,
- registrska številka ali vsaj njen del,
- barva vozila,
- značilnosti vozila (oprema na vozilu, poslikave, nalepke ipd.),
- smer, iz katere je pobegli voznik pripeljal, in smer, v katero je odpeljal,
- morebitne poškodbe vozila,
- opis voznika, število potnikov in posebnosti,
- kdo bi lahko nastopil kot očividec,
- drugi podatki.

6 OBRAVNAVANJE PROMETNE NESREČE NA KRAJU

Obvestila o prometni nesreči sprejmejo operaterji v operativno-komunikacijskem centru na telefonski številki 113, dežurni policisti krajevno pristojnih policijskih postaj ali pa policisti na terenu. Če obvestilo prejmejo policisti policijske postaje, podatke praviloma sporočijo operativno-komunikacijskemu centru.

Delavec operativno-komunikacijskega centra, ki sprejema podatke o prometni nesreči, poskuša zbrati in zapisati čim več podatkov:

- čas sprejema obvestila,
- podatke o osebi, ki obvešča in o njeni morebitni udeležnosti v nesreči,
- vzrok in potek prometne nesreče,
- kraj in čas prometne nesreče,
- ali so udeleženci prometne nesreče na kraju prometne nesreče (pobeg),
- posledice (telesne poškodbe, poškodovani, materialna škoda, ukleščeni v vozilih),
- razsežnosti prometne nesreče (število udeleženi),
- posebnosti (vozilo za prevoz nevarnih snovi, avtobus – potniki, razsutje tovora tovornega vozila ipd.),
- druge okoliščine prometne nesreče.

OKC PU napoti na kraj prometne nesreče najmanj eno patruljo za izvedbo ukrepov prvega zavarovanja kraja nesreče in za urejanje oziroma preusmeritev prometa. Pri prometnih nesrečah na avtocestah, cestah, rezerviranih za promet z motornimi vozili in drugih večpasovnih hitrih cestah obvesti organizacijo za vzdrževanje cest zaradi zavarovanja kraja s prometno in drugo signalizacijo. Pri hujših prometnih nesrečah, pri prometnih nesrečah s pobegom, zlasti s telesnimi poškodbami, pri katerih je potrebno zbrati sledi za nadaljnjo kriminalistično-tehnično preiskavo, ali na zahtevo vodje ogleda napoti na kraj kriminalističnega tehnika, izvedenca ustrezne stroke, ki nudi pomoč.

Pred napotitvijo mora OKC seznaniti patruljo z vsemi podatki, ki jih je sprejel od prijavitelja (Usmeritve Policije, interni dokument, 2008 str. 35).

6.1 PRAVNA UREDITEV IZVAJANJA NALOG POLICIJE PRI OBRAVNAVANJU PROMETNIH NESREČ

V Zakonu o varnosti cestnega prometa se na prometne nesreče neposredno ali posredno nanašajo določbe:

- 123. člena – ovire v cestnem prometu,
- 184. člena – napotitev na kontrolni zdravstveni pregled,
- 234. člena – ogrožanje ali povzročitev prometne nesreče,
- 238. člena – prepoved vožnje in začasen odvzem vozniškega dovoljenja,
- 238.a člena – zaseg motornega vozila,
- 238.b člena – odvzem prostosti oziroma pridržanje,

- 239. člena – izločitev vozila iz prometa,
- 241. člena – odreditev tehničnega pregleda,
- 246. člena – začasni ukrepi ob ugotovljenih pomanjkljivostih na cesti in
- 250. člena – sodelovanje policije v strokovnih in revizijskih komisijah, ki obravnavajo prometno ureditev.

Kazenski zakonik v 31. poglavju določa kazniva dejanja, ki se preganjajo po uradni dolžnosti, in sicer:

- povzročitev prometne nesreče iz malomarnosti po 323. členu,
- predrzna vožnja v cestnem prometu po 324. členu,
- ogrožanje posebnih vrst javnega prometa po 325. členu,
- ogrožanje javnega prometa z nevarnim dejanjem ali sredstvom po 326. členu,
- opustitev nadzorstva v javnem prometu po 327. členu in
- zapustitev poškodovanca v prometni nesreči brez pomoči po 328. členu.

Zakon o kazenskem postopku:

- v prvem in drugem odstavku 148. člena določa, kaj mora in sme ukreniti policija, če so podani razlogi za sum, da je bilo storjeno kaznivo dejanje, za katero se storilec preganja po uradni dolžnosti¹⁹;
- v devetem odstavku 148. člena je določeno, da na podlagi zbranih obvestil sestavi policija kazensko ovadbo, v kateri navede dokaze, za katere je zvedela pri njihovem zbiranju²⁰;
- v desetem odstavku 148. člena je določeno, da policija pošlje poročilo državnemu tožilcu tudi v primeru, če na podlagi zbranih obvestil ni podlage za kazensko ovadbo;
- po določbah 148.a člena se sme opraviti zaslišanje osumljenca samo v navzočnosti zagovornika. Navzoč je lahko tudi državni tožilec, o čemer ga mora na primeren način obvestiti policija. Zaslišanje se opravi po določbah 227. do 233. člena tega zakona. O zaslišanju se sestavi zapisnik po določbah 79. do 82. člena tega zakona, ki se lahko uporabi kot dokaz v kazenskem postopku²¹;
- v drugem in tretjem odstavku 164. člena je določeno, če preiskovalni sodnik ne pride takoj na kraj, sme policija tudi sama opraviti ogled ter odrediti potrebno izvedensko delo razen obdukcije in izkopa trupla. Če pride preiskovalni sodnik na kraj med opravo teh dejanj, lahko prevzame in sam opravi ta dejanja. O teh

19 Policija mora storiti vse potrebno, da se storilec izsledi, da se storilec ali udeleženec ne skrjuje ali ne pobegne, da se odkrijejo in zavarujejo sledovi kaznivega dejanja in predmeti, ki utegnejo biti dokaz in se zberejo vsa obvestila, ki bi utegnila biti koristna za uspešno izvedbo kazenskega postopka.

O dejstvih in okoliščinah, ki se ugotovijo pri posameznih dejanjih in utegnejo biti pomembne za kazenski postopek, in o predmetih, ki so bili najdeni ali zaseženi, se napravi zapisnik ali uradni zaznamek.

20 V kazensko ovadbo se ne vpiše vsebine izjav, ki so jih posamezne osebe dale pri zbiranju obvestil. Kazenski ovadbi se priloži tudi predmete, skice, fotografije, priskrbljena poročila, zapise o tem, kaj je ukrenila in storila, uradne zaznamke, izjave in drugo gradivo, ki utegne biti koristno za uspešno izvedbo postopka. Če policija po vložitvi kazenske ovadbe izve za nova dejstva, dokaze ali sledove kaznivega dejanja, mora zbrati potrebna obvestila in poslati o tem državnemu tožilcu poročilo v dopolnitev kazenske ovadbe.

21 Če osumljenec ni bil poučen o svojih pravicah iz četrtega odstavka 148. člena Zakona o kazenskem postopku ali če dani pouk in izjava osumljenca glede pravice do zagovornika nista zapisana v zapisnik ali če je bil zaslišan brez navzočnosti zagovornika ali če je bilo ravnano v nasprotju z določbami osmega odstavka 227. člena tega zakona, sodišče ne sme opreti svoje odločbe na njegovo izpovedbo.

dejanjih mora policija oziroma preiskovalni sodnik brez odlašanja obvestiti državnega tožilca.

- v XVIII. poglavju (od 214. do 267. člena) so opredeljena posamezna preiskovalna dejanja, med katere spadata tudi ogled²² in rekonstrukcija.

Zakonu o prekrških prometnih nesreč posebej ne ureja:

- V prvem odstavku 1. člena so določeni le splošni pogoji za predpisovanje prekrškov in sankcij zanje, odgovornost za prekršek, izrekanje in izvršitev sankcij za prekrške, postopek za prekrške (hitri in redni sodni postopek) ter organi in sodišča za odločanje o prekrških.
- V okviru rednega sodnega postopka so pomembne tudi določbe 120. člena, ki se nanašajo na ogled. Ta se opravi, če si je potrebno za ugotovitev ali razjasnitev kakšnega pomembnega dejstva kaj osebno ogledati. Sodišče, ki odredi ogled, določi, kdo naj se povabi k ogledu.

Zakon o splošnem upravnem postopku napotuje na smiselno²³ ali subsidiarno uporabo zakona. Prekrškovni organ za potrebe postopka o prekršku najpogosteje uporablja določila:

- 62. člen – jezik v postopku²⁴
- sedmi odstavek 62. člena – tolmači²⁵
- od 74. do 81. člena – zapisnik²⁶
- od 83. do 98. člena – vročanje²⁷

Zakon o policiji v 3. členu določa naloge policije, ki se nanašajo tudi na obravnavanje prometnih nesreč, in sicer v prvi, drugi in četrti točki prvega odstavka (varovanje življenja, osebne varnosti in premoženja ljudi; preprečevanje, odkrivanje in preiskovanje kaznivih dejanj in prekrškov ...; nadzor in urejanje prometa na javnih cestah in nekategoriziranih cestah, ki so dane v uporabo za javni promet). Na obravnavo prometnih nesreč oziroma izvedene postopke in ukrepe v tej zvezi se posredno nanašajo določbe IV. poglavja ZPol

22 Skladno s 245. členom Zakona o kazenskem postopku se ogled opravi, kadar je za ugotovitev ali razjasnitev kakšnega pomembnega dejstva v postopku potrebno neposredno opazovanje.

V 247. členu je med drugim določeno, da sme organ, ki opravlja ogled ali rekonstrukcijo dogodka, zahtevati tudi pomoč strokovnjaka kriminalistično-tehnične, prometne ali druge stroke. Prav tako se lahko povabi tudi izvedenec, če naj bi bila njegova navzočnost koristna za izvid in mnenje.

23 Smiselna uporaba pomeni uporabo določb tako, da to najbolj ustreza pomenu, namenom in naravi posamezne procesne institucije, ter v obsegu, ki je prilagojen posebnostim hitrega postopka. Najprej uporaba Zakona o prekrških in šele nato Zakona o splošnem upravnem postopku.

24 Udeleženci imajo pravico v postopku o prekršku uporabljati svoj jezik in spremljati postopek po tolmaču, če ne znajo jezika, v katerem poteka postopek. Nespoštovanje navedene pravice se izpodbija z rednim pravnim sredstvom.

25 Tolmača se določi osebam, ki ne znajo jezika, v katerem poteka postopek o prekršku, ali ga ne morejo uporabljati zaradi invalidnosti. O navedeni pravici mora pooblaščenca uradna oseba skrbeti po uradni dolžnosti, skladno z načelom varstva pravic stranke, zapisanih v 7. členu Zakona o splošnem upravnem postopku.

26 Zapisnik je pomembno dokazno sredstvo v postopku o prekršku, saj dokazuje resničnost tistega, kar je v njem navedeno. V zapisniku se ne sme ničesar brisati, ponarejati ali prenašati.

27 Osebno vročanje – pri plačilnem nalogu je pomembno, da se mora plačilni nalog vročiti osebno v (roke) tistemu, ki mu je namenjen, kar prejemnik potrdi s podpisom plačilnega naloga. Če naslovnik noče podpisati plačilnega naloga, mora policist razlog odklonitve napisati pod opombe (npr. brez razloga, ker nima policist kape na glavi ...) in obvezno navesti, kje je pisanje pustil ter se podpisati. Odstopanje od navedenega pomeni, da vročitev ni bila opravljena pravilno in je izpodbojna.

(od 54. do 64. člena), ki opredeljujejo zbiranje, varstvo in zavarovanje podatkov ter policijske evidence. Podatki o obravnavanih prometnih nesrečah se vnašajo v evidenco kaznivih dejanj ter evidenco kršiteljev in prekrškov.

Pravila policije v 90. členu med drugim določajo, da policijske enote preprečujejo in odkrivajo kazniva dejanja ter prekrške, ki ogrožajo varnost cestnega prometa, odkrivajo storilce in sodelujejo pri načrtovanju varnostnih ukrepov.

91. člen pa določa, da območne PP ter PPP obravnavajo prometne nesreče in izvajajo predpisane ukrepe ter opravljajo druge ukrepe za zagotavljanje prometne varnosti.

Pravila o obveščanju in poročanju v policiji določajo način in postopek ustnega in pisnega obveščanja med policijskimi enotami o določenih dejanjih, dogodkih in pojavih, ki so pomembni za delo policije in so jih policisti zaznali pri izvajanju svojih nalog. Predpisujejo tudi pogoje in način obveščanja drugih organov o teh dogodkih. Sestavni del pravil je tudi tabela obveščanja, iz katere je razvidno, da je o dogodkih s področja prometne varnosti v zvezi s prometnimi nesrečami IV. kategorije potrebno ustno in pisno obveščati OKC PU, SUP PU in OKC GPU. O prometnih nesrečah III. kategorije je potrebno pisno in ustno obveščati le OKC PU, samo pisno pa SUP PU in OKC GPU. O prometnih nesrečah z udeležbo vozila, ki prevaža nevarne snovi ali vozila, ki opravljata izredni prevoz, je potrebno ustno obveščati le OKC PU, o prometnih nesrečah s telesno poškodbo, kjer je povzročitelj pobegnil s kraja, je potrebno ustno obveščanje OKC PU in OKC GPU, o pobegu povzročitelja prometne nesreče z materialno škodo pa je potrebno ustno obveščati le OKC PU.

Usmeritve za izvajanje policijskih postopkov v cestnem prometu celovito opredeljujejo obravnavanje (preiskovanje) prometnih nesreč. Tem postopkom in ukrepom je namenjeno celotno 2. poglavje, ki vsebuje določbe o preiskovanju prometnih nesreč, o sprejemu obvestila o prometni nesreči, napotitvi patrolj na kraj prometne nesreče, zavarovanju kraja in prvi pomoči poškodovanim, o organizaciji in urejanju prometa, ogledu kraja prometne nesreče, izvedenstvu in strokovnem delu, pogovorih z udeleženci v bolnišnici, o posebnostih preiskovanja prometnih nesreč s pobegom, ukrepih po opravljenem ogledu, ukrepih zunaj kraja prometne nesreče, o posredovanju podatkov o prometnih nesrečah, prometnih nesrečah z udeležbo tujcev, prometnih nesrečah z udeležbo policistov ter prometnih nesrečah z udeležbo pripadnikov mirovnih sil in diplomatskih predstavnikov. Usmeritve torej vsebujejo organizacijski, taktični in metodični vidik obravnavanja vseh kategorij prometnih nesreč. Podrobno so določene naloge pristojnih organizacijskih enot, vodij in drugih delavcev policije. Prav tako so pojasnjeni posamezni pojmi, postopki in ukrepi, ki jih je potrebno izvesti na podlagi veljavnih predpisov pred, med in po obravnavi prometne nesreče (npr. opredelitev prometne nesreče z neznatno nevarnostjo, priprava načrta iskanja pobeglega voznika, pisanje dokumentacije itd.).

Obveščanje javnosti: če povzročitelja prometne nesreče ne odkrijejo že v prvih fazah ogleda, je treba preko javnih občil čim prej pozvati očitvidce in vse, ki kar koli vedo o konkretni nesreči, da to sporočijo policiji. Vsebina poziva mora biti preudarno sestavljena,

saj lahko napačno sestavljena informacija ostane brez zelenega učinka. Praviloma poziv za javnost sestavi vodja ogleda, ga dostavi pisno ali po telefonu OKC, ki ga takoj posreduje javnim občilom. Javnost se obvešča tudi o razpisanih denarnih nagradah (ki se zagotovijo preko UKP GPU) za podatke o povzročitelju hujše prometne nesreče.

6.2 PRIHOD POLICISTOV NA KRAJ PROMETNE NESREČE IN PRVI NUJNI UKREPI

Ob prihodu na kraj prometne nesreče je mora policist najprej poskrbeti za lastno varnost in varnost drugih, zato je treba kraj prometne nesreče zavarovati in poskrbeti za preusmeritev prometa, če je treba cesto popolnoma zapreti. Policija uporablja za zavarovanje kraja prometne nesreče modre rotacijske luči na vozilih, triopan znake, stožce, prenosne rumene utripajoče luči, trak z napisom policija, lahko pa se kraj zavaruje tudi fizično. Na začetku in koncu zavarovanja kraja prometne nesreče je policist, ki preprečuje nepooblaščenim osebam, zlasti novinarjem, fizičen dostop na kraj preiskovanja nesreče. Nato se javi vodja patrolje OKC in poroča o prvih ugotovitvah, številu udeležениh, poškodovanih o morebitnih vzrokih, da ta pošlje na kraj prometne nesreče gasilce ali reševalno vozilo in obvešča preiskovalnega sodnika in tožilca.

Ogled kraja prometne nesreče je zelo zahtevno delo. Za razjasnitev nesreče so pomembne še tako majhne sledi, zato mora policist opravljati pregled sistematično, da ne bi prišlo do izključitve pomembnih dejstev. Na kraju prometne nesreče mora pisati zapisnik o ogledu kraja prometne nesreče.

Ogled se začne z zbiranjem obvestil. Vodja patrolje, ki opravi zavarovanje kraja prometne nesreče, posreduje vodji ogleda prve zbrane informacije o stanju na kraju prometne nesreče ob prihodu patrolje, morebitne spremembe prvotnega stanja (položaj ponesrečencev, vozil ipd.), o odvozu ponesrečencev, zadržanih pričah ter drugih ukrepov, ki so bili do takrat izvedeni.

Opraviti je treba razgovore z udeleženci in očividci prometne nesreče, ki pa jih je treba pred tem medsebojno ločiti. Med ogledom morajo policisti iskati še dodatne priče, zavarovati vozila, tovor in lastnino udeležencev ipd.

Po prvih zbranih obvestilih mora vodja ogleda poročati OKC o ugotovitvah, povezanih s prometno nesrečo. Če obstajajo razlogi za sum, da je bilo storjeno kaznivo dejanje, mora OKC o prometni nesreči obvestiti preiskovalnega sodnika in okrožnega državnega tožilca. Če se preiskovalni sodnik udeleži ogleda, prevzame ogled in izvede tudi vsa preiskovalna dejanja.

Pri prometnih nesrečah s pobegom je potrebno ugotoviti, če sploh gre za nesrečo (npr. samomor ali umor, ki je prikazan kot prometna nesreča), ali obstajajo sledi, s katerimi bi identificirali pobeglega in odkrili druge pomembne okoliščine prometne nesreče (Usmeritve Policije, interni akt, 2008, str. 35 - 45).

Statični del ogleda je faza ogleda, ko se na kraju prometne nesreče nič ne spreminja, izvajajo pa se opravila, kot so: določanje območja dogajanja prometne nesreče, iskanje in označevanje sledi ter določitev mesta trčenja, fotografiranje kraja prometne nesreče, ki se začne s situacijskimi posnetki in se konča z detajli. Kraj prometne nesreče se lahko posname tudi z video kamero, izdelava se prostoročna skica, ki mora vsebovati vse sledi, ki so na kraju nesreče, prav tako pa je treba določiti izhodišče meritev, ki mora biti stalno (npr. kilometrska oznaka ali vogal hiše ipd.). Po ogledu prometne nesreče je treba napisati zapisnik o ogledu kraja prometne nesreče, za katerega je predpisan obrazec in ga je treba dopolnjevati ob dinamičnem ogledu.

Dinamični del je najpomembnejša faza ogleda kraja prometne nesreče, kjer se preučijo vse podrobnosti, najdene na kraju prometne nesreče. Pri tem delu ogleda je dovoljeno premikati predmete na kraju. Vsaka najdena sled se fotografira in nariše v skico ter se zavede v list II. zapisnika o ogledu kraja prometne nesreče, pod rubriko sledovi, položaj vozil, udeležencev na kraju prometne nesreče. Pri preiskovanju prometnih nesreč z elementi kaznivega dejanja, to so prometne nesreče s smrtnim izidom, hudimi telesnimi poškodbami, se kraj prometne nesreče posname tudi z video kamero.

Pri tem delu ogleda mora policist ugotoviti smer in čas gibanja vozila na kraju prometne nesreče, čas in način povzročitve, vremenske razmere, vrsto, barvo in znamko vozila, udeleženega v prometni nesreči ter morebitne poškodbe, ki so nastale. Prav tako je treba ugotoviti osebe, ki so bile na kraju prometne nesreče (udeleženci, priče), napake v zvezi s cesto, cestnimi objekti, prometno opremo in signalizacijo.

Vodja ogleda poskrbi za ugotavljanje prisotnosti alkohola pri udeležencih. V primeru, da gre za prometno nesrečo z elementi kaznivega dejanja, poskrbi za strokovni pregled v bolnišnici, za odvzem telesnih tekočin, ugotavlja hitrost (zavorne sledi, tahografski vložek ipd.).

6.3 UGOTAVLJANJE VZROKA ZA NASTANEK PROMETNE NESREČE

Na podlagi sledi na kraju prometne nesreče policisti ugotavljajo tudi vzroke za nastanek prometne nesreče. Z dolžino zavornih sledi se lahko ugotavlja hitrost udeleženega vozila, na podlagi vreznin, sledov stekla se ugotavlja, ali je povzročitelj vozil po pravilni strani vozišča. Na podlagi analize žarnic lahko ugotovi, ali je voznik pravočasno oz. ali je sploh nakazal spremembo vožnje, zavijanja ali prehitevanja s smernikom. Ravno tako lahko na podlagi analize žarnic ugotavlja, ali so v času prometne nesreče udeležencu svetile luči ali delovale zavorne luči, ko je prišlo do naletnega trčenja z zadnje strani. Zavarovani sledovi in njihova analiza imajo včasih ključno vlogo pri določitvi vzroka prometne nesreče in razjasnitve okoliščin prometne nesreče.

Zavarovanje sledov na kraju prometne nesreče

V prometnih nesrečah vedno pride do stika med različnimi površinami. Lahko gre za trk ali podrsnjenje prevoznih sredstev, trk ali podrsnjenje prevoznih sredstev z objekti (zgradbami, cestno signalizacijo, varovalnimi ograjami in podobno) ali pride do stika med prevoznim sredstvom in človekom (peščem, kolesarjem, motoristom). Zaradi sil, ki delujejo ob stiku površin, praviloma pride do prenosa snovi z ene površine na drugo. Deli poškodovanega materiala lahko tudi odpadejo od nosilne podlage in ostanejo kot sledi na mestu, kjer je prišlo do prometne nesreče. Med sledove prometne nesreče uvrščamo vsa tista znamenja na kraju prometne nesreče in njegovi okolici, ki so nastala v zvezi z nesrečo, in to neposredno pred nesrečo, med nesrečo in po njej. Pri preiskovanju prometne nesreče iščemo in zavarujemo največkrat naslednje sledove:

- sledove, ki jih pusti vozilo na vozišču ali ob njem,
- sledove žrtve ali poškodovanca,
- sledove, ki jih pusti vozilo na žrtvi ali žrtev na vozilu,
- sledove na udeleženi vozilih,
- sledove na objektih, ki so na cesti ali poleg njej in
- ostale sledove in predmete prometne nesreče.

Najpogostejši sledovi, ki jih policisti iščejo oz. zavarujejo na kraju prometne nesreče, pa so sledovi, ki jih pusti vozilo na vozišču, in sicer razni sledovi zaviranja, drsenja, blokiranja, vreznine, ki nastanejo od trčenja, ter odpadli deli vozila. Ravno tako so na kraju prometnih nesreč pogoste sledove laka in stekla. Na vozilih pa so pogosti sledovi vdrtin, zmečkanin, v prometnih nesrečah s pešci in kolesarji so na vozilu in vozišču tudi biološki sledovi, in sicer sledovi las, krvi ter sledovi vlaken. Pri prometnih nesrečah so pogosti sledovi zdrsnin raznih materialov, ki lahko nastanejo, ko se barva prenese z ene površine na drugo v obliki enoplastnega tankega filma. Takim enoplastnim sledovom, ki nastanejo, ko dve površini podrsata ena ob drugo, v forenziki pravimo zdrsnine. Sledi zdrsnin lahko ostanejo na drugem vozilu, na predmetih, v katere je vozilo trčilo, in tudi na oblačilih žrtev (navodilo CFP, 2001) . Načelo nasprotnega prenosa ob stiku površin je v forenziko vpeljal Edmond Locard (1877-1966). To načelo pravi, da ob stiku površin vedno pride do prenosa materiala med površinama. Načelo je splošno in velja za široko paleto materialov, ne glede na to, ali imamo v mislih mikro sledi, ki s prostim očesom niso vidne, ali pa sledi, ki jih z lahkoto opazimo. Locardovo načelo je razširil oziroma posplošil Poul L. Kirk (1902–1970), ki pravi, da storilec pri vsakem zločinu pusti za seboj take ali drugačne sledi. Čeprav s teoretičnega stališča Locardovi in Kirkovi teoriji ne gre oporekati, pa se iskanje sledi v praksi včasih izkaže kot Sizifovo delo (Navodilo CFP, interni akt, 2001, str. 12) .

V zvezi z zavarovanjem sledov je potrebno poudariti, da je prva naloga policistov ob prihodu na kraj prometne nesreče zavarovanje sledov na kraju. Takoj ob prihodu je treba zarisati položaj ponesrečencev, ki so nato odpeljani v bolnišnico. Preden je kraj spremenjen, je treba preprečiti, da bi se sledovi uničili ali spremenili. Zlasti je potrebno pri iskanju zavarovanja sledov upoštevati poglavitno načelo, da napak storjenih pri ogledu, navadno ne moremo več popraviti (Vidic, 1973). Na vprašanje, kakšen pomen imajo zavarovane sledi pri preiskovanju prometne nesreče, si lahko odgovorimo s tem, da imajo

popolnoma isti pomen in teži kot zavarovane sledi pri umoru, zlasti če gre za prometno nesrečo s smrtnim izidom in pobegom. Ob takšnem dogodku oz. prometni nesreči je družbena odgovornost preiskovalcev, da se odkrije povzročitelj prometne nesreče s smrtnim izidom, ista kot pri izsleditvi morilca pri umoru. Če primerjamo preiskavo prometne nesreče s smrtnim izidom in pobegom ter preiskavo umora, ugotovimo, da je preiskovanje nesreče težje, saj pri tem preiskovalci nimajo motiva, kar je bistven element za uspešno preiskavo umora. Povzročitelj prometne nesreče je lahko vsakdo izmed voznikov. Zato je zlasti pri preiskovanju prometne nesreče s pobegom pomembno, da smo pozorni pri iskanju in zavarovanju sledi lakov ali barve, razbitega stekla, pnevmatik in odlomljenih delov vozila, saj nam ti pomagajo najti vozilo in povzročitelja prometne nesreče. Na podlagi zavarovanih sledi pa je mogoče kasneje na sodišču povzročitelju dokazati tudi krivdo za povzročitev prometne nesreče. Vse to je odgovornost in dolžnost policije do družbe in najbližjih svojcev pokojnih pri preiskovanju tovrstnih prometnih nesreč.

7 ZAHTEVA ZA SODNO VARSTVO

7.1 POJEM ZAHTEVE ZA SODNO VARSTVO

Zahteva za sodno varstvo je pravno sredstvo, do katerega ima pravico vsaka oseba, ki je prejela odločbo v hitrem postopku oziroma plačilni nalog prekrškovnega organa in meni, da ni pravne podlage, da bi ji prekrškovni organ lahko to izdal. S tem ne priznava prekrška, ki se ji ga očita.

Krog oseb, ki lahko vložijo to zahtevo, je zelo zožen. Zahtevo lahko vloži oseba, ki ji je bila izrečena sankcija, njen zakoniti zastopnik oziroma zagovornik ter lastnik odvzetih predmetov. Če je bil postopek proti storilcu ustavljen in mu ni bila izrečena sankcija za prekršek, nima pravice vložiti zahteve za sodno varstvo.

V postopku z zahtevo za sodno varstvo ni mogoče izdati sodbe brez obrazložitve, tako kot je to mogoče v rednem sodnem postopku, za zadeve, v katerih je vložen obdolžilni predlog, če upravičenci do pritožbe ne napovedo pritožbe proti sodbi.

Zahteva za sodno varstvo lahko oseba vloži v 8 dneh od vročitve odločbe o prekršku pisno pri pristojnem prekrškovnem organu, ki je to odločbo izdal. Z Zakonom o prekrških pa je določeno, da je za odločanje o zahtevi pristojno sodišče prve stopnje, na območju katerega je bil storjen prekršek. Do tega, da zahteve za sodno varstvo obravnavajo tista okrajna sodišča, na območju katerega se je prekršek zgodil, je prišlo zaradi neenakomerne obremenjenosti sodišč. To je bilo problematično predvsem na sodiščih v večjih krajih. S tako rešitvijo ne prihaja do koncentracije reševanja zadev, če ima prekrškovni organ sedež v enem kraju, pristojen pa je za odločanje o prekrških na območju vse države (23. člen Zakona o prekrških). Sodišče mora prednostno obravnavati zahteve za sodno varstvo zoper odločbe o prekrških.

7.2 VSEBINA ZAHTEVE ZA SODNO VARSTVO

Zahteva za sodno varstvo mora vsebovati naslednje podatke; navedbo sodbe (torej odločbe o prekršku prekrškovnega organa, zoper katero se pritožuje), razlog za izpodbijanje, obrazložitev, predlog, naj se razveljavi ali spremeni, in podpis vlagatelja zahteve. Če zahteva ne vsebuje teh podatkov oziroma je tako nerazumljiva, da je ni mogoče obravnavati (npr. se ne ve, na katero odločbo se nanaša), jo prekrškovni organ pošlje vlagatelju v dopolnitev po določilih Zakona o splošnem upravnem postopku. Če ni dopolnjena v predpisanem roku, jo s sklepom zavrže kot nepopolno vlogo. Tudi če sodnik okrajnega sodišče ugotovi, da zahteva ni razumljiva, takšno zahtevo vrne nazaj prekrškovnemu organu, da jo pošlje kršitelju v dopolnitev. Do izdaje sodbe o prekršku lahko vlagatelj umakne zahtevo za sodno varstvo, vendar pa tega ne more več preklicati. Če oseba, ki ji je bila izrečena sankcija, ne pride na zaslišanje na sodišče, na katero je bila pravilno povabljen (osebna vročitev ali pravilna nadomestna vročitev vabila po določbah

Zakona o kazenskem postopku), izostanka pa ni opravičila, se šteje, da je umaknila zahtevo za sodno varstvo. Zadeva je za sodišče zaključena, odločba o prekršku prekrškovnega organa pa pravnomočna, zaradi česar jo sodišče pošlje nazaj prekrškovnemu organu v izvršitev.

7.3 RAZLOGI ZA VLOŽITEV ZAHTEVE ZA SODNO VARSTVO

Tudi razlogi za vložitev zahteve za sodno varstvo so zoženi in jo je mogoče vložiti iz posebej navedenih razlogov. Ti razlogi so:

- če sta bila z odločbo prekršena materialna določba zakona ali predpis, ki določa prekršek (npr. če dejanje ni prekršek, če je dejanje zastarano idr. – 156. člen Zakona o prekrških);
- če je bila storjena kršitev določb postopka, ker ni odločil pristojni organ, ker storilcu ni bila dana možnost, da se izjavi o prekršku, ker je pri odločanju ali vodenju postopka sodelovala oseba, ki bi morala biti po zakonu izločena, ker so bile kršene določbe o uporabi jezika v postopku, ker izrek odločbe ni razumljiv ali je sam s seboj v nasprotju ali ker odločba nima vseh predpisanih sestavin;
- zmotna in nepopolna ugotovitev dejanskega stanja, pri čemer se smejo v zahtevi navajati nova dejstva in predlagati novi dokazi le, če vlagatelj zahteve izkaže za verjetno, da jih brez svoje krivde ni mogel uveljavljati v hitrem postopku;
- če se odločba opira na dokaz, na katerega se po določbah tega zakona ne more opirati ali je bil pridobljen s kršitvijo z ustavo določenih pravic in temeljnih svoboščin (npr. ugotovitve pri hišni preiskavi, ki ni bila opravljena skladno z zakonom);
- izrečene sankcije, odvzem premoženjske koristi in stroškov postopka in določitve o premoženjskopravnem zahtevku.

V zahtevi za sodno varstvo ni mogoče predlagati novih dokazov in navajati novih dejstev, ki bi jih vlagatelj lahko navedel že v hitrem postopku, zato je zelo pomembno, da je hitri postopek pravilno izveden in da je storilcu prekrška omogočeno dati izjavo o svojem videnju dogodka. To izjavo mora storilec prekrška podpisati, da je lahko tudi dokaz v postopku pred sodiščem. Če pooblaščen uradna oseba na kraju storjenega prekrška ugotovi, da storilec npr. ni priseben, je bolje, da od njega ne zahteva izjave, temveč mu pošlje obrazec za izjavo po pošti, da se izjavi, ko je za to sposoben. Če storilec prekrška na kraju storitve noče dati izjave, je treba tudi to zapisati, storilec pa mora to tudi podpisati. Če tega ne želi storiti, je najprimerneje, da mu obrazec za izjavo pooblaščen uradna oseba pošlje po pošti, in če v določenem roku ne odgovori, ima prekrškovni organ dokaz, da izjave ne želi podati. V takem primeru tudi pozneje ne bo mogel uveljavljati novih dejstev in predlagati novih dokazov. V nasprotnem primeru pa se bo dokazni postopek otežil in zavlekel.

7.4 ODLOČANJE PREKRŠKOVNEGA ORGANA O ZAHTEVI ZA SODNO VARSTVO

Kršitelj pošlje zahtevo za sodno varstvo tistemu prekrškovnemu organu, ki je izdal odločbo o prekršku. Ko prekrškovni organ dobi zahtevo za sodno varstvo, najprej ugotovi, ali jo je vložila upravičena oseba. Če jo je vložila oseba, ki po zakonu nima te pravice (npr. žena storilca, brat, sestra), jo prekrškovni organ s sklepom zavrže. Enako ravna, če ugotovi, da je zahteva za sodno varstvo vložena prepozno, torej ne v roku 8 dni po prejemu odločbe o prekršku, kot to določa 60. člen Zakona o prekrških. Zoper tak sklep o zavržbi zahteve je dovoljena zahteva za sodno varstvo na sodišču. Če ugotovi, da je zahteva vložena pravočasno, zahtevo prouči in po potrebi, glede na navedbe v zahtevi, dopolni postopek.

Če prekrškovni organ ugotovi, da je zahteva pravočasna in utemeljena, odločbo o prekršku odpravi in ustavi postopek ali jo odpravi in vloži predlog pri pristojnem prekrškovnem organu (50. člen) ali jo nadomesti z novo odločbo ali izreče opomin namesto sankcije in o tem obvesti storilca in osebo, ki je vložila zahtevo za sodno varstvo, oziroma vroči novo odločbo. Svojo novo odločitev mora ponovno vročiti upravičencem do zahteve za sodno varstvo, in sicer tudi predlagatelju postopka, če ni prekrška ugotovil sam. Pri novem odločanju seveda ne more odločiti v škodo storilcu prekrška in ne more izreči višje sankcije, lahko pa seveda nižjo. Po noveli Zakona o prekrških tudi sodišče nima več te možnosti, ker je bil četrti odstavek 65. člena tega zakona, ki je določal, če sodišče po dopolnjenem dokaznem postopku ugotovi drugačno dejansko stanje, kot ga je ugotovil prekrškovni organ, ni vezano na pravno opredelitev prekrška in na izrečeno sankcijo. Proti novi odločbi je dovoljena nova zahteva za sodno varstvo, o kateri odloči sodišče.

Če prekrškovni organ ugotovi, da ni razlogov za odpravo ali spremembo odločbe o prekršku, jo skupaj s spisom in morebitnimi dodatnimi dokazi, ki jih je zbral po vloženi zahtevi za sodno varstvo, posreduje v odločitev pristojnemu sodišču. Od tu naprej se pristojnost prekrškovnih organov konča in s postopkom nadaljuje pristojno sodišče.

7.5 ODLOČANJE SODIŠČA IN VROČANJE SODB SODIŠČA O ZAHTEVI ZA SODNO VARSTVO TER PRAVICA DO PRITOŽBE

Sodišče najprej preizkusi, ali je vložena zahteva popolna, pravočasna in ali jo je vložila upravičena oseba. Nepopolno, prepozno ali nedovoljeno zahtevo za sodno varstvo zavrže kot nepopolno, prepozno ali nedovoljeno vlogo. Če pa je zahtevo za sodno varstvo kot nepopolno, nedovoljeno ali prepozno zavrgel že prekrškovni organ, sodišče pa ugotovi, da je popolna, pravočasna ali dovoljena, s sodbo najprej odpravi sklep o zavržbi prepozne, nedovoljene ali nepopolne zahteve za sodno varstvo in obenem odloči tudi o zahtevi za sodno varstvo. Sodišče enako ravna tudi pri vloženem ugovoru proti posebnim oblikam plačilnega naloga, kar pomeni, da zadeve zaradi učinkovitosti in hitrosti postopka ne vrača v odločitev prekrškovnemu organu, ampak odloči z odločbo o prekršku. Tudi če sodišče ugotovi, da je vloga dejansko nepopolna, samo zahteva dopolnitev vloge in zahteva od vlagatelja, da jo dopolni, nato pa o zahtevi ali ugovoru samo odloči.

Če sodišče ugotovi, da ni podana nobena izmed uveljavljenih kršitev in tudi ni taka kršitev, na katero je dolžno paziti po uradni dolžnosti, ali je bila kršitev v postopku z zahtevo za sodno varstvo pri prekrškovnem organu že odpravljena, zahtevo kot neutemeljeno zavrne. Sodišče s sodbo zavrne zahtevo kot neutemeljeno tudi takrat, če po izvedenem dokaznem postopku v rednem sodnem postopku ugotovi enako dejansko stanje, kot ga je ugotovil prekrškovni organ.

Če sodišče ugotovi, da o zadevi ni odločil pristojni organ, ali če ugotovi, da je pri odločanju ali vodenju postopka sodelovala oseba, ki bi morala biti po zakonu izločena, ali je bila izločena, s sodbo ugodi zahtevi in odpravi odločbo prekrškovnega organa ali jo odpravi po uradni dolžnosti, če kršitelj tega v zahtevi ne uveljavlja.

Sodišče s sodbo ugodi zahtevi in spremeni odločbo prekrškovnega organa. Lahko jo spremeni po uradni dolžnosti, če ugotovi, da so bila odločilna dejstva v izpodbijani odločbi o prekršku sicer pravilno ugotovljena, da pa je treba glede na ugotovljeno dejansko stanje ob pravilni uporabi materialne določbe tega zakona ali predpisa, ki določa prekršek, spremeniti odločbo. Glede na stanje stvari sodišče tako ravna tudi, če izrek odločbe ni razumljiv ali je sam s seboj v nasprotju ali če odločba nima vseh predpisanih sestavin ali če se odločba opira na dokaz, na katerega se po določbah zakona ne more opirati, ali na dokaz, ki je bil pridobljen s kršitvijo z ustavo določenih človekovih pravic in temeljnih svoboščin. Če sodišče spozna, da dejansko stanje ni popolno in pravilno ugotovljeno, ponovi ali dopolni dokazni postopek po pravilih rednega sodnega postopka. Če pa sodišče po dopolnjenem dokaznem postopku dejansko stanje ugotovi drugače, kot ga je ugotovil prekrškovni organ, s sodbo ugodi zahtevi za sodno varstvo in spremeni odločbo prekrškovnega organa, vendar le, če je to potrebno. Če pa sodišče po izvedenem dokaznem postopku spozna, da so bila odločilna dejstva v izpodbijani odločbi pravilno ugotovljena, da pa je treba glede na ugotovljeno dejansko stanje ob pravilni uporabi zakona oziroma za odpravo kršitev določb postopka drugače odločiti, sodišče ugodi zahtevi in spremeni odločbo prekrškovnega organa.

Če sodišče v postopku z zahtevo za sodno varstvo ugotovi, da storilcu ni bila dana možnost podati izjavo o prekršku, ali če so bile kršene določbe o uporabi jezika v postopku o prekršku, sodišče samo sanira to kršitev in da storilcu najprej možnost, da poda izjavo o prekršku, oziroma mu omogoči uporabo jezika v postopku in nato odloči o zahtevi.

Če sodišče ugotovi, da je sicer dejansko stanje v odločbi o prekršku pravilno in popolno ugotovljeno, da pa je na tako ugotovljeno dejansko stanje ob pravilni uporabi zakona treba drugače odločiti glede sankcije, odvzema premoženjske koristi in stroškov postopka, ugodi zahtevi in v tem delu spremeni odločbo o prekršku.

Splošno načelo pa je, da lahko sodišče odločbo prekrškovnega organa le izjemoma odpravi, in sicer le v primeru, če je v hitrem postopku odločil nepristojni prekrškovni organ, in v primeru, če je odločila oseba, ki bi morala biti izločena. V teh dveh primerih

sodišče odpravi odločbo prekrškovnega organa in zadevo skupaj s spisom vrne prekrškovnemu organu, da sodbo vroči in izvede postopek o prekršku skladno s predpisi tako, da postopek vodi in o njem odloči pristojna pooblaščen uradna oseba prekrškovnega organa. V vseh drugih primerih pa mora sodišče na vloženo zahtevo za sodno varstvo samo odločiti (brez vračanja nazaj prekrškovnemu organu) in zahtevo zavrniti kot neutemeljeno ali pa jo spremeniti.

Sodišče prekrškovnemu organu vrne spis skupaj z izvirnikom sodbe ali sklepa z zadostnim številom overjenih prepisov in morebitna druga pisanja, ki so nastala ali so bila pridobljena med postopkom o prekršku pri sodišču. Sodišče obdrži en izvod izpodbijane odločbe. Vse sodne odločitve v zvezi z vloženo zahtevo za sodno varstvo vroča prekrškovni organ (in ne sodišče), ne glede na način odločanja. Vroča jih po določilih zakona, ki ureja splošni upravni postopek. Obrazložitev zakonodajalca je, da gre za smiselno enako ureditev, kot velja za ravnanje instančnega sodišča ob odločanju o pravnem sredstvu zoper odločbo sodišča nižje stopnje. Tudi globo, odvzem premoženjske koristi s plačilom denarnega zneska, izrečenega z odločbo prekrškovnega organa, ki jo sodišče spremeni na podlagi zahteve za sodno varstvo, ter stroške postopka, izrečene s sodbo ali s sklepom sodišča, izvrši pristojni davčni organ po določbah zakona, ki ureja prisilno izterjavo na predlog prekrškovnega organa, ki izda odločbo o prekršku. To pomeni, da vse sodne odločitve sodišč, ki so povezane z vloženo zahtevo za sodno varstvo, pošilja v prisilno izterjavo prekrškovni organ in je zato pravilno, da te sodne odločitve tudi vroča, saj je to pomembno zaradi evidence poteka roka za plačilo globe in stroškov postopka.

Pritožba na višje sodišče je dovoljena (zaradi bistvene kršitve določb postopka, zaradi kršitve materialnih določb zakona ali predpisa, ki določa prekršek, zaradi zmotne in nepopolne ugotovitve dejanskega stanja, zaradi kršitve materialnih določb zakona ali predpisa, ki določa prekršek), če je sodišče prve stopnje zavrglo zahtevo za sodno varstvo.

Proti drugim odločitvam sodišča prve stopnje se lahko pritožijo oseba, ki ji je bila izrečena sankcija, njen zakoniti zastopnik oziroma zagovornik ter lastnik odvzetih predmetov zaradi bistvenih kršitev določb postopka, zaradi kršitve materialnih določb zakona ali predpisa, ki določa prekršek, razen zaradi stroškov postopka organa, pristojnega za odločanje o prekrških, vendar le pod pogojem, če je bila izrečena višja globa od najnižje predpisane za prekršek ali če je bil izrečen odvzem premoženjske koristi, ki presega 400 evrov. Teh pritožb na višja sodišča je malo glede na to, da prekrškovni organi večinoma nimajo z zakonom razširjene pristojnosti odločanja o globah v razponu.

Pomembna je tudi razširjena pravica do pritožbe proti odločitvam sodišč v zvezi z vloženi zahtevami za sodno varstvo. Ta pravica je razširjena v nekaterih primerih tudi na prekrškovne organe, ki so na prvi stopnji odločali o prekrških s plačilnimi nalogi ali odločbami o prekršku. Tako lahko prekrškovni organ v roku za vložitev pritožbe napove pritožbo v naslednjih primerih:

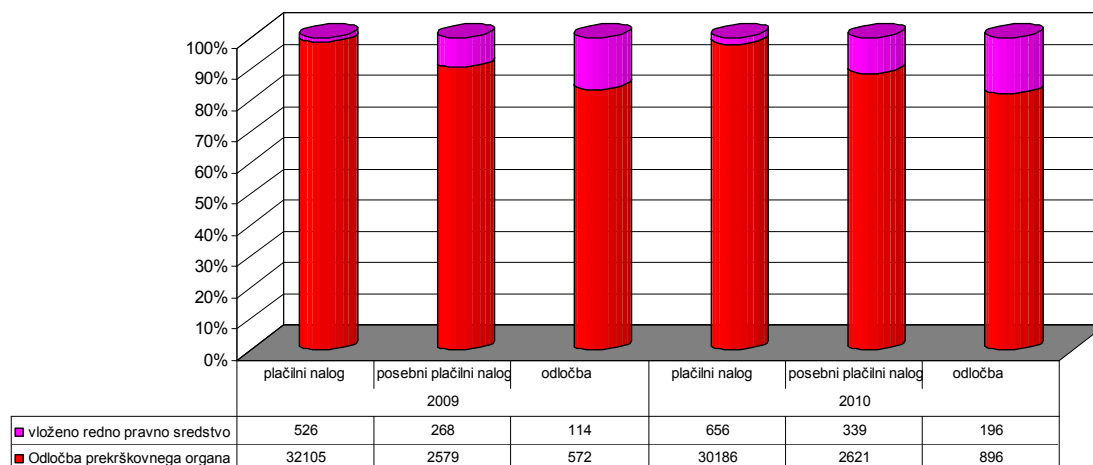
- če je sodišče odpravilo odločbo prekrškovnega organa;
- če je sodišče spremenilo odločbo prekrškovnega organa in ustavilo postopek o prekršku;
- če je sodišče izreklo nižjo globo kot prekrškovni organ ali opomin.

Te pravice je zakonodajalec sprejel zato, da zagotavljajo sodni nadzor oziroma dvostopenjsko sodno odločanje zaradi nadzora nad zakonitostjo in pravilnostjo dela sodišča prve stopnje in zagotavljanja enotne sodne prakse.

Napoved pritožbe vložijo prekrškovni organi pri sodišču, ki je odločilo o zahtevi za sodno varstvo. V roku za vložitev napovedi pritožbe mora prekrškovni organ predložiti spis državnemu tožilcu, pristojnemu za sodišče, ki odloča o zahtevi za sodno varstvo. Pristojni državni tožilec pa nato odloči, ali bo pritožbo vložil ali ne, vložiti pa jo lahko v 8 dneh od prejema spisa, in sicer v škodo ali v korist kršitelja. Kadar se pritoži državni tožilec, pritožbo vložijo skupaj s spisom pri sodišču, ki je odločilo o zahtevi za sodno varstvo. Sodišče po preizkusu pravočasnosti in dovoljenosti pritožbe posreduje kršitelju izvod pritožbe, ki sme nato v 8 dneh po prejemu podati sodišču odgovor na pritožbo. Pritožbo in odgovor z vsemi spisi predloži sodišče višjemu sodišču.

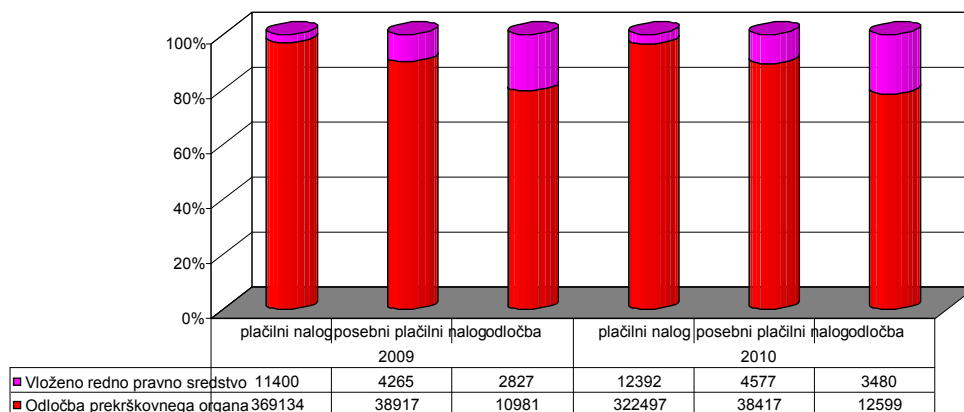
Pritožbo obravnava sodišče po določbah pritožbenega postopka v rednem sodnem postopku. Oseba vložijo pritožbo pri prekrškovnem organu, ki je izdal odločbo, zoper katero je bila vložena zahteva za sodno varstvo. Prekrškovni organ posreduje pritožbo skupaj s spisom na sodišče, ki je odločilo o zahtevi za sodno varstvo.

Grafikon 6: Vložena redna pravna sredstva na odločbe prekrškovnih organov PU Kranj v letu 2010



Vir: LASTEN

Grafikon 7: Vložena redna pravna sredstva na odločbe prekrškovnih organov policije v letu 2010



Vir: LASTEN

8 SPREMEMBE PREKRŠKOVNEGA POSTOPKA ZARADI SPREJETJA NOVE ZAKONODAJE S PODROČJA CESTNEGA PROMETA IN ZAKONA O PREKRŠKIH

Zakon o pravilih cestnega prometa²⁸ glede na Zakon o varnosti cestnega prometa v poglavju o prometnih nesrečah prinaša dve bistveni novosti. Zakon o pravilih cestnega prometa ne opredeljuje več prometne nesreče z neznatno nevarnostjo, kar posledično izključuje odstop od ogleda kraja prometne nesreče. Navedena sprememba je posledica neenotnega razumevanja termina prometna nesreča²⁹ z neznatno nevarnostjo in procesnih opravil, ki bi jih policist moral izvesti pred odstopom od obravnave prometne nesreče. V praksi so se pojavili posamezni primeri ravnanj policistov, ki so bistveno odstopali od namena zakonodajalca, saj je prihajalo do neupravičenih odstopov od obravnav prometnih nesreč. Z navedeno spremembo se bo v prvi vrsti zagotovila ustavna pravica enakosti pred zakonom³⁰, kar bo pomenilo, da bodo vsi udeleženi v prometnih nesrečah v Republiki Sloveniji ob enakih dejanskih stanovih prekrškov obravnavani enako. Možnost arbitrarnosti policistov, ki bodo obravnavali prometne nesreče, bo v celoti izključena, varovana dobrina pa bo v tem pogledu prevladala nad dodatno obremenitvijo policistov³¹.

28 Uradni list RS, št. 109/2010 z dne 30. 12. 2010. Zakon je začel veljati 1. 4. 2011, uporabljati pa se začne 1. 7. 2011.

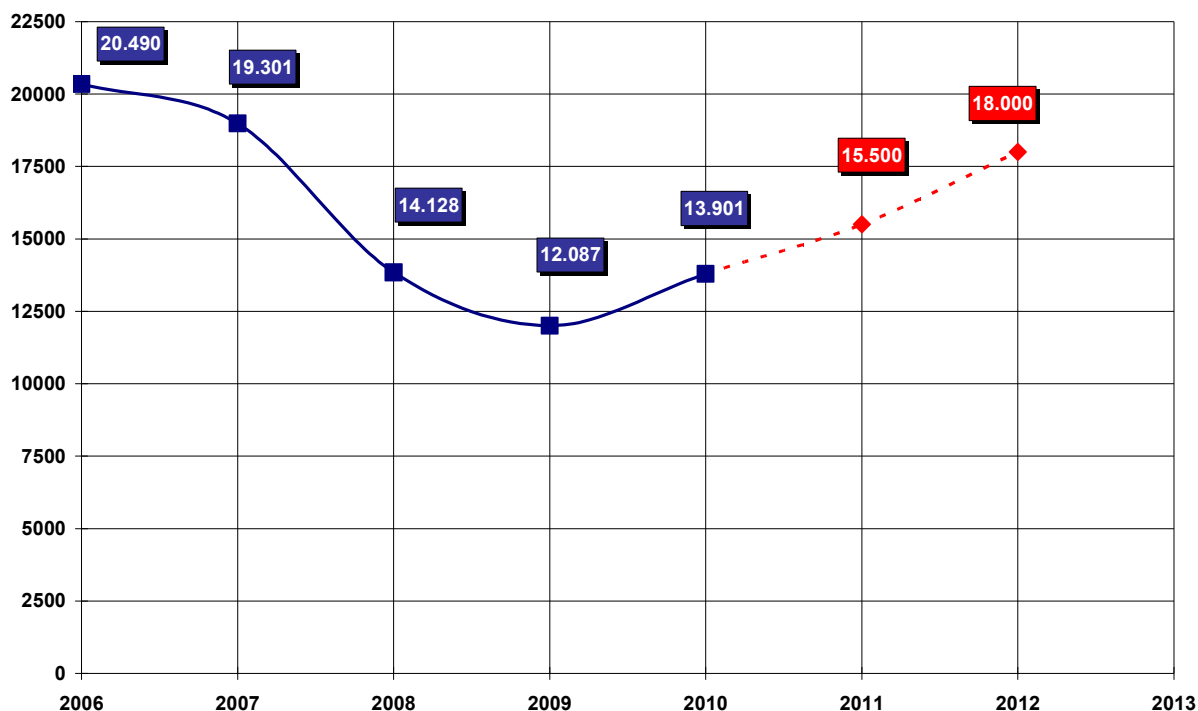
29 109. člen Zakona o pravilih cestnega prometa v prvem odstavku določa, da je prometna nesreča nesreča na javni cesti ali nekategorizirani cesti, ki se uporablja za javni cestni promet, v kateri je bilo udeleženo vsaj eno premikajoče se vozilo in je v njej najmanj ena oseba umrla ali je bila telesno poškodovana ali je nastala materialna škoda, v drugem odstavku pa določa vrste prometne nesreče, in sicer se prometne nesreče glede na posledice delijo na štiri kategorije:

1. prometna nesreča I. kategorije – prometna nesreča, pri kateri je nastala samo materialna škoda;
2. prometna nesreča II. kategorije – prometna nesreča, pri kateri je najmanj ena oseba lahko telesno poškodovana;
3. prometna nesreča III. kategorije – prometna nesreča, pri kateri je najmanj ena oseba hudo telesno poškodovana;
4. prometna nesreča IV. kategorije – prometna nesreča, pri kateri je kdo umrl ali je zaradi posledic nesreče umrl v 30 dneh po nesreči.

30 14. člen Ustave Republike Slovenije.

31 Iz statističnih kazalcev Policije je razvidno, da je Policija v letu 2009 obravnavala 12 087 prometnih nesreč z materialno škodo in 8616 prometnih nesreč s telesnimi poškodbami, v letu 2010 pa je obravnavala 13 901 prometnih nesreč z materialno škodo in 7471 prometnih nesreč s telesnimi poškodbami. Kljub nekajletnemu trendu upadanja števila prometnih nesreč menim, da bo policija v letu 2011 zaradi spremenjene zakonodaje obravnavala približno 3000 prometnih nesreč več kot leta 2010.

Grafikon 8: Evidentirane prometne nesreče I. kategorije in pričakovane prometne nesreče I. kategorije v prihodnjih dveh letih



Vir: LASTEN

Policisti bodo morali priti na kraj prometne nesreče II., III. ali IV. kategorije in opraviti vse potrebno za zavarovanje kraja prometne nesreče in opraviti ogled prometne nesreče³², da bi ugotovili dejstva ter zbrali dokaze, potrebne za odločitev o prekršku ali kaznivem dejanju.

Ogled prometne nesreče I. kategorije bodo policisti opravili, če jih bo o njej obvestil udeleženec prometne nesreče³³ in bo ogled želel, in če od prometne nesreče ni minilo več kot 24 ur. Na kraj prometne nesreče I. kategorije bodo morali policisti priti tudi tedaj, če jih bodo o njej obvestile osebe, ki niso udeležene v prometni nesreči. Pri tem bodo morali obligatorno ugotoviti, ali voznik in vozilo izpolnjujeta pogoje za udeležbo v cestnem prometu po Zakonu o pravilih cestnega prometa, Zakonu o voznikih in Zakonu o motornih vozilih. Če bo policist ugotovil kršitve omenjenih treh zakonov, bo opravil ogled prometne nesreče, četudi udeleženci prometne nesreče tega ne bodo želeli.

32 Peti odstavek 111. člena Zakona o prometnih pravilih določa, da se smejo sledi II., III. ali IV. kategorije odstraniti šele po končanem ogledu oziroma ko tako določi tisti, ki opravlja ogled. Prav tako ni dovoljeno spreminjati stanja na kraju prometne nesreče (npr. položaj vozil), dokler ni opravljena preiskava, razen kadar to zahteva reševanje udeležencev prometne nesreče.

33 44. točka prvega odstavka 3. člena Zakona o prometnih pravilih določa, da je udeleženec prometne nesreče vsak udeleženec cestnega prometa, ki je s svojim ravnanjem pripomogel k nastanku prometne nesreče in vsakdo, ki je v prometni nesreči utrpel materialno škodo ali je bil telesno poškodovan ali je zaradi posledic nesreče umrl.

Kot novost Zakon o pravilih cestnega prometa opredeljuje dolžnost policista, da neposrednemu udeležencu prometne nesreče³⁴ odredi preizkus alkoholiziranosti s sredstvi ali napravami za ugotavljanje alkohola. Poleg tega bo moral policist odrediti strokovni pregled neposrednemu udeležencu prometne nesreče, ki zapusti mesto prometne nesreče in izjavi, da je po prometni nesreči užival alkoholne pijače, prepovedane droge, psihoaktivna zdravila ali druge psihoaktivne snovi. Izjava neposrednega udeleženca o uživanju alkoholnih pijač, prepovedanih drog, psihoaktivnih zdravil ali drugih psihoaktivnih snovi bo sestavni del zapisnika. V primeru preverjanja morebitne alkoholiziranosti udeleženca cestnega prometa bo policist vedno izpolnil tudi Zapisnik o preizkusu alkoholiziranosti. Prvi del zapisnika s podatki o preizkušancu bo policist izpolnil tudi v primeru odklona preizkusa. V tem primeru bo izpolnjeni zapisnik igral pomembno vlogo pri dokazovanju prekrška odklonitve preizkusa.

Zakon o varnosti cestnega prometa opredeljuje prometno nesrečo kot kvalificirano obliko prekrška, zato se tovrstne kršitelje po sedanji ureditvi sankcionira strožje. V okviru tega je bil v osnutek Zakona o pravilih cestnega prometa implementiran celotni 234. člen Zakona o varnosti cestnega prometa³⁵, z izjemo besedila, ki govori o prometni nesreči z neznatno nevarnostjo. Glede na oblikovano določbo bi vse prometne nesreče obravnavalo sodišče v rednem sodnem postopku. Služba Vlade Republike Slovenije za zakonodajo je v okviru medresorskega usklajevanja opozorila, da predlagani člen o prometni nesreči vnaša grobo neenakost pri obravnavanju bistveno enakih primerov oziroma dejanskih stanov. Skladno z načelom enakosti pred zakonom mora normodajalec obravnavati bistveno enake primere enako in bistveno neenake različno. Splošno načelo enakosti pa je prizadeto tedaj, ko ni mogoče najti stvarno utemeljenega razloga, ki izvira iz narave stvari in ki upravičuje zakonsko razlikovanje. Skladno z zgoraj povzetim mnenjem službe Vlade Republike Slovenije za zakonodajo Zakon o pravilih cestnega prometa ne opredeljuje prometne nesreče kot kvalificirane oblike storjenega prekrška.

Ob upoštevanju 52. člena Zakona o prekrških, ki razmejuje postopek za prekrške prekrškovnega organa in redni sodni postopek, bodo policisti od 1. 7. 2011 oziroma od začetka uporabe Zakona o pravilih v cestnem prometu v hitrem postopku obravnavali večino prometnih nesreč I. in II. kategorije. Ob tem je seveda potrebno upoštevati, da se je tudi za potrebe novih predpisov s področja cestnega prometa dopolnil Zakon o prekrških z novelo ZP-1G³⁶.

34 18. točka prvega odstavka 3. člena Zakona o prometnih pravilih določa, da je neposredni udeleženec prometne nesreče voznik v nesreči udeleženega vozila, učitelj vožnje, ki je v času nesreče usposabljal kandidata za voznika motornega vozila, ki je vozil v nesreči udeleženo vozilo, spremljevalec, v nesreči udeležen pešec ali drug udeleženec prometne nesreče, ki je bil pred nesrečo samostojno udeležen v cestnem prometu.

Neposredni udeleženec prometne nesreče torej ni kandidat za voznika motornega vozila, niti voznik začetnik, ki vozi vozilo po nadzorstvu spremljevalca.

35(1) Če udeleženec cestnega prometa s prekrškom povzroči prometno nesrečo, razen prometne nesreče z neznatno nevarnostjo, se kaznuje za prekršek z globo najmanj 200 evrov. Vozniku motornega vozila se izreče tudi 5 kazenskih točk, lahko pa se mu izreče tudi prepoved vožnje motornega vozila.

(2) Sankcija, izrečena skladno s prejšnjim odstavkom, ne more biti nižja od sankcije, predpisane za enak temeljni prekršek.

36 Uradni list RS, št. 9/2011 z dne 11. 2. 2011.

Novela Zakona o prekrških v dopolnjenih določbah posebnega plačilnega naloga določa, da kršitelj – povzročitelj prometne nesreče – zoper tak plačilni nalog ne bo imel pravice do ugovora. Dovoljena pa bo zahteva za sodno varstvo, če bo policist na kraju prekrška, neposredno po storjenem prekršku in še pred izdajo ter vročitvijo posebnega plačilnega naloga omogočil kršitelju, da se osebno izjavi o prekršku. Izjava kršitelja se bo zapisala v Zapisnik o izjavi kršitelja. Pred tem bo moral policist kršitelja seznaniti s pravicami³⁷, ki jih ima v postopku pridobivanja izjave, omenjeno pa mora biti tudi sestavni del Zapisnika o izjavi kršitelja. Morebitna izjava kršitelja o dejanju se bo v nadaljevanju kratko navedla tudi v posebnem plačilnem nalogu, poleg kratkega opisa dejanskega stanja z navedbo dokazov. Bistveni pogoj za izdajo tovrstnega posebnega plačilnega naloga bo prisotnost kršitelja na kraju prekrška in da mu bo policist omogočil uresničiti pravico do izjave. Izjavljanje o dejanju pa je že sedaj potrebno razumeti kot kršiteljevo prosto izbiro.

Z omenjeno dopolnitvijo bo omogočeno hitrejše in učinkovitejše obravnavanje prekrškov, če bo imel kršitelj na kraju možnost uresničiti pravico do izjave. Posledično bo v nadaljevanju pripomoglo k zmanjšanemu številu izdanih odločb o prekršku v hitrem postopku prekrškovnih organov, saj bo moral prekrškovni organ v postopku o zahtevi za sodno varstvo po uradni dolžnosti preizkusiti: ali je odločil stvarno pristojni organ; ali je podana kršitev materialnih določb tega zakona ali predpisa, ki določa prekršek; ali je pregon zastaral; ali je bila storilcu dana možnost, da se izjavi o prekršku; ali je izrek odločbe razumljiv; ali se odločba opira na dokaz, na katerega se po določbah tega zakona ne more opirati, in ali je bil pridobljen s kršitvijo z ustavo določenih človekovih pravic in temeljnih svoboščin.

Prekrškovni organ bo po prejemu zahteve po potrebi glede na navedbe v zahtevi dopolnil dokazni postopek, če bo ugotovil kršitev pravice do izjave, pa bo kršitelju dal tudi možnost, da se izjavi o prekršku.

Če bo prekrškovni organ ugotovil, da je zahteva pravočasna in utemeljena, bo odločbo o prekršku odpravil in ustavil postopek, ali jo odpravil in vložil predlog pri pristojnem prekrškovnem organu ali jo nadomestil z novo odločbo, ali izrekel opomin namesto sankcije in o tem obvestil kršitelja in osebo, ki je vložila zahtevo za sodno varstvo oziroma vročil novo odločbo. Če prekrškovni organ odločbe ne bo odpravil ali nadomestil, jo bo s spisom in morebitnimi dodatnimi dokazi posredoval v odločitev pristojnemu sodišču.

Če kršitelju na kraju prekrška, neposredno po storjenem prekršku, ne bo omogočeno, da se izjavi, bo zoper posebni plačilni nalog dovoljen ugovor in bo izvajanje postopka prekrškovnega organa po vložnem ugovoru enako kot pred uveljavitvijo novele Zakona o prekrških.

37 Prekrškovni organ ob ugotovitvi oziroma pri obravnavanju prekrška in še pred izdajo plačilnega naloga kršitelja obvesti o prekršku in pouči, da:

- se lahko izjavi o dejstvih oziroma okoliščinah prekrška, da pa tega ni dolžan storiti niti odgovarjati na vprašanja, če se bo izjavil ali odgovarjal, pa ni dolžan izpovedati zoper sebe ali svoje najbližje,
- da mora navesti vsa dejstva in dokaze v svojo korist, ker jih sicer v postopku ne bo mogel več uveljavljati.

Novela Zakona o prekrških omogoča skupno obravnavanje vsebinsko povezanih prekrškov, ki bi bili sicer obravnavani ločeno, deloma v hitrem in deloma v rednem sodnem postopku. Določeno je, da bo vložitev enotnega obdolžilnega predloga dopustna tudi za tiste prekrške, ki so sicer določeni v različnih predpisih, a urejajo pravila na določenem, enotnem področju. To bo veljalo pri novi cestnoprometni zakonodaji, saj so prekrški s tega področja določeni v Zakonu o voznikih, Zakonu o motornih vozilih, Zakonu o cestah in Zakonu o pravilih cestnega prometa. Ob izpolnjevanju pogojev bodo lahko v enotnem obdolžilnem predlogu zajeti prekrški iz vseh navedenih zakonov, če bodo izpolnjeni tudi drugi pogoji po Zakonu o prekrških³⁸.

Posebej je urejen tudi postopek sodišča v primeru, če prekrškovni organ v obdolžilnem predlogu ne bo izkazal obstoja vseh pogojev za enotno obravnavanje prekrškov iz hitrega in rednega sodnega postopka. Za tak primer je predvidena zavržba obdolžilnega predloga v delu, ki se nanaša na vse ali nekatere prekrške, ki so sicer v pristojnosti prekrškovnega organa in vrnitev zadeve v odločanje prekrškovnemu organu. Ob obstoju pogojev za enoten postopek, bodo morali prekrškovni organi kot predlagatelji postopka v enotnem obdolžilnem predlogu tehtno in konkretno obrazložiti razloge za enoten postopek. Obrazložitev ne bo smela biti abstraktna ali tipska, ampak obrazložena glede na konkretni obravnavani primer³⁹.

38 Tretji odstavek 55.a člena Zakona o prekrških določa, da se pri pristojnem sodišču vloži obdolžilni predlog, če prekrškovni organ zoper istega kršitelja obravnava prekrške, o katerih se odloča v hitrem postopku, in prekrške, o katerih se odloča v rednem sodnem postopku, če so kumulativno izpolnjeni nasledni pogoji:

- medsebojna zveza med storjenimi prekrški,
- če gre za kršitev predpisov iz istega področja in
- če so podani isti dokazi – koneksiteta.

39 V primerih, ko prekrškovni organ ne bo v zadostni meri utemeljil obdolžilnega predloga (kumulacija vseh treh pogojev), bo sodišče zavrglo obdolžilni predlog, kar posledično pomeni, da bo moral prekrškovni organ začeti hitri postopek.

9 ZAKLJUČEK

Prometne nesreče so splet medsebojnega delovanja več dejavnikov, ki so povezani s človekom, se pravi udeležencem v prometu (sposobnosti, izkušnje in ravnanje voznika motornega vozila, kolesarja ali pešca), vozilom (tehnične lastnosti, vzdrževanje in tudi starostj), cestno mrežo (vrsta cest, vzdrževanje, prometna signalizacija), družbenim okoljem (sistem moralnih vrednot in norm, ki so uveljavljene v določeni družbi). Nobenega od teh dejavnikov ne moremo obravnavati ločeno in neodvisno od drugih. Samo celovite rešitve, ki upoštevajo vse dejavnike, lahko v tako zapletenem sistemu, kot je prometna varnost, zagotovijo učinkovito delo in boljše rezultate.

V Sloveniji se glede na majhno število prebivalstva zgodi veliko prometnih nesreč. Največ nesreč se zgodi v naseljih, kar pomeni, da je udeleženih v nesrečah tudi veliko pešcev in kolesarjev, ki predstavljajo šibkejšo udeležence cestnega prometa.

Na državni ravni je bil sprejet Nacionalni program varnosti v cestnem prometu, katerega cilj je zmanjšati število prometnih nesreč, predvsem pa njihove težke posledice, mrtve in poškodovane v nesrečah. Postavljene cilje je treba reševati s preventivnim in vzgojnim delom, z izboljšanjem cestne mreže, z varnejšimi vozili, z ustreznim nadzorom, z vključevanjem v evropske integracijske procese za zagotovitev varnosti v cestnem prometu.

Pri načrtovanju, oblikovanju, vzdrževanju, gradnji, upravljanju, nadzoru in uporabi cest je treba izvajati take preventivne in kurativne ukrepe, ki bodo vodili k trajnemu izboljševanju prometne varnosti in k prizadevanjem za zmanjšanje števila prometnih nesreč. Nekatere ukrepe je mogoče izvesti že v kratkem času, za večino pa potrebujemo daljše obdobje.

Izboljševanje varnosti obstoječega cestnega omrežja je mogoče s stalnim nadzorovanjem in opazovanjem tistih odsekov cest, ki so potencialno nevarni za prometne nesreče, in z nenehnim spremljanjem varnosti na ogroženih delih, kjer se je glede na pretekla leta povečala gostota prometnih nesreč. V zadnjih letih se je bistveno izboljšala varnost, ki jo zagotavljajo vozila voznikom in potnikom, pa tudi drugim udeležencem pri trku. Poleg konstrukcijskih lastnosti vozil so se zmanjšali škodljivi vplivi na okolje.

Prometno varnost ureja vrsto zakonov in podzakonskih aktov, ki morajo biti medsebojno usklajeni in naravnani k povečanju varnosti vseh udeležencev cestnega prometa. Pogosto lahko prispevajo k večji varnosti prometa ukrepi, ki posredno vplivajo nanjo (npr. regresiranje škode pri povzročiteljih nesreč pod vplivom alkohola ali drog, posebni pogoji zdravstvenega zavarovanja, ki zahtevajo uporabo zaščitnih sredstev, kakršna sta varnostni pas ali čelada).

Moja ugotovitev iz vsakdanjega življenja in dela je ta, da si pri tej problematiki vsi kar malo zatiskamo oči. Zelo radi pripisujemo krivdo za kakšno koli nezgodo drugim in težko priznamo, da smo nemalokrat sami krivi za nastanek kočljive situacije, v katerih se znajdemo. Tudi ko se nam zgodi, da smo udeleženci prometne nesreče ali celo povzročitelji, vedno iščemo vzroke drugje, ne pri sebi. Prav zaradi tega je še kako pomembno, da so policisti, ki pridejo na ogled kraja prometne nesreče, dobro usposobljeni in strokovni, da to delo temeljito in zakonito opravijo. Ves postopek morajo izvesti brez napak.

Glede na podatke iz grafov je trend zmanjševanja prometnih nesreč pozitiven, kar je tudi motivacija policistom, da le ni njihovo delo zaman. Statistični podatki kažejo, da se je od leta 2006 pa do leta 2010 število prometnih nesreč zmanjševalo, prav tako so manjše posledice prometnih nesreč. To je rezultat tudi dobrega organiziranja in dela policije, in sicer učinkovitejšega nadzora policije, izvajanje usmerjenega nadzora, povečanje organiziranih preventivnih dejavnosti, usmerjenih v ciljne skupine.

Pri preiskovanju prometnih nesreč je pomembno, da policisti ali kriminalistični tehniki, ki iščejo sledi, nastale pri prometni nesreči, vedo, kakšne sledi iščejo, kje naj jih iščejo, kako naj jih dokumentirajo, odzamejo in zavarujejo. Že majhne napake in površnosti pri delu policistov vodijo do upravičenih dvomov v verodostojnost dokazov ali celo do uničenja. Tega pa ne moremo popraviti niti z najsodobnejšimi tehnikami in opremo. Pri preiskovanju ne sme biti nič prepuščenega naključju. Ogled kraja je razdeljen na več faz, ki določajo potek in preiskavo prometne nesreče. Zapisnik o ogledu kraja prometne nesreče je končni rezultat ogleda in dokazni vidik tega dejanja. Zapisnik pa tudi skice, fotografije pomenijo določen izbor tistega, kar je neposredno dostopno subjektom, ki opravijo ogled. Zapisnik mora vsebovati le dejstva, ki so ugotovljena na kraju dejanja in se ga po možnosti piše na kraju prometne nesreče, če to ni možno, se ga napiše takoj, ko je to možno.

Najtežje je hitro oceniti oziroma kvalificirati kategorije prometne nesreče na podlagi teže, stopnje telesnih poškodb v fazi policijske preiskave. Zaprošiti je treba za ustrezno pravno kvalifikacijo teže telesnih poškodb, se pravi, da je nujno ustrezno mnenje izvedenca medicinske stroke.

Pri preučevanju gradiva za izdelavo diplomske naloge in ob posrednem in neposrednem spremljanju dela naših policistov sem spoznala, kaj vse morajo naši policisti vedeti, znati, izvesti, opraviti. Mnogokrat se morajo v konkretni situaciji hitro, pravilno in strokovno odločiti, saj gre tudi za naša življenja. Sprašujem se, od kod jim toliko moči in volje, da lahko dan za dnem dobro in učinkovito opravljajo svoje delo.

Policisti morajo poznati vse predpise in določila zakonodaje, ki pa se zelo hitro spreminja. Prav sedaj so stopili v veljavo štiri novi zakoni s prometnega področja, ki jih bodo morali pri svojem delu od 1. 7. 2011 uporabljati vsi policisti. Poleg vsega rednega dela in službenih obveznosti se morajo pripravljati, se izobraževati in urediti, saj bodo morali znati izvajati postopke po novih zakonih brez napak in opravičevanj.

Na Postaji prometne policije v Kranju je potekalo usposabljanje dva dni po sedem ur, kar je bilo komaj dovolj časa za predstavitev zakonov. Možnosti za kakršna koli vprašanja, na katera bi želeli policisti konkretne odgovore, ali za poglobljeno strokovno razpravo, skorajda ni bilo. Tako se bodo morali policisti kar sami znajti ali se organizirati, da bodo lahko strokovno in zakonito delali.

Ko policist opravi ogled kraja prometne nesreče, si vse zapiše, skicira, fotografira, pa še ni zaključeno njegovo delo, saj mora vse dobro pripraviti za nadaljnjo obdelavo podatkov in zapisnikov. Vse, kar policist zapiše, administrativni delavci vnesejo v bazo podatkov in vnašajo zapisnike v interne evidence ter pošiljajo zapisnike o prometnih nesrečah na Slovensko zavarovalno združenje. Zaradi velikega števila prometnih nesreč, vseh dokumentov in prekrškovnih spisov, bi morala imeti policija boljše pogoje za izvajanje svojega dela. Po ustaljenem načinu poteka delo počasneje in stranke bi s sodobnejšo izvedbo hitreje prišle do želenih podatkov, ki jih potrebujejo pri uveljavljanju odškodnin. Policist bi lahko že na kraju napisal zapisnik, katerega izvod bi stranka prejela že na kraju prometne nesreče. S tem dokumentom bi urejala zadevo na svoji zavarovalnici in bi pozneje preko Slovenskega zavarovalnega združenja zavarovalnica le še dobila potrditev o resničnosti dogodka.

Prav tako bi morale potekati elektronsko poslovanje med državni organi in drugimi institucijami, s katerimi sodeluje policija. Tudi s sodišči in odvetniškimi družbami bi delo potekalo hitreje in z manjšimi stroški, če bi poslovali elektronsko. Toda preteklo bo še kar nekaj časa, da bomo obljubljeni tudi dobili. V tem času obstaja ravno pravšnji izgovor, tj. gospodarska kriza. Mislim, da je policija tako pomembna institucija za vse nas, da pri njej ne bi smeli varčevati. Imamo zelo zastarelo opremo, naj le navedem, da smo v naši enoti, na Postaji prometne policije v Kranju, šele v letu 2010 dobili LCD monitorje. Vozni park je zelo slab, saj imajo avtomobili že toliko prevoženih kilometrov, da bi jih morali odpisati ipd. Vsega tega zunanja javnost sploh ne ve, pa je tudi bolje tako.

Ko prekrškovni organ izda odločbo v hitrem postopku, zadeva še ni povsem zaključena, saj lahko stranka poda zahtevo za sodno varstvo, če se ne strinja odločitvijo. V tem primeru je treba znova pretehtati in proučiti vse dokaze. Tako se policist še enkrat sreča z istim prekrškovnim spisom.

Ne glede na ves obseg dela, ki ga ima policist, pa je eden najbolj stresnih in žal pogostih dolžnosti obveščanje svojcev o smrti njihovih najbližjih. Nepričakovana smrt najbližjih pretrese vsakogar, zato je pomembno, da policist to izvede na čim bolj uvideven in primeren način, saj je od te prve in hkrati tudi edine informacije odvisno, kako bodo svojci dogodek sprejeli. Zaradi nepredvidljivih situacij se lahko včasih tudi še tako izkušen policist zlomi in preprosto ostane brez besed. V hotenju za čim boljše obravnavanje preživelih, pa velikokrat pozabimo na stres in stisko policistov, ki pri svojem delu doživljajo številne neprijetne dogodke, ki so zanje zelo obremenjujoči. V zadnjem času je za policiste organizirana psihosocialna podpora policijskih zaupnikov, toda zdi se mi, da to delo še vedno opravljajo zaposleni na policijskih upravah, ki temu niso kos, saj za to delo niso dovolj usposobljeni. Pri tem gotovo lahko stori policija še nekaj več.

LITERATURA IN VIRI

LITERATURA

1. GV založba (2010), *5. dnevi prekrškovnega prava*
2. ČELIK Pavle (2005), *Orožništvo na Kranjskem (1850–1918)*
3. ČELIK Pavle (2001), *Slovenski orožniki (1918–1941)*
4. KOLENC Tadeja (2002), *Slovenska policija*
5. PETROVIČ K. Aleksander (1941), *Policijski žepni priročnik, (izdaja za dravsko banovino)*

PRAVNI VIRI

1. Ustava Republike Slovenije, URS, Ur. l. RS, št. 33/1991; 42/1997;. 66/2000; 24/2003; 69/2004; 69/2004; 69/2004; 68/2006.
2. Zakon o prekrških, ZP-1, Ur. l. RS, št. 7/2003; 45/2004, 86/2004, 23/2005, 34/2005, 44/2005, 55/2005, 40/2006, 51/2006, 70/2006, 115/2006, 139/2006, 3/2007, 29/2007, 58/2007, 16/2008, 17/2008, 76/2008, 108/2009, 109/2009, 45/2010, 9/2011, 10/2011, 26/2011, 29/2011, 43/2011
3. Zakon o policiji, ZPol, Ur. l. RS, št. 49/1998, 66/1998, 43/2001, 93/2001, 56/2002, 26/2003, 48/2003, 79/2003, 110/2003, 43/2004, 50/2004, 54/2004, 56/2004, 62/2004, 63/2004, 102/2004, 14/2005, 53/2005, 98/2005, 113/2005, 3/2006, 36/2006, 78/2006, 107/2006, 14/2007, 42/2008, 47/2009, 48/2009, 66/2009, 22/2010, 26/2011
4. Zakon o varnosti cestnega prometa, ZVCP-1, Ur. l. RS, št. 83/2004, 35/2005, 51/2005, 67/2005, 69/2005, 76/2005, 97/2005, 108/2005, 25/2006, 70/2006, 105/2006, 123/2006, 133/2006, 139/2006, 37/2008, 56/2008, 57/2008, 73/2008, 58/2009, 36/2010, 106/2010, 109/2010, 7/2011, 39/2011, 47/2011
5. Kazenski zakonik, KZ, Ur. l. RS, št. 63/1994; 23/1999, 60/1999, 40/2004, 37/2005, 55/2008, 66/2008, 89/2008, 5/2009
6. Zakon o splošnem upravnem postopku, ZUP, Ur. l. RS, št. 80/1999, 70/2000; ZUP-B, Ur. l. RS, št. 52/200, 73/2004; 22/2005, 119/2005, 24/2006, 105/2006, 65/2008, 47/2009, 48/2009, 8/2010
7. Zakon o kazenskem postopku, ZKP, Ur. l. RS, št. 63/1994; 70/1994, 25/1996, 39/1996, 5/1998, 66/1998, 72/1998, 6/1999, 42/2000, 66/2000, 111/2001, 32/2002, 21/2003, 44/2003, 56/2003, 92/2003, 116/2003, 43/2004, 68/2004, 83/2004, 96/2004, 101/2005, 8/2006, 14/2007, 32/2007, 102/2007, 21/2008, 65/2008, 68/2008, 89/2008, 77/2009, 88/2009, 109/2009, 29/2010
8. Uredba o vrsti izobrazbe, strokovnem usposabljanju in preizkusu znanja za vodenje in odločanje v prekrškovnem postopku, s priložo 1 in 2. Ur. l. RS, št. 42/2004

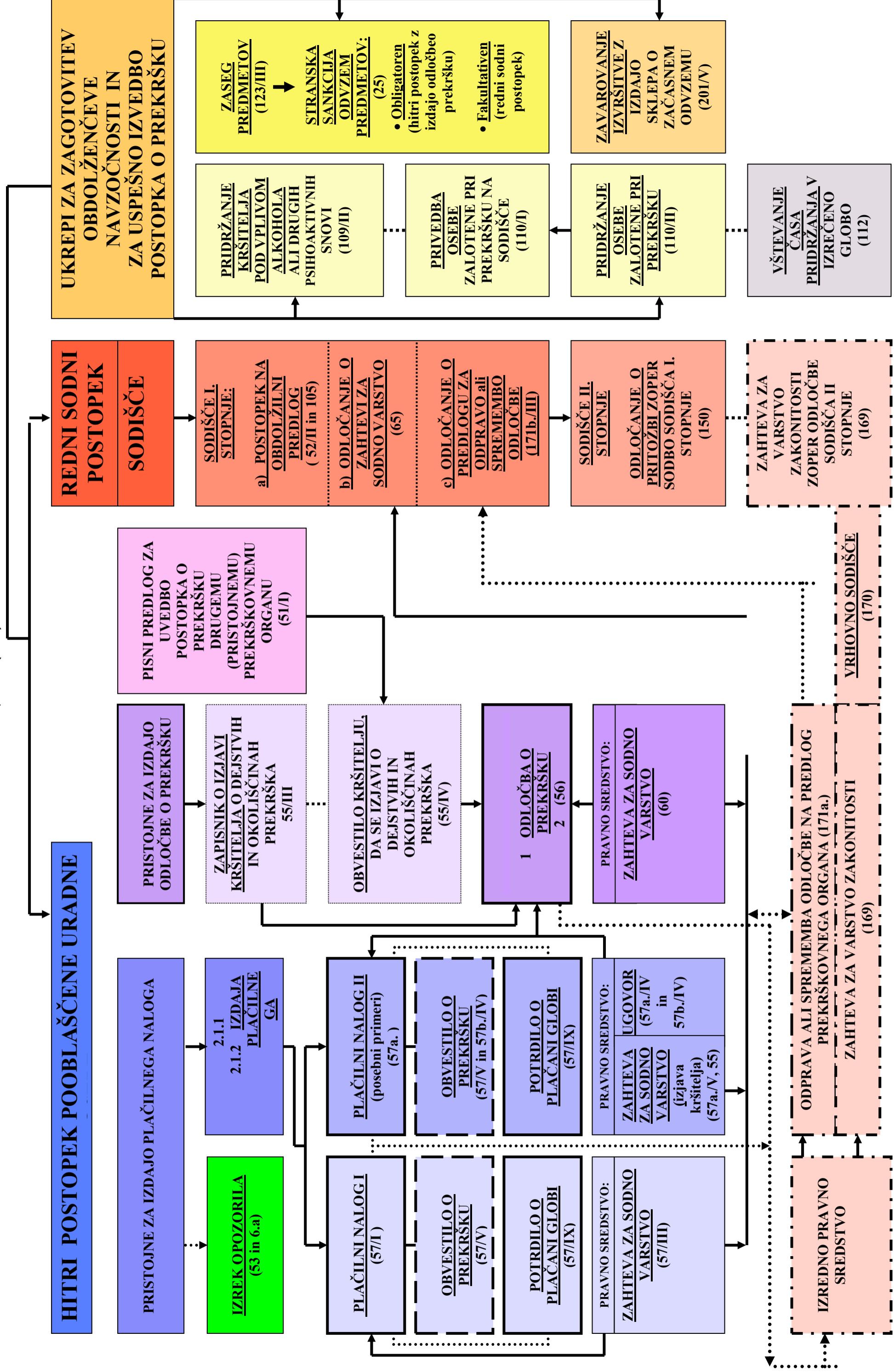
9. Akt o notranji organizaciji, sistemizaciji delovnih mest in nazivih v policiji z vsemi spremembami in dopolnitvami, št. 24-4-011/9-04 do zadnje spremembe in dopolnitve akta z 12. 1. 2011.
10. Zakon o pravilih cestnega prometa, ZPCP, Ur. l. RS, št. 109/2010
11. Zakon o voznikih, ZVoz, Ur. l. RS, št. 109/2010
12. Zakon o motornih vozilih, ZMV, Ur. l. RS, št. 106/2010
13. Zakon o cestah, ZCes-1, Ur. l. RS, št. 109/2010

OSTALI VIRI

1. ELJON B., 2007, Diplomsko delo, *Policija kot prekrškovni organ na področju cestnega prometa*, Univerza v Ljubljani Fakulteta za upravo.
2. KIMOVEC S., 2009, *Zaostrovanje kazni in varnost v cestnem prometu*, Univerza v Mariboru Fakulteta za varnostne vede.
3. KOŽELJ T. 2010, *Udeleženci v cestnem prometu*, interno gradivo za usposabljanje, Policijska akademija.
4. SMOLEJ, HVASTI, PAHULJE, 2010, *Prometne nesreče*, interno gradivo za predavanje na Policijski akademiji.
5. Poročilo o delu PU Kranj, 2008, interno gradivo PU Kranj.
6. Poročilo o delu PU Kranj, 2009, interno gradivo PU Kranj.
7. Poročilo o delu PU Kranj, 2010, interno gradivo PU Kranj.
8. Letno poročilo, 2006–2010, gradivo GPU.
9. Statistični kazalci PU Kranj in PPP Kranj.

PRILOGE

Priloga 1: Osnovni prikaz postopka o prekršku (ZP-1-UPB8)
Vir: Hrastrnik, Hvasti (2011)



Priloga 2: Posebni primeri plačilnega naloga – posebni plačilni nalog



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA NOTRANJE ZADEVE

Številka plačilnega naloga: 8000000xy

POLICIJA

PLAČILNI NALOG
OBVESTILO O PREKRŠKU
POTRDILO O PLAČANI GLOBI
* (Pojasnila o vrsti akta so na zadnji strani)

Prekrškovni organ _____
(policijska enota)

(naslov enote)

Plačilni nalog je izdan na podlagi 57.a člena Zakona o prekrških (Ur. list RS, št. 7/03 s spremembami in dopolnitvami).

KRŠITELJ

Priimek: _____ <small>(fizična ali odg. oseba - oz. naziv pravne osebe)</small>	Ime: _____	M	Ž
EMŠO: _____ <small>(za tuja rojstni datum, za pravno osebo matična številka)</small>	Roj. kraj: _____	Državljanstvo: _____	
Zaposlitev: _____ <small>(za odgovorno osebo)</small>			
Prebivališče/sedež pravne osebe:			
Kraj: _____	Ulica: _____	H. št.: _____	
Upravna enota: _____	Država: _____		
Začasno prebivališče:			
Kraj: _____	Ulica: _____	H. št.: _____	
Upravna enota: _____	Država: _____		

PODATKI O PREKRŠKU

Čas in kraj prekrška: _____ <small>(datum)</small> _____ <small>(ura)</small>	Lokacija: _____ <small>(kraj, ulica, hišna št., vrsta ceste, cesta, odsek, stacionarja, mejni sektor, sekcija, mejni prehod)</small>
Reg. št. vozila: _____	Vrsta, znamka, tip: _____
Organ in datum izdaje: _____	Št. voz. dov. _____
Kateg. vozila: _____	Vrsta voznika/udeleženca: _____

Kršitev:	Prepis:	Člen:	Odstavek:	Točka:	Alinea:	Zveza:	Znesek globe EUR	Kaz. točke
1								
2								
3								
4								
5								
6								
7								
Vštevjanje _____ EUR v izrečeno globo po 112. členu ZP-1: DA / NE								X
IZREČENA GLOBA / KAZENSKÉ TOČKE:							SKUPAJ:	
Izrečena globa JE / NI plačana takoj na kraju (4. odst. 57. člena ZP-1 – polovični znesek globe).								X

Globo je treba plačati na račun SI56 0110-0845-0047-266, sklic – številka plačilnega naloga.

Kršitelju je bil predstavljen storjen prekršek in dokazi.

PRAVNI POUK: Kršitelj, njegov zakoniti zastopnik ali njegov zagovornik lahko v 8 dneh po vročitvi plačilnega naloga priporočeno po pošti ali osebno vloži ugovor v 3 izvodih pri prekrškovnem organu, katerega pooblaščenca uradna oseba je izdala plačilni nalog. O ugovoru bo odločil prekrškovni organ z odločbo, pri čemer ugovor šteje kot izjava v hitrem postopku. Kršitelj se lahko izjavi o dejstvih oziroma okoliščinah prekrška, ni pa tega dolžan storiti niti odgovarjati na vprašanja. V izjavi se ni dolžan izpovedati zoper sebe ali svoje bližnje, navesti pa mora vsa dejstva in dokaze v svojo korist, ker jih sicer v postopku ne bo več mogel uveljavljati. Ugovor zadrži izvršitev globe, razen če storilec ne more dokazati identitete ali nima stalnega prebivališča ali če bi se z odhodom zaradi prebivanja v tujini lahko izognil odgovornosti za prekršek.

Če je plačilni nalog prekrškovni organ izdal in vročil kršitelju potem, ko mu je na kraju prekrška omogočil, da se neposredno po storjenem prekršku osebno izjavi o prekršku (55. člen ZP-1), zoper tak plačilni nalog ni dovoljen ugovor temveč zahteva za sodno varstvo.

Kršitelj, ki ne vloži ugovora ali zahteve za sodno varstvo lahko v osmih dneh po pravomočnosti plačilnega naloga plača polovico izrečene globe, sicer se izrečena globa prisilno izterja v celoti. Kršitelj lahko predlaga plačilo celotne izrečene globe na obroke najpozneje do poteka roka za plačilo globe, če izrečena globa presega trikratni znesek najnižje globe po Zakonu o prekrških.

Nadaljevanje pravnega pouka na naslednji strani!

_____ podpis prejemnika

_____ podpis policista

OPOZORILO O TAKOJŠNJI IZVRŠITVI PLAČILNEGA NALOGA:

Če kršitelj ne more dokazati identitete ali nima stalnega prebivališča ali če bi se z odhodom zaradi prebivanja v tujini lahko izognil odgovornosti za prekršek, prekrškovni organ, ki je odločil o prekršku na prvi stopnji, obenem odloči, naj se plačilni nalog za plačilo globe izvrši takoj ne glede na pritožbo, če spozna, da bi lahko kršitelj onemogočil njegovo izvršitev. Če kršitelj globe ne plača takoj, prekrškovni organ, ki je izdal plačilni nalog določi, da se globa takoj prisilno izterja, pri tem pa se ne uporabljajo določbe Zakona o prekrških o nadomestitvi prisilne izterjave globe z opravo določene naloge v splošno korist ali v korist samoupravne lokalne skupnosti. Če se je bati, da se bo kršitelj med postopkom o prekršku ali do izvršitve plačilnega naloga skrnil ali odšel neznan kam ali v tujino, lahko pooblaščen uradna oseba prekrškovnega organa oziroma sodišče zaradi zavarovanja izvršitve plačilnega naloga s sklepom odloči, da se mu začasno vzamejo potna listina, vozniško dovoljenje, dokumenti vozila, prevozne listine ali drugi dokumenti, ki spremljajo blago, vrednostni papirji, prevozna sredstva ali druge premičnine, ki jih ima pri sebi, ne glede na to, ali je njihov lastnik ali ne. Začasni odvzem lahko traja največ šest mesecev in se lahko s sklepom podaljša še za največ šest mesecev. Kršitelju je treba takoj, najkasneje pa v treh urah, vročiti pisni sklep o začasnem odvzemu z navedbo razlogov za odvzem.

OBVESTILO O MOŽNOSTIH, POGOJIH IN POSTOPKU ZNIŽANJA ŠTEVILA KAZENSKIH TOČK (za storilce prekrškov, ki jim bodo kazenske točke pravnomočno izrečene po 1. 10. 2011):

1. Udeležba v programu dodatnega usposabljanja za varno vožnjo

Imetnik veljavnega vozniškega dovoljenja se lahko udeleži programa dodatnega usposabljanja za varno vožnjo po določenih zakona, ki ureja voznike, ko doseže ali preseže 4 kazenske točke, pa do dneva, ko opravi program, ne preseže 17 kazenskih točk, če mu kazenske točke niso bile izrečene zaradi prekrškov z vožnjo pod vplivom alkohola, prepovedanih drog, psihoaktivnih zdravil ali drugih psihoaktivnih snovi. Po uspešno zaključenem programu se vozniku z dnem ko organu, pristojnemu za vodenje evidence kazenskih točk, predloži potrdilo o opravljenem dodatnem usposabljanju za varno vožnjo, enkrat v treh letih izbrisejo iz evidence štiri kazenske točke.

2. Udeležba v rehabilitacijskih programih

Imetnik veljavnega vozniškega dovoljenja se lahko udeleži ustreznega rehabilitacijskega programa, ki ga določi pooblaščen izvajalec zdravstvene dejavnosti na podlagi ugotovitev kontrolnega zdravstvenega pregleda po določenih zakona, ki ureja voznike enkrat v treh letih od tedaj, ko je bil prvič pravnomočno kaznovan zaradi prekrška vožnje pod vplivom alkohola, če je bilo ugotovljeno, da je imel v organizmu več kot 0,80 do vključno 1,10 grama alkohola na kilogram krvi oz. več kot 0,38 do vključno 0,52 miligrama alkohola v litru izdihanega zraka. Imetniku veljavnega vozniškega dovoljenja, ki se je udeležil rehabilitacijskega programa se z dnem, ko predloži organu, pristojnemu za vodenje evidence kazenskih točk, potrdilo o opravljenem rehabilitacijskem programu, iz evidence kazenskih točk izbrisejo 4 pravnomočno izrečene kazenske točke za prekršek vožnje pod vplivom alkohola. Imetniku veljavnega vozniškega dovoljenja se štiri kazenske točke izbrisejo le enkrat v treh letih ne glede na to, ali je dodatno opravil tudi program dodatnega usposabljanja za varno vožnjo za imetnike veljavnega vozniškega dovoljenja, ki so dosegli ali presegli štiri kazenske točke in niso presegli 17 kazenskih točk, ali če je dodatno opravil zdravstveni pregled s svetovanjem.

3. Zdravstveni pregled s svetovanjem

Imetnik veljavnega vozniškega dovoljenja se lahko udeleži zdravstvenega pregleda s svetovanjem enkrat v treh letih od tedaj, ko je bil prvič pravnomočno kaznovan zaradi prekrška vožnje pod vplivom alkohola glede na kategorijo voznika in ugotovljeno stopnjo alkohola po določenih zakona, ki ureja voznike. Imetniku vozniškega dovoljenja, ki se je udeležil zdravstvenega pregleda s svetovanjem, se z dnem, ko predloži organu, pristojnemu za vodenje evidence kazenskih točk, potrdilo o opravljenem zdravstvenem pregledu s svetovanjem, iz evidence kazenskih točk izbrisejo 4 pravnomočno izrečene kazenske točke za prekršek vožnje pod vplivom alkohola. Imetniku veljavnega vozniškega dovoljenja se štiri kazenske točke izbrisejo le enkrat v treh letih ne glede na to, ali je dodatno opravil tudi program dodatnega usposabljanja za varno vožnjo za imetnike veljavnega vozniškega dovoljenja, ki so dosegli ali presegli štiri kazenske točke in niso presegli 17 kazenskih točk, ali če se je udeležil rehabilitacijskega programa, ki ga določi pooblaščen izvajalec zdravstvene dejavnosti na podlagi ugotovitev kontrolnega zdravstvenega pregleda zaradi prekrška vožnje pod vplivom alkohola. Zdravstveni pregled s svetovanjem opravlja izbrani osebni zdravnik.

Številka plačilnega naloga: **00000001**

ZAPISNIK O IZJAVI KRŠITELJA (3. odstavek 55. člena ZP-1 v povezavi s 5. odstavkom 57.a člena ZP-1)

Kršitelju **JE - NI** bilo na kraju prekrška omogočeno, da se neposredno po storjenem prekršku osebno izjavi o prekršku. Kršitelj je bil pred izjavo obveščen in poučen, da se lahko izjavi o dejstvih oz. okoliščinah prekrška, da pa tega ni dolžan storiti, niti odgovarjati na vprašanja, če pa se bo izjavil ali odgovarjal, pa ni dolžan izpovedati zoper sebe ali svoje bližnje. Kršitelj je bil pred izjavo seznanjen, da mora v izjavi navesti vsa dejstva in dokaze v svojo korist, ker jih sicer v postopku ne bo več mogel uveljavljati. Če je bilo kršitelju na kraju prekrška omogočeno, da se neposredno po storjenem prekršku osebno izjavi o prekršku, je zoper tak plačilni nalog dovoljena zahteva za sodno varstvo. Kršitelj je podal naslednjo izjavo:

Opombe: _____

podpis kršitelja

podpis policista

KRATEK OPIS DEJANSKEGA STANJA Z NAVEDBO DOKAZOV (2. odstavek 57.a člena ZP-1)

Potrdilo o vročitvi:

Opombe o vročitvi: _____

podpis prejemnika

datum vročitve z besedo

M.P.

ime in priimek policista ter podpis

*** POJASNILA O VRSTI AKTA**

Plačilni nalog:

Označena rubrika pomeni, da je izdan plačilni nalog in je potrebno ravnati v skladu s pravnim poukom, ki je naveden na plačilnem nalogu.

Obvestilo o prekršku:

Označena rubrika pomeni, da je policist ugotovil prekršek, na obrazcu pa so podatki o času in kraju storitve prekrška. Za kršitelja nima pravnih posledic, saj mu bo prekrškovni organ plačilni nalog poslal po pošti. Priporočamo, da priloženo posebno položnico shranite in jo po potrebi uporabite za plačilo izrečene globe po prejemu plačilnega naloga. Na obvestilo o prekršku ni pravnega sredstva.

Potrdilo o plačani globi:

Označena rubrika je označena skupaj z rubriko »plačilni nalog«. Če kršitelj ne more dokazati identitete ali nima stalnega prebivališča ali če bi se z odhodom zaradi prebivanja v tujini lahko izognil odgovornosti za prekršek, mora plačati izrečeno globo takoj na kraju prekrška. O plačani globi policist izda potrdilo.