

najtesnejše in najbolj pristne stike z javno-
stjo in to v najrazličnejših oblikah. Pri tem
ne mislim samo na sodelovanje pri odkri-
vanju kriminalitete, marveč tudi na sode-
lovanje pri preveciji kakršnikoli družbeno
negativnih pojavov. Zato bi mogoče naletele
na ugoden odmev razstave o preveciji krimi-
nalitete prav v času dvajsete obletnice
organov za notranje zadeve, kakor tudi mno-

ge druge oblike sodelovanja, na primer sode-
lovanje pri ustanavljanju in razvijanju službe
fizičnega zavarovanja v gospodarskih organi-
zacijah, ustanavljanje preventivnih svetoval-
nih birojev ali dajanje informacij o preveciji
tatvin, vlomov itd. Njihovi napori pri mobi-
lizaciji širše javnosti za zatiranje kriminali-
tete bi bili tudi za vse ostale preventivne fak-
torje neprecenljive vrednosti.

Povzetek referata in koreferatov o prevecivanju kaznivih dejanj v javnem cestnem prometu

Udeleženci posvetovanja so drugi dan
razpravljali o temi: »Problemi prevecivanja
deliktov v cestnem motornem prometu«.

Glavni referat je pripravil načelnik v
zveznem sekretariatu za notranje zadeve
Ante Granić, koreferate pa Andrija Makra,
pomočnik direktorja urada za kriminološka
raziskovanja v Zagrebu, Vladimir Vodinelić,
sodelavec inštituta za kriminološka in krimi-
nalistična raziskovanja v Beogradu, ter Ivo
Čurin, polkovnik pravne službe JLA iz Splita.
V razpravo je poseglo 23 diskutantov, štirje
od teh iz naše republike. Opozorili so na
vrsto pomembnih vprašanj, ki niso ustrezno
urejena, in predlagali konkretne rešitve.

Referent tov. Granić je uvodoma ugotov-
il, da se promet v vseh razvitih družbenih
skupnostih pojavlja kot družbena dejavnost,
v kateri tako ali drugače sodelujejo vsi pre-
bivalci; zato naj tudi ukrepi, usmerjeni v
prevecivanje nevarnosti v prometu, zaje-
majo najširše sloje prebivalstva. Preventivna
dejavnost je po obliki in vsebini odvisna od
tega, kakšne cilje zasleduje in kateri katego-
riji oseb — udeležencev v prometu — je
namenjena.

Prometne nesreče so rezultat obsežne in
kompleksne vrste prepletenih vzrokov, ki ter-
jajo vsestransko preiskovanje: psihološko,
sociološko, administrativno, prometnotehnično
in mehanično; samo preventivno delovanje
prometnih predpisov ne zadošča za vzpostavi-
titev zadovoljivega stanja v prometu.

Referat namerava obravnavati samo tista
vprašanja preventivnega delovanja, ki imajo
svojo osnovo v prometnih predpisih.

Koreferat obravnava vprašanje z ustavnega
in zakonskega vidika, zastopa stališče,
naj veljajo posli prometne varnosti tudi v
bodoče kot posli, ki so splošnega pomena za
federacijo in zato urejevani z zveznimi pred-
pisi. Svoje stališče utemeljuje s tem, da promet
na cestah predstavlja enotno dejavnost,
da je pretežen del teh poslov povezan z iz-
vajanjem mednarodnih dogovorov, sporazu-
mov in obveznosti in da za takšno stališče

govori tudi pomembnost škodljivih posledic,
ki jih povzročajo prometne nezgode in ki ima-
jo svoj vpliv tudi na ekonomski ter družbeni
razvoj celotne skupnosti. Socialistične repub-
like naj bi urejale le vprašanja, ki nimajo
pomena za vso državo, dati pa bi jim bilo
treba tudi možnost, da rešujejo vprašanja,
za katera so posebej zainteresirana, drugače,
kot so rešena v zveznem predpisu.

Mnenja pravnih znanstvenikov v nekate-
rih deželah, češ da omejitve, ki so predpisane
v prometnih predpisih, posegajo v sfero
osebni pravice državljanov, ki jim jih zago-
tavlja ustava, zavrača s trditvijo, da taka
naziranja izvirajo iz pojmovanja svobode v
določenih družbenih ureditvah kot zapiranje
v ozek krog lastnih interesov; česar pa za
našo družbeno stvarnost ni mogoče usvojiti.
V našo družbeno stvarnost so ustavne določ-
be vnesle drugačno družbeno — pravno razu-
mevanje svobode, ki jo pojmujejo kot med-
sebojno povezanost in solidarnost državljanov
pri reševanju problemov družbenega živ-
ljenja.

Pod lupo ustavnosti se postavljajo pred-
vsem: preventivni odvzem vozniškega dovo-
ljenja; ugotavljanje alkoholiziranosti udele-
žencev v prometu, zlasti z odvzemom krvi;
pooblastila upravnim organom za neposredno
intervencijo; oportunistična »prikrite kontrole«,
ki jo opravljajo uslužbenci prometne varnosti
v vozilih brez policijskih oznak; vprašanje,
v kakšnem obsegu in za katere namene smejo
organi prometne kontrole uporabljati tehnič-
ne pripomočke in instrumente za ugotavljanje
deliktov v prometu.

Socialistična demokracija si prizadeva,
da nasprotja med svobodo in sredstvi prisil-
jevanja rešuje kvalitativno drugače, in si-
cer na osnovi demokratizacije in deetatizacije
ter razvijanja družbenega upravljanja, pri
čem zagotavlja vse bolj realne možnosti
uvajanja svobode in pravice državljanov.

Referat nato obravnava določbe novega
osnutka zakona o prometu na javnih cestah
in njihovo preventivno delovanje, usmerjeno

na triosnovne faktorje v prometu: cesta — vozilo — človek.

Pri obravnavanju prometnih znakov kot preventivnega sredstva načena vprašanje pravne narave znakov, predvsem z vidika pravnih posledic za organe, ki so jih dolžni postavljati.

Postavljanje prometnih znakov je po osnutku zakona za pristojne organe obvezno; referent se zavzema za stališče, ki naj bi našlo svoje mesto tudi v naši pravni teoriji, zakonodaji in sodni praksi, da so namreč pristojni organi odgovorni tudi za škodo, ki bi nastala zaradi opustitve izvrševanja te obveznosti.

Glede pravnih posledic postavljenih prometnih znakov za nevarnost se zdi avtorju preveč liberalno sedanje naziranje, po katerem ima neupoštevanje znakov pravne posledice za udeležence v prometu samo, če je zaradi tega nastala konkretna škoda za ljudi ali stvari; predlaga nadrobnejšo proučitev tega vprašanja, da bi se vnesle v načrt zakona ustrezne določbe.

Preventivno delovanje določb o vozilu je usmerjeno tako na koristnike kot tudi na proizvajalce vozil. Načrt zakona vsebuje splošne določbe, ki brez direktne sankcije obvezujejo proizvajalce vozil, naj bo konstrukcija vozila in njegova ureditev takšna, da daje čimvečjo varnost vozniku, osebam, ki se v vozilu vozijo, kot tudi drugim udeležencem v prometu. Za proizvajalce je predvidena obveznost, da morajo za dele vozil, ki so pomembni za varen promet, dobiti odobrenje pristojnega organa. Odobrenje ni vezano na diskrecijsko pravico organa, temveč je ta dolžan, da dovoljenje izda, če so izpolnjeni predpisani pogoji.

Med določbami, ki se nanašajo na človeka kot udeleženca v prometu, se referent zavzema za pooblastilo organom za notranje zadeve glede začasnega odvzema vozniškega dovoljenja; ko obravnava vprašanje alkoholiziranih udeležencev v prometu, zagovarja glede postopka za ugotavljanje vpliva alkohola uporabo običajnih metod; v tem smislu se je nedavno izrekla tudi konferenca ministrov za promet evropskih držav.

Glede pravnega pojma alkoholiziranosti pa navaja, da je večina evropskih držav v svoji zakonodaji kvantitativno odredila količino alkohola, ki sproži predvidene pravne posledice, kadar je pri inkriminirani osebi ugotovljena; navaja, da vlada pri nas mišljenje, naj bi se pri urejanju tega vprašanja ne določala meja, temveč naj bi se predpisala popolna prepoved uživanja alkohola za vse osebe, kadar vozijo motorna vozila. Referent meni, da je tak zahtevek iz preventivnih razlogov opravičljiv, postavlja pa vprašanje, ali

je primerno predpisati nekaj, o čemer že vnaprej vemo, da se bo kljub ostrim sankcijam pogosto kršilo. Popolno prepoved uživanja alkohola predlaga le za določene kategorije voznikov, ki opravljajo vožnje kot poklic, zlasti za tiste, ki prevažajo potnike in blago.

V zvezi s kaznovalno politiko navaja, da obstajajo pri nas za razvijanje generalne prevencije dobri pogoji, ker dobiva kaznen zaradi medsebojne povezanosti in solidarnosti državljanov pomen družbene obsodbe. Taka prevencija je še učinkovitejša pri prometni delinkvenci in to glede na specifičnost povprečnega kršitelja prometnih predpisov, ki se izraža v tem, da je njegov subjektivni psihični odnos do dejanja brez elementov namena in volje. Sodobni kazenskopravni teoretiki se vse bolj nagibajo k osamosvojitvi represije v prometu in ločitvi od obče kazenske represije.

Kot zanimiva navaja naziranja novejše kazenskopravne teorije o osnovnih načelih kaznovalne politike na področju prometne delinkvence; takšna je ideja o uporabi povsem objektiviziranega kazenskega prava, brez vsakih subjektivnih elementov. Zagovorniki te ideje izhajajo iz dejstva, da je osnovni namen kazni pri prometnih deliktih v tem, da naj se vsak udeleženec v prometu zaveda objektivne nevarnosti, ki jo pomeni kršenje prometnih predpisov; zato predlagajo, naj bi se za vsako konkretno kršitev predpisa izrekla predvidena kazen, ne glede na subjektivne elemente, ki so v zvezi s storilčevo osebnostjo; pred očmi imajo prvenstveno specialni preventivni vpliv in preprečevanje povratništva.

Nasprotno temu pa mnogi nakazujejo potrebo, naj bi kazenska zakonodaja pustila sodniku široke možnosti za ugotavljanje stopnje krivde glede na subjektivni storilčev odnos do dejanja oziroma opustitve, a šele nato glede na težo povzročenih posledic.

Referent meni, da so pogostne blanketne kazenske določbe s področja prometa posledica velikega števila pojavnih oblik kršenja prometnih predpisov in prometnih situacij; opozarja, da ne bi zašli v pretirano kazuistiko, kolikor bi preveč nadrobno formulirali te določbe.

Koreferat Andrije Makre je obravnaval etiologijo v zvezi s prometno prevencijo, kajti množični pojav prometne nediscipline zahteva, da soočimo pojave nediscipline z vseh vidikov in da pri tem poleg drugih metod uporabljamo tudi kriminološke.

Etiologija prometne nediscipline je premalo raziskana, zato tudi ni mogoče sprejemati učinkovitih ukrepov za odpravljanje vzrokov te nediscipline.

Na tem področju še niso razčiščeni nekateri osnovni pojmi in se zato uporabljajo nazivi »vzroki«, »vzročni faktorji«, »akcidento-

geni faktorji in podobni pojmi, pri čemer dobivajo pogosto tudi različne pomeni. Često se vzrok zamenjuje s posledico, ali pa se izgublja zveza med pojavom in njegovim vzrokom.

Govori se o prehitri vožnji, o nepravilnem prehitovanju, o neupoštevanju prednosti, o utrujenosti in o alkoholu kot vzrokih nediscipline na cestah, nadalje se govori o nepravilnosti dinamike in statike vožnje, o tehničnih, fizioloških in psiholoških faktorjih; potem o objektivnih in subjektivnih, glavnih in vzporednih, prikritih in stvarnih vzrokih. Nekateri ves ta obsežni problem poenostavljajo in pravijo, da tiči vzrok prometne nediscipline v neupoštevanju prometnih predpisov.

Če si stvar поблиže ogledamo, ugotovimo: statistika prometnih nesreč in usvojena nomenklatura imata močan vpliv na razne analize o vzrokih prometne nediscipline. Statistika se je zaradi jasnosti opredelila za en sam vzrok, kar je zanjo opravičljivo, za etiologijo nekega negativnega družbenega pojava pa premalo. Podatek o nepravilnem prehitovanju kot vzroku prometne nesreče nam premalo pove, ker mu manjka osnovni odgovor, kaj je namreč povzročilo nepravilno prehitovanje. Sodobni promet pozna takšno prehitovanje, ki se često uporablja in se proti njemu ne moremo frontalno boriti. Ali gre res samo za nepravilno prehitovanje kot kršitev predpisa, ali pa je to kršitev povzročil močan promet, mnogo različnih udeležencev v prometu ali preozka cesta?

Mnogo bolj so raziskani subjektivni faktorji prometnih nesreč (razne fizične in psihične pomankljivosti voznikov, psihopatska stanja, bolezni itd.), kot pa sociološke ali sociološko-demografske determinante ponašanja udeležencev v prometu. Medtem ko za pojasnjevanje raznih reakcij voznikov ključemo na pomoč psihoanalizo in encefalografijo, pa premalo vemo o normalnem povprečnem človeku in njegovih pozitivnih ter negativnih manifestacijah na cesti. Zanimivi so rezultati oddelka za promet pri tajništvu za notranje zadeve v Zagrebu, da namreč poškodovani pešci v prometnih nesrečah pripadajo večinoma okoliškim območjem Zagreba, torej tistim ljudem, ki v Zagrebu ne prebivajo, pač pa često tja prihajajo.

V kontekstu vzrokov pozabljamo, da so mehanizacija, motorizacija in promet na cestah del procesa, s katerim ljudje vse hitreje rešujejo svoje probleme. Sodobna proizvodnja in razdeljevanje dobrin zahtevata hitrejši prevoz surovin in blaga: avtomobil se vse bolj vključuje v standard delovnega človeka. Čre torej za družben pojav, ki ga karakterizirajo množični ukrepi. Vključevanje prebivalstva v to dogajanje pa spremlja drug proces,

to je proces socializacije, prilagajevanja novim družbenim situacijam in odnosom. Vsak človek vnaša v kvalitativno novo situacijo svoje pojmovanje, vznikla v razmerah dotedanjega življenja. Ta pojmovanja pa so odvisna od materialne in kulturne ravni okolja, v katerem živi.

Zato je disciplina udeležencev v prometu pogojena tako s hitrostjo procesa motorizacije kot s hitrostjo osvajanja in razvijanja novih odnosov na cestah; eno in drugo pa je nezadržljivo povezano z materialnim in kulturnim napredkom kakšne države. Ob taki itaciji je metodološko nedopustno, zasnovati etiologijo izključno na psiholoških in psihofizičnih lastnostih posameznika in ne upoštevati gornje ugotovitve, kot da bi živel udeleženec v prometu izven prebivalstva določene države.

Etiologije prometne nediscipline ni mogoče proučevati brez upoštevanja odnosov med ljudmi v prometu in določenih nasprotij, ki nastajajo pri ustvarjanju pravice različnih udeležencev v prometu.

Pri preventivnih ukrepih, ki so usmerjeni v krepitev prometne discipline, sodeluje širok mehanizem organov, organizacij in društev. Referent trdi, da je ves ta mehanizem pri nas premalo izkoriščen, da so akcije preveč neenačrtno in da imajo še vedno značilnosti kampanje.

Preventivna dejavnost je preračunana na daljše obdobje; zato se družba zateka pri razreševanju številnih nasprotij v prometu k administrativno-represivnim ukrepom, ki jih povezuje skladno s preventivnimi ukrepi v organizirano reagiranje na negativne pojave.

Veljajoča prometna zakonodaja močno zaostaja za prometno situacijo in problemi; zlasti še je počasen napredek na področju kazenske zakonodaje. Ko avtor primerja 271. člen KZ z ustrežno določbo kazenskega zakonika bivše Jugoslavije, ugotavlja, da glede določbe same ni pomembnega napredka, čeprav vemo, da smo v prometu že daleč napredovali. Mnenja je, da blanketna dispozicija prometnega delikta v 271. členu KZ ne ustreza več sedanjim razmeram in grobini pojavom nediscipline. V potrditev tega navaja naslednje:

— zakon ni dovolj precizen v opredeljevanju grobih kršitev discipline v javnem prometu, zato udeležencev v prometu ne ve, kaj se šteje za kaznivo dejanje;

— blanketni predpis premalo poudarja razliko med prometnim prekrškotom in prometnim kaznivim dejanjem; ogrožanje in spravljanje v nevarnost nista najprimernejša kriterija za razlikovanje;

— v prometu je več grobih pojavov nediscipline (na primer brezobzirna vožnja voz-

alkoholiziranem stanju), ki bi jih bilo treba obravnavati kot kazniva dejanja.

V zvezi s problemom krivde za kazniva dejanja v prometu predlaga avtor, naj se na temelju in kriminalističnih osnovah in po temeljiti preučitvi iščejo drugačne rešitve vprašanja krivde pri prometnih nezgodah, da ne bi bili ostali desledno pri klasičnih pojnih beglepa in malomarnosti.

Pri obravnavanju povratništva v zvezi s prometnimi deli izraža mnenje, da bi tudi glede tega morali imeti drugačne poglede kot sedaj. Razlika med kriminološkim in kazensko-pravnim pojmom povratka je na področju prometa še bolj očitna. Nedisциплиniran voznik, ki je bil že večkrat kaznovan za prometne prekrške, predstavlja družbeno nevarnost, čeprav ni bil sodno kaznovan. Sodišče ga šteje za prvič obravnavanega, čeprav v bistvu ni. Avtor upravičeno zagovarja, naj bi se vodila posebna kazenska evidenca za prometne kršitelje, in predlaga, naj se v novi zakon vnese določba o izpolnjevanju kartona, ki bi vseboval vse izrečene represivne ukrepe zoper voznika motornega vozila. Predlaga tudi, naj bi se problem povratništva v prometu temeljito proučil.

Vladimir Vodinelič se je v svojem referatu omejil na kriminalistično oceno pričevanja glede hitrosti motornih vozil pri prometnih nesrečah.

Navedel je, da nastaja veliko število prometnih nesreč v zvezi s hitrostjo. Čeprav se hitrost vožnje vse redkeje ugotavlja s pričami kot edinim in glavnim dokazom, se jih preiskovalni organi, javna tožilstva in sodišča še poslužujejo.

Ko daje priča izpoved o hitrosti vožnje kakšnega vozila, podaja hkrati zapažanja o prostoru in času; in pričevanjem o gibanju vozila izraža svoje čutne vtise, reproducira optični vtis — to je opažanje dejstva; z izjavo o hitrosti vožnje pa daje več kot le opažanje dejstva — daje sodbo o hitrosti. Ker nima v očesu naprave za ugotavljanje hitrosti, je takšna izjava subjektivna ocena in ima zato omejeno in pogojeno vrednost. Priča ocenjuje zadevo, za katero se zahteva neko strokovno znanje; v tem primeru se pojavlja kot strokovna priča, za kar pa po pravilu nima kvalifikacij. Ni torej niti čista priča niti čisti strokovnjak, ampak neka prehodna oblika.

Med izvornimi napakami pri pričah v zvezi s pričevanjem o hitrosti vozil referent navaja tudi različnost asociacij glede istega doživljanja; od česar je odvisno, kaj bo ostalo priči od doživljanja v jasnem spominu, egoistična asociacije — vsaka priča doživlja sebe kot enega sveta, v prometu pa je mnogo egocentričnih svetov (svet voznika motornega vozila

je različen od egocentričnega sveta kmečkega kočijaža); zaradi obstoječe stereotipije ljudi je pričevanje odvisno od stereotipa, katerega suženj je priča; pri različnih vrstah udeležencev v prometu obstaja različno dojetanje hitrosti (pešec, kolesar, voznik motornega vozila); sodba priče je sugerirana s simpatijo in antipatijo.

Po kriteriju odnosa do udeležencev prometne nesreče deli priče na:

-- nepristranske priče, ki se opazovate nesrečo od blizu in niso prizadete;

-- potniki v poškodovanem vozilu bodo podzavestno pričali v škodo voznika, ki je povzročil škodo.

-- sopotniki v inkriminiranem vozilu bodo na strani krivca;

-- pešec, kolesar in voznik vpičnega vozila bodo dali kot priče nepovoljno izpoved o vozniku motornega vozila.

Folkovnik JLA Ivo Čurin je nakazal v koreferatu neurejeno vprašanje, ki ima za posledico vodenje dvojnih postopkov; gre za primere, ko pride do prometne nezgode med voznikom vojaškega in voznikom civilnega vozila. Postopka se vodita pred vojaškim in rednim sodiščem in se v zvezi s tem priče vabijo enkrat pred vojaško, drugič pred redno sodišče. Na razpravah pred vojaškim sodiščem prevzame krivdo nase po navadi voznik civilnega vozila, pred rednim pa voznik vojaškega vozila — oba se namreč pojavljata kot priči — in ostaneta tako praviloma nekaznovana. Predlaga, naj bi se spremenil predpis tako, da bi se za take primere določila pristojnost enega od navedenih sodišč.

Vsebinsko bogata diskusija je zajela predvsem naslednja vprašanja: Glede alkoholiziranosti udeležencev v prometu so se vsi diskutanti, ki so o tem razpravljali, zavzemali za popolno prepoved uživanja alkohola za vse osebe, kadar vozijo motorna vozila. Izraženo je bilo mnenje, da je treba vso preventivno in vzgojno dejavnost osredotočiti pri najprimernejšem organu. Več diskutantov je menilo, da je treba določeneje opredeliti kazniva dejanja v prometu in da je blanketnost 271. člena KZ ovira za boljše delo sodišč. Kritično je bilo ocenjeno premajhno zanimanje železniških transportnih podjetij, da bi postavljala opozorilne znake in zapornice na nežavarovanih prehodih. Podan je bil predlog, naj bi se železniški predpisi s tega področja objavljali tudi v uradnem listu. Večkrat je bila poudarjena potreba po ustanavljanju posebnih prometnih centrov, potreba po specializaciji vseh organov, ki imajo opravka s prometnimi nezgodami (sodišča), in potreba po ustanovitvi posebnih katedr za proučevanje problematike v cestnem prometu. Iz-

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 generalnoproventivni 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 generalnoproventivni 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 okrepi 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 pisмено predložen vodstvu posvetovanja, ker zaradi pomanjkanja časa ni mogel biti podan ustno.