

raženo je bilo mnenje, naj bi prometni delinkventi prestajali kazen v posebnih domovih; eden izmed diskutantov pa je na podlagi ankete dokazoval, da imajo prometni delinkventi često mnogo skupnega s splošnimi delinkventi in s tem pokazal na previdnost pri obravnavanju tega vprašanja.

Diskutanti iz naše republike so razpravljali o tem, da naj bi se postopek pri obravnavi prometnih deliktov skrajšal in preneslo obravnavanje deliktov z manjšo materialno

škodo (nekako do 250 000 dinarjev) ter brez telesnih poškodb v pristojnost sodnika za prekrške; nadalje o tem, da se krivca preveč enostransko ugotavlja in da se v glavnem vztraja le pri voznikovi krivdi, čeprav se ugotavlja tudi odgovornost tretjih oseb, ki so dovolile uporabo vozil s tehničnimi pomanjkljivostmi ali dovolile vožnjo utrujenim voznikom; in končno o tem, da je treba s predpisom določiti, naj se prometna vzgoja kot poseben predmet vpelje v šole.

## Diskusija o preprečevanju kaznivih dejanj v javnem cestnem prometu

Dr. Peter Kobe\*

Ko govorimo o preprečevanju cestno-prometnih kaznivih dejanj, je potrebno in pravilno, da govorimo o tem tudi z gledišča jugoslovanskega kazenskega prava in kazenskega sojenja. Pri tem seveda ne gre za povsem pravnodogmatično obravnavanje prometnih kaznivih dejanj; gre za to, ali in koliko kazenskopravno obravnavanje tega problema ustreza generalnopreventivni funkciji kazenskega prava; zlasti pa gre za to, koliko vsakdanja praksa v sojenju izvršuje in dosega boljšo operativno funkcionalnost pri uporabi kazenskopravnih norm. Ko govorim o generalnopreventivni funkciji kazenskega prava, mislim pri tem, da jo lahko razumemo ne samo kot pasivno zastraševanje, ampak da jo razumemo predvsem v njeni mobilizacijski in vzgojni vlogi.

Ob kazenskopravnem obravnavanju prometnih deliktov se znova in upravičeno oživlja že stara kritika enega izmed poglavitnih kazenskopravnih institutov, namreč krivde, zlasti pa dveh krivdnih oblik, in sicer eventualnega naklepa in zavestne malomarnosti. Ko so že pred desetletji govorili o kazenskem pravu, ki kaznuje za malomarnost, so govorili o »loterijskem« kazenskem pravu; v današnjih razpravah, v zvezi z odgovornostjo za prometne nesreče, pa večkrat upravičeno poudarjajo, da strogost zakona zadene tistega, ki je imel največjo »smolo«. Takšna kritika rešitve kazenske odgovornosti za prometne nesreče, ki jo najdemo v pozitivnih pravih, ima vsekakor svoje racionalno jedro in je upravičena, kolikor kazenska odgovornost temelji oziroma izhaja izključno iz posledice. Takšna kritika pa je upravičena tudi, ker klasična koncepcija o malomarnosti in o eventualnem naklepu ne ustreza situacijam, ki se tu pojavljajo, njene rešitve pa nikakor

ne opravičujejo načela subjektivne odgovornosti.

To je še en dokaz več, kako pravo in praksa zaostajata za življenjem, kako se je sodobna tehnika oddaljila daleč naprej, pravo pa se giblje še vedno v okvirih, ki so bili sprejemljivi v času poštnih kočij, kakor je to duhovito poudaril tov. Makra.

Če gledamo na vprašanje kazenske odgovornosti za prometne nesreče de lege lata — in to nas najprej zanima —, vidimo, kako so v praksi poskušali reševati to vprašanje drugače (kot po tradiciji, to je kot odgovornost za malomarnost), in sicer z uporabo eventualnega naklepa. Z druge strani lahko najdemo tudi teoretične poskuse, da bi iznašli neke nove kriterije za razmejitev med eventualnim naklepom in malomarnostjo. Lahko bi domnevali različne razloge za takšen preobrat v praksi, čeprav gre tu za vprašanje motivacije sodnikov, ko izrekajo sodbe, torej za vprašanje, ki ga v naši znanosti še nismo proučevali. Na prvi pogled pa se pokaže kot temeljni razlog za to, da so sodišča prešla od malomarnosti na eventualni naklep, težnja okrepiti represijo in tako vplivati na zmanjšanje prometne delinkvence. Takšen preobrat je lahko tudi posledica pritiska javnega mnenja, ki pa ni osveščeno, ampak je bolj čustveno spodbujeno. Mislim, da nam je jasno, da ne moremo s povečano represijo reševati problemov kriminalitete, če naj upamo v trajnejši uspeh, in da je zato treba iskati drugačna sredstva. Drugi razlog za to, da je postal eventualni naklep pri prometnih deliktih velika modna novost, je lahko tudi napačna razlaga čl. 271 in 273 v zvezi s čl. 7 in 8 KZ, zmeda pa je še v tem, da včasih upoštevajo za posledico samo ogrožanje, drugič pa samo konkretno posledico, tj. telesno poškodbo, smrt ali veliko premoženjsko škodo. V naši praksi sicer najdemo tudi sodbe, s katerimi se takšna praksa popravlja (glej

\* Prispevek je bil pismeno predložen vodstvu posvetovanja, ker zaradi pomanjkanja časa ni mogel biti podan ustno.

članek dr. Matošiča v 1. št. Jugoslovenske revije za kriminologiju i krivično pravo), vendar s tem problem še ni rešen. Objektivna ovira za pravilno rešitev problema je predvsem v neustrezni koncepciji čl. 271 in 273 KZ.

V referatu in koreferatih, pa tudi v posameznih člankih v naših revijah, najdemo ne samo kritike, ampak tudi poskuse, kako rešiti vprašanje kazenske odgovornosti za prometne nesreče de lege ferenda. Rad bi tudi sam izrazil takšen konkreten predlog, čeprav ta ne bo do kraja formuliran. Za presojo kazenske odgovornosti za prometne nesreče naj bi veljala naslednja izhodišča:

Prvič — temeljno dejanje (storitev ali opustitev), to je kršitev predpisa ali neke splošne dolžnosti ponašanja v prometu, ki se inkriminira, je lahko (praviloma) naklepna kršitev predpisa oziroma dolžnosti.

Drugič — kot poseben, od krivde neodvisen subjektivni element dejanskega stana se pri storilcu postavlja zavest o posledici oziroma o možnosti, da posledica nastopi.

Tretjič — posledica, mišljena je konkretna posledica, ki se predvideva, je kršitev telesne integritete druge osebe ali premoženjska škoda; posledica, ki se pojavlja kot objektivni pogoj za kaznivost, bi morala biti po intenzivnosti hujša.

Mislim, da bi bila takšna koncepcija bolj čista, kot je dosedanja, obsegala bi samo tiste primere (praksa to tudi kaže), za katere je potrebno, da jih obravnava kazensko sodišče, odpadlo pa bi vsakršno skrivanje za nekakšno formalno odgovornostjo za krivdo; odgovornost, kakršna se danes upošteva, je večkrat v resnici le odgovornost za povzročeno posledico. To, kar je pri tem treba zajeti s kazenskim obravnavanjem in sojenjem, je konkretno krivdno asocialno ponašanje človeka.

Takšna koncepcija bi razen tega spodbudila naša sodišča k temu, da bi se bolj in konkretno ukvarjala tudi z vprašanjem storilčeve osebnosti; tako bi sedanji objektivirani in samo na posledico usmerjeni kazenski postopek zares spremenil v resnični individualizirani in resocializacijski postopek.

#### Hubert Repovš

Današnji referati in diskusija so pogosto omenjali generalnopreventivni pomen sodnega kaznovanja zaradi kaznivih dejanj zoper varnost prometa na cestah.

Kazenska represija lahko vsekakor odigra pomembno vlogo glede oblikovanja prometne discipline kakor tudi glede zatiranja drugih negativnih faktorjev, ki zmanjšujejo varnost v prometu.

Tudi pri nas pogosto in povsem zamerjamo idejo o generalni prevenciji kazenske represije, čeprav je njen pomen zelo očiten. Takšno gledanje izvira največ iz tega, ker so naši dosedanji rezultati v tem pogledu še zelo skromni.

Nezadovoljivi rezultati pa nas vendarle ne upravičujejo, da bi preventivno naravo kazenske represije že vnaprej negirali. Nasprotno, doslej še nezadovoljivi rezultati kažejo na to, da je treba poiskati nove oblike in metode dela, ki bodo povečale vzgojni učinek presojanja prometnih deliktov pred našimi sodišči. Morda so pogoji za takšno delo v resnici mnogo primernejši prav v našem družbenem sistemu, ki ga karakterizira solidarnost ljudi ter vzajemna pomoč in dolžnost odvratanja nevarnosti.

Naša praksa doslej ni znala izkoristiti teh pogojev in možnosti ali pa le zelo malo, temveč je obstala pred ovirami, ki sicer res zmanjšujejo generalni in celo specialni preventivni vpliv sodnega kaznovanja, ki pa vendarle vsaj povečini niso nepremagljive.

Med faktorji, ki zmanjšujejo preventivni učinek, se na prvem mestu pojavlja narava prometnega delikta in prav posebej še storilčev psihični odnos do njegovega nepravilnega ravnanja v prometu.

Prometne nesreče, zlasti pa težina njihovih posledic, nastajajo zaradi vrste komponent, med katerimi je človekova napaka — največkrat voznika motornega vozila — dostikrat prav podrejenega pomena.

Najbolj brezobzirna kršitev prometnega pravila ostaja pogosto brez kakršne koli posledice, medtem ko lahko že najmanjša in trenutna nepazljivost ali nezadostna človekova koncentracija v prometu povzroči najhujše posledice. Naključnost posledice, ki je v mnogo večji meri odvisna od objektivnih kot od subjektivnih pogojev, ustvarja pri človeku v prometu pretiran optimizem, v katerem na možnost posledic največkrat niti ne pomisli. Strah pred posledico in tudi kaznijo, ki se v naši praksi izreka praviloma le v primeru posledic, torej slabo odvrata nediscipliniranega udeleženca od nepravilnega ponašanja v prometu.

Zastraševalni učinek kazni, pa naj bo ta še tako ostra, je zato prav gotovo oslavljen, kljub temu pa vendarle ni nujno, da ostane delo sodišča brez slehernega vzgojnega učinka.

Presojanje konkretnih primerov pred sodišči pogosto pokaže, da izvira pretirani optimizem iz nepoznanja nevarnosti v določenih prometnih situacijah. Voznikova napaka je marsikdaj posledica njegove biopsihološke neprilagojenosti in nepoznanja

nevarnosti, ki iz tega izvirajo. Zlasti v nujih razmerah je ta pojav pogosten, v nekih situacijah skoraj že tipičen.

Bogate izkušnje, ki si jih nabira naše pravosodje, bi lahko koristno obogatile izkušnje in poznanje nevarnih situacij in s tem resno svarile človeka pred neprevidnostjo v prometu.

Vsa ta bogata prometno-tehnična, psihološka in kriminološka zgradba, kol je bila imenovana v uvodnem referatu, pa ostaja skoraj povsem neizkoriščena.

Široka ter strokovno pravilno usmerjena popularizacija teh izkušenj bi lahko pomembno prispevala k izboljšanju splošne prometne discipline. Takemu delu pa smo doslej posvečali vse premalo pozornosti. Dosedanji, še zelo skromni poskusi so pokazali, da se javnost živo zanima za takšno poučno publiciranje sodnih odločb, medtem ko primitivno zastraševanje z golim naštevanjem ostrih kazni v splošnem odklanja.

Generalnopreventivni učinek sodnega kaznovanja zmanjšuje tudi neustreznost veljavnih materialnopravnih in procesnopravnih kazenskih predpisov. Zakonska definicija prometnega delikta ni v skladu s specifičnostjo in svojevrstnostjo tega delikta v življenju, in to prav posebno glede subjektivnih elementov. Izbira in zlasti graduacija kazni, ki je odvisna od neprimernih klasičnih oblik krivde in težine posledice, potrebam prakse ne ustrezata.

Sodna praksa zato v izbiri in v okviru sedanjih kazenskih ukrepov pogosto ne more najti takšne rešitve, ki bi ustrezala vsem objektivnim in subjektivnim posebnostim posameznega primera. Zaradi tega se naša sodišča pogosto zatekajo k pogojni obsodbi, v kateri vidijo še najbolj življenjsko in praktično rešitev. Odvzemanja voznškega dovoljenja, ki se je povsod po svetu pokazalo kot eno najuspešnejših sredstev v boju proti prometni nedisciplini, se naša sodišča poslužujejo zelo malo, vsekakor mnogo manj kot pa sodniki za prekrške v upravnokazenskem postopku. Tudi ta pojav upravičeno pripisujemo v glavnem neprimernosti predpisov o uporabi tega ukrepa.

Zaradi neustreznih kazenskih predpisov se v praksi zelo množe pogojne obsodbe. V republiki Sloveniji se suče odstotek pogojnih obsodb v praksi okrožnih sodišč okoli 75 %.

Preširoka uporaba pogojne obsodbe vsekakor slabi generalnopreventivni učinek sodnega dela.

Ta pojav torej nujno terjaja reformo kazenskih predpisov. Take reforme zaradi resnih težav v deglednem času vsaj v ožjem

dokolnjo predtvi ne moremo priukovati. Aktualnost problema pa vendarle zahteva takojšnje, vsaj začasno in prehodno ukrepe, za kakršno so podani tudi že materialni pogoji.

Potrebi sodne prakse bi vsekakor mnogo koristila rešitev, po kateri bi se mogel na primer odvzem voznškega dovoljenja izvršiti tudi za krajši čas, in sicer kot glavna ali pa kot stranska kazen, in ki bi dovoljevala sodišču, da glede na olajševalne okoliščine tudi pri kaznivih dejanjih s hudo posledico izreče le denarno kazen. Namesto pogojne obsodbe bi naša sodišča tako mogla uporabljati primernejše in preventivno mnogo učinkovitejše ukrepe, vse dokler materialni pogoji ne bi omogočili uporabe še drugih, preventivno vzgojnejših sankcij proti nediscipliniranemu udeležencu v prometu.

Vzgojni pomen kaznivih sodb zmanjšuje nadalje tudi okoliščina, da sodbe po svoji vsebini pogosto ne ustrezajo zahtevam in pogojem modernega prometa.

Presojanje prometnih deliktov pomeni za pravosodne organe težko nalogo. Pri določanju objektivnih in subjektivnih elementov kaznivega dejanja se sodišča poslužujejo blanketnih in ohlapnih norm kazenskega zakonika. Dosedanje proučevanje vseh objektivnih in subjektivnih pojavnih oblik teh deliktov v modernem prometu še ne daje in verjetno še dolgo ne bo dalo osnove za nadrobnejšo tipizacijo in kazuistično obdelavo kaznivega dejanja v kazenskem predpisu.

Pravosodni organi stoje torej pred dokaj delikatno nalogo, da takšne ohlapne in blanketne norme pravilno aplicirajo v vsaki konkretni situaciji, in to na način, ki ustreza pogojem in razvojnim tendencam modernega prometa.

Ta naloga zahteva strokovno specializacijo pravosodnih organov, ki bi morali dobro poznati prometno problematiko v življenju samem. Takšni zahtevi se v naši republiki že posveča pozornost, vendar je kljub temu opaziti, da tožilstva in sodišča še ne poznajo prav dobro zelo zamotane prometne problematike.

Zaradi tega se v obtožnicah in sodbah kažejo tudi konservativna gledanja, ki ne ustrezajo niti ne koristijo razvoju in varnosti sodobnega prometa. To se največkrat izraža v ostrih kriterijih, ki se jih sodišča poslužujejo pri ocenitvi krivde voznika motornega vozila. Sodba, sloneče na načelih, ki jih je praksa v življenju že zdavnaj opustila, vsekakor ne služi preventivnemu namenu, temveč nasprotno takšen učinek celo zmanjšujejo.

Zato je potrebno tudi v bodoče posvetiti vso pozornost specializaciji pravosodnih orga-

...vozila in sodniki naj tesno sodelujejo z vseh družbenimi organi, ki se ukvarjajo s prometno vprašarji. Tako se bodo dodobra seznanili s problematiko prometa in posebej še s tendencami njegovega nadaljnjega razvoja.

Pravosodni organi bi s tem mogli v svojem delu izpopolnjevati prometna pravila, ki v zvezi z prometom ne morejo biti tako nadrobna, da bi zajela vse pestre prometne situacije v življenju.

Učinkovitost kazenskih sodb bo v tem večja, čim bolj bodo sodbe ustrezale oblikam in razvojnim tendencam modernega prometa. Načela, ki bi se izražala v takih sodbah, bi jih napredna in koristna ter bi zato vsekakor pridrila v zavest vseh udeležencev v prometu.

V naši dosežani praksi je poleg ostrega presojanja voznikove krivde opaziti enostransko obravnavanje še v tem, da pri konkretni prometni nesreči v glavnem preiskujemo le voznikovo krivdo, zanemarjamo pa vprašanje morebitne kazenske odgovornosti drugih oseb.

S takšnim enostranskim postopkom puščamo iz rok zelo uspešno sredstvo, ki bi moglo pomembno zatirati nevarne pojave, ki so v prometu marsikdaj mnogo nevarnejši, kot pa nepravilno voznikovo ravnanje.

Voznikovo napako največkrat povzročijo slabi objektivni pogoji njegove vožnje. Slabi objektivni pogoji pa so dostikrat posledica brezbriznosti odgovornih oseb, ki so dolžne skrbeti za to, da poteka promet v varnih razmerah. Prav posebej velja to glede pogojev, v katerih opravlja službo poklicni voznik.

Nevestno izpolnjevanje dolžnosti odgovornih oseb more po svoji subjektivni plati predstavljati vse pogoje za njihovo kazensko odgovornost za konkretno prometno nesrečo. Ohlapni predpisi čl. 271, zlasti še čl. 272 KZ, dajejo za to vso potrebno osnovo.

Naša praksa doslej ni uporabljala možnosti kazenskega pregona tudi v tej smeri, kar vsekakor ni spodbujalo odgovornih oseb k vztrajnejši organizaciji javnega prometa.

Z doslednim ugotavljanjem morebitne odgovornosti še drugih odgovornih oseb bi se izostril čut odgovornosti za varnost prometa tudi pri teh osebah in ne le pri voznikih samih.

Tako bi odpravljali nepravilnosti, ki so v našem prometu še zelo pogoste in posebno nevarne.

Na potrebo takih, preventivno vsekakor zelo učinkovitih ukrepov je pokazala posebna analiza, ki je proučevala nesreče avtobusov na območju Slovenije v letu 1962.

Statistični podatki so pokazali, da so bili avtobusi v letu 1962 glede na njihovo število in frekvenco v prometu pogosteje udeleženi pri nesrečah kot kateri koli druga kategorija motornih vozil.

Raziskovanje tega pojava je pokazalo, da razmeroma večjega števila nesreč nikakor ne gre pripisovati le nepravilnemu ravnanju voznikov avtobusov, temveč da je treba te nesreče v veliki meri pripisati nevestnemu ravnanju odgovornih oseb v transportnih podjetjih.

Odgovorne osebe so v glavnem skrbale le za komercialno plat podjetja in pri tem zanemarjale svoje dolžnosti v pogledu varnosti prometa. Posebni in nenadni pregledi so pokazali, da je bila več kot polovica avtobusov v mestnem prometu tehnično nesposobnih za varno vožnjo.

Odgovorne osebe ne skrbijo za vozniški kader in še manj za to, da bi njihovi vozniki opravljali službo ob pogojih, ki so za varnost prometa nujno potrebni. Z načinom nagrajevanja so podjetja voznike celo stimulirala, da so vztrajali na vožnji preko zmogljivosti povprečnega voznika. Iz komercialnih, včasih celo iz konkurenčnih motivov so podjetja vezala voznike na skopo odmerjen vozni red celo v neugodnih vremenskih razmerah ter ob konicah najgostejšega prometa v mestih. Vozniki so zaradi tega tudi v nepovoljnih razmerah silili k vožnji in s tem povzročali nesreče.

Analiza je tako pokazala, da so nesreče avtobusov v dobršni meri posledica brezbriznosti odgovornih oseb. Takšna brezbriznost more imeti vse znake kaznivega dejanja po čl. 272 KZ.

Zaradi tega se pojavlja potreba, da pravosodni organi, zlasti seveda javna tožilstva, skrbneje preiskujejo, ali pri konkretni prometni nesreči poleg voznikove ne gre še za kazensko odgovornost druge odgovorne osebe v podjetju, ki je dovoljevala uporabo tehnično nesposobnih vozil, dopuščala preobremenjevanje vozil in ni poskrbela, da bi njihov voznik opravljal službo v razmerah, v katerih bi res lahko varno vozil.

Navedena analiza odpira še širša vprašanja glede odgovornosti oseb v podjetjih, ki se ukvarjajo z javnim prevozom blaga, kakor tudi v podjetjih, ki so dolžna skrbeti za varno vožnjo po naših cestah.

S takšnim postopkom bi naše pravosodje zbiralo dragocene podatke o vseh nepravilnostih, ki znanjšujejo varnost na naših cestah in bi tako mogli dajati koristne predloge za zatiranje omenjenih škodljivih pojavov. Preventivna učinkovitost pravosodnega dela bi s tem pomembno narasla.

Izkušnje so pokazale, da mnogi veljajoči, v bistvu klasični pravni instituti že ovirajo uspešno kaznovalno politiko na področju prometnih deliktov. Za sedaj bi kazalo odpraviti vsaj tri pomanjkljivosti:

1. Pregon večine prometnih kaznivih dejanj ne spada k sodišču. Pogosto gre za manjše prometne nesreče z lažjimi ali celo neznatnimi posledicami. Ker so dejanja storjena iz malomarnosti, rastoča motorizacija pa bo njihovo število še povečala, naj bi jih obravnaval organ, ki bo mogel ravnati hitreje in enostavneje kot sodišče. Vsaj za zdaj bi lahko prometne delikte, pri katerih ni bilo telesnih poškodb niti premoženjske škode nad 250 000 dinarjev, vozniki pa so bili trezni, prenesli med prekrške. Na območju okrožnega sodišča v Ljubljani postaje ljudske milice že prijavljajo takšna dejanja sodnikom za prekrške.

2. Tudi okrožnim sodiščem bi morali omogočiti, da bi izrekala denarne kazni za prometne delikte. Okrožna sodišča izrekajo v primerih hudih kaznivih dejanj zoper splošno varnost po 4. odstavku 273. člena KZ večinoma pogojne zaporne kazni. K temu jih sili specialni minimum zagrožene zaporne kazni, ki onemogoča tudi ob uporabi omiljenih odločb 42. in 43. člena KZ izrek denarne kazni. Ker gre v glavnem za obdolžence, ki so prvič pred sodiščem, bi bila skoraj v vsakem primeru najučinkovitejša in najprimernejša nepogojna denarna kazen. Prihajamo do anomalije, da izrekajo občinska sodišča za lažja kazniva dejanja nepogojne kazni, okrožna sodišča pa za hujša kazniva dejanja pogojne obsodbe.

3. Razmisliti bi morali tudi o številnih pomanjkljivostih instituta odvzema vozniškega dovoljenja po 61. c členu KZ. Že uvrstitev te sankcije med varnostne ukrepe je v veliki večini primerov problematična. V teoriji se varnostni ukrep loči od kazni prav po tem, da nima represivne in generalnoproventivne narave. In vendar je praksa pozdravila ter uspešno uveljavila sankcijo odvzema vozniškega dovoljenja pretežno iz represivnih in generalnoproventivnih razlogov. Očitno tudi ne gre za naključje, ko omenja referent Granič večjo učinkovitost te sankcije v primerjavi z denarno kaznijo in pri tem poudarja, da v enaki meri **zađene** vsako osebo ne glede na njene premoženjske razmere. Ker se tega dobro zavedajo vsi obdolženci in potencialni storilci prometnih deliktov, so začeli uporabljati sodniki varnostni ukrep odvzema vozniškega dovoljenja kot nekakšno stransko kazen. Opore za uporabo odvzema vozniškega dovoljenja v represivne in generalnoproventivne namene pa ne dajejo le praktični razlogi

kaznovalne politike, temveč tudi veljavni predpisi. Po 4. odstavku 63. a člena KZ sme namreč sodišče iz upravičenih razlogov ustaviti ta varnostni ukrep, vendar šele po treh letih njegovega izvajanja. Če bi hotel zakonodajalec zares izločiti vsako represijo in generalno prevencijo iz te sankcije, bi moral dopustiti njeno ustavitev, brž ko obsojenec zaradi prenehanja telesne ali duševne hibe oziroma drugih okoliščin ne bi bil več nevaren za promet. Ker pa vztraja pri tem, da morajo v vsakem primeru preteči tri leta, si brez priznavanja represije in generalne prevencije ne moremo razložiti te določbe.

Tudi začasni odvzem vozniškega dovoljenja v upravnem kazenskem postopku, ki se sme izreči le za dobo od enega meseca do treh mesecev, ima represivno in generalnoproventivno naravo. Če imamo opravka s kršilcem prometnih predpisov, ki bo verjetno ponavljal prekrške, je enomesečni odvzem vozniškega dovoljenja samo iz razlogov specialne prevencije in varnosti v prometu očitno prekratek.

Vse preveč klasičen je tudi tisti del tretjega odstavka 61. c člena KZ, ki določa, da začne teči čas, za katerega je bil izrečen odvzem vozniškega dovoljenja, šele po prestani kazni oziroma po pravnomočnosti sodne odločbe. Če upoštevamo, da poteče od storitve kaznivega dejanja do pravnomočnosti sodbe tudi eno leto in še več (po podatkih koreferenta Makre je trajal postopek v več kot 50 % prometnih zadev pred okrožnimi sodišči v SRH nad 6 mesecev), obdolženec pa ves ta čas vozi, negiramo varnostni pomen te sankcije. Institut pripora dopušča možnost pripreti storilca kaznivega dejanja zaradi bojazni, da bo dejanje ponovil. Preprečiti ponovitev prometnega delikta z enostavnim odvzecom vozniškega dovoljenja po dejanju, pa nam veljavne določbe ZKP ne omogočajo. Ker praksa kljub temu večkrat kratko in malo izsili tak odvzem, vozniško dovoljenje pa potem kaj rado še naprej ostaja v spisu, bi morali dejanski čas odvzema šteti v čas, za katerega ga sodišče po 3. odst. 61. c člena KZ izreče.

Mnenja smo, da bi se moral odvzem vozniškega dovoljenja razviti v prožen institut, ki bi ga smeli uporabljati:

a) podobno kot pripor po 3. točki 2. odstavka 182. člena ZKP že takoj po storjenem kaznivem dejanju,

b) kot stransko kazen in

c) še vedno, čeprav zelo redko, kot varnostni ukrep z vsemi njegovimi pravnimi značilnostmi.

Promet z motornimi vozili v Jugoslaviji kot celoti pa tudi v posameznih republikah tako hitro narašča, da mu v enaki meri ne sledi ustrezna prometna vzgojenost udeležencev v cestnem prometu. Divergenca teh dveh okoliščin pa ima škodljive posledice, ki se najočitneje kažejo v slabem prometnem redu in v številu prometnih nezgod z vsemi nasledki, ki iz njih izhajajo.

Med tremi osnovnimi faktorji v prometu — človek, vozilo, cesta — se mi zdi najpomembnejši človek, in je zato potrebno, da je najvperjeno poleg drugega tudi primerno preventivno delovanje. Sodoben in gost promet zahteva prometno vzgojenega državljana, ki se ne bo po prometnih predpisih ravnal zaradi zagroženih sankcij, ampak jih bo izpolnjeval zavestno zaradi spoznanja, da je njih spoštovanje v njegovem lastnem interesu.

Dosežena stopnja motorizacije v naši državi pomeni nedvomno velik napredek — motorni vozni park se je pri nas v šestih letih povečal za več kot petkrat —, čeprav še precej zaostaja za evropskim povprečjem. Po drugi strani pa prometne nezgode, ki sicer pri nas ne naraščajo v enaki meri kot motorna vozila, še vedno precej presegajo naraščanje prometnih nezgod v večini držav z bolj razvitim prometom. Medtem ko je na primer znašal procentualni povečanje prometnih nesreč v letu 1960 glede na leto 1959 v Danski 8,4, v Švici 12, v Belgiji 13, v Finski 17,8, v Italiji 19,3, je znašal v Jugoslaviji 24,9%.

Tako hiter razvoj prometa in nezadostna prilagojenost občanov temu stanju kaže na potrebo, naj se tudi v pozitivni zakonodaji za področje prometa predvidijo ustrezni ukrepi, ki se bodo ob dejavnosti pristojnih organov, organizacij in usatnov ter ob sodelovanju celotne družbe pretvarjali v konkretno obnašanje ljudi.

Referat tov. Graniča izčrpno obravnava različne oblike preventivnega delovanja kot uspešnega sredstva za preprečevanje deliktov v cestnem motornem prometu. Med temi oblikami se mi zdi zelo pomembna vzgoja državljanov, še prav posebej pa vzgoja mladine.

O načrtnejši vzgojni dejavnosti v prometu — vsaj kar se tiče socialistične republike Slovenije — do leta 1955 skoraj ne moremo govoriti; do tedaj so se s prometnimi problemi ukvarjali v glavnem le pristojni upravni organi in organi pravosodja. Negativne posledice hitro naraščajočega prometa pa so zahtevale, da se s temi vprašanji seznanijo tudi javnost z namenom, da prispeva ustrezen delež k obvladovanju le-teh. V to obdobje

spadajo začetki organiziranega vzgojno propagandnega delovanja, ki se je pozneje na pobudo svetov za notranje zadeve močno razširilo preko komisij za vzgojo in propagando v cestnem prometu. Te komisije so združevale vse tiste organizacije, organe in društva, ki so kakorkoli lahko prispevali k bolj varnemu potekanju prometa. S predavanji v gospodarskih organizacijah, ustanovah in šolah, s predvajanjem filmov, razdeljevanjem vzgojno propagandnega materiala, z vključevanjem tiska, radia in televizije v to dejavnost ter z drugimi oblikami dela je bil v zadnjih letih dosežen višen napredek.

Posledica tako široko zasnovane vzgojno propagandne dejavnosti je prav gotovo tudi relativno upadanje prometnih nezgod, še posebej pa prometnih nezgod, pri katerih so udeleženi otroci in mladoletniki. To upadanje je od tedaj vsako leto bolj opazno.

Zavedajoč se stanja, so omenjene komisije še s posebno skrbjo uvajale prometno vzgojo med šolsko mladino in je ponekod, čeprav na prostovoljni osnovi, že postala sestavni del učnih načrtov, zlasti v osnovnih šolah.

Takšen način prometne vzgoje po šolah pa še ni dovolj učinkovit in ne ustreza več današnjemu stanju, še manj pa perspektivnemu razvoju prometa.

Ne le odrasel občan, temveč vsak otrok je pri nas že zelo zgodaj udeležen v cestnem prometu; v prvih letih kot pešec, pozneje kot kolesar, zgodaj pa že tudi uporablja kot sopotnik druga motorna vozila v javnem prometu. Pri tem ga njegova brezskrbnost in lahkomišelnost, njegovo trenutno nagnjenje k neobzdrani samovolji, po drugi strani pa njegova nemoč in šibka odpornost, spravljajo v posebno nevarnost. Prav zato moramo že dovolj zgodaj od otroka zahtevati, naj se zna pravilno vesti na cesti in izogibati nevarnostim.

Zato naj bi otroci od zgodnje prometne vzgoje, ki jim jo dajejo starši, pridobivali dalje to vzgojo sistematično in obvezno v predšolskih ustanovah, v osnovnih šolah in v vseh vrstah šol druge stopnje. Še zlasti pa bi morali biti takšne vzgoje deležni dijaki na učiteljskih, ker bi s tem zagotovili ustrezne učne kadre, ki bodo tako v teoretičnem kot tudi praktičnem pogledu kos prenašati prometno vzgojo na šolsko mladino.

Ker je osnovna šola obvezna za vse občane, lahko pričakujemo, da bo obvezna prometna vzgoja imela za posledico zadostno prometno vzgojenost in zavestno izpolnjevanje pravil o prometu na javnih cestah.

Izvajanje takšne vzgoje nikakor ne bi smelo biti v bodoče več prepuščeno svobodni

odločiti posamezne šole ali več so! na nekem območju kot usvojitev priporočila, ki ga je dal organ za vzgojo v cestnem prometu, ampak naj bi bilo rezultat izvajanja zakonske norme, ki naj prometno vzgojo uvede v naše šole kot obvezen predmet. Takšno stališče je tudi v skladu s priporočilom o ukrepih za izboljšanje in varnost prometa na javnih ce-

stah, ki ga je sprejela Ljudska skupščina FNRJ v letu 1960.

Obvezna prometna vzgoja v naših šolah, povezana z drugimi oblikami vzgojnega delovanja za odrasle, je perspektivno prav gotovo močan preventivni činitelj varnega prometa in preprečevanja prometnih nezgod ter porok boljšega reda v našem cestnem prometu

## The 3<sup>rd</sup> Conference of the Yugoslav Society for Criminal Law and Criminology

### 1. The Role of the Public in Prevention of Crime

### 2. Prevention of Crimes in Road-motor Traffic

The third conference of the Yugoslav Society for Criminal Law and Criminology was held in Split on 21<sup>st</sup> and 22<sup>nd</sup> October 1963. The first day, the participants discussed problems concerning the role of the public in prevention of crime. The general reporter M. Mitinovič emphasized in his report that in the situation when the state repression has to give place to measures for prevention of conditions and causes of crime, a larger cooperation of social forces in the efforts to prevent crime, is necessary. In his report, he enumerated several forms of this cooperation in eastern and western countries. He, finally, gave a survey of situation in our own country and called attention to existent possibilities to engage the public at the efforts for prevention of crime.

The participants emphasized, in reports as well as in discussion, the important role of conscious social forces in this field as criminality as a changing phenomenon is connected with general social movements to a large degree. A more important role of the public should be

reflected in an intensified activity of social authorities for gradual abolition of conditions and causes that lead individuals into crime. The participants discussed also the question concerning the role of the press and other means of public communications, problems concerning some duties of the selfgovernment authorities, as well as the problem of new institutions and establishments necessary for prevention of crime and treatment of offenders. The next day, the participants discussed problems of prevention of offences in road-motor traffic. They stood for a more thorough study of causes that provoke these offences, for technical and other preventive measures, for changes in legal provisions concerning road traffic, and for changes in criminal law. They emphasized that, in the traffic, there are many unsolved problems which concern the technical arrangements of the roads, duties of different participants in the traffic, training of the drivers, specialization of the staff working in prevention in this field as well as problems connected with sanctions for violators of traffic discipline.

Conclusions and recommendations of this conference will, certainly, have influence on the future work in the field of prevention of crime in general, and of traffic offences especially.