

Zatiranje in preprečevanje prometne delinkvence*

Andrija Makra

I. Uvod

Vsesplošna in vse večja motorizacija na javnih cestah je poleg vrste nedvomnih prednosti pokazala tudi svojo nasprotno stran — negativne pojave, ki jih lahko poimenujemo z različnimi imeni, v bistvu pa se reducirajo na prometno nedisciplino z njeno znano negativno bilanco. Razen tega je proces sodobne motorizacije prinesel tudi resne spremembe v pojavnih oblikah in v strukturi kriminalitete. Danes povzročijo več odvzemov življenja motorna vozila na cestah, kot pa je tako imenovanih klasičnih ubojev, tudi če zajamemo skupaj temeljna kazniva dejanja odvzema življenja in hude telesne poškodbe s smrtnim izidom. Danes vlamljajo storilci tudi v motorna vozila. Pod vplivom motorizacije se je začela spreminjati sestava mladoletniške delinkvence. Neupravičena uporaba motornega vozila je postala pogosten delikt mladih. Klasični kriminogeni vpliv alkoholizma se v sodobnih aspektih alkoholizma za volanom bistveno spreminja. Še nekaj: pod naskokom in vplivom motorizacije se temelji stare klasične kazensko-pravne arhitekture deliktov iz malomarnosti resno majoje. Toda medsebojna zveza motorizacije in kriminalitete se kaže tudi drugače: sodobne policijske opreme, sodobnega policijskega patroliranja, hitrega odhoda na kraj dejanja si danes ne moremo več misliti brez motorja, brez avtomobila. Vsekakor omenjena dejstva obstoje že danes in bodo jutri še bolj pereča; zato mora biti naše prizadevanje vse bolj usmerjeno v to, kako bi nedisciplino na cestah, to, kakor jo nekateri imenujejo, moderno epidemijo zatirali, kako bi jo preprečevali.

II. Pristop k problemu

Zapletenost razvijanja sodobnega prometa in vzajemna vloga znanih faktorjev — človek, vozilo in cesta — sta povzročila, da se danes ukvarja s prometom cela vrsta strokovnjakov, od urbanistov in gradbenih inženirjev pa vse do prometnih psihologov. To, sicer pozitivno prizadevanje za čimboljšim poznanjem prometa pa kaže tudi neko drugo težnjo, namreč subjektivizem in ekskluzivnost posameznih specialistov pri presojanju kompleksne prometne problematike, vse do teženj, da bi se

nestrokovno lotili problema prometne delinkvence, problema represije, kriminalne in kaznovalne politike itd. Pri tem pa nekateri zavestno ali nezavedno pozabljajo, da nedisciplina udeležencev v prometu pomeni specifičen negativen družbeni pojav. Po drugi strani pa nekatere izmed znanstvenih disciplin resno zaostajajo pri pojasnjevanju tega pojava. Tako danes več vemo o tehnologiji in mehaniki vozila, o graditvi sodobnih cest, kot pa o prometnem delinkventu. Psihologi in zdravniki so več storili, da bi spoznali človeka na cesti, kot pa sociologi. Težnje po nekih viktimoških spoznanjih (vloga žrtve v prometni nesreči) so se pojavile celo prej, kot pa težnje za razumevanje sociološko — demografskih komponent v strukturi prebivalstva, v procesu prilagajanja in socializacije prebivalstva v prometu, v vzpostavljanju in razvijanju novih medčloveških odnosov na cestah itd. Nasprotja in protislovja se nujno pojavljajo tudi na področju tistih znanstvenih disciplin, na katere se v prvi vrsti opiramo pri represiji in prevenciji prometne delinkvence.

III. Problemi kazenskega postopka

V središču naše pozornosti je danes nekaj temeljnih problemov. Ti so: blanketna dispozicija 271. čl. KZ, problem naklepne in malomarnostne odgovornosti, ogled kraja in izvedensko mnenje, specializiranje in posebej še problem prestajanja kazni.

Videti je, da blanketna dispozicija prometnega delikta nič več ne ustreza sodobnim pogojem, v katerih se razvija promet, in grobim pojavom nediscipline. Proti takšnemu normiranju obstoje trije temeljni ugovori. Eden od njih pravi, da zakon ni dovolj natančen pri določanju kršitev discipline, pri določanju družbeno nevarnih dejanj v javnem prometu. Zaradi tega udeležene v javnem prometu (ne samo voznik) ni neposredno seznanjen s tem, kar se šteje za kaznivo dejanje v prometu. Razen tega ne moremo od njega zahtevati pravnega znanja, da bi si znal razlagati pojme abstraktne in konkretne nevarnosti in pod. Drugi ugovor je ta, da blanketni predpis premalo poudarja razliko med prometnim prekrškom in prometnim deliktom; da ogrožanje in spravljanje v nevarnost nista najprimernejša kriterija za raziskovanje; da je nevarnost v prometu latentna in s pojavom motorizacije vse večja; da neprestana ogroženost pomeni običajno stanje v prometu. Tretji ugovor pravi, da imamo v prometu

* Predavanje, ki ga je imel avtor dne 17. 12. 1963 v Ljubljani v okviru diskusijskih večerov inštituta za kriminologijo in sekcije za kazensko pravo društva Pravniki.

opraviti z izrazito grobimi pojavi nediscipline, kakršni so brezobzirna vožnja, vožnja v vinenosti in podobni negativni pojavi, ki zaslužijo, da jih posebej inkriminiramo. V jugoslovanski literaturi se je pojavil predlog Lajča Klajna glede nove dispozicije 271. člena KZ¹. Avtor ga je ponovil tudi na III. posvetovanju Jugoslovanskega združenja za kazensko pravo in kriminologijo v Splitu. Zdi se, da je ta dispozicija, za razliko od sedaj veljajoče, zašla v drugo skrajnost. Razen tega ji ugovarjajo, češ da kaže sorodnost s koncepcijo tako imenovane objektivne odgovornosti.

Znano je dejstvo velike neskladnosti v uporabi naklepne oziroma malomarnostne odgovornosti v posameznih naših republikah oziroma v vsej SFRJ. Tako navaja dr. Stjepan Matošić, »da je v Srbiji vsak drugi storilec prometnega delikta ravnal po ugotovitvi sodišča naklepno, medtem ko so sodišča v Sloveniji ugotovila, da je tako ravnal šele vsak petindvajseti storilec takšnega dejanja.«² Po neki analizi sega na Hrvatskem razpon med naklepno in malomarnostno odgovornostjo pri posameznih sodiščih od 5 % do 85 %.³ Odveč bi bilo poudarjati, kakšne posledice ima takšna neizenačenost v kvalifikaciji krivde za izrek kazni in potemtakem za kazensko politiko. Vendar bi bilo zgrešeno, če bi za takšno situacijo »krivili« le prakso. Očitno je, da gre tu poleg drugega za težave pri uporabi klasičnih pojmov naklepne in malomarnostne odgovornosti na specifična družbeno nevarna ponašanja. V zvezi s tem bom navedel nekaj pomembnih strokovnjakov.

»Kazenskoppravna praksa terja neko bolj neposredno in teoretično bolj jasno rešitev vprašanja o kazenski odgovornosti za ta dejanja« (Hrnčević).⁴ »... Odgovornost za malomarnost ne sme biti izjemne narave... marveč mora imeti splošen značaj, primeren družbenim in individualnim zahtevam sodobnega življenja... V izjemnih primerih moramo odgovornost za malomarnost šteti za prav tako težko, kot nekatere oblike odgo-

¹ Lajčo Klajn: »Postoji li potreba za potpunijom i preciznijom formulacijom odredbe Krivičnog zakonika o ugrožavanju u dramskom saobraćaju« — Narodna milicija, 1. 1963, št. 8.

² Dr. Stjepan Matošić: »Vinost kod krivičnih djela ugrožavanja javnog saobraćaja« — Jugoslavenska revija za kriminologiju i krivično pravo, 1. 1963, št. 1.

³ Saobraćajna nedisciplina — problemi suzbijanja i sprečavanja — študija Ureda za kriminološka ispitivanja RSUP SRH, Zagreb 1963, 167 str.

⁴ Dr. Josip Hrnčević: Uvodna riječ na savjetovanju Jugoslovenskog udruženja za krivično pravo i kriminologiju (Beograd 7 i 8. XII. 1962) o krivičnopravnoj zaštiti sloboda i prava građana — »Priručnik«, časopis RSUP SRH, 1. 1962, št. 6.

vornosti za naklep« (Lopez — Rey).⁵ »Že narava problema očitno kaže, da ne sodi samo na kazenskoppravno področje, morda niti ne v prvi vrsti. Ni pa dvoma, da zadeva tudi kazensko pravo in še več, vse konstitutivne in pomožne discipline, ki sodijo v širši pojem znanosti o kriminaliteti« (prof. dr. Ljubo Bavcon).⁶ Pojem eventualnega naklepa se šteje s psihološkega vidika za »izumetničeno konstrukcijo« (Biegeleisen — Želazovski).⁷ »Vse to kaže, da je nujno treba opustiti čisto psihološke koncepcije o naklepu in malomarnosti...« (Lopez — Rey).⁸ »... Nepazljivost in neprevidnost sta spremljajoča pojava sodobne tehnike« (Chavanne).⁹ »Določbe, ki so v zakonu... in govore o tem, da mora šofer voziti tako, da lahko vsak čas obvlada vozilo, so pravzaprav tehnični nesmisel« (Cyprian).¹⁰

Pomen opravljenega ogleda kraja dejanja je za poznejšo fazo in vsebino kazenskega postopka nesporen. To velja še toliko bolj za prometne delikte, saj gre tu za specifične sledove, ki izhajajo iz skupnega delovanja znanih faktorjev — človeka, vozila, ceste. Pri razjasnjevanju, fiksiranju in izkoriščanju sledov pomaga kriminalistiki vse bolj sodna medicina ob pomoči sodobne travmatologije. Vse bolj upravičena postaja zahteva po koordiniranem delu različnih specialistov na kraju dejanja. Toda pravkar poudarjena specifičnost raznih sledov se kot znanstveno spoznanje ne usvaja zadosti hitro. Tako je po neki naši raziskavi¹¹ ugotovljeno, da so na sto primerov, kjer je obstajala vrsta sledov, našli preiskovalci v 60 primerih kri, lase, dlake, človeško in živalsko tkivo, a izkoristili so te sledove le v 35 primerih; oblačilne predmete in sledove oblačilnih predmetov so našli v 52 primerih, izkoristili pa so jih le v 14 primerih; lak in barvo vozila so našli v 70 primerih, izkoristili pa so ju le v 25 primerih itd. Celo tam, kjer ogled kraja dobro opravijo, najdemo napake v fiksiranju kraja dejanja. Po drugi strani pa

⁵ Manuel Lopez-Rey: »Današnji kazneni zahtjevi i suvremena kriminalna politika«, predavanje 21/12-1961 na Ženevskom pravnom fakultetu — »Izbor«, časopis RSUP SRH, 1. 1963 št. 3.

⁶ Prof. dr. Ljubo Bavcon: »Malomarnost kot krivdna oblika v sodobnem kazenskem pravu«, predavanje na VII. francosko-jugoslovanskih pravniških dnevih, Pariz, 8. maja 1963. — kot razprava objavljena v reviji »Pravnik«, 1. 1963, št. 7—8.

⁷ Bronislaw Biegeleisen-Želazowski: »O uzrocima cestovnih nezgoda s psihološkog stanovišta« — »Izbor«, časopis RSUP SRH 1. 1963, 1. 1963, št. 3.

⁸ Navedeno predavanje Lopez-Reya.

⁹ Albert Chavanne: »Problem nehatnih delikata«, »Izbor«, 1. 1963, št. 1.

¹⁰ Tadeusz Cyprian: »Cestovne nezgode«, »Izbor«, 1. 1961, št. 4.

¹¹ Navedena študija, str. 155.

opuščajo ugotoviti kakšna bistvena dejstva, kakor na primer točko, kjer sta trčili vozili. Preiskovanje gum je površno. Za ugotavljanje pomembnih elementov, na primer, v kakšnem stanju so bile signalne naprave, uporabljajo razne priče, namesto, da bi z natančnimi laboratorijskimi metodami ugotovili odločilna dejstva. Danes vse bolj opravljajo ogled kraja dejanja specializirani organi LM z ustrezno opremo in se glede tega kljub raznim očitkom stanje očitno zboljšuje. Toda, ker smo izrazito turistična dežela in nam je potrebno neo-virano potekanje vedno večjega prometa, bi bilo treba na večjih pomembnejših magistralah, potem pa tudi v živahnem mestnem prometu, opremiti organe za ogled kraja dejanja s tako imenovano stereofotogrametrijsko kamero. Kolikor vem, ni v vsej naši deželi niti enega takšnega aparata. Pri tem moramo upoštevati še neko dejstvo: medtem ko pri uboju lahko na kraju dejanja iščemo in fiksiramo sledove v razmeroma neomejenem času, pa zahteva ogled pri prometnih nesrečah zelo hitro intervencijo, a hkrati zahteva kvalitetno ugotovitev in fiksiranje sledov.

Glede izvedencev lahko takoj ugotovimo, da še do danes nimamo opredeljenega pojma prometnega izvedenca in niso opredeljene vsebina ter meje posameznih specialnosti, ki so potrebne pri ogledovanju cele vrste nadržbnosti, saj je le-teh v posameznih primerih šestokrat zelo mnogo. Zato prihaja do ugotavljanja tega, kar dejansko in pravno ni pomembno, in do poseganja ene specialne stroke v področje druge. Dosedanja praksa nam kaže, da se najpogosteje uporabljajo naslednji izvedenci: specialisti za mehaniko in tehnologijo motornih vozil, specialisti za urejanje in kontrolo prometa, specialisti za ceste, zdravniki, med njimi zlasti specialisti za sodno medicino, kemiki za preiskovanje barv, lakov, vrste stekla, goriva in pod. Toda strokovna kvalifikacija teh izvedencev kaže precejšnjo nihanja. Nadalje se izvedencem zastavljajo tudi vprašanja, ki včasih presegajo okvire njihovega strokovnega znanja, ali pa imamo na žalost opraviti tudi s pojavi, da ti in takšni izvedenci dajejo »mirne vesti« nestrokovne odgovore iz stroke, za katero niso kvalificirani. Zdi se mi, da se tudi tu zastavlja problem obstoja specializiranih ustanov za izvedenstvo, ekipnega dela nekoliko izvedencev itd. Nekateri zatrjujejo, da bi se problem izvedenstva mogel rešiti z jasnejšim in določnejšim postavljanjem vprašanj izvedencu med preiskavo ali na sami glavni obravnavi. Toda bistveni pogoj za to je vsaj osnovno poznanje prometa. Tako pridemo torej do problema specializacije organov, ki izvajajo represijo.

Zdi se, da je mnogo manj sporna potreba po specializaciji, kolikor sam pojem

specializacije. Nekateri menijo, da si je sodnik (navajam le kot primer) že samo s tem, ker je opravil vozniški izpit in vozi vozilo, pridobil prometno znanje in izkušnje. Drugi gledajo to specializacijo spet širše in postavljajo zahtevo, da je treba poznati prometne probleme in imeti osnovno znanje iz strok, ki so tesno povezane s prometom. Kolikor pomeni prvo naziranje očitno poenostavljanje pojma specializacije, se mi pa drugo stališče zdi nekoliko tehnokratsko, ker premalo upošteva to, da gre za represijo prometne nediscipline in da mora potemtakem specializacija nujno vsebovati osnovno znanje iz tako imenovane prometne kriminalistike, zatem pa tudi iz kriminologije in penologije. Znanje zadnjih dveh strok je potrebno zaradi tega, ker bo vse dotlej, dokler ne bomo tudi njima posvetili večje napore, praksa še nadalje ob najboljšem prizadevanju za specializacijo vendarle bolj reševala posamezne primere, kot pa probleme prometne discipline. Res je, da na kvalitetnejši ravni, toda še vedno premalo povezano z osnovnimi nalogami represije. V takšni situaciji je težko govoriti o politiki pregona in kaznovanja. Končno ostaja odprto še neko vprašanje: specializacija porote in, če naj takšna specializacija bo, iz kakšnih vrst državljanov naj izbiramo poroto. roto.

Doslej smo naleteli samo na dve penološki raziskavi o prometnih delinkventih. Ena je belgijska in obravnava 57 obsojencev¹², drugo raziskavo pa je opravil oddelek za izvrševanje kazni republiškega sekretariata za notranje zadeve SR Hrvatske v okviru naše študije o prometni delinkvenci.¹³ Ta raziskava obravnava 58 obsojencev. Ne da bi se na tem mestu spuščal nadržbneje v rezultate omenjene raziskave, hočem povedati le to, da je pokazala na dva temeljna problema: prvi problem je v tem, da služba izvrševanja kazni razpolaga ob nastopu obsojenčeve kazni z razmeroma malo podatki in celo z nasprotujočimi si podatki o osebnosti obsojenega prometnega delinkventa. Za štiri preiskovance je bilo v kazenskem poboljševalnem domu ugotovljeno, da je njihova inteligenca na ravni inferiornosti, ki jo moremo označiti za topost. Nadalje je bila pri njih ugotovljena tudi psihonevroza. Vsi štirje so poklicni vozniki. Eden med njimi celo večkratni povratnik. Pa še nekaj: obsojenci so v neposredni anketi povedali ponekod o sebi težje podatke glede števila že prej storjenih prometnih deliktov, kakor pa so bili razvidni iz uradnih podatkov. Drugi problem se nanaša na vprašanje klasifikacije,

¹² Herman Bekaert: »Autonomija represije u prestupima cestovnog saobraćaja«, »Izbor«, 1. 1962, št. 2.

¹³ Navedena študija, str. 178 in sl.

tretmana in resocializacije takšnih obsojencev. Po navedbah Antuna Sobotinčiča na znanem splitskem posvetovanju¹⁴ obstojita danes v svetu v bistvu dve koncepciji o izvrševanju kazni pri prometnih delinkventih. Ena zagovarja zelo mile pogoje v primeri z drugimi obsojenci in drugačen tretman zanje. Druga izhaja iz individualno-psiholoških in drugih delinkventovih posebnosti, ki naj narekujejo tretman in proces resocializacije. Temeljna načela glede prestajanja kazni naj veljajo torej tudi za delinkvente. Druga koncepcija doživlja večjo praktično uporabo po svetu, pa tudi pri nas. Z drugimi besedami povedano, ni treba a priori težiti za odprtim kazensko-poboljševalnim zavodom, niti se a priori usmeriti proti kaznivemu dejanju, marveč je treba v prvi vrsti upoštevati delinkventovo osebnost. Vsekakor ostaja dejstvo, da tvorijo prometni delinkventi zelo raznoliko skupino storilcev, v kateri so tako prvokrat obsojeni storilci kot tudi povratniki, osebe z manjšimi in hujšimi kaznimi odvzema prostosti, pri čemer niti ne govorimo o velikem številu pogojno obsojenih storilcev, glede katerih ne uporabljamo nobenega tretmana, čeprav lahko pomenijo potencialno nevarnost na cestah.

IV. Prevenција

Gotovo je, da se danes izvaja vrsta preventivnih ukrepov za okrepitev prometne discipline. Razvrstiti jih moremo v vzgojne, tehnične in administrativno-represivne ukrepe. Pri njihovem izdajanju in izvajanju sodeluje dovolj obsežen mehanizem raznih služb, organov in organizacij. Iz naših nedavnih raziskav smo prišli do zaključka, da se ves ta mehanizem še ne izkorišča dovolj; da posamezne akcije niso zadosti koordinirane in da imajo še vedno nekakšne značilnosti kampanje; da državljani premalo sodelujejo pri družbeno-preventivni dejavnosti v prometu. Toda tudi najbolj intenzivna preventivna dejavnost, ki more nedvomno najučinkoviteje odpravljati nasprotja v medsebojnih odnosih udeležencev prometa, je preračunana na daljšo dobo. Zaradi tega se mora družba, ko razrešuje številna protislovja v prometu, zateči k administrativno-represivnim ukrepom, pri čemer jih mora skladno povezovati z vrsto preventivnih ukrepov v organizirano reagiranje družbe na negativne pojave.

Področje, na katerem se gibljemo, so prometni prekrški in prometni delikti oziroma njihov pregon in kaznovanje.

¹⁴ Antun Sobotinčič: »Izvršenje kazni lišenja slobode osoba osudjenih zbog krivičnih djela ugrožavanja javnog saobraćaja«, »Priručnik«, 1. 1963, št. 5.

Na splošno lahko rečemo, da prometni prekrški stalno naraščajo. Poleg tega zavzemajo danes v celotnem številu vseh različnih prekrškov prvo mesto. Lahko bi celo rekli, da prometna represija predstavlja naše edino področje, kjer moremo govoriti o množičnosti kaznovanja. V zvezi s tem nas bodo zanimala nekatera sorazmerja (podatki so za SR Hrvatsko za 1961. leto)¹⁵:

na eno prometno nesrečo pride

18,3 mandatno kaznovanih
30,0
11,7 prometnih prekrškov
0,68 kaznivih dejanj v predhodnem postopku
0,24 obsojenih po sodišču

Že na prvi pogled nam zbuja pozornost veliko nesorazmerje med osebami, kaznovanimi za prekrške, in osebami, kaznovanimi od sodišča. Če je namreč raven prometne discipline še vedno nizka, če nam hujše oblike kaznivega dejanja ogrožanja javnega prometa povzročajo vedno večji problem, tedaj se nam zastavlja vprašanje o pravilnem kriteriju za postavitev storilca pred sodišče. Če pa vzamemo število oseb, ki jih je kaznovalo sodišče, in si ta pokazatelj ogledamo v luči povprečno dolgega trajanja postopka, pogostne uporabe kriterija malomarnostne odgovornosti, pogojnega kaznovanja in še vedno nezadostne uporabe varnostnih ukrepov, se nam tedaj zastavlja tudi vprašanje o učinkovitosti takšne represije.

Pogosto navajamo argument, češ da je bolje kaznovati storilca za prometni prekršek, všteti semkaj tudi povsem običajne prekrške v vsakdanjem prometu, kot pa razširjati in krepiti kazenskopravno represijo. Toda zastavlja se nam tudi tole vprašanje: ali v množici tistih, ki so bili kaznovani zaradi prometne nediscipline, nahajamo postopnost, gradualnost, vrsto kvantitativnih in kvalitativnih vlaganj, kar bi v svojih končnih posledicah navajalo na organizirano, sistematično, stopnjevano in (zlasti) učinkovito represijo, na represijo, v kateri bomo mogli končno lažje diferencirati slučajnega, zares malomarnega storilca od povratnika, ki ima večje ali manjše značilnosti tako imenovanega potencialnega ubijalca na cestah.

Gotovo bo novi zvezni zakon o prometu na javnih cestah prispeval h krepitvi prometne discipline, vnesel pa bo tudi mnogo več sistema v sedanje heterogeno in ponekod celo anarhično področje kaznovanja prometnih prekrškov. Vendar ostaja ob vsem tem

¹⁵ Navedena študija, stran 192.

še nadalje potreba po temeljitem, studioznem in kompleksnem proučevanju celotne prometne represije, pri čemer je treba imeti pred očmi tudi razmišljanje o njeni perspektivni avtonomiji, z drugimi besedami povedano, da bo treba kdaj v bodočnosti izdati poseben prometni kodeks.

V. Etiologija

Ob problemu vzročnosti, ob kriminogenih ali akcidentogenih faktorjev v prometu, se moramo prav tako nekoliko zaustaviti. Dva temeljna razloga obstojita za to: prvi je ta, da pojem kazenskopravne vzročnosti, nujnega kavzalnega nekusa, vstopa v širši pojem vzročnosti nasploh, drugi razlog pa je v tem, da brez poznanja etiologije prometnih nesreč, prometne delinkvence oziroma prometne nediscipline ne moremo pokreniti učinkovitih družbenih preventivnih ukrepov. Nažalost se tu gibljemo na še vedno ne zadosti preiskanim področju. Niso še razčiščeni nekateri temeljni pojmi. Neredko se vzrok istoveti s posledico ali pa se izgublja zveza med samim pojavom in njegovimi vzroki. V pojasnilo, kakšno je stanje na področju etiologije, navajam, da se poleg drugega jemlje za vzrok neupoštevanje prometnih predpisov. V zvezi s tem bi rad pokazal na nekaj bistvenih momentov:

1.) Pri etiološkem razglabljanju se prepogosto držimo le statične nomenklature, pri čemer pozabljamo, da kategorije, kakršne so prehitra vožnja, nedovoljeno prehitevanje, neupoštevanje prednosti in utrujenost za volanom, zlasti če jih jemljemo izolirano, ne dajejo dovolj pojasnila za vse tiste situacije, v katerih se znajde voznik tik pred trčenjem. Navedem naj le nekaj primerov: iz neke sosedne republike je vozil avtobus otroke in učitelje na izlet. Na pot je krenil (očitno zaradi varčevanja) samo en šofer. Da bi otroci čimveč videli, so potovali ponoči. Prišlo je do hude prometne nesreče zaradi — šoferjeve preutrujenosti. Ali je bil vzrok prav v tem? Voznik nekega avtobusa je vozil stalno na neki krajši relaciji. V trenutku njegove nepazljivosti (tipični »absent«) je prišlo do ne-

sreče. Pozneje se je ugotovilo, da se je moral šofer pred tem podvreči resekciji želodca, da se zaradi precej neprimernega voznega reda ni redno hranil, pa je prišlo v nekem trenutku do hipoglikemije — in nesreče. Na omenjenem splitskem posvetovanju je zanimiva etiološka opažanja navajal Hubert Repovž, namestnik javnega tožilca SR Slovenije.

2) Opažamo, da se bolj raziskujejo razne psiho-fizično-fiziološke pomanjkljivosti, kot pa sociološke determinante ponašanja udeležencev v prometu.

3) Opažamo tudi, da se konkretna prometna situacija premalo presoja v vsej njeni celotnosti.

4) Zdi se mi, da stalno poudarjanje prevladovanja tako imenovanega subjektivnega faktorja v prometu vodi do zapostavljanja izrazito objektivnih faktorjev, ki lahko bolj ali manj vplivajo na konkretni dogodek. V literaturi se navaja takle primer: del ulice je pozimi spolzek. Dogajajo se številne nesreče in to kljub prometnim znakom. Ko je cestišče postalo hrapavo, se je število nesreč zelo zmanjšalo. Podobna situacija je bila tudi z nekim ovinkom pri Gubaševu na zagorski magistrali (Zagreb—Kumrovec).

VI. Povzetek

V naši študiji o prometni nedisciplini smo v njenem povzetku¹⁶ poudarili tudi tole:

Hiter razvoj prometa nas je našel ne zadosti pripravljene, da bi se krepkeje postavili nasproti njegovim negativnim spremnim pojavom. Iz tega izvirajo tudi pomanjkljivosti v represiji in prevenciji prometne nediscipline. Pomanjkljivosti represivnih ukrepov se ne kažejo toliko v obsegu njihovega prijema, kolikor v njihovi kvaliteti in učinkovitosti. Očitno je, da se kar vsiljuje potreba po studioznem pristopu k celotni represiji v javnem prometu in k njenemu kompleksnemu proučevanju. Razen tega se danes vse bolj čuti potreba po specializaciji organov, ki izvajajo represijo v javnem prometu.

(Prevod iz srbskohrvaškega rokopisa).

¹⁶ Navedena študija, stran 274.

Suppressing and Preventing of Traffic Delinquency

by Andrija Makra

The ever-increasing motorization has changed the structure of criminality. The growing number of casualties in road traffic requires better road discipline. Many experts are concerned with critical factors of modern traffic, but they are more emphasizing technics and less the man. In Penal Code the regulations for traffic offences are not as precisely determined as they should be, and the ideas about intention and negligence in traffic offences are still rather confused. The survey of the traffic accident's locality should be better performed. The definition of traffic expert is still deficient. Those concerned with repression are in want of specialization. More penal researches of traffic delinquencies are needed. In Yugoslavia in this research 58 convicts were involved. The personality of a traffic offender must be considered first of all, because this kind of offenders represent a very heterogeneous groupe.

The preventive measures are of educational, technical and administrative-repressive nature. However, all this mechanism has remained often unexploited.

The traffic transgressions are increasing constantly, and we can already speak of mass punishments. On one traffic accident in SR Croatia there are:

18,3 mandatarly punished,
11,7 traffic transgressions,
0,68 offences in preliminary proceedings,
0,24 punished by Court.

At first sight a great disproportion is evident. The repression should be efficient, so a casual offender could be easily differentiated from an offender in return.

In the etiology of traffic accidents the ideas are still rather unclarified. It's an unexplored area. The statistics nomenclature does not elucidate. The repression should be efficient, so a ming of subjective factors leads to the negligence of objective factors.

It is evident that there is a need to study the repression in public traffic in all its complexity.