

ZAKONSKA DOMNEVA

ODGOVORNOSTI LASTNIKA VOZILA

ZA PREKRŠKE V PROMETU

BOJAN TIČAR,¹ TINE MESARIČ,¹ FRANJO SELIŠNIK²

¹ Univerza v Mariboru, Fakulteta za varnostne vede, Ljubljana, Slovenija

bojan.ticar@um.si, tine.mesaric@um.si

² Medobčinski inšpektorat in redarstvo Mestne občine Celje, Celje, Slovenija

franjo.selisnik@celje.si

V prispevku bomo opozorili na odprto vprašanje sedanje ureditve in praktičnega izvajanja zakonske domneve iz 8. člena Zakona o pravilih cestnega prometa (ZPrCP), ki rigidno temelji na ustavnem privilegiju zoper samoobtožbo. Zakonodajalec je z določitvijo domneve odgovornosti lastnika oziroma imetnika pravice uporabe vozila skušal doseči, da bi bili storilci prekrškov v cestnem prometu tudi dejansko kaznovani. Namreč, kaznovalna politika je eden od delov veljavne ureditve prometnega sistema, ki je ob upoštevanju obstoječega stanja v cestnem prometu ni mogoče enako učinkovito nadomestiti z drugimi ukrepi. Primerjalnopravne rešitve iz Nemčije, Hrvaške, Nizozemske in Avstrije kažejo, da je mogoče uvesti tudi učinkovitejše modele, ki spoštujejo sicer demokratični in ustavni privilegij zoper samoobtožbo, pa kljub temu dosegajo namen zakona v primerih, ko je bil prekršek zoper varnost cestnega prometa storjen z vozilom, pa ni mogoče ugotoviti, kdo je storilec.

DOI

[https://doi.org/
10.18690/um.fvv.4.2025.5](https://doi.org/10.18690/um.fvv.4.2025.5)

ISBN

978-961-299-068-8

Ključne besede:

prekrškovno pravo,
zakonska domneva
nedolžnosti,
obmjeno dokazno breme,
privilegij pred
samoobtožbo,
pravila cestnega prometa



Univerzitetna založba
Univerze v Mariboru

DOI
[https://doi.org/
10.18690/um.fvv.4.2025.5](https://doi.org/10.18690/um.fvv.4.2025.5)

ISBN
978-961-299-068-8

Keywords:
misdemeanour law,
legal presumption of
innocence,
reversed burden of proof,
privilege against self-
incrimination,
road traffic rules

LEGAL PRESUMPTION OF LIABILITY OF THE VEHICLE OWNER FOR TRAFFIC VIOLATIONS

BOJAN TIČAR,¹ TINE MESARIČ,¹ FRANJO SELIŠNIK²

¹ University of Maribor, Faculty of Criminal Justice and Security, Ljubljana, Slovenia
bojan.ticar@um.si, tine.mesaric@um.si

² Intermunicipal inspectorate and police office of the Municipality of Celje, Celje,
Slovenia
franjo.selisnik@celje.si

In this article, we will draw attention to the open issue of the current regulation and practical implementation of the legal presumption from Article 8 of the Road Traffic Rules Act ("Zakon o pravilih cestnega prometa (ZPrCP)", 2010), which is rigidly based on the constitutional privilege against self-incrimination. By establishing the presumption of responsibility of the owner or holder of the right to use a vehicle, the legislator tried to ensure that perpetrators of road traffic offences would actually be punished. Namely, the penal policy is one of the parts of the current regulation of the traffic system, which, taking into account the existing situation in road traffic, cannot be replaced equally effectively by other measures. Comparative legal solutions from Germany, Croatia, the Netherlands and Austria show that it is possible to introduce more effective models that respect the democratic and constitutional privilege against self-incrimination, and achieve the purpose of the law in cases where a road traffic offence was committed with a vehicle, but it is not possible to determine who the perpetrator is.



University of Maribor Press

1 Posnetek stanja pravne ureditve prekrškov v Sloveniji

Prekrškovno pravo v Sloveniji predstavlja del kaznovalnega prava in je umeščeno med kazniva ravnanja, kamor sodijo tudi kazniva dejanja, administrativne kršitve in disciplinski postopki. Do leta 2005 je področje urejal Zakon o prekrških iz leta 1983, postopke pa so vodili sodniki za prekrške (Orel in Čas, 2020). Temeljna reforma se je zgodila s sprejetjem Zakona o prekrških (»Zakon o prekrških (ZP-1)«, 2003), sprejetim leta 2002 in uveljavljenim leta 2005. Ena temeljnih novosti je bila uvedba hitrega prekrškovnega postopka, ki ga vodijo upravni organi, kot so policija, inšpektorati in redarstva. Namen reforme je bila razbremenitev sodišč in učinkovitejše sankcioniranje storilcev prekrškov.

»ZP-1« (2003) je bil v dvajsetih letih noveliran že več kot desetkrat in je tako utrdil prekrškovno pravo kot samostojno panogo, vendar pa se kljub popravkom sedanje ureditve prekrškovni organi še vedno soočajo z izzivi. Skozi izvajanje zakona v praksi se je kot večja in bolj pereča težava izkazal institut domneve odgovornosti lastnika motornega vozila po 8. členu Zakona o pravilih cestnega prometa (»Zakon o pravilih cestnega prometa (ZPrCP)«, 2010). Ta določa, da se v primeru, ko storilca prekrška ni mogoče ugotoviti, kaznuje lastnik ali imetnik pravice uporabe vozila, razen če dokaže nasprotno. Čeprav je Ustavno sodišče presodilo, da gre za ustavno dopusten ukrep zaradi zagotavljanja prometne varnosti, se je v praksi izkazalo, da lastniki z različnimi, pogosto težko preverljivimi dokazi, to domnevo zlahka izpodbijajo, kar povzroča neučinkovitost postopkov in visoke stroške, ki bremenijo proračune prekrškovnih organov.

Vse to kaže, da je slovenski sistem prekrškovnega prava v dinamičnem razvoju, ki ga zaznamujejo prizadevanja za večjo učinkovitost in pravičnost postopkov ter dileme glede razmerja med varstvom človekovih pravic in zagotavljanjem javne varnosti.

2 Potreba po spremembah na področju domneve odgovornosti lastnikov motornih vozil

»ZPrCP« (2010) v 8. členu določa, če je prekršek zoper varnost cestnega prometa storjen z vozilom, pa ni mogoče ugotoviti, kdo je storilec, se kaznuje za prekršek lastnik oz. imetnik pravice uporabe vozila, razen če ta dokaže, da tega prekrška ni storil.

Skladno s sodno prakso Vrhovnega sodišča Republike Slovenije ter ustavnosodno presojo Ustavnega sodišča Republike Slovenije (2020) se dokazno breme iz 8. člena »ZPrCP« (2010) razlaga v povezavi z domnevo nedolžnosti iz 27. člena Ustave Republike Slovenije (»Ustava Republike Slovenije (URS)«, 1991), kar pomeni, da storilec »dokaže«, da prekrška ni storil že s tem, da izkaže razumen dvom v zakonsko domnevo (Vrhovno sodišče Republike Slovenije, 2023). Storilec tako ni dolžan dokazati, da prekrška ni storil, temveč zgolj vzbuditi dvom v zakonsko domnevo, da je on storilec. V praksi se to izkaže kot zelo enostavno, saj storilci prekrškov takšen dvom vzbudijo na stopnji verjetnosti z raznimi dokazili o odsotnosti, listinami o izdaji pooblastila za uporabo vozila drugim osebam, pričanja drugih oseb o njihovem nahajanju v času storitve prekrška ipd.

Takšno razlago potrjuje tudi sodba Višjega sodišča Republike Slovenije (2025), ki je postopek o prekršku ustavilo (po 5. točki prvega odstavka 136. člena »ZP-1« (2003)). Sodišče prve stopnje je od storilca zahtevalo, da sodišče prepriča, da prekrška kot lastnik vozila ni storil. Vrhovno sodišče je poudarilo, da takšna razlaga presega obseg dokaznega bremena iz prvega odstavka 8. člena »ZPrCP« (2010). Storilec je v zahtevi za sodno varstvo dokazoval alibi preko izjave priče, kar že zadostuje kot razumen dvom v zakonsko domnevo. Sodišče je tako vodilo postopek v smeri gotovosti, ki je potreben za izdajo obsodilne sodbe, pritožbeno sodišče pa je ugotovilo, da je dokazni standard ostal na stopnji verjetnosti, ki razumen dvom še vedno omogoča (Višje sodišče Republike Slovenije, 2025).

Trenutna ureditev se je tako izkazala za neučinkovito z vidika varovanja pravno zavarovane dobrine, tj. varnosti cestnega prometa, in tudi izjemno lukrativno, saj ob vsaki uspešni zahtevi za sodno varstvo in posledično ustavitvi postopka o prekršku, vsi nastali stroški bremenijo proračune prekrškovnih organov. Z vidika generalne prevencije je takšno stanje nesprejemljivo, poleg tega ne gre prezreti, da se v primerih hujših prekrškov (praviloma) pojavljajo isti kršitelji – specialni povratniki, ki se z lahkoto izognejo odgovornosti za storjene prekrške. V širšem smislu pa tudi ne pripomore k zagotavljanju splošne prometne varnosti, saj daje občutek, da se lahko pravila kršijo brez pravnih posledic.

V drugih evropskih državah poznajo več načinov, kako nasloviti takšne težave. Nemčija pozna sistem, s katerim lastniku vozila grozi z nalaganjem novih obveznosti v primeru, kadar po uradnem zaprosilu ne poda zahtevanih informacij o dejanskem

vozniku. Če se identitete ne da ugotoviti oziroma se iz fotografije vidi, da lastnik vozila ne more biti storilec prekrška (npr. spol se ne ujema), organ v okviru identifikacije dejanskega voznika, pisno zaprosi lastnika vozila, da posreduje podatke o osebi na fotografiji. Če lastnik vozila ne sodeluje, mu grozi obveznost vodenja dnevnika vožnje (»Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO)«, 2012). Vodenje dnevnika vožnje naj bi zagotovilo, da bo v primeru prihodnjih kršitev mogoče identificirati odgovornega voznika. Na zahtevo pristojnega organa mora lastnik vozila pokazati dnevnik voženj, neustrezno vodenje dnevnika predstavlja samostojen prekršek z zagroženo globo (Burchert, 2025). Na Nizozemskem je odgovornost za prekrške izključno lastnikova (globe so predpisane brez kazenskih točk), razen v primerih, določenih z zakonom (uporaba vozila brez lastnikove privolitve, lastnik ima pisno pogodbo z drugo osebo za najem njegovega vozila) (»Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (WAHV)«, 1990). Hrvaška v svojem zakonu (229. člen) nalaga zakonsko obveznost lastnika vozila, da na zahtevo pristojnega organa posreduje podatke o osebi, ki je v času storitve prekrška upravljala vozilo, v nasprotnem primeru lastnik sam odgovarja za prekršek (»Zakon o sigurnosti prometa na cestama (ZSPC)«, 2008). Avstrija ne pozna domneve odgovornosti lastnika vozila, je pa ta dolžan na zahtevo organa posredovati zahtevane informacije, če teh informacij ne posreduje, se ga kaznuje za ločen prekršek neposredovanja informacij. Če sam teh informacij ne more posredovati, mora navesti podatke osebe, ki jih lahko, le ta pa je potem na zahtevo organa dolžna posredovati zahtevane podatke (»Kraftfahrgesetz (KFG)«, 1967).

3 Dosedanji predlogi sprememb 8. člena Zakona o pravilih cestnega prometa

Ministrstvo za infrastrukturo je v letu 2019 pristopilo k pripravi sprememb in dopolnitev 8. člena »ZPrCP« (2010). Predlagana je bila uzakonitev domnevne in nadomestne odgovornosti, pri čemer bi obe obliki odgovornosti prišli v poštev v položaju, ko ne bi bilo mogoče ugotoviti, kdo je storilec prekrška. Vse domneve bi bile izpodbojne. Fizična in odgovorna oseba bi domnevo izpodbijali tako, da bi dokazali, da prekrška nista storili. Pravna oseba in s. p. bi morala v ta namen: 1) navesti podatke o osebi, ki je upravljala vozilo, in 2) izkazati, da sta v razmerju do te osebe izvedli dolžno nadzorstvo. Pravna oseba in s. p. predlagane domneve ne bi mogla izpodbijati pred prekrškovnim organom, saj je predlog sprememb to predvidel šele v fazi postopka z zahtevo za sodno varstvo oziroma v sodnem

postopku (Predlog Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o pravilih cestnega prometa, 2019).

Zgornji predlog sprememb 8. člena »ZPrCP« (2010) je bil v fazi notranjega usklajevanja deležen številnih (pravnih) pripomb, tako da se je postopek zaključil (že) na tej točki.

4 Sklep

Analiza dosedanjih ureditev in pobud jasno kaže, da slovenski prekrškovni sistem nujno potrebuje celovito prenovo. Prvič, zakonska domneva odgovornosti lastnika vozila po 8. členu »ZPrCP« (2010) se je v praksi izkazala kot neučinkovita, saj jo kršitelji zlahka izpodbijajo, kar vodi v velike stroške za organe in zmanjšuje preventivni učinek prekrškovnega prava. Primerjalno pravne rešitve iz Nemčije, Avstrije in Hrvaške kažejo, da je mogoče doseči boljše ravnoesje med odgovornostjo lastnika in ugotavljanjem identitete dejanskega storilca – na primer z obveznostjo vodenja dnevnika voženj, absolutno odgovornostjo lastnika ali sankcioniranjem neposredovanja podatkov. Slovenija bi lahko ob prenovi prekrškovnega sistema prevzela podobne mehanizme, ki bi zmanjšali zlorabe in zagotovili večjo pravno varnost.

Nazadnje, razvoj digitalnih orodij in avtomatiziranih rešitev za samodejno optično prepoznavo registrskih tablic, ki jih v skladu z določili Zakona o cestninjenju (»Zakon o cestninjenju (ZCestn-1)«, 2024) že uporabljajo upravljavci cestninskih cest in cestninski nadzorniki v zvezi s plačevanjem cestnine in nadzorom, nakazuje pot k večji učinkovitosti in zmanjšanju administrativnih bremen. Z uveljavitvijo novele Zakona o celostnem prometnem načrtovanju (»Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o celostnem prometnem načrtovanju (ZPCN-A), 2025) lahko občine oziroma z odlokom določeni izvajalci občinskih gospodarskih javnih služb in njihovi pristojni prekrškovni organi z nameni ugotavljanja izpolnjevanja pogojev do parkiranja na parkirnem mestu in nadzora pravilnega parkiranja vozil, ugotavljanja izpolnjevanja pogojev za dostop v območja omejenega prometa in nadzora nad dostopom v ta območja, ugotavljanja izpolnjevanja pogojev za uporabo cest ali prometnih pasov, rezerviranih za določena vozila, in nadzora nad njihovo uporabo ter ugotavljanja parkirnega utripa in štetja prometa na določenem območju uporabljajo sisteme za samodejno prepoznavo registrskih označb vozil in sisteme za

samodejno prepoznavo vozil. Vendar pa mora prenova sistema slediti širšemu cilju – uravnoteženju med učinkovitim kaznovanjem, zagotavljanjem javne varnosti in spoštovanjem temeljnih človekovih pravic.

Po dvajsetih letih uporabe »ZP-1« (2003) in številnih novelah je tako nastopil čas, da Slovenija oblikuje sodoben, pregleden in pravičen prekrškovni sistem, ki bo zmožen odgovoriti na potrebe današnje družbe in pravne države.

Viri in literatura

- Burchert, F. (31. 1. 2025). Fahrtenbuchauflage erklärt: Was Fahrzeughalter wissen müssen. *Kucklick: Dresdner Fachanwälte*. <https://www.dresdner-fachanwaelte.de/aktuelles/fahrtenbuchauflage-erklart-was-fahrzeughalter-wissen-muessen/>
- Kraftfahrzeuggesetz (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, 2021, 2022, 2023, 2024, 2025). BGBl. (267/67, 240/70, 285/71, 286/74, 352/76, 615/77, 209/79, 345/81, 549/81, 362/82, 631/82, 237/84, 253/84, 451/84, 552/84, 198/85, 106/86, 173/87, 297/87, 318/87, 375/88, 458/90, 720/90, 695/91, 449/92, 404/93, 505/94, 162/95, 103/97, 93/98, 11/02, 60/03, 29/04, 117/05, 99/06, 37/07, 6/08, 16/09, 116/10, 35/12, 33/13, 26/14, 26/15, 40/16, 9/17, 37/18, 19/19, 24/20, 48/21, 62/22, 35/23, 116/24, 19/25, 50/25).
- Orel, N. in Čas, P. (2020). *Materialnopravna ureditev prava prekrškov, postopek o prekršku, praktična uporaba materialnopravnih določb in postopka iz ZP-1*. Upravna akademija. <https://ua.gov.si/media/1560/00-u%C4%8Dno-gradivo-za-puo-junij-2020-1.pdf>
- Predlog Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o pravilih cestnega prometa. (2019). <https://e-uprava.gov.si/si/drzava-in-druzba/e-demokracija/predlogi-predpisov/predlog-predpisa.html?id=17109&lang=si>
- Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO). (2012, 2015, 2017, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024). *Bundesgesetzblatt*, (679/12, 166/15, 394/17, 936/19, 2187/20, 1533/21, 2222/22, 1105/23, 191/24).
- Ustava Republike Slovenije (URS). (1991, 1997, 2000, 2003, 2004, 2006, 2013, 2016, 2021). *Uradni list RS*, (33/91-I, 42/97, 66/00, 24/03, 69/04, 68/06, 47/13, 75/16, 92/21).
- Ustavno sodišče Republike Slovenije. (2020). Sklep št. Up-991/17-24 U-I-304/20-3 z dne 17. 12. 2020. <https://www.us-rs.si/si/zadeve-in-odlocitve/odlocitve/up-99117-u-i-30420>
- Višje sodišče Republike Slovenije. (2025). Sodba PRp 261/2024 z dne 6. 2. 2025. <https://pisrs.si/sodnaPraksa?idECLI=ECLI:SI:VSLJ:2025:PRP.261.2024>
- Vrhovno sodišče Republike Slovenije. (2023). Sodba IV Ips 14/2023 z dne 16. 11. 2023. <https://pisrs.si/sodnaPraksa?idECLI=ECLI:SI:VSRS:2023:IV.IPS.14.2023>
- Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (WAHV). (1990, 1992, 1993, 1994, 1995, 1996, 1997, 1998, 1999, 2000, 2001, 2002, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024, 2025). *Staatsblad*, (434/90, 432/92, 723/92, 370/93, 610/93, 667/93, 693/93, 707/94, 919/94, 678/95, 240/97, 581/97, 656/97, 622/98, 40/99, 198/99, 508/99, 10/00, 579/00, 327/01, 327/01, 481/01, 590/01, 621/01, 621/01, 55/02, 336/02, 395/03, 50/04, 275/04, 293/05, 580/05, 24/06, 664/06, 4/08, 85/08, 91/08, 194/09, 263/09, 266/09, 619/09, 139/10, 726/10, 876/10, 219/11, 628/11, 630/11, 314/12, 640/12, 684/12, 257/13, 258/13, 494/13,

543/13, 360/14, 484/14, 541/14, 175/15, 500/15, 540/16, 234/17, 299/17, 483/17, 496/17, 265/18, 473/18, 492/18, 117/19, 237/19, 485/19, 286/20, 499/20, 535/20, 30/22, 364/22, 364/22, 53/23, 507/23, 518/23, 1/25, 155/25).

Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o celostnem prometnem načrtovanju (ZCPN-A). (2025). *Uradni list RS*, (22/25).

Zakon o cestninjenju (ZCestn-1). (2024). *Uradni list RS*, (102/24).

Zakon o pravilih cestnega prometa (ZPrCP). (2010, 2012, 2013, 2016, 2017 2020, 2021, 2025). *Uradni list RS*, (109/10, 57/12, 63/13, 82/13, 68/16, 54/17, 92/20, 123/21, 156/21, 22/25).

Zakon o prekrških (ZP-1). (2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2013, 2014, 2016, 2017, 2020, 2021, 2024). *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, 73/19, 175/20, 5/21, 38/24).

Zakon o sigurnosti prometa na cestama (ZSPC). (2008, 2010, 2011, 2013, 2014, 2015, 2017, 2019, 2020, 2022, 2023, 2024). *Narodne novine RH*, (67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15, 108/17, 70/19, 42/20, 85/22, 114/22, 133/23, 145/24).