
Privilegij zoper samoobtožbo kot ahilova peta sekcijskega merjenja hitrosti¹

VARSTVOSLOVJE,
letn. 22
št. 2
str. 137–157

Aljoša Polajžar, Jan Stajniko

Namen prispevka:

Namen prispevka je poiskati rešitev za učinkovito delovanje sekcijskega merjenja hitrosti, ki bi bilo skladno s privilegijem zoper samoobtožbo, kot je ta razumljen v pravnem redu Republike Slovenije.

Metode:

Prispevek povezuje področja ustavnega in kaznovalnega prava. Za namene raziskave so uporabljene dogmatsko-normativna, jezikovna, formalno-logična in aksiološka metoda, v povezavi z ustaljenimi metodami razlage zakonskega besedila oziroma argumentacije v pravu.

Ugotovitve:

V prispevku je ugotovljeno, da nov predlog za spremembo zakonodaje ne bo odpravil težav sekcijskega merjenja hitrosti. Prilagodljivost pravnega urejanja preprečuje velikodušna zasnova privilegija zoper samoodločbo, kot je ta opredeljen v Ustavi Republike Slovenije. Zaradi tega velja razmisliti o novih tehničnih rešitvah, ki bi omogočale učinkovit nadzor hitrosti in hkrati ne bi omejevale temeljnih pravic.

Omejitve raziskave:

Raziskava se omeji na prekrškovnopravne razsežnosti problematike sekcijskega merjenja hitrosti. Predlagane tehnične rešitve je v tem smislu treba ovrednotiti tudi iz zornega kota varovanja osebnih podatkov in golega tehnične izvedljivosti.

Praktična uporabnost:

Večkrat je bilo poudarjeno, da se sekcijsko merjenje hitrosti v Sloveniji ne bi obneslo zaradi neučinkovite zakonodaje. Prispevek se sooči s takšnimi trditvami, jih osmisli in poda smernice, v skladu s katerimi bi v prihodnje sekcijsko merjenje hitrosti vendarle lahko zaživel.

¹ Prispevek je nastal na podlagi razširitve izsledkov, ki jih je študent Aljoša Polajžar pridobil v okviru sodelovanja pri projektu »Pravna ureditev prekrškovne in prometne zakonodaje za učinkovito implementacijo sekcijskega merjenja hitrosti – ISMEH«. V projektu ISMEH so pod mentorstvom doc. dr. Mihe Šepca iz Pravne fakultete Univerze v Mariboru ter mag. Vesne Marinko iz Javne agencije Republike Slovenije za varnost prometa sodelovali tako študenti prava kot varstvoslovja. Potekal je v okviru razpisa »Projektno delo z negospodarskim in neprofitnim sektorjem – Študentski inovativni projekti za družbeno korist 2016–2018«, ki sta ga sofinancirali Republika Slovenija in Evropska unija (EU) iz Evropskega socialnega sklada.

Izvirnost/pomembnost prispevka:

Izvirnost prispevka se kaže v kritični obravnavi predlogov za izboljšanje zakonodaje na področju sekcijskega merjenja hitrosti. Nadalje se soočimo s sodbama Evropskega sodišča za človekove pravice v zadevah *O'Halloran in Francis proti Veliki Britaniji* in *Weh proti Avstriji* ter obrazloženo argumentiramo, zakaj nista neposredno uporabljivi v domačem pravnem redu. Nazadnje je na podlagi ugotovitev podan predlog tehnične rešitve, s katero bi obšli težave neučinkovitosti sekcijskega merjenja zaradi dometa privilegija zoper samoobtožbo.

UDK: 343.232:351.81

Ključne besede: privilegij zoper samoobtožbo, merjenje hitrosti, promet, varnost, prekrški, pravo

PRIVILEGE AGAINST SELF-INCRIMINATION AS THE ACHILLES' HEEL OF SECTION CONTROL

Purpose:

The purpose of this contribution is to find a solution to ensure effective functioning of section control which would be compatible with the privilege against self-incrimination in Slovene legal system.

Design/Methods/Approach:

This contribution touches upon the fields of constitutional and punitive law. Dogmatic-normative, linguistic, formal logic and axiological methods are used and connected with methods of interpretation in law.

Findings:

It was found that the legislative proposal does not amend legal issues in connection to section control. The scope of possible legal amendments is limited by a broad understanding of the privilege against self-incrimination in Slovene constitution. It, therefore, seems more plausible to search for technical instead of legal solutions.

Research Limitations/Implications:

This contribution is limited to punitive (minor offence or misdemeanour) law. Further research on effective technical solutions as well as the protection of personal data is needed.

Practical Implications:

It was argued many times that section control is not plausible in Slovenia because of inefficient legislation. This contribution addresses and gives meaning to these superficial claims. It further provides solutions and argues that section control is nonetheless feasible in Slovenia.

Originality/Value:

The added value of this contribution is apparent since it critically evaluates the recent legislative proposal. It furthermore analyses arguments of the ECHR in cases *O'Halloran and Francis vs Great Britain* as well as *Weh vs Austria* and shows why these precedents are not applicable in Slovene legal system. Lastly,

a suggestion is made that by introducing new technical solutions, section control could be feasible and compatible with the privilege against self-incrimination.

UDC: 343.232:351.81

Keywords: self-incrimination, section control, speed camera, misdemeanour, minor offence, law

1 UVODNO O SEKCIJSKEM MERJENJU HITROSTI

Prekrškovna odgovornost je ena izmed najmnožičnejših oblik ugotavljanja odgovornosti, ki zadeva na sto tisoče ljudi (Fišer, 2017). Državljeni se verjetno najpogosteje srečamo z vprašanjem prekrškovne odgovornosti na področju cestnoprometnih prekrškov. Pri tem pa si redkokateri voznik zastavi vprašanje, kako na njegove navade in na urejenost cestnega prometa vpliva razvoj informacijske tehnologije. Na varnost v prometu tako v vedno večji meri vplivajo pametni avtomobili (Školc in Markelj, 2018). V vse pore življenja prodira nadzor s pomočjo video nadzora (Potokar in Androić, 2014). Kot posebno obliko video nadzora bi lahko obravnavali tudi tehnologijo za sekcijsko merjenje hitrosti (angl. *section control*). Slednja hitrosti vozila ne izmeri na posamezni točki meritve, temveč na daljši sekciji ceste. Pri tem pa ne gre za video nadzor v ožjem pomenu besede, temveč zgolj za to, da kamera za nadzor prometa zajame posamezno sliko (fotografijo) tako pri vstopu kot izstopu na določenem odseku ceste (angl. *point-to-point speed enforcement*). Na podlagi algoritmov s pomočjo prepoznave registrske številke avtomobila na vstopni in izstopni fotografiji informacijski sistem razbere, da gre za enako vozilo ter izmeri povprečno hitrost (angl. *average speed enforcement*). Če je ta višja od največje dovoljene hitrosti na nadzorovanem odseku, lahko policija prekrškarje oglobi (Soole et al., 2013).

Metaanalize kažejo, da je sekcijsko merjenje hitrosti zelo učinkovito sredstvo vzpostavljanja varnosti v cestnem prometu. V tem smislu na primer Høye (2014) navaja, da je sekcijski nadzor hitrosti veliko učinkovitejši kot klasične kamere za nadzor hitrosti. Slednje namreč zmanjšajo možnost nastanka nesreče za 20 %, medtem ko jo sekcijski nadzor hitrosti zmanjša za kar 30 %. Montella et al. (2012) poročajo o podobnih izsledkih ter dodajajo, da sekcijski nadzor prometa ob tem odpravlja težave sunkovitega zaviranja, ki je tako značilno za ravnanje voznikov, ko ti naletijo na klasične kamere za nadzor prometa. Takšno ravnanje lahko namreč povzroči nevarne situacije, prometne nesreče in zastoje na cesti. Tudi Soole et al. (2013) poročajo o tem, da je sekcijsko merjenje hitrosti zelo učinkovito sredstvo za nadzor hitrosti in zmanjšanje prometnih nesreč, ob tem pa naj bi še izboljšale pretok prometa in pripomogle k zmanjšanju emisij vozil.

V tem smislu gre gotovo pozdraviti odločitev Družbe za avtoceste v Republiki Sloveniji d. d. (DARS), da želi na najbolj nevarnih odsekih slovenskih avtocest in hitrih cest uvesti sekcijsko merjenje in nadzor hitrosti. Za ta namen se je v letu 2017 testno izvajal sekcijski nadzor na štajerski avtocesti v predoru Trojane, a zgolj v smeri proti Ljubljani (DARS, 2017). Pilotni projekt je bil ocenjen kot zelo uspešen, saj naj bi pomembno izboljšal prometno varnost, število prometnih nesreč pa se je zmanjšalo za več kot 50 % (Vehovec, 2017). Vendar naj bi DARS leta 2018 zaradi

neusklajene in pretirano rigorozne zakonodaje odstopil od javnega razpisa za nakup potrebne merilne opreme (Leban, 2018; Pavšič, 2019).

V prispevku bova pokazala, da srž problema – oblikovanje pravnega okvirja za vzpostavitev učinkovitega sistema sekcijskega merjenja hitrosti – ni toliko vprašanje poseganja v zasebnost ali varovanja osebnih podatkov. Težavnost prilagajanja zakonodaje je namreč v prvi vrsti povezana s spoštovanjem ustavnopravnih kavtel, natančneje z upoštevanjem privilegija zoper samoobtožbo. V prvem delu prispevka bo natančneje predstavljen privilegij in njegov odnos do javnega interesa po vzpostavljanju varnosti v cestnem prometu. Pokazala bova, zakaj obstoječa zakonodaja ovira učinkovit sekcijski nadzor hitrosti. V drugem delu bova pod drobnogled vzela predloge za spremembo zakonodaje ter jih primerjala z zakonodajnimi rešitvami Velike Britanije in Avstrije, katerih ustreznost je presojalo (in potrdilo) Evropsko sodišče za človekove pravice (ESČP). Na koncu prispevka se bova soočila z vprašanjem, do kakšne mere je v slovenskem pravnem sistemu smiselno in dopustno omiliti privilegij zoper samoobtožbo za bolj učinkovito zagotavljanje varnosti v cestnem prometu.²

2 CESTNOPROMETNI PREKRŠKI - POSEBNO PODROČJE ZAKONODAJNEGA UREJANJA, KI OPRAVIČUJE POSEG V USTAVNE PRAVICE?

Znano je, da institut odgovornosti lastnika vozila za prekršek že zdaj predstavlja izjeme na področju kaznovalnega prava. Denimo, v nasprotju z ostalimi prekrški je postavljena domneva, da je storilec prekrška voznik vozila, razen če dokaže, da ni vozil on (obrnjeno dokazno breme). S tem je do določene mere poseženo v domnevo nedolžnosti po 27. členu Ustave Republike Slovenije (URS) (Fišer, 2011).

»URS« določa, da je človekove pravice dopustno omejiti samo s pravicami drugih in v primerih, ki jih slednja določa (»URS«, 1991, 15. člen). Za to razpravo je pomembna tudi določba 34. člena »URS« (1991), ki določa, da ima vsakdo pravico do varnosti. Država je to določbo dolžna spoštovati tudi tako, da izvaja aktivnosti, usmerjene k zagotavljanju te pravice posameznikom (Jarc in Nunič, 2007). Prometna varnost je le ena izmed delov splošne varnosti (Karakaš, 2013), a se odgovornost za cestnoprometni prekršek nedvomno dotika samega jedra zagotavljanja cestnoprometne varnosti, ki je v javnem interesu.

To problematiko (na področju cestnega prometa) je Ustavno sodišče Republike Slovenije obravnavalo v zadevi št. U-I-295-05 (Ustavno sodišče RS, 2008), v kateri je ugotovilo skladnost trenutne zakonske ureditve po »Zakonu o pravilih cestnega prometa« (»ZPrCP«, 2013) na področju odgovornosti lastnika vozila z URS.³

Sodišče je navedlo, da je po ustaljeni sodni praksi poseg v ustavne pravice pod določenimi pogoji lahko dopusten. Prvič, poseg mora temeljiti na ustavno

2 Pri tem bi želela poudariti, da se bo raziskava osredotočala samo na analizo, ki zadeva odgovornost za prekršek voznikov posameznikov (fizičnih oseb). Zaradi obširnosti problematike ne bova obravnavala odgovornosti pravnih oseb za prekršek izvršen z njenim vozilom.

3 Natančneje je sodišče v predmetni zadevi sicer presojalo novelirano ureditev po »Zakonu o varnosti cestnega prometa« (»ZVCP«, 1998), ki pa je s skoraj identičnim besedilom in bistveno enakim pomenom bila prenesena v »ZPrCP« (2013).

dopustnem, stvarno upravičenem cilju. Drugič, poseg mora prestat test sorazmernosti, kar pomeni, da je treba presoditi, ali je poseg primeren ter nujen za doseg cilja (sodba št. U-I-295-05, Ustavno sodišče RS, 2008); glej tudi sodbi št. U-I 213/98 (Ustavno sodišče RS, 2000) in št. U-I-18/02 (Ustavno sodišče RS, 2003)).

Glede stvarno upravičenega cilja je sodišče poudarilo, da bo na področju cestnoprometnih prekrškov zakonodajalec z zakonsko ureditvijo želel zagotoviti večjo varnost cestnega prometa. Zakonodajalec s svojimi ukrepi skuša doseči, da bi bili prekrškarji v cestnem prometu tudi dejansko kaznovani. Kaznovalna politika ima v cestnem prometu še posebej pomemben pomen, saj je ob upoštevanju obstoječega stanja v cestnem prometu ni moč enako učinkovito nadomestiti z drugimi ukrepi (denimo s prometno vzgojo, preventivnimi akcijami). Varnost cestnega prometa je v veliki meri odvisna od odgovornega ravnanja slehernega posameznika. Zato obstajajo razumni razlogi, da se udeležencem v cestnem prometu, ki upravljajo vozilo, naložijo dodatne odgovornosti. Zasledovani cilj (izboljšanje cestnoprometne varnosti) je zaradi tega ustavno dopusten (sodba št. U-I-295-05) (Ustavno sodišče RS, 2008).

Glede presoje nujnosti posega je sodišče poudarilo predvsem dejstvo, da je ugotavljanje storilcev prekrškov v cestnem prometu pogosto oteženo, povezano z velikimi stroški ali celo nevarno za ostale udeležence v cestnem prometu. Nadalje nujnost posega upravičuje tudi pričakovanje, da bi blažja ureditev v večji meri omogočala izogibanju odgovornosti za prekrške ter tako bistveno prispevala k zmanjšanju prometne varnosti (sodba št. U-I-295-05) (Ustavno sodišče RS, 2008).

Glede primernosti posega je pomembno preveriti, ali je zasledovan cilj z ukrepom mogoče doseči. Glede zdajšnje ureditve je Ustavno sodišče RS poudarilo, da je z določitvijo takšne domneve zastavljen cilj mogoče doseči (sodba št. U-I-295-05) (Ustavno sodišče RS, 2008).

Iz tega sledi, da je pod določenimi pogoji poseg v ustavno zajamčene pravice dopusten. Zakonodajalec se bo pri oblikovanju nove ureditve lahko skliceval na javni interes, in sicer: na učinkovito odkrivanje in sankcioniranje cestnoprometnih prekrškarjev kakor tudi na to, da bi blažja ureditev v večji meri omogočala izogibanju odgovornosti za prekrške ter tako bistveno prispevala k zmanjšanju prometne varnosti.

3 PRIVILEGIJ ZOPER SAMOObTOŽBO - OVIRA ZA UČINKOVIT PREKRŠKOVNI POSTOPEK?

Javnega interesa po zagotavljanju varnosti v cestnem prometu torej ne gre podcenjevati. Kljub temu pa ne moremo zanemariti interesa pravne države po zagotovitvi poštenega postopka ob upoštevanju temeljnih človekovih pravic in svoboščin (Škobarne 2019; Tičar in Primec, 2019). Slednje se odraža tudi v zagotavljanju privilegija zoper samoobtožbo oziroma pravice prekrškarja, da ni dolžan izpovedati zoper sebe ali svoje bližnje (Melart, 2007).

Slovenija je kot podpisnica Evropske konvencije o varstvu človekovih pravic in temeljnih svoboščin (EKČP, 1950) dolžna spoštovati standard varstva pravic in svoboščin, ki so zajamčene z EKČP (Bonačić in Tomašić, 2017). 6. člen EKČP (1950) (pravica do poštenega sojenja) med drugim določa minimalne pravice

za osebe, ki so obdolžene »kaznivega dejanja« (angl. *criminal offence*) v kazenski obtožbi (angl. *criminal charge*) zoper njega. ESČP je (denimo) v zadevah *Palaoro proti Avstriji* (ESČP, 1995) in *Öztürk proti Nemčiji* (ESČP, 1984) odločilo, da določba 6. člena EKČP zajema tudi prekrške (Šugman, 2002). V pravu Evropske unije (EU), ki Slovenijo zavezuje (Pavčnik, 2019; Tičar, 2018), pa je relevantna določba 48. člena Listine EU o temeljnih pravicah z naslovom »domneva nedolžnosti in pravica do obrambe« (Klip, 2016).

Iz tega sledi, da je pri prekrškovni zakonodaji s področja cestnega prometa treba vzeti v obzir jamstva, ki jih zagotavljata URS ter EKČP (Škobarne, 2019).

V slovenskem pravnem redu je ta pravica normativno urejena v 4. točki 29. člena »URS« (1991), ki navaja, da se obdolženec ni dolžan izpovedati zoper sebe ali svoje bližnje ali priznati krivde. Besedilo te določbe je sicer »velikodušno«, saj krije tudi obdolženčeve bližnje (Zupančič, 2010). Nadalje v okviru postopka o prekršku to izpeljuje sistemski »Zakon o prekrških« (»ZP-1«, 2003), ki v 2. odstavku 55. člena določa, da mora prekrškovni organ kršitelja poučiti o tem, da se lahko izjavi o dejstvih oziroma okoliščinah prekrška, ni pa se dolžan izpovedovati zoper sebe ali svoje bližnje. Tudi Čibej (2005) navaja, da morajo biti med zaslišanjem uporabljene ustrezne procesne varovalke, ki učinkovito varujejo privilegij zoper samoobtožbo.

Glede pomena privilegija zoper samoobtožbo je Ustavno sodišče RS (2002) v odločbi št. Up-134/97 zapisalo, da na podlagi jezikovne in namenske razlage določbe 4. alineje 29. člena »URS« (1991) privilegij vsebinsko zajame pravico do molka. Pri slednji gre tudi za preprečevanje samoobdolžitve. Organi pregona morajo v najširšem možnem smislu obdolžencu dopustiti, da je povsem pasiven oziroma da se samostojno, zavestno in predvsem prostovoljno odloča glede sodelovanja z organi pregona. Podobno je Ustavno sodišče RS (2011) v zadevi št. Up-1293/08 zapisalo, da se s tem jamstvom prepreči prisila posameznika, da postane vir dokazov proti samemu sebi v nasprotju z njegovo voljo (Bošnjak in Žaucer Hrovatin, 2019).

V praksi cestnoprometnih prekrškov predstavlja ta institut veliko oviro pri ugotavljanju odgovornosti, saj lastnik vozila v večini primerov seveda ve, kdo je upravljal njegovo vozilo, če ni vozil sam. Denimo, mož uporablja avtomobil, ki pripada ženi. Sistem za sekcijsko merjenje hitrosti na avtocesti zazna prehitro vožnjo vozila, ki ga je takrat upravljal mož (Tratnik, 2013). Žena nato v prekrškovnem postopku kot lastnik vozila predloži dokazilo iz službe, s katerim se razbremeni domneve odgovornosti. Ker se ji ni treba izpovedati zoper svoje bližnje, bo policija le s težavo ugotovila, da je v času prekrška dejansko upravljal vozilo njen mož.

V primeru, da bi kršitelja na kraju dogodka ustavila policija, z njegovo identifikacijo ne bi bilo težav, saj bi bilo jasno, da je vozil vozilo prav on. Slednje pa se zgodi redko, zato v praksi pogosto pride do težave pri identifikaciji dejanskega voznika vozila. S posnetka prehitre vožnje namreč ni mogoče razbrati, kdo je vozil vozilo (Žiher, 2014). Za zagotavljanje varstva osebnih podatkov namreč kamere praviloma slikajo samo zadnji del vozila, iz katerega razberejo podatek

z registrske tablice (Informacijski pooblaščenec, 2010).⁴ Težave, ki pestijo klasične kamere za nadzor hitrosti, prav zaradi tega predstavljajo pomembno oviro tudi pri identifikaciji prekrškarjev ob uporabi merilnih naprav za sekcijski nadzor prometa.

V orisanih primerih velja zakonska domneva, da je prekršek izvršil lastnik vozila ali imetnik pravice uporabe (»ZPrCP«, 2013; 8. člen): *»Če je prekršek zoper varnost cestnega prometa storjen z vozilom, pa ni mogoče ugotoviti, kdo je storilec, se kaznuje za prekršek lastnik ali imetnik pravice uporabe vozila, razen če dokaže, da tega prekrška ni storil.«* Skladnost ureditve z ustavnim redom je Ustavno sodišče RS (2008) potrdilo v odločbi št. U-I-295-05 (Škobarne, 2019).

Iz te odločbe Ustavnega sodišča RS izhaja, da se domneva lahko izpodbije na način, da lastnik razkrije osebo, ki je izvršila prekršek, ali pa z alibijem vzpostavi razumen dvom glede tega, da on v času zaznave prekrška ni opravljal vozila. Za alibi pa lahko kazni izmikajoči se posameznik dokaj hitro pridobi kakšno potrdilo, da je bil na fitnesu, ali pa predloži račun za kavo, ki skupaj z morebitno pričó potrdi, da takrat ni vozil vozila (Jenull, 2012). Posamezniku tako ni treba »dokazati«, da ni vozil vozila, ampak je dovolj že, da predloži razbremenilne dokaze, na podlagi katerih prekrškovni organ oceni, da je izkazan *razumen dvom* glede obstoja domnevanega dejstva (sodba št. U-I-295-05) (Ustavno sodišče RS, 2008). Dokazno breme je zato obrnjeno samo pogojno in se lahko hitro prevali nazaj na policijo (glej primere zgoraj). V tem primeru (ko lastnik ovrže domnevo) tako obstaja verjetnost, da pravega storilca sploh ne odkrijemo, sploh če je to ožji družinski član voznika, ki ga slednji ni dolžan obremeniti (Žiher, 2014). Tako kazni za prehitro vožnjo na koncu ne plača nihče. Postopek pa kadrovsko obremeni policijo in nastali stroški postopka bremenijo proračun.

4 ALI POTREBUJEMO NOV PREKRŠEK NEPOSREDOVANJA PODATKOV O VOZNIKU VOZILA?

Teorija prekrškovnega prava je zaradi naštetih težav podala predloge za izboljšanje ureditve. Tako na primer to Škobarne (2019) v svojem članku, med drugim, predlaga spremembo zakonodaje, po kateri bi lastnik vozila v določenih primerih bil dolžan voditi evidenco voznikov vozila. Nasprotno, Stajnk (2019) dvomi, da bi takšen predlog spremembe tudi zares odpravil težave v zvezi z odgovornostjo za cestnoprometni prekršek.

Večji praktični pomen kot predlogi teorije pa imajo aktivnosti zakonodajalca in izvršilne veje oblasti. Vlada RS (Ministrstvo za infrastrukturo) je v teku priprave tega prispevka v javno razpravo poslala predlog Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o pravilih cestnega prometa (Ministrstvo za infrastrukturo, 2019). Po najnovjšem predlogu v ZPrCP (Ministrstvo za infrastrukturo, 2019) ostaja domneva odgovornosti lastnika vozila. I. odstavek 8. člena ZPrCP (Ministrstvo za infrastrukturo, 2019) bi se po novem glasil (v delu, ko se nanaša na

⁴ Informacijski pooblaščenec (2008) je že opozoril, da gre pri sekcijskem merjenju hitrosti za obdelavo osebnih podatkov. To pomeni, da mora biti zagotovljeno njihovo ustrezno varstvo (Informacijski pooblaščenec, 2010).

fizične osebe oziroma posameznike): »Če ni mogoče ugotoviti, kdo je storilec prekrška zoper varnost cestnega prometa, ki je storjen z vozilom, se domneva, da je storilec: a) fizična oseba, ki je lastnik ali imetnik pravice uporabe vozila, pri čemer se za imetnika pravice uporabe vozila šteje oseba, ki je imela ali ima, v času storitve prekrška, vozilo v posesti.« Pomemben je tudi II. odstavek 8. člena ZPrCP (Ministrstvo za infrastrukturo, 2019): »Fizična oziroma odgovorna oseba iz prejšnjega odstavka se ne kaznuje, če dokaže, da prekrška ni storila.«

Predlagatelji zakona navajajo že znane težave, da trenutni sistem ne omogoča hitrega vodenja postopkov, saj se morajo prekrškovni organi pretežno ukvarjati s korespondenco z lastniki vozil, ki dokazujejo, da očitane prekrška niso storili. Po mnenju predlagatelja zakona bi tako sprememba te določbe pripomogla k preprostejši izvedbi prekrškovnih postopkov – zlasti kršitve, povezane s prekoračitvami največje dovoljene hitrosti (Ministrstvo za infrastrukturo, 2019).

Vendar je na mestu vprašanje, ali bo res tako? Vsaj glede vidika odgovornosti lastnika vozila (fizične osebe) v okviru 8. člena ZPrCP (Ministrstvo za infrastrukturo, 2019) ni videti sprememb.⁵ Z vidika pregona fizičnih oseb se je ureditev spremenila samo v delu, ki kot imetnika pravice uporabe vozila določa osebo, ki je imela ali ima v času storitve prekrška vozilo v posesti. Tukaj pa se ponovno postavi vprašanje, kako pa bodo organi pregona pridobili od lastnika vozila podatek o tem, katera oseba je takrat imela vozilo v posesti? Problem je že znan – lastnik vozila se bo ponovno skliceval na privilegij zoper samoobtožbo in ne bo želel razkriti informacij.

Ob določbi iz I. odstavka 8. člena »ZPrCP« (2013), bi lahko razmislili o tem, da bi predpisali še dodaten, *samostojen prekršek*. V tem smislu Šepec (2018) navaja, da bi lahko vozniku naložili obveznost, da mora v primeru, ko se uspešno razbremeniti (ovrže domnevo), prekrškovnemu organu posredovati podatke o vozniku, ki je uporabljal njegovo vozilo v času prekrška. V primeru nepredložitve oziroma predložitve lažnih ali očitno neresničnih podatkov, bi se lastnik vozila kaznoval z globo za ta novi prekršek – ne pa tudi za prekršek prehitre vožnje.

»Ahilova peta« predloga je združljivost predlaganega s privilegijem zoper samoobtožbo. Denimo, ko bi prekrškovni organ od lastnika vozila zahteval posredovanje informacij o tem, kdo (če že ne on) je v času prekrška upravljal njegovo vozilo, bi se lastnik lahko enostavno skliceval na privilegij zoper samoobtožbo. Takšna ureditev bi bila tako v praksi najverjetneje neučinkovita (Šepec, 2018).

Iz tega sledi, da je ključno vprašanje, ali je v dani situaciji mogoče na ustavno skladen način omejiti pravico do privilegija. Od lastnika vozila bi namreč v tem primeru lahko zahtevali, da poda informacije o vozniku ne glede na to, ali gre za družinske člane.

⁵ Določene spremembe, ki se nanašajo na pravne osebe, je sicer zakonodajalec predvidel v nadaljnjih odstavkih 8. člena ZPrCP (Ministrstvo za infrastrukturo, 2019). Kot je bilo omenjeno v uvodu, pa se v okviru tega prispevka osredotočamo samo na ureditev, ki zadeva posameznike oziroma fizične osebe kot lastnike vozil.

5 PRAVNO OVREDNOTENJE PREDLOGA – ALI JE MOGOČE IZKLUČITI PRAVICO FIZIČNIH OSEB DO PRIVILEGIJA ZOPER SAMOOBTOŽBO V IMENU JAVNEGA INTERESA?

V zadevi *O'Halloran in Francis proti Veliki Britaniji* je ESČP sprejelo doktrinarno odločitev glede instituta odgovornosti lastnika vozila (ESČP, 2007; Skubic, 2012). ESČP je v velikem senatu s petnajstimi glasovi za in dvema proti odločilo, da v obravnavanem primeru ni prišlo do kršitve 6. člena »EKČP« (1950), kar je potrdilo skladnost takrat veljavne angleške ureditve odgovornosti lastnika vozila po 172. členu Zakona o cestnem prometu (»Road Traffic Act (RTA)«, 1988) z EKČP.

V primeru je cestna kamera za merjenje hitrosti (radar) ujela avtomobil lastnika vozila, ki se je premikalo s hitrostjo 47mph, namesto dovoljenih 30mph. Lastnika vozila so pristojni organi pozvali, da poda podatke glede voznika vozila v času storitve prekrška, saj mu v nasprotnem primeru sledi kazen. Če povzamemo relevantno britansko ureditev, mora po 172. členu »RTA« (1988) lastnik vozila dati podatke o identiteti voznika v času prekrška. Če ne poda takšnega podatka, se kaznuje za ločen prekršek. Vendar pa se lastnik vozila ne kaznuje za prekršek neposredovanje informacij v primeru, če dokaže, da ni vedel, ali z vso potrebno skrbnostjo ni mogel vedeti, kdo je bil voznik vozila v trenutku storitve prekrška (ESČP, 2007).

Med postopkom se je obdolženec skliceval na pravico do molka ter privilegij zoper samoobtožbo in ni želel posredovati potrebnih informacij glede tega, kdo je v času prekrška vozil njegovo vozilo. Na koncu je bil zaradi nesodelovanja oziroma neposredovanja informacij obsojen na plačilo 750 funtov globe (ESČP, 2007).

Pritožnik je pred ESČP trdil, da je bil podvržen zakonski prisili, da posreduje obremenilne dokaze. S tem je prišlo do kršitve pravice do molka ter privilegija zoper samoobtožbo po 6. členu »EKČP« (1950). Glavno pravno vprašanje primera je tako bilo, ali je posamezniku, (ki se znajde v postopku za cestnoprometni prekršek), dopustno predpisati dolžnost, da poda informacije/izjavo (ki so posledično lahko obremenilne) v skladu s 6. členom EKČP (ESČP, 2007).

ESČP je sprejelo stališče, da pravica do molka in privilegij zoper samoobtožbo nista absolutni pravici, tako da je mogoča njuna omejitev (Spencer, 2007). Iz tega sledi, da vsaka neposredna prisila za posredovanje informacij še ne pomeni kršitve 6. člena EKČP. Zato bo sodišče presojalo, ali je šlo za kršitev z vidika kriterijev narave in stopnje prisile, ki je bila uporabljena za pridobitev dokazov, ter obstoj relevantnih postopkovnih varovalk (ESČP, 2007).

ESČP sicer priznava, da je šlo za prisilo neposredne narave, saj je 172. člen »RTA« (1988) nalagal lastniku vozila specifično dolžnost posredovanja informacij glede tega, kdo je vozil vozilo v času storitve prekrška. Prav tako je šlo za prisilo kaznovalne narave, saj je v nasprotnem primeru sledila globa. Prisila pa je bila utemeljena z *javnim interesom* oziroma je izhajala iz dejstva, da se vsi, ki so lastniki ali vozijo motorna vozila, zavedajo, da so s tem postavljeni pod določen regulatorni režim. Takšen zakonski režim ni postavljen zato, ker bi bila vožnja vozil privilegij, ampak zato, ker posedovanje in uporaba avtomobilov (kot denimo strelnega orožja) pomeni *potencialno nevarnost za življenje* drugih udeležencev v

prometu (Spencer, 2007). Tisti, ki se kljub temu odločijo za lastništvo in vožnjo z avtomobilom, že po naravi stvari sprejmejo določene obveznosti in dolžnosti. V pravnem redu Velike Britanije spada med te dolžnosti tudi obveznost lastnika vozila, da v primeru izvršitve prometnega prekrška z njegovim vozilom obvesti pristojne organe o identiteti voznika, ki je v času prekrška upravljal vozilo (Birdling, 2008).

Nadaljnji dejavnik, ki vpliva na naravo prisile, je tudi omejena narava poizvedovanja, za katerega so bili pooblaščen organi pregona. Obseg zahtevanih informacij je zelo ozek in omejen, saj lahko organi pregona zahtevajo zgolj informacijo glede identitete voznika, ki je upravljal vozilo v času storitve prekrška (ESČP, 2007).

Na podlagi teh okoliščin (predvsem posebne narave zakonske materije cestnoprometne varnosti oziroma odgovornosti lastnika vozila ter omejenega sklopa zahtevanih informacij) je ESČP razsodilo, da ni prišlo do kršitve privilegija zoper samoobtožbo in pravice do molka po 6. členu »EKČP« (1950; ESČP, 2007).

Velja pa poudariti, da je bila takšna odločitev večine sodnikov deležna kritike že v ločenih mnenjih, priloženih končni sodbi. Sodnika *Myjer* in *Pavlovschi*, ki sta glasovala v nasprotju z večino, sta oba podala odklonilno ločeno mnenje (Birdling, 2008). Kot problematičen je bil izpostavljen pristop, po katerem je teža javnega interesa lahko odločilna pri odločanju, ali je treba dati prednost pravici do molka (s tem privilegiju zoper samoobdolžitev) ali ne. Takšen pristop lahko vodi do začetka upravičevanj odstopanj od temeljnih načel poštenega kazenskega postopka na podlagi razlogov javnega interesa (Ashworth, 2008). Slednje sodnika razumeta kot resno grožnjo za Evropski pravni red, ki je zaščiten z EKČP (ESČP, 2007).

Nadalje sta sodnika poudarila, da se privilegij zoper samoobtožbo po 6. členu EKČP aplicira na kaznovalne postopke brez razlik – ne glede na težo in kompleksnost kršitve. Javni interes ne more biti opravičilo za uporabo informacij, ki so bile prisilno pridobljene v izvensodni preiskavi (npr. nadzorstveni postopek), za namene uporabe kot dokaza v kaznovalnem postopku. Denimo javni interes za zagotavljanje javne varnosti ne sme izničiti bistva pravice privilegija zoper samoobtožbo (ESČP, 2007).⁶

6 ISKANJE ZGLEDA V AVSTRIJSKI UREDITVI?

Da bi dodobra razumeli pomen argumentacije ESČP za naš pravni red, se je nujno seznaniti tudi z razlogovanjem ESČP v primeru, ko je to presoјalo o skladnosti avstrijske ureditve z EKČP.

Avstrijska ureditev pozna določbo, ki je v bistvenem podobna predlagani rešitvi problema v domačem pravnem redu – uzakonitvi obveznega posredovanja podatka o dejanskem vozniku vozila od lastnika vozila. Avstrijska ureditev sicer ne pozna domneve odgovornosti lastnika vozila, pozna pa dolžnost lastnika, da posreduje podatke o vozniku. V nasprotnem primeru je lastnik kaznovan za posebni prekršek neposredovanja podatkov in ne za prekršek prehitre vožnje.

⁶ Glej tudi zadevi *Heaney* in *McGuinness* proti Irski (ESČP, 2000) in *Saunders* proti Združenemu kraljestvu (ESČP, 1996).

Relevantna določba II. odstavka 103. člena »Kraftfahrgesetz« (»KFG«, 1967) z naslovom »obveznosti lastnika vozila ali prikolice«⁷ v bistvenih elementih določa, da organi od registriranega lastnika vozila lahko zahtevajo informacije o tem, kdo je na določen dan ob določeni uri upravljal oziroma nazadnje parkiral to vozilo. V zvezi s to osebo je lastnik vozila dolžan podati informacijo o njenem imenu in naslovu prebivališča. Če teh informacij ne more podati, mora navesti ime osebe, ki to informacijo lahko poda. Informacije mora podati nemudoma oziroma če gre za pisni dopis v roku dveh tednov. Prekrškovna sankcija za nesodelovanje je določena v I. odstavku 134. člena »KFG« (1967), po katerem se oseba kaznuje za upravni prekršek s kaznijo do 5.000 EUR za nespoštovanje tega zakona ali drugih podzakonskih aktov, sklepov ali odredb, ki so izdane na podlagi tega zakona.

Pomembno pa je poudariti, da zadnja poved II. odstavka 103. člena »KFG« (1967) določa sledeče: »Pravica upravnega organa do pridobitve teh informacij ima prednost pred pravico posameznika do zavrnitve podaje informacij«. Ta del določbe ima v hierarhiji pravnih norm ustavni rang. Avstrijsko ustavno sodišče (nem. »Verfassungsgerichtshof«) je v odločbi št. G143/88 et al. (Verfassungsgerichtshof, 1988) prav zaradi te zadnje povedi potrdilo skladnost te ureditve z avstrijsko Zvezno ustavo (Bundes-Verfassungsgesetz [B-VG], 1930). V prejšnjih odločbah avstrijskega ustavnega sodišča (Verfassungsgerichtshof, 1984; 1985) je avstrijsko ustavno sodišče razglasilo prejšnjo določbo (brez dodane zadnje povedi ustavnega ranga) za protiustavno, saj je nasprotovala II. odstavku 90. člena B-VG (1930), ker je bil posameznik primoran pričati zoper samega sebe – kršitev privilegija zoper samoobtožbo (sodba ESČP *Weh proti Avstriji*) (ESČP, 2004).

Avstrijska ureditev je tako izključila privilegij zoper samoobtožbo z določitvijo zakonske določbe ustavnega ranga, da sodelovalna dolžnost lastnika vozila oziroma zahteva upravnih organov po posredovanju te informacije prevlada pred pravico posameznika do molka oziroma privilegija zoper samoobtožbo, da ne poda te informacije. Uzakonila je izjemo samo na tem konkretnem področju odgovornosti lastnika vozila za cestnoprometni prekršek.

Vendar pa ta rešitev zaradi razlik med slovenskim in avstrijskim ustavnim redom ni prenosljiva v našo zakonodajo. Avstrijska zvezna ustava spada med nekodificirane, brez izčrpne določitve ustavnih aktov ter z možnostjo sprejemanja ustavnih zakonov in celo določb znotraj navadnega zakona, ki imajo rang ustavnega zakona. Nasprotno, v našem pravnem redu ni dopustno sprejemati takšne vrste zakonskih določb z ustavnim rangom. Mogoče je zgolj spreminjanje samega besedila URS preko ustavnega zakona (Štefanec, 2015), ki ima enako pravno veljavo kot URS (Grad et al., 2016). To pomeni, da naš zakonodajalec ne more uzakoniti takšnega posebnega odstopa od privilegija zoper samoobtožbo, ki bi imel ustavne učinke in veljal samo za področje odgovornosti lastnika vozila za cestnoprometne prekrške. V ta namen bi zakonodajalec (ustavodajalec) moral spremeniti določbo Ustave RS.

Ob tem je treba dodati, da učinkovita avstrijska ureditev ni v skladu zgolj z njihovo ustavo, ampak tudi z EKČP, ki določa minimalne standarde za varstvo človekovih pravic tudi v RS.

7 Originalno v nemškem jeziku: »Pflichten des Zulassungsbesitzers eines Kraftfahrzeuges oder Anhängers.«

To je bilo potrjeno v zadevi *Weh proti Avstriji* (ESČP, 2004), v kateri so sodniki ESČP s tesno večino 4:3 odločili, da je ta ureditve skladna z EKČP in da v konkretnem postopku ni prišlo do kršitve pravice do poštenega sojenja po 6. členu »EKČP« (1950). Pomembna posebnost glede samega prekrškovnega postopka je, da lastnik vozila, ki je bil oglobljen za posredovanje nepopolnih informacij o vzniku, ni bil kasneje preganjan še za prekršek prehitre vožnje. Gospod Weh je najprej prejel na dom plačilni nalog zoper neznanega kršitelja, saj je bil z vozilom, katerega lastnik je, storjen prekršek prekoračitve hitrosti za 21 km/h. Gospod Weh tega plačilnega naloga ni poravnal, zato je začel teči postopek zoper neznanega kršitelja za prekoračitev hitrosti (ESČP, 2004).

Na podlagi prej omenjenega 2. odstavka 103. člena »KFG« (1967) je bilo gospodu Wehu odrejeno, da kot registriran lastnik vozila razkrije, kdo je v danem trenutku storitve prekrška upravljal vozilo. Podal je nepopolne oziroma netočne informacije, zato je bil obsojen na prekršek zaradi neizpolnitve dolžnosti iz 103. člena »KFG« (1967) s plačilom globe 900 avstrijskih šilingov. Pred ESČP je gospod Weh zatrjeval, da obveznost razkriti voznika vozila krši pravico do molka ter privilegij zoper samoobtožbo oziroma 6. člen »EKČP« (1950; ESČP, 2004).

ESČP je poudarilo, da je obseg zahtevka za posredovanje informacij ustrezno omejen, saj je lastnik vozila zavezan posredovati zgolj informacijo o tem, kdo je vozil njegovo vozilo. Ta naj sama po sebi ne bi bila obremenilna. Nadalje ESČP poudari, da je bil prekrškovni postopek za prekršek prehitre vožnje v tistem trenutku – ko so oblasti zahtevale od lastnika vozila, da poda informacije – usmerjen proti neznanemu storilcu. V tem trenutku tako ni potekal prekrškovni postopek za prehitro vožnjo zoper pritožnika. Prav tako po mnenju ESČP ne gre trditi, da je bil ta postopek pričakovan, saj oblasti niso sumile, da je prekršek izvršil lastnik vozila. Tako je ESČP razsodilo, da v tem primeru obstaja šibka hipotetična povezava med dolžnostjo lastnika vozila, da poda informacije o dejanskem vzniku in mogočim prekrškovnim postopkom zaradi prekoračitve hitrosti nasproti lastniku vozila. Brez dovolj konkretne povezave med tema dvema postopkoma je uporaba prisile (naložitev plačila globe) za pridobitev informacij skladna s pravico do molka in privilegijem zoper samoobtožbo po 6. členu »EKČP« (1950; ESČP, 2004).

Pridružujeva se stališču Ashwortha (2008), ki ga ni prepričala argumentacija sodišča, da je poseg v privilegij zoper samoobtožbo *prima facie* izključen. Ob tem velja poudariti, da je senat sodnikov odločil s tesno večino, in sicer s štirimi glasovi proti trem. Trije sodniki (Lorenzen, Levits in Hajiyev) v združenem odklonilnem ločenem mnenju argumentirajo, zakaj je v predmetnem primeru prišlo do kršitve 6. člena EKČP.

Sodniki navajajo, da zahteva po predložitvi informacije o dejanskem vzniku ne inkriminira dokončno. Kljub temu pa je ta zahteva zgolj predhodna faza začetka prekrškovnega postopka proti obdolžencu. Ko so od obdolženca zahtevali informacije o dejanskem vzniku, je imel le dve izbiri. Prvič, lahko je priznal, da je on vozil vozilo in s tem tvegala plačilo kazni do 30.000 avstrijskih šilingov za prehitro vožnjo. Drugič, lahko je molčal oziroma zavrnil posredovanje informacij ter s tem tvegala kazen za neposredovanje podatkov. Povsem jasno je namreč, da bi organ po tem, ko ne bi našel neznanega voznika avtomobila, sprožil postopka proti lastniku vozila (ESČP, 2004).

Nadalje ukrep naj ne bi prestal testa sorazmernosti. Drži, da ukrep zasleduje legitimen cilj in je utemeljen na javnem interesu preganjanja kršitev v zvezi s prekoračitvijo največje dovoljene hitrosti ter tako služi zagotavljanju prometni varnosti in s tem varuje zdravje in življenje ljudi. Vendar je na drugi strani treba varovati tudi jamstva poštenega postopka po 6. členu »EKČP« (1950) – vključno s privilegijem zoper samoobtožbo. Slednja jamstva se uporabijo v vseh kaznovalnih postopkih od najpreprostejših do najbolj kompleksnih. Ureditev po 2. odstavku 103. člena »KFG« (1967) pa od lastnika zahteva, da organom pregona posreduje (pod grožnjo plačila globe) glavni podatek, na katerem bo temeljila obtožba. Posledično obdolženec v prekrškovnem postopku za prehitro vožnjo ostane brez možnosti učinkovite obrambe, kar onemogoča izvedbo poštenega postopka. Po mnenju sodnikov javni interes v predmetnem primeru ne opravičuje takšnega odstopa od temeljnih načel poštenega postopka, zato je prišlo do kršitve 6. člena EKČP (ESČP, 2004).

7 DISKUSIJA - ALI BI PREDLAGANA UREDITEV PRESTALA USTAVNOSODNO PRESOJO V NAŠEM PRAVNEM REDU?

Meniva, da so predstavljene rešitve svoji učinkovitosti navkljub nezdržljive z našim pravnim sistemom in ne bi prestale ustavnosodne presoje, ker je treba spoštovati kaznovalnopravna jamstva tudi v nadzorstvenih postopkih in ker besedilo naše ustave predvideva širše varstvo privilegija zoper samoobtožbo kot EKČP.

Prvič (1), res je sicer, da bi v skladu s teorijo bila ena izmed možnosti ta, da bi postopek zahteve informacij od lastnika vozila označili kot nekakšen »predprekrškovni« oziroma nadzorstveni postopek. Pod tem pojmom razumemo različne postopke nadzora nad spoštovanjem predpisov, denimo inšpekcijske, davčne in carinske postopke (Stajniko in Jakšič, 2019). Gre za preverjanje in beleženje upravno pomembnih dejstev brez suma kršitve zoper določenega posameznika. Pri opravljanju nadzorne funkcije se zbirajo dokazi in ugotavljajo dejstva, ki so kasneje podlaga za začetek postopka o prekršku (Čas et al., 2018).

Temeljna razlika med upravnim (nadzornim) in prekrškovnim postopkom je v procesnem položaju stranke (Čas in Orel, 2016). Teorija navaja, da zakonodaja ustvarja položaje, ko je v upravnih postopkih na posamezniku dolžnost, da posreduje določene podatke ali izroči listine (t. i. sodelovalna in pojasnilna dolžnost), pri čemer je za neupoštevanje zahteve uradne osebe za posredovanje podatkov določen prekršek s predpisano globo. Z vidika nadzorstvene (upravne) funkcije izvrševanje teh zakonskih določb ne predstavlja problemov. Nasprotno, pa bi v kaznovalnih postopkih (npr. prekrškovnih) takšna zahteva lahko pomenila kršitev privilegija zoper samoobtožbo, saj se z grožnjo globe posameznika prisiljuje k samoobdolžitvi (Čas et al., 2018). Posameznik v teh postopkih nima dolžnosti sodelovati, ampak je lahko povsem pasiven (Čas in Orel, 2016).

Pomembno je odgovoriti na vprašanje, od kdaj naprej je (potencialni) obdolženec varovan s privilegijem zoper samoobtožbo. Možna bi bila situacija, da bi od lastnika vozila zahtevali podatke o dejanskem vzniku še pred začetkom

prekrškovnega postopka zoper določeno osebo. Po vzoru prej omenjene zadeve *Weh proti Avstriji* (ESČP, 2004) bi postopek za prehitro vožnjo tekel zoper neznanega storilca, od lastnika vozila pa bi se zaradi njegovega statusa »samo« zahtevalo, da posreduje podatke o vozniku. Ker prekrškovni postopek še ne bi tekel zoper lastnika vozila, s tem garancije, ki veljajo med prekrškovnim postopkom, zanj še ne bi veljale in tako bi obšli privilegij zoper samoobtožbo.

Na zgoraj omenjeno vprašanje pa odgovarja odločba Ustavnega sodišča RS (2011) št. U-I-1293/08, ki govori o poteku carinskega nadzornega postopka, ki se je kasneje spremenil v kazensko preiskavo. Sodišče je poudarilo, da se domet privilegija zoper samoobtožbo ne razteza na inšpekcijske ali nadzorne postopke, kadar se aktivnosti uradnih oseb ne spremenijo v kazensko preiskavo. To je pomembno za zagotovitev učinkovitosti npr. carinskih ali davčnih postopkov, kar je v javnem interesu. Denimo, za davčni postopek je Vrhovno sodišče RS (2016) v zadevi št. I Ips 20654/2010 zapisalo, da nad privilegijem zoper samoobtožbo prevlada pojasnilna in sodelovalna dolžnost davčnega zavezanca, saj je davčni postopek namenjen primarno ugotavljanju obstoja davčne obveznosti oziroma nadzoru države nad njenim izpolnjevanjem.

Vendar pa je Ustavno sodišče RS (2011) v zadevi št. U-I-1293/08 za te postopke opozorilo, da neuporaba ustavnega jamstva (privilegija zoper samoobtožbo) še ne pomeni, da bodo v teh postopkih sicer zakonito pridobljeni dokazi, sami po sebi tudi neomejeno uporabni v kazenskem postopku. Takšnim dokazom v prekrškovnem postopku grozi izločitev. Po 155. členu ZP-1 so dokazi, ki so bili pridobljeni s kršitvijo temeljnih človekovih pravic in svoboščin, nedovoljeni (Čas et al., 2018).

Kot najpomembnejše pa je sodišče navedlo, da je za učinkovanje garancij ključen dejanski začetek kazenskega postopka in ne dejstvo, kdaj je bil postopek formalno uveden. Zato se privilegij razteza na vse tiste postopke, v katerih *se pod krinko inšpekcijskega ali nadzornega postopka dejansko vrši kazenska preiskava* oziroma kadar je dejavnost uradnih oseb usmerjena v zbiranje podatkov za kasnejši kazenski postopek. »*Drugačno stališče bi pomenilo obid ustavnopravnih jamstev.*« (sodba št. U-I-1293/08) (Ustavno sodišče RS, 2011)

Iz zgornjega razlogovanja zato sledi, da v našem primeru ni možen obid ustavnih jamstev pod krinko tega, da bi policisti samo zbirali podatke od lastnikov vozil v t. i. nadzornih postopkih. Res je, da v tistem trenutku uradno sicer še ne bi bil sprožen prekrškovni postopek. V primeru, da bi bili lastniki prisiljeni inkriminirati same sebe in posredovati informacije o identiteti voznika, bi v potencialnem prekrškovnem postopku ostali brez možnosti učinkovite obrambe. Ne strinjava se z večino sodnikov, ki je v zadevi *Weh proti Avstriji* (ESČP, 2004) trdila, da med postopkoma zahteve za posredovanje podatkov in postopkom o prekršku za prehitro vožnjo obstaja samo hipotetična povezava. Meniva, da je očitno, da bi pod krinko tega postopka dejansko prišlo do preiskave za ugotovitev tega, kdo je storilec prekrška za prehitro vožnjo.

Predlagana izločitev privilegija zoper samoobtožbo skozi izvedbo nadzornega postopka, uperjena proti neznanemu storilcu, je iz teh razlogov v nasprotju z 29. členom »URS« (1991).

Drugič (2), pomemben argument, ki potrjuje neizvedljivost zakonodajne spremembe, ki bi posegla v privilegij zoper samoobtožbo, je širši obseg ustavnega varstva privilegija zoper samoobtožbo po URS.

V »URS« (1991) je izrecno poudarjeno, da se obdolženec ni dolžan izpovedati »zoper sebe ali svoje bližnje«. S tem je pomen privilegija zoper izpoved proti našim bližnjim povzdignjen na ustavno raven. Nasprotno pa besedilo »EKČP« (1950) izrecno ne omenja privilegija zoper samoobtožbo (posledično tudi ne privilegija za izpoved zoper svoje bližnje). Čeprav privilegij zoper samoobtožbo v besedilu EKČP ni izrecno omenjen, pa je ESČP v zadevi *Weh proti Avstriji* (ESČP, 2004) zapisalo, da je slednje mednarodno priznan standard, ki spada v samo jedro poštenega postopka, angl. »fair trial«, po 6. členu EKČP (1950). Vendar pa je v argumentaciji sodb ESČP poudarek izključno na inkriminaciji *samega sebe*. ESČP v argumentaciji zadev *Weh proti Avstriji* (ESČP, 2004) ali *O`Halloran in Francis proti Veliki Britaniji* (ESČP, 2007) nikdar ne omeni vidika privilegija zoper inkriminacijo svojih bližnjih.

Kot pa je poudarilo Ustavno sodišče RS (2000) v odločbi št. U-I-213/98, bodo prav naši bližnji po življenjski izkušnji v večini primerov osebe, ki so upravljale vozilo. Če upoštevamo slednji argument, se tudi presoja v zadevi *Weh proti Avstriji* (ESČP, 2004) krepko nagne na stran obdolženca. V tem smislu je namreč bolj očitna konkretna povezava med postopkom posredovanja informacij in prihodnjim postopkom za prehitro vožnjo, ki bi tekel zoper naše bližnje. Ključnega pomena tako ni več zgolj potencialna *samoinkriminacija*, temveč toliko bolj *inkriminacija naših bližnjih*.

Iz tega sledi, da bi bili pod prisilo kazni dolžni posredovati podatke o dejanskem vozniku in bi s tem v večini primerov obremenili naše bližnje, kar bi pomenilo poseg v privilegij zoper samoobdolžitev po 29. členu »URS« (1991).

Sodelovalna dolžnost lastnika vozila bi tako trčila ob pravico do molka in privilegij zoper samoobdolžitev. Res je, da bi ukrep zasledoval interes javne varnosti ter zaščite življenja in zdravja ljudi z izboljšanjem prometne varnosti. Ni pa tako samoumevno, da je ta poseg nujen ter da učinkovitega pregona ne bi mogli doseči tudi na način, ki predstavlja manjši poseg v poštenost kaznovalnih postopkov in človekovih pravic. Zakaj na primer ne bi bilo mogoče, da bi merilni sistem v trenutku, ko algoritem prepozna, da je storilec prekoračil hitrost in izvršil prekršek, avtomobil slika še s sprednje strani? Poseg v pravice do zasebnosti in varovanja osebnih podatkov gotovo ne bi bil tako intenziven kot odstop od privilegija zoper samoobtožbo, načela individualne krivdne odgovornosti in obračanja dokaznega bremena v prekrškovem postopku. Tako voznik kot sopotniki se morajo namreč zavedati, da je avtomobil nevarna stvar in se morajo zato z njegovo uporabo na javnih cestah v določeni meri odpovedati (blažjim) posegom v zasebnost – sploh v primerih, ko prekoračijo hitrost in s tem ogrožajo varnost cestnega prometa. Slednje je še posebej zanimivo v okviru sekcijskega merjenja hitrosti, kjer bi voznika lahko slikali samo na koncu odseka, ko bi bili na podlagi zbranih podatkov in njihove obdelave prepričani o izvršenem prekršku.

Prav zaradi pomislekov o možnosti drugačnih tehničnih rešitev meniva, da ukrep (predpisana prekrškovna sankcija za manko posredovanja podatkov o vozniku) ne prestane testa sorazmernosti. Na obdolženca bi namreč najprej padla domneva odgovornosti, ki bi se je moral razbremeniti s predložitvijo razbremenilnih dokazov. Če bi se pokazalo, da prekrška ni storil on, bi od njega zahtevali še dodatno sodelovanje z organi pregona, ki ne bi bilo prostovoljno,

temveč bi moral lastnik vozila – pod grožnjo plačila globe – posredovati podatke o tem, kdo je lastnik vozila. Tako bi prišlo do grobega odmika od številnih temeljnih načel kaznovalnega prava (pravice do molka, domneve nedolžnosti ter privilegija zoper samoobtožbo).

8 ZAKLJUČNO O PROBLEMATIKI POSEGOV V PRIVILEGIJ ZOPER SAMOOBTOŽBO

Analiza trenutne ureditve je pokazala številne pomanjkljivosti, saj posamezniki z nekaj spretnosti lahko izigrajo sistem ter na koncu ne plačajo kazni za izvršen prekršek. Glavna prednost sedanje ureditve je sicer ta, da spoštuje vse relevantne vidike in ustavna jamstva, ki smo jih predstavili (pravica do molka, domneva nedolžnosti ter privilegij zoper samoobtožbo).

Obravnava različnih možnosti za zakonodajne spremembe ne obeta idealnih rezultatov. Kot realna možnost se ponuja uzakonitev dolžnosti lastnika vozila za posredovanje podatka o dejanskem vozniku v času prekrška, pri čemer se voznik ni dolžan izpovedati zoper sebe in svoje bližnje. Obstaja velika možnost, da bo takšna rešitev ustavno skladna, vendar pa bi v praksi ta sistem učinkoval zgolj omejeno, saj bi se lastnik lahko vedno izognil posredovanju informacij s tem, da bi se skliceval na svoje bližnje.

Obravnavali smo primerjalnopravne rešitve, ki so privilegij zoper samoobtožbo zaobšle, in so v praksi učinkovite ter celo v skladu tako z nacionalnim kot s pravnim redom EKČP. Iz argumentacije sodnikov ESČP je mogoče razbrati željo po pragmatični rešitvi zadeve v korist države, saj so protiargumenti, ki so predstavljeni v ločenih mnenjih, prepričljivejši od argumentov večine, ki je potrdila skladnost teh ureditev.

V prispevku sva polemizirala o možni spremembi zakonodaje oziroma o uvedbi dolžnosti lastnika vozila za posredovanje informacij. Takšno spremembo ovira široko varstvo pred inkriminacijo samega sebe in bližnjih po 29. členu URS. Iz tega sledi (provokativen razmislek), ali bi bilo smiselno premisliti o spremembi navedenega člena? V tem primeru bi s častnim namenom zagotovitve učinkovitega represivnega aparata na področju cestnoprometnih prekrškov spremenili 4. alinejo 29. člena URS tako, da bi iz obsega privilegija črtali izpoved zoper naše bližnje. Meniva, da bi bila to preveč radikalna sprememba. Konkreten primer izmikanja odgovornosti na področju cestnoprometnih prekrškov ni zadosten razlog, da bi nižali raven ustavnih jamstev posledično tudi v vseh ostalih kazenskih in prekrškovnih postopkih – sploh v luči argumenta, da bi bilo mogoče učinkovito varstvo doseči tudi z razmislekom o bolj dovršeni uporabi tehničnih sredstev.

Nazadnje je treba poudariti še precedenčne implikacije nadaljnega dopuščanja poseganja v temeljna načela kaznovalnega prava v imenu javnega interesa. Tudi na drugih področjih našega delovanja in življenja (varnostna vprašanja terorizma, ogrožanje državne varnosti ipd.) bi se hitro našli argumenti za poseg v temeljne pravice kaznovalnih postopkov ob izpostavljanju argumenta javnega interesa. To, da je nekdo na koncu dejansko kaznovan (v imenu učinkovitosti sistema in vzpostavljanja varnosti), bi bilo lahko od temeljnih

jamstev obdolženca pomembneje tudi v zvezi z drugimi perečimi dilemami (Fišer, 2011; Gril in Viltušnik, 2011). Od takšnih rešitev se oddaljujeva. Drži sicer, da mora zakonodajalec prekrškarjem poslati jasno sporočilo, da bodo za svoja dejanja kaznovani. Vendar ne za vsako ceno, sploh če slednje pomeni invazivne posege v človekove pravice in temeljne svoboščine. Te rdeče črte ne smemo prestopiti. Učinkovito vzpostavljanje sekcijskega merjenja hitrosti je treba vzpostaviti na podlagi inovativnih tehničnih rešitev, ne ob poseganju v privilegij zoper samoobtožbo, kot je ta začrtan v URS.

UPORABLJENI VIRI

- Ashworth, A. (2008). Self-incrimination in European human rights law – a pregnant pragmatism? *Cardozo Law Review*, 30(3), 751–774.
- Birdling, M. (2008). Self-incrimination goes to Strasbourg: O'Halloran and Francis v United Kingdom. *The International Journal of Evidence & Proof*, 12(1), 58–63.
- Bonačić, M. in Tomašič, T. (2017). Implementacija standarda Evropskega suda za ljudska prava u hrvatskom prekršajnom pravu i praksi. *Hrvatski ljetopis za kaznene znanosti i praksu*, 24(2), 381–411.
- Bošnjak, M. in Žaucer Hrovatin, M. (2019). 29. člen (pravna jamstva v kazenskem postopku). V M. Avbelj (ur.), *Komentar Ustave Republike Slovenije* (str. 280–290). Nova Univerza, Evropska pravna fakulteta.
- Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG). (1930, 1931, 1932, 1945, 1946, 1948, 1949, 1955, 1956, 1958, 1959, 1960, 1961, 1962, 1963, 1964, 1968, 1969, 1972, 1973, 1974, 1975, 1977, 1979, 1981, 1982, 1983, 1984, 1986, 1987, 1988, 1990, 1991, 1992, 1993, 1994, 1995, 1996, 1997, 1998, 1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020). *Das Bundesgesetzblatt*, (1/1930, 103/1931, 244/1932, 4/1945, 232/1945, 6/1946, 211/1946, 143/1948, 19/1949, 8/1955, 281/1955, 269/1956, 12/1958, 271/1958, 37/1959, 171/1959, 148/1960, 155/1961, 162/1962, 205/1962, 215/1962, 75/1963, 59/1964, 212/1964, 73/1968, 412/1968, 27/1969, 269/1969, 105/1972, 391/1973, 287/1974, 444/1974, 302/1975, 316/1975, 368/1975, 409/1975, 323/1977, 539/1977, 92/1979, 134/1979, 350/1981, 354/1982, 175/1983, 611/1983, 296/1984, 490/1984, 212/1986, 285/1987, 640/1987, 341/1988, 684/1988, 685/1988, 445/1990, 565/1991, 276/1992, 470/1992, 868/1992, 508/1993, 532/1993, 268/1994, 504/1994, 506/1994, 1013/1994, 50/1995, 392/1996, 437/1996, 659/1996, 2/1997, 64/1997, 87/1997, 30/1998, 68/1998, 83/1998, 8/1999, 65/1999, 148/1999, 68/2000, 114/2000, 121/2001, 99/2002, 43/2003, 90/2003, 100/2003, 118/2004, 153/2004, 31/2005, 54/2005, 81/2005, 100/2005, 106/2005, 121/2005, 5/2007, 27/2007, 1/2008, 2/2008, 31/2009, 47/2009, 106/2009, 127/2009, 50/2010, 57/2010, 98/2010, 43/2011, 58/2011, 60/2011, 1/2012, 12/2012, 49/2012, 51/2012, 65/2012, 59/2013, 114/2013, 115/2013, 164/2013, 101/2014, 102/2014, 41/2016, 62/2016, 106/2016, 138/2017, 22/2018, 14/2019, 57/2019, 16/2020, 24/2020).
- Čas, P. in Orel, N. (2016). Prekrškovni vidiki inšpekcijskega nadzora. V P. Kovač (ur.), *Inšpekcijski nadzor: razprave, sodna praksa in komentar zakona* (str. 257–290). Uradni list Republike Slovenije.

- Čas, P., Orel, N. in Perpar, M. (2018). Postopek za prekrške prekrškovnega organa (hitri postopek). V H. Jenull, P. Čas in N. Orel (ur.), *Zakon o prekrških s komentarjem* (str. 271–286). GV Založba.
- Čibej, Z. (2005). Miranda: Ustavna pravica ali ne?. *Revus*, (5), 7–35. <https://journals.openedition.org/revus/1752>
- Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji d. d. (DARS). (27. 1. 2017). *Policija in DARS za večjo varnost tudi z meritvami hitrosti*. https://www.dars.si/Sporocila_zajavnost/5/Prometna_varnost/117/Policija_in_DARS_za_vecco_varnost_tudi_z_meritvami_hitrosti
- Evropska konvencija o varstvu človekovih pravic in temeljnih svoboščin (EKČP). (1950, 1952, 1963, 1983, 1984, 2000, 2002, 2013). Spremenjena in dopolnjena s protokoli št. 1, 4, 6, 7, 11, 12, 13 in 14. *echr.coe.int*. https://www.echr.coe.int/Documents/Convention_SLV.pdf
- Evropsko sodišče za človekove pravice (ESČP). (21. 2. 1984). *Öztürk proti Nemčiji*, št. zadeve 8544/79, ECLI:CE:ECHR:1984:0221JUD000854479.
- Evropsko sodišče za človekove pravice (ESČP). (23. 10. 1995). *Palaoro proti Avstriji*, št. zadeve 16718/90, ECLI:CE:ECHR:1995:1023JUD001671890.
- Evropsko sodišče za človekove pravice (ESČP). (17. 12. 1996). *Saunders proti Združenemu kraljestvu*, št. zadeve 19187/91, ECLI:CE:ECHR:1996:1217JUD001918791.
- Evropsko sodišče za človekove pravice (ESČP). (21. 12. 2000). *Heaney in McGuinness proti Irski*, št. zadeve 34720/97, ECLI:CE:ECHR:2000:1221JUD003472097.
- Evropsko sodišče za človekove pravice (ESČP). (8. 4. 2004). *Weh proti Avstriji*, št. zadeve 38544/97, ECLI:CE:ECHR:2004:0408JUD003854497.
- Evropsko sodišče za človekove pravice (ESČP). (29. 6. 2007). *O'Halloran and Francis proti Združenemu kraljestvu*, št. zadeve 15809/02 in 25624/02, ECLI:CE:ECHR:2007:0629JUD001580902.
- Fišer, Z. (2011). Obrnjeno dokazno breme v postopku o prekršku. V *Zbornik 6. dnevi prekrškovnega prava* (str. 5–15). GV Založba.
- Fišer, Z. (2017). Somrak kaznovalne odgovornosti. *Pravna praksa*, 36(26), 10–11.
- Grad, F., Kaučič, I. in Zagorc, S. (2016). *Ustavno pravo*. Pravna fakulteta.
- Gril, S. in Viltušnik, R. (2011). *Osnove prekrškovnega prava*. GV Založba.
- Høye, A. (2014). Speed cameras, section control, and kangaroo jumps—a meta-analysis. *Accident Analysis & Prevention*, 73(december), 200–208.
- Informacijski pooblaščenec. (2008). *Dopis v zvezi s projektom sekcijskega merjenja hitrosti*. https://www.ip-rs.si/fileadmin/user_upload/Pripombe_na_predloge_predpisov_Pdf_in_doc/Dopis_MNZ_-_Projekt_sekcijskega_merjenja_hitrosti.doc
- Informacijski pooblaščenec. (2010). *Smernice za razvoj informacijskih rešitev*. https://www.ip-rs.si/fileadmin/user_upload/Pdf/smernice/Smernice_za_razvoj_informacijskih_resitev.pdf
- Jarc, S. in Nunič, M. (2007). *Zakon o varstvu javnega reda in miru (ZJRM-1) s komentarjem*. GV Založba.
- Jenull, H. (2012). Alibi lastnika vozila. *Pravna praksa*, 31(27), 10–11.
- Karakaš, A. (2013). Prometna varnost kot samostojni objekt kazenskopravnega varstva. V D. Korošič in Z. Dežman (ur.), *Cestnoprometno kazensko pravo: analiza temeljnih institutov za sodno prakso* (str. 29–33). GV Založba.

- Klip, A. (2016). *European criminal law: An integrative approach*. Intersentia.
- Kraftfahrsgesetz (KFG). (1967. 1970, 1971, 1974, 1976, 1977, 1979, 1981, 1982, 1984, 1985, 1986, 1987, 1988, 1990, 1991, 1992, 1993, 1994, 1995, 1997, 1998, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020). *Das Bundesgesetzblatt*, (267/1967, 240/1970, 285/1971, 286/1974, 352/1976, 615/1977, 209/1979, 345/1981, 549/1981, 362/1982, 631/1982, 237/1984, 253/1984, 451/1984, 552/1984, 198/1985, 106/1986, 173/1987, 296/1987, 318/1987, 375/1988, 458/1990, 720/1990, 695/1991, 449/1992, 452/1992, 453/1992, 454/1992, 404/1993, 456/1993, 724/1993, 917/1993, 505/1994, 651/1994, 654/1994, 743/1994, 50/1995, 162/1995, 258/1995, 103/1997, 120/1997, 121/1997, 93/1998, 145/1998, 146/1998, 11/2002, 32/2002, 65/2002, 80/2002, 102/2002, 132/2002, 60/2003, 29/2004, 107/2004, 151/2004, 175/2004, 117/2005, 57/2006, 99/2006, 37/2007, 57/2007, 6/2008, 16/2009, 94/2009, 149/2009, 116/2010, 35/2012, 40/2012, 50/2012, 33/2013, 43/2013, 90/2013, 26/2014, 87/2014, 26/2015, 72/2015, 73/2015, 40/2016, 67/2016, 120/2016, 9/2017, 40/2017, 77/2017, 102/2017, 37/2018, 100/2018, 19/2019, 78/2019, 104/2019, 24/2020, 37/2020).
- Leban, A. (13. 4. 2018). Polom naprednih meritev hitrosti na naših avtocestah!. *Zurnal24*. <https://www.zurnal24.si/avto/polom-naprednih-meritev-hitrosti-pri-nas-sekcijsko-merjenje-dars-policija-mnz-mzi-zakon-razpis-308202>
- Melart, T. (2007). Ustavna procesna jamstva v postopku o prekrških. V *Zbornik 2. dnevi prekrškovnega prava* (str. 150–156). GV Založba.
- Ministrstvo za infrastrukturo. (2019). *Predlog Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o pravilih cestnega prometa – EVA 2016-2430-0015, z dne 21. 6. 2019*. <https://e-uprava.gov.si/drzava-in-druzba/e-demokracija/predlogi-predpisov/predlog-predpisa.html?id=8234>
- Montella, A., Persaud, B., D'Apuzzo, M. in Imbriani, L. L. (2012). Safety evaluation of automated section speed enforcement system. *Transportation Research Record*, 2281(1), 16–25.
- Pavčnik, M. (2019). *Teorija prava: prispevek k razumevanju prava*. Lexpera, GV Založba.
- Pavšič, G. (2. 1. 2019). Že letos nova merjenja hitrosti na slovenskih avtocestah? *Siol.net*. <https://siol.net/avtomoto/promet/ze-letos-nova-merjenja-hitrosti-na-slovenskih-avtocestah-486758>
- Potokar, M. in Androić, S. (2014). Video nadzor in korporativna varnost. *Varstvo-slovje*, 16(2), 148–163.
- Road Traffic Act (RTA). (1988). *UK Public General Acts*, (c. 52). <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1988/52/contents>
- Skubic, Z. (2012). Prekrški v nedavni sodni praksi Evropskega sodišča za človekove pravice. V *Zbornik 6. dnevi prekrškovnega prava* (str. 143–163). GV Založba.
- Soole, D. W., Watson, B. C. in Fleiter, J. J. (2013). Effects of average speed enforcement on speed compliance and crashes: A review of the literature. *Accident Analysis & Prevention*, 54, 46–56.
- Spencer, J. R. (2007). Curbing speed and limiting the right to silence. *Cambridge Law Journal*, 66(3), 531–533.

- Stajniko, J. (2019). Zbornik 14. dnevi prekrškovnega prava. *Pravna praksa*, 38(39), 44–45.
- Stajniko, J. in Jakšič, J. (2019). Privilegij zoper samoobtožbo in nadzorni (inšpekcijski) postopki. *Pravna praksa*, 38(16), 14–15.
- Šepec, M. (2018). Poročilo in vnešene dopolnitve glede sprememb prekrškovne zakonodaje za potrebe sekcijskega merjenja hitrosti. Javna agencija za varnost prometa.
- Škobarne, D. (2019). Odgovornost lastnika vozila po 8. členu ZPrCP v praksi. V *Zbornik 14. dnevi prekrškovnega prava* (str. 79–90). Lexpera, GV Založba.
- Školc, G. in Markelj, B. (2018). Smart cars and information security. *Varstvoslovje*, 20(2), 218–236.
- Štefanec, I. (2015). Materialni ustavni zakon v slovenskem ustavnem redu. *Pravnik*, 70(7-8), 449–491.
- Šugman, K. (2002). Ustavnopravni položaj sodnikov za prekrške. V *Dnevi slovenskih pravnikov 2002: od 10. do 12. oktobra v Portorožu* (str. 1308–1315). Gospodarski vestnik.
- Tičar, B. (2018). Formal boundaries of Slovenian law. *Varstvoslovje*, 20(4), 448–461.
- Tičar, B. in Primec, A. (2019). Administrative violations or minor offences: Where is the boundary between them?. *Poslovodno računovodstvo*, 12(1), 11–25.
- Tratnik, M. (2013). Odgovornost lastnika vozila. V *Zbornik 8. dnevi prekrškovnega prava* (str. 132–137). GV Založba.
- Ustava Republike Slovenije (URS). (1991, 1997, 2000, 2003, 2004, 2006, 2013). *Uradni list RS*, (33/91-I, 42/97 – UZS68, 66/00 – UZ80, 24/03 – UZ3a, 47, 68, 69/04 – UZ14, 69/04 – UZ43, 69/04 – UZ50, 68/06 – UZ121, 140, 143, 47/13 – UZ148, 47/13 – UZ90, 97, 99 in 75/16 – UZ70a).
- Ustavno sodišče RS. (2000). Odločba št. U-I-213/98, ECLI:SI:USRS:2000:U.I.213.98 z dne 16. 3. 2000. <https://www.us-rs.si/odlocitev/?q=U-I-213%2F98&df=&dt=&af=&at=&vd=&vo=&vv=&vs=&ui=&va=&page=1&sort=&order=&id=100108>
- Ustavno sodišče RS. (2002). Odločba št. Up-134/97, ECLI:SI:USRS:2002:Up.134.97 z dne 14. 3. 2002. <https://www.us-rs.si/odlocitev/?q=Odlo%C4%8Dba+%C5%A1t.+Up-134%2F97&df=&dt=&af=&at=&vd=&vo=&vv=&vs=&ui=&va=&page=1&sort=&order=&id=101358>
- Ustavno sodišče RS. (2003). Odločba št. U-I-18/02, ECLI:SI:USRS:2003:U.I.18.02 z dne 24. 10. 2003. <https://www.us-rs.si/odlocitev/?q=Odlo%C4%8Dba+%C5%A1t.+U-I-18%2F02&df=&dt=&af=&at=&vd=&vo=&vv=&vs=&ui=&va=&page=1&sort=&order=&id=102821>
- Ustavno sodišče RS. (2008). Odločba št. U-I-295/05, ECLI:SI:USRS:2008:U.I.295.05 z dne 19. 6. 2008. <https://www.us-rs.si/odlocitev/?q=U-I-295%2F05&df=&dt=&af=&at=&vd=&vo=&vv=&vs=&ui=&va=&page=1&sort=&order=&id=108759>
- Ustavno sodišče RS. (2011). Odločba št. Up-1293/08, ECLI:SI:USRS:2011:Up.1293.08. z dne 6. 7. 2011. <https://www.us-rs.si/odlocitev/?q=Up-1293%2F08&df=&dt=&af=&at=&vd=&vo=&vv=&vs=&ui=&va=&page=1&sort=&order=&id=110434>
- Vehovec, R. (2017). Pilotni projekt sekcijskega merjenja hitrosti pokazal smiselnost nadaljevanja tovrstnega nadzora. *Varnost*, 64(4), 26–28.
- Verfassungsgerichtshof. (3. 3. 1984). Odločbe št. G7/80; G11/81; G71/81; G53/82; G94/82; G26/83 in G54/83, ECLI:AT:VFGH:1984:G7.1980. *Zeitschrift für Verkehrsrecht*, (1984/183).

- Verfassungsgerichtshof. (8. 3. 1985). Odločbe št. G149/84; G150/84; G152/84; G155/84; G158/84; G159/84; G3/85; G4/85; G5/85; G6/85; G7/85; G8/85; G9/85; G10/85; G11/85; G12/85; G13/85; G14/85; G19/85; G28/85; G29/85; G31/85 in G32/85, ECLI:AT:VFGH:1985:G149.1984. *Zeitschrift für Verkehrsrecht*, (1985/137).
- Verfassungsgerichtshof. (29. 9. 1988). Odločbe št. G143/88, G 159/88 in G160/88, ECLI:AT:VFGH:1985:G149.1984. https://rdb.manz.at/document/ris.vfght.JFT_10119071_88G00072_00?execution=e3s2&highlight=G143%2F88%2C+G+159%2F88%2C+G160%2F88
- Vrhovno sodišče RS. (7. 4. 2016). Sodba I Ips 20654/2010 -717, ECLI:SI:VSRS:2016:I.IPS.20654.2010.717. <http://www.sodisce.si/vsrs/odlocitve/2015081111396481/>
- Zakon o pravilih cestnega prometa (ZPrCP). (2013, 2016, 2017, 2018). *Uradni list RS*, (82/13, 68/16, 54/17, 69/17, 3/18 – odl. US).
- Zakon o prekrških (ZP-1). (2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2013, 2014, 2016, 2017). *Uradni list RS*, (7/03, 86/04, 23/05, 44/05, 55/05, 40/06, 51/06, 70/06, 115/06, 139/06, 3/07, 17/08, 21/08, 76/08, 108/09, 109/09, 45/10, 9/11, 29/11, 21/13, 111/13, 74/14, 92/14, 32/16, 15/17).
- Zakon o varnosti cestnega prometa (ZVCP). (1998, 2000, 2002, 2004). *Uradni list RS*, (30/98, 33/00 – odl. US, 61/00, 100/00 – odl. US, 21/02, 67/02 in 83/04 – ZVCP-1).
- Zupančič, B. M. (2010). 29. člen (pravna jamstva v kazenskem postopku). V L. Šturm (ur.), *Komentar Ustave Republike Slovenije* (str. 314–331). Fakulteta za državne in evropske študije.
- Žihar, A. (2014). Kavelj 22: (ne)izpodbojnost domneve odgovornosti lastnika vozi-la. *Pravna praksa*, 33(36), 6–8.

O avtorjih:

Aljoša Polajžar, mag. prav., mladi raziskovalec in doktorski študent na Pravni fakulteti Univerze v Mariboru. E-pošta: aljosa.polajzar@student.um.si

Jan Stajniko, mag. prav., asistent na Pravni fakulteti Univerze v Mariboru in doktorski študent na Pravni fakulteti Univerze v Ljubljani. E-pošta: jan.stajniko@um.si