

Elementi kriminologije prometa

Mr. Zvonimir Šeparović — asistent pravne fakultete v Zagrebu

1. Kriminologija je v razmeroma kratkem razdobju svojega razvoja nedvomno pokazala prve in najboljše rezultate na področju raziskovanja posebnih fenomenov kriminalitete. Zasluga kriminologije je v tem, da je ob uporabi rezultatov drugih znanosti odkrila določene zakonitosti v etiologiji in fenomenologiji na primer mladoletniške delinkvence, v specifičnosti krvnih, premoženjskih in drugih posebnih deliktov; dala je nadalje prve tipologije hudodelcev (na primer storilec — alkoholik), izgraje tudi tipologijo posebnih žrtev za določene vrste deliktov. Čeprav je zgraditev splošne kriminologije zaželena, pa je njena korist, to se pravi korist od tako posplošenih kategorij, neznatna, če jo primerjamo z uporabno kriminologijo, ki se ukvarja z določenimi tipi družbenih negativnih pojavov, s tipologijo storilcev in žrtev ter podobno. Novo področje raziskovanja in nov predmet proučevanja so danes za kriminologijo negativni družbeni pojavi v sodobnem prometu. Kriminologija prometa ali prometnih deliktov je orisana že v številnih delih in nam daje že tudi prve rezultate.¹

Kriminologija prometa bi morala izhajati iz materialnih dobrin in iz družbenih odnosov

v prometu. Njen predmet naj bi bil proučevanje vzrokov in oblik negativnih družbenih odnosov ter pojavov v prometu. Normativne discipline, katerih predmet je zbir protipravnih vedenj v prometu, se ukvarjajo s prometnim nepravom. Na tej podlagi se lahko izgraje prometno nepravo ali prometno kazensko pravo v širšem pomenu, ki bi zajemalo vsa protipravna vedenja, vsa kazniva dejanja v prometu. Kriminologija prometa pa mora iti v drugo smer. Prometna kazniva dejanja bodo nedvomno predstavljala pretežen del njene preokupacije. Toda njen predmet je širše področje od normativnih disciplin. Kriminologija prometa mora zajeti vse negativne družbene pojave v prometu, ne pa le tistih, na katere pravni red navezuje kazenske sankcije. Razen tega bi moral biti kriminološki pristop bistveno drugačen:

1. iščejo se vzroki teh negativnih pojavov;
2. izgraje se tipologija negativnih pojavov v prometu s tem, da se raziskuje njihova fenomenologija;
3. izgraje se tipologija subjektov povzročiteljev prometnih negativnih pojavov, s posebnim ozirom na kriminalne pojave in subjekte s kriminalnim vedenjem, pri čemer se določa tudi področje kriminalnosti;
4. gradijo se elementi za enotno družbeno reakcijo na te pojave ali ukrepi družbenega vpliva, ki se izražajo v dveh osnovnih, med seboj dopoljujočih se vidikih, namreč v represiji in prevenciji za prometne negativne pojave.

— Metode kriminologije prometa se ne bi bistveno razločevali od metod na drugih področjih raziskovanja družbenih pojavov. Ker gre za množične pojave, ki se jih da številčno izraziti, bi se lahko statistika prometa in statistična metoda odlično uporabljali v kriminologiji prometa.

Kriminologija prometa bi se lahko nadalje izpopolnjevala za posamezne vrste prometa, pač glede na razmeroma visoko stopnjo avtonomnosti posameznih vrst prometa in glede na specifičnosti negativnih pojavov sredi posameznih vrst prometa. Zaradi množičnosti teh pojavov, njihove aktualnosti in teže posledic pritegujejo posebno pozornost problemi kriminologije cestnega prometa. Tu je krog subjektov zlasti obsežen in pojavnje oblike so specifične. Glede izbire preventivnih, zlasti pa represivnih ukrepov bodo rezultati kriminološkega raziskovanja imeli tu še posebno praktično družbeno korist in upravičenost.

Pri nas posvečamo tem problemom neko pozornost šele v najnovejšem času. Problemi

¹ V tuji strokovni literaturi posvečajo tem pojavom že precejšnjo pozornost. Glej: T. C. WILLIET: *Criminal on the Road — A Study of Serious Motoring Offences and those Who Commit them*, London 1964. G. S. WILKINSON: *Road Traffic Offences*, London 1963. B. WESTON: *Homicide on the Highway, a Crime in America*, New York 1961, s. 146. R. E. CLIFT: *Police and Public Safety*, Cincinnati 1963. T. Cyprian: *Criminal Law and Safety of Road Traffic*, Warszawa 1962, str. 16. R. GUNZERT: *Soziologische Problematik des Verkehrsstrafrechtes*, Deutsches Autorecht 1960 : 315. K. HÄNDEL: *Kriminologie der Verkehrsdelikte*, NJW 1959 : 2009. H. GÖPINGER: *Zur Kriminologie der Verkehrsdelikte*, NJW 1959 : 2281. K. LACKNER: *Kriminologie und Strafrecht*, Krim. biol. Gegenwortsfragen 1961; 6. K. LEHMANN: (1) *Methodik der Ursachenforschung bei Strassenverkehrsunfällen*, Freiburg i. Br. 1961; (2) *Zur Tipologie der Verkehrsunfälle*, Krim. biol. Gegenwortsfragen 4 : 1960; 57. W. LEJEUNE: *Psychologische Probleme des Verkehrs*, Düsseldorf (brez letnice) 189. MAYER-JACOBI-STIEFEL: *Tipische Unfallsursachen in d. Strassenverkehr*, zvezek I-III, 1958, 1961. W. MIDDENDORF: (1) *Die kriminologische Bedeutung der Verkehrsdelikte*, R. der Jugend, 1959; 289. (2) *Kriminologie der Verkehrsdelikte*, Kriminalistik, 1959, 11. (3) »600 Alkoholtäter — Beitrag zur Kriminologie der V. delikte, Hamburg 1961 in dr.

so že ugotovljeni kot izjemno pomembni: vprašanje varnosti in napredovanja prometa »je splošnega družbenega pomena«.² Imamo tudi prve poskuse kriminoloških pristopov k tem problemom.³ Popolne rezultate raziskav moramo šele pričakovati. Začeli jih bomo uresničevati šele tedaj, ko bomo zgradili neke temelje predmetne in metodološke narave. Samo z obsežnim statističnim in analitičnim zajetom ter z obsežnimi raziskavami teh množičnih pojavov bomo lahko dobili približno podobo o vzrokih in strukturi negativnih pojavov v prometu. Pričujoče moje delo pomeni le poskus, da bi na podlagi dostopnih tujih in domačih virov podal nekakšne osnovne elemente kriminologije, in to v glavnem cestnega prometa.

2. Sedanje stanje prometa kaže, da gre za izjemno pomembno področje družbene dejavnosti, ki je v neprestanem ekspanzivnem in eksplozivnem razvoju.⁴ Danes si življenja v družbenih skupnostih, od majhnih krajevnih pa do svetovnih, brez prometa kratko in malo ne moremo zamisliti. »Dežela, ki je relativno naseljena, toda ima razvita prometna sredstva, ima gostejše prebivalstvo, kot pa sicer gosteje naseljena dežela z neenakomernimi prometnimi sredstvi«.⁵ Razvoj prometa v naši deželi kaže v glavnem stalno in progresivno naraščanje prometnih sredstev in cestnega omrežja.⁶ Vendar moramo naš promet

² Iz »Priporočila zvezne ljudske skupščine o ukrepih za pospeševanje in varnost prometa na javnih cestah« (Ur. I. FLRJ, 28/60).

³ Glej: A. STAJIĆ: Pojave i uzroci saobraćajnih delikata (Prilog kriminologiji cestovnog saobraćaja), Godišnjak Pravnog fakulteta Sarajevo VIII: 1960; 59–81. A. MAKRA: Ugrožavanje javnog saobraćaja-kriminološki aspekt (koreferat) JRKKP 1: 1964; 50–63. Z. ŠEPAROVIC: Doprinos žrtve saobraćajne nesreće vlastitom udesu, Prilog 4: 1961; 23–27. Glej tudi Posvetovanje v Splitu JRKKP 1: 1964.

⁴ Od prvega avtomobila z motorjem (1885) dalje opazujemo stalno naraščanje motornih vozil, ki znaša sedaj 6 milijonov vozil letno. Leta 1962 je bilo na svetu 109 milijonov osebnih avtomobilov in več kot 26 milijonov tovornjakov; v podatkih niso zajete vzhodne države, zato lahko celotno število vseh motornih vozil na svetu ocenimo na več kot 200 milijonov. Naraščanje zaznamujejo tudi druge vrste prometa, zlasti letalski in pomorski promet. Prim. Statistički godišnjak SFRJ, XII: 1965, str. 717 in sl.

⁵ K. Marx Kapital, 1. zv., str. 261, Beograd 1958.

⁶ Naraščanje prometa v primerjavi s predvojnim stanjem je zelo izrazito. Leta 1928 smo imeli 12 178 cestnih motornih vozil, leta 1964 pa smo imeli že 243 539 avtomobilov in 102 168 motociklov. Naraščanje zaznamujemo tudi pri ostalih vrstah prometa. Povečalo se je tudi število cest in izboljšale so se njihove vrste, zlasti sodobnih avto cest.

še vedno šteti za razmeroma nerazvitega.⁷ Toda pogoji za razvoj so v naši deželi v glavnem zadovoljivi; promet pospešujejo naš hiter ekonomski razvoj, pomembna geografska lega in velike perspektive za razvoj (mednarodnega) turizma. Ta dejstva so pomembna za presojo našega sedanjega in prihodnjega prometa. Naraščanje gostote in frekvence prometa, kakor tudi njegovega družbenega pomena, narekuje nujno potrebo, da se poveča njegova varnost. S tem pridobivajo pomen tudi kriminološke analize o negativnih pojavih v prometu.

3. Posledice motorizacije prometa so mnogoterne. Odvisne so od stopnje dosežene motorizacije. Bistvena usmeritev naše civilizacije in naših objektivnih razmer povzroča, da postaja faktor znanosti in tehnike vedno bolj odločilen in vedno bolj totalen. Naša civilizacija je v bistvu »tehnicistična« in utilitarna. Znanost in tehnika ustvarjata novo življenjsko realnost, nove odnošaje med ljudmi, med človekom in naravo, med človekom in materijo ter med ljudmi in narodi. Tradicionalni pomen prostora in časa se je korenito spremenil. Življenje postaja bogatejše in udobnejše, toda tudi vedno bolj nemirno zaradi vseposod pričujočih nevarnosti v življenju človeka današnje dobe.⁸ Tehnike ne moremo odklanjati, ne smemo pa je tudi povzdigovati do nekakšnega fetiša, da ne bi postala sila nad človekom in družbo in da ne bi s tem pripeljala do dehumanizacije posameznikov in družbe, do degradacije in z njo povezanih katastrofalnih posledic.⁹ Sodobni promet kaže določene tovrstne značilnosti.

4. Prometne nesreče predstavljajo hrbitno stran izrednega tehničnega napredka v sodobnem prometu. Obseg škodljivih pojavov, ki nastajajo pri odvijanju prometa, narašča do strahotnega razmerja, zaradi česar postaja danes problem zavarovanja varnosti v pro-

⁷ Prim. F. Azabagić: Ekonomski položaj i uloga drumskog saobraćaja, Saobraćajni institut, Beograd 1963, str. 308. Svetovno povprečje motorizacije znaša 17,5, Jugoslavija 161 (prebivalcev na en avtomobil!!)

⁸ O nemiru kot elementu življenja sodobnega človeka je lepo povedal J. Vidmar v govoru na Slovenski akademiji znanosti in umetnosti, glej Telegram.

⁹ Situacija, v kateri je marksistični filozof ob soočenju s problemom tehnike, je bolj zapletena, kakor pa se po navadi misli. »Po eni strani je Marx nedvomno filozof tehnike; proizvajalne sile mu pomenijo osnovno gibalno vsega družbenega razvoja. Po drugi strani je Marx filozof humanizma: njegov ideal ni človek-šofer niti človek-kozmonavt, marveč človek, ki je prekosil svoja osnovna nasprotja do narave«. B. Suhodolski: Da li je tehnika razorila ljudske vrednosti. NIN 23/6-1963.

metu eden najpomembnejših problemov, s katerim se srečujeta človek in družba tehnične civilizacije. Uničevanje in škode, zlasti pa še uničevanje človeških življenj, dobivajo v današnjem svetu takšno obsežnost, da se postavlja kot imperativ organizirane družbe, da storí vse, kar je mogoče, za bistveno zmanjšanje teh neljubih pojavov, če se jim že ne moremo popolnoma izogniti.

Krajši sumaren pregled nekaterih podatkov o prometnih nesrečah po svetu in pri nas nam bo omogočil vsaj delen vpogled v ta pojav, ki ga nekateri imenujejo pandemijo.¹⁰

Prometne nesreče se dogajajo v vseh vrstah prometa. Vendar se po teži posledic šteje cestni promet za najhujši in najnevarnejši izmed vseh.¹¹

Po podatkih Ekomske komisije za Evropo¹² zavzema v desetletnem razdobju (1954—1963) Jugoslavija med 24 državami (vstevši ZDA) nezavidljivo prvo mesto glede naraščanja števila ubitih oseb v prometnih nesrečah.

Iz te statistike navajamo pregled samo za nekatere države, in sicer v absolutnih številkah ter z indeksom naraščanja (navedenim v oklepajih, 1953 = 100).

Navedeni statistični podatki kažejo, da samo v evropskih državah, o katerih obstoje statistike, umre v prometnih nesrečah letno (1963) več kot 60 tisoč ljudi, po nekaterih ocenah (iz dnevnega tiska) pa se to število povzpne za vse evropske države do 80 tisoč umrlih ljudi, torej skoraj dvakrat več kot v ZDA. Število poškodovanih kaže drugačno

Leto	Država						Skupaj*
	Avstrija	Francija	Vel. Britanija	ZDA	Jugoslavija		
1954	1148 (118)	7539 (105)	5010 (98)	35 586 (94)	429 (117)	42 500 (106)	
1955	1485 (152)	8058 (112)	5526 (109)	38 426 (101)	556 (151)	45 938 (115)	
1956	1618 (166)	8283 (116)	5367 (105)	39 628 (104)	495 (135)	48 704 (122)	
1957	1984 (203)	8517 (119)	5550 (109)	38 702 (102)	738 (201)	50 245 (125)	
1958	1814 (186)	8126 (113)	5970 (117)	36 981 (97)	783 (213)	49 336 (123)	
1959	2041 (209)	8309 (117)	6520 (128)	37 910 (100)	995 (271)	53 673 (134)	
1960	1918 (197)	8295 (116)	6970 (137)	38 200 (—)	1044 (284)	56 440 (141)	
1961	1640 (168)	9140 (128)	6908 (136)	38 091 (100)	1204 (328)	59 330 (148)	
1962	1622 (166)	9928 (139)	6709 (132)	40 804 (—)	1122 (306)	60 782 (152)	
1963	1811 (186)	10027 (140)	6922 (136)	43 000 (—)	1168 (318)	62 846 (156)	
1954—1963	17 081 (175)	86 222 (121)	61 464 (121)	387 328 (99)	8534 (232)	529 794 (132)	

* »Skupaj« se nanaša na 21 evropskih držav (brez SZ in nekaterih drugih vzhodnoevropskih držav).

¹⁰ Bućić A., str. 1. Ta avtor je podal enega izmed prvih celotnih prikažov o cestnih prometnih nesrečah v naši državi, in sicer na zelo uspelem 3. strokovnem sestanku Združenja za sodno medicino Jugoslavije. Prikaz ni zajel le očje strokovne probleme, marveč jih je osvetlil tudi s sociološkega in celo s pravnega vidika. Glej: Drumske saobraćajne nezgode u nas, Osijek 1960.

¹¹ Ne da bi se spuščali v širše prikazovanje nesreč pri ostalih vrstah prometa, naj omenimo le, da se je na primer v pomorskem prometu po nekaterih ocenah leta 1962 ponesrečilo v brodolomih na oceanih in morjih 200 000 ljudi. Po podatkih UNESCO se je v letih 1960 in 1961 utopilo v morju več kot 200 ladij s skupno več kot 750 000 BRT, torej nekaj manj kot vse današnje jugoslovansko ladjevje. Tem žrtvam se pridružuje tudi 30 članov posadke na ladji »Šabac« in 21 članov posadke na tankerju »Petar Zoranić«, ki so našli smrt leta 1961 oziroma leta 1960, ko sta se ti ladji utopili. Glej »Vjesnik« z dne 8/8-1963.

Za najbolj varnega se šteje letalski promet; leta 1963 se je po zračni poti prepeljalo 156

milionov potnikov, leta 1964 že 175 milijonov potnikov, leta 1961 pa 112 milijonov potnikov, hkrati pa je v tem letu izgubilo življenje v letalskih nesrečah 1200 potnikov, kar pomeni nekako en smrtni primer na 100 000 potnikov. Glej Ludynski, str. 106.

Po »Statistical Handbook of Civil Aviation, U. S. Department of Commerce, C. A. A.« (1956), str. 123, je bilo v ZDA smrtnih primerov na 100 milijonov potniških milij:

Leto	Avtomobil in taksi	Avtobus	Železnica	Letalo
1945	2,9	0,17	0,16	2,2
1950	2,9	0,17	0,58	1,1
1955	2,7	0,19	0,07	0,8

¹² Statistics of Road Traffic Accidents in Europe 1963, United Nations Tenth Year, New York, 1965.

podobo, tu so številke mnogo bolj izenačene (Evropa, delno, 712 353, ZDA pa 1 600 000).¹³

Za prometne nesreče v naši državi je značilno njihovo naraščanje (malenkosten upad nesreč leta 1962 nasproti letu 1961), in to takšno naraščanje, ki je izmed vseh držav, za katere imamo statistične podatke, največje. Dejstvo, da je v desetletnem obdobju našlo

smrt na cestah v Evropi 529 794, v ZDA 387 328, na cestah v Jugoslaviji pa 8534 ljudi, kaže na vso resnost problema, zlasti v zvezi s trendom naraščanja nesreč.

Kako resen je ta problem, vidimo, če primerjamo podatke o osebah, ki so umrle zaradi nesreče, samomora in uboja.

	1950—1954	1955—1959	1960	1961	1962	1963
Nesreče	5642	5527	5724	6125	6100	7185
od tega: (zunanji vzrok)*						
motorno vozilo	521	690	927	1059	1016	1060
druga prometna sredstva	538	540	661	685	638	608
zastrupitve	166	216	291	324	349	253
padci	849	983	835	876	966	654
mehanični stroji in naprave	69	61	44	63	68	30
ogenj ali eksplozija materiala	138	146	154	154	129	120
zadavitev, utopitev	942	968	873	934	1035	938
strelno orožje	119	132	150	129	94	113
drugi vzroki	1844	1587	1596	1701	1623	3191
Samomori	1682	1997	2201	2213	2459	2433
Uboji	825	696	661	642	654	662

* Podatki v koloni »1950—1954« se nanašajo

samo na leto 1954.

5. Pojavne oblike prometnih nesreč kažejo neke značilnosti glede nastanka in posledic. Tako nahajamo v SR Hrvatski¹⁴ v zadnjih dveh letih naslednjo podobo:

V letu 1964 je bilo 8957 prometnih nesreč ali 34,7 % več kot leta 1963. Nesreč s smrtnim izidom je bilo 375 in je zaradi njih umrlo 433 ljudi (narast za 32, 8 %). Nesreč, ki so imele za posledico poškodbo ljudi, je bilo 4587 (29 % več od prejšnjega leta) in je bilo pri njih poškodovanih 6429 ljudi (narast za 27,5 %).

Iz primerjave s celotnim številom prebivalcev v SR Hrvatski (4 258 000) izhaja, da je bilo pri prometnih nesrečah prizadetih na 1000 prebivalcev 1,1 v letu 1962, 1,3 v letu 1963 in 1,6 v letu 1964.

Dan z največ prometnimi nesrečami (1513) je bila sobota. Največ nesreč se dogaja

¹³ Ameriški udeleženci v prometu so razmeroma varnejši od evropskih. O razlogih bom govoril na drugem mestu.

¹⁴ Podatki so povzeti po »Statističnem pregledu in analizi o stanju varnosti prometa na območju SR Hrvatske za razdobje 1963—1964«, ki ga je sestavil oddelek za varnost prometa republiškega sekretariata za notranje zadeve SR Hrvatske.

v času med 14. in 16. uro. Število prometnih nesreč, ki so se pripetile ponoči ali v mraku (od 20. do 6. ure), se je povečalo na 33,8 %, to je od 1321 v letu 1963 na 1765 v letu 1964. Pregled zaradi nesreč umrlih udeležencev prometa v SR Hrvatski je za leto 1964 naslednji:

— pešci	171	ali	39,5 %
— vozniki koles	62	ali	14,3 %
— vozniki avtomobilov	49	ali	11,3 %
— vozniki motociklov	37	ali	8,6 %
— vozniki mopedov	13	ali	3,0 %
— vozniki vprežnih vozil	3	ali	0,7 %
— potniki v avtomobilu	77	ali	17,8 %
— potniki na motociklu	15	ali	3,5 %
— ostali potniki	5	ali	1,3 %

Skupaj 433 ali 100 %

Število smrtno ponesrečenih otrok-pešcev, starih od 4. do 14. leta, je znašalo 46, kar pomeni povečanje za 109 %; število poškodovanih otrok-pešcev pa je znašalo 160 (povečanje za 57 %).

Materialna škoda, povzročena s prometnimi nesrečami, se je v SR Hrvatski v zadnjih letih povečavala takole:

leta 1962 —	748 300 000 din
leta 1963 —	848 419 000 din
leta 1964 —	1 400 000 000 din

Podatki o materialni škodi niso zanesljivi, ker je težavno izračunati vso škodo, nastalo s prometnimi nesrečami.¹⁵

6. Z vzroki prometnih nesreč se danes ukvarja že nemajhno število raziskav, toda pri nas smo še vedno daleč od tega, da bi dobili vsaj približno resnično podobo o tem. **Kriminologija prometa** nam kljub številnim znanstvenim delom¹⁶ še ni dala zanesljivega gradiva, ki bi nam rabilo za zgraditev veljavne kriminalne politike, pa tudi kazenskega prava za prometna kazniva dejanja.

Predvsem nam manjka zanesljiva in obsežna statistika o prometu, brez katere metodologija spremeljanja in ocenjevanja gibanja negativnih pojavov v prometu ne more biti zadovoljiva. Za sedaj razpolagamo le z najosnovnejšimi podatki, iz katerih vidimo še temeljno strukturo prometa z najosnovnejšimi elementi, kakršni so število udeležencev v prometu, število vozil in prevoženih kilometrov, stanje cest in cestnega omrežja, še vedno nam pa manjka bolj studioznega in bolj vsestranskega pristopa k delinkventnim pojavom v prometu in opazovanja medsebojnih odnosov med posameznimi elementi, zlasti še proučevanja vzrokov in faktorjev nastajanja teh pojavov. Zaradi obstoječe nezadovoljive prometne statistike, zlasti kriminalne prometne statistike, nastajajo tudi kritike, ki pa so ven-

¹⁵ Na splošno se šteje, da so posledice prometnih nesreč mnogo hujše, kakor pa je to videti iz statističnih podatkov, ker ostajajo neocenjene skrite poškodbe, izgubljeni dobiček, nepopolni so bolniški stroški in pod. Prim. Gavrilović P.: Ukrštanje puteva u naseljenim mjestima — činioци od interesa za bezbednost saobraćaja, Narodna milicija 4 : 1963; 19.

¹⁶ Kriminologija prometa bi nam morala dati ne le etiologijo prometne delinkvence, marveč tudi ustrezno spoznanje o morfologiji teh pojavov, potem osnovne elemente za zgraditev tipologije prometnih delinkventov, kakor tudi temelje za ustrezni tretman teh storilcev; končno bi morali pritegniti v ta krog med drugim tudi probleme prevencije prometne delinkvence. Za zgraditev takšne kriminologije prometa so nujno potrebne širokopotezne empirične raziskave.

Izmed pomembnih del s tega področja moramo omeniti predvsem raziskave in rezultate Willieta, za njim pa Middendorfa in Göppingerja.

Pri nas sta prve poskuse na tem področju začela Stajić in Makra, deloma pa tudi študija Urada za kriminološko raziskovanje v Zagrebu »Saobraćajna nedisciplina — problemi suzbijanja i sprečavanja«, Zagreb 1963.

darle neupravičene, kadar na splošno oporekajo vrednost tej veji statistike.¹⁷ Nasprotno od nekaterih drugih negativnih družbenih pojavov moremo prometno delinkvenco razmeroma ugodno spremljati, ker večje število, zlasti hudih in najhujših, prometnih nezgod lahko spremljamo glede na sledove in hude posledice, kakor tudi glede na razvezjane službe, ki se ukvarjajo s temi pojavi (n. pr. pravosodni organi, organi prometne uprave ipd.). Zato je potrebno toliko bolj zgraditi čim boljšo metodologijo za statistično spremeljanje omenjenih pojavov.

Res je, da ne moremo zaobjeti vseh pojavov v prometu. To velja zlasti za nekatere oblike prometnih kaznivih dejanj. Če bi opazovali prometna kazniva dejanja v celoti, bi prišli do sklepa, da jih veliko število ostaja neodkritih. V prvi vrsti velja to za tista kazniva dejanja, ki so ostala brez posledic in jih zato organi prometne varnosti ne morejo odkriti ter registrirati. Morebiti se redkokatera norma sodobnega življenja tako pogosto krši, kot je to ravno primer s prometnimi normami. Toda, kadar gre za kazniva dejanja in zlasti še za tista, s katerimi se kršijo zavarovane dobrine, torej za primere najhujših prometnih kaznivih dejanj, so temne številke neprimerno manjše.

¹⁷ Tako se Stajić preveč rezervirano loteva statistike prometa, ko poudarja, da statistični podatki »ne predstavljajo niti osnovne metode niti bistvene podlage za ugotavljanje vzrokov in manifestacij prometnih deliktorov«. (Stajić, str. 68).

Pri Gunzertu (str. 315 in sl.) nahajamo ostre kritike glede uporabljanja statistike prometnih nesreč; avtor pravi, da lažno spoznavanje, izhajajoče iz statistike nesreč, pomembno vpliva na prometno kazensko pravo. Toda ko kritizira metodo uporabe statističnih podatkov, pa je tudi sam zagrešil metodološko neutemeljen postopek. Navaja namreč, da se na primer poudarja, da v Zvezni republiki Nemčiji izgubi življenje v cestnem prometu letno 14 000 ljudi. »Dann folgt ein Kommentar mit Schlagworten wie etwa ‚Blutbad auf den Strassen‘ oder es wird von dem ‚Rasen des Unfalltodes‘ gesprochen. Wer sollte da nicht beeindruckt sein?« Kljub temu avtor meni, da ti podatki nimajo vrednosti »solange sie nicht größenordnungsmässig dem Leser eine reale Vorstellung von der Relation des Unfalltodes zu anderen Todesarten geben«. Pravi, da je on sam lahko večkrat ugotovil, kako mnogi ljudje v javnosti ne vedo, da število umrlih zaradi »drugih nesreč« presega letno 16 400. Še manj je znano, da je število samomorov v velikih mestih mnogo večje od števila ubitih zaradi motornih vozil (več kot 10 000 letno). Tako Gunzert poskuša s svoje strani zavestno zmanjšati pomen usodnih prometnih nesreč in prometne nevarnosti, ki ni postala prav nič manj nevarna in huda ob ugotovitvi, da tudi zaradi »drugih nesreč« oziroma zaradi samomorov izgubi življenje veliko število ljudi. Podatek o številu mrtvih v prometu je prepričljiv in dovolj vznemirljiv že sam po sebi, ne da bi ga bilo treba precenjevati ali (še manj) podcenjevati.

Temno številko celotne prometne kriminalitete oziroma kaznivih dejanj v prometu je težko ugotoviti in bo tu najbrž vedno ostajalo znatno število dejanj neodkrito. Toda zaradi tega ne smemo obupavati in odrekati vrednost prometnim statistikam, saj nam vendarle dajejo veliko število podatkov o najhujših deliktih.¹⁸

7. Pojem vzroka prometnih nesreč v strokovni literaturi ni jasno pa seveda tudi ne enotno rešen. Lahko bi rekli, da je toliko različnih pojmov glede vzrokov prometnih nesreč in glede njihove klasifikacije, kakor je tudi avtorjev, ki so se ukvarjali s tem problemom.¹⁹ To, kar že danes lahko štejemo za pretežno v kriminologiji prometne delin kvence in v proučevanju vzrokov prometnih nesreč nasploh, je ugotovitev, da ne moremo kot vzrok prometne nesreče šteti enega samega niti ne odločilnega vzroka, marveč različne in mnogovrstne vzroke, ki delujejo vzajemno v vzročni verigi in sklopu. Pri pojasnjevanju nekaterih posameznih prometnih nesreč lahko sicer najdemo en sam vzrok, na primer pri vožnji v vinjenosti, toda pri pojasnjevanju **pojava** prometnih nesreč in večine nesreč nasploh nahajamo mnogoterno

¹⁸ Glej Vouk V.: O problemu takozvane tamne brojke, Narodna Milicija 12 : 1962, str. 23 in sl.; avtor navaja, da lahko pri prometnih deliktih »domnevamo velika temna števila«.

¹⁹ O pojmu »vzroki nesreč na cestah« v naši strokovni literaturi in ob prikazu tuje literature glej »Saobraćajna nedisciplina«, str. 75 in sl.

Zelo izčrpen pregled različnih oznak in pojmovanj o vzrokih prometnih nesreč nam daje Lehmann (nav. d., str. 12 in sl.):

1. Delitev vzrokov po vrsti, težini in pomenu ter njihov odnos do nesreče:

a) osebni in materialni vzroki (Pleines, 55); subjektivni in objektivni vzroki (Lüdke, 63); vzroki nesreče kot tehnični faktorji in človeški faktorji (Vertongen, 210);

b) glavni in stranski vzroki (Pleines, 55); glavni in dopolnilni (contributory) vzroki; temeljni vzroki (Mc Farland, 15); determinativni vzroki (Coquard, 1956, 6); predominantni vzroki (Durloo, 31); Kausaldominanten, d. h.: vorwiegende Ursachen (Lejeune, 199); very minor cause (Danielson, 23);

c) primarni in sekundarni vzroki (Maretsch, 119); primarni vzroki, principialni vzroki (NSC, 1953, 76, 83); relevante Sekundärursachen (Maretsch, 199); neposredni in posredni vzroki (Berger, 83); the immediate cause — the more remote causes (Smeed, 23); primarni in globlji vzroki (Hoffmann, 384); much deeper basic cause (Inshaw, 83);

č) zunanjji vzroki in stvari, to je notranji vzroki (Fischer, 184); cause immédiate et cause réelle (Cloquet, 189); stvari vzroki (Buhtz, 4).

2. Zamenjava izraza »vzrok« z drugimi oznakami:

a) okoliščine, ki pripeljejo do nesreč z motorimi vozili (NSC, 1953, 53); okoliščine nesreče in prispevajoči faktorji (Evans, 129);

b) akcidentogeni faktor (Myers, 475); človeški faktor in tehnični faktor (Hondermarcq,

vzročnost in medsebojne odnose različnih vzrokov v njihovih različnih kombinacijah. Pri potekanju prometa nasploh in tako tudi pri nastajanju škodljivih pojavov v prometu sodeluje preveliko število faktorjev (od konstruktorja ceste in prometnega sredstva pa vse do zelo zapletenih mehanizmov psihičnih procesov pri človeku, udeležencu prometa), da bi smeli izločiti le en sam vzrok ali le nekoliko posameznih vzrokov ali faktorjev in z njimi skušati pojasniti celoten pojav. Potrebe statističnega spremeljanja teh pojavov pripeljejo do nedovoljenih poenostavitev in lažnih predstav o sicer zamotanih procesih, ki so predmet raziskovanja.

Kot vzroke prometnih nesreč pogosto navajajo v resnici različne oblike kršitve pravnega reda v prometu, kot na primer kršitev nekaterih konkretnih prometnih predpisov, ali po drugi strani načine vedenja, ki brez kršitve konkretno določbe pomenijo ogrožanje drugih udeležencev v prometu, kot na primer nepazljivo odpiranje vrat ustavljenega vozila. Pri tem spregledujejo, da gre za pojavnne oblike nekaterih (kriminalnih) vedenj v prometu, ne pa za vzroke. Primer za to so obrazci »o očitnih ali verjetnih vzro-

196); primarni faktorji in sekundarni faktorji oziroma čestokrat tudi izmenične narave (Pleines, 55); notranji ali zunanjji vzročni faktorji tehnične, psihične, fizične ali socialne narave (Neuloh, 48); vzročni faktor (Allgaier, 19); in die Kausalität eingehende wichtige Faktoren (Modele, 17);

c) vzročne komponente (Bitzl, 51); kavzalne komponente (Krebs, 251);

č) human and non-human element (Ehrman, 40); izvor nesreče (Wolf, 31); neposredno in posredno delujoča vzročna vrsta (Lejeune, 220).

3. Razlikovanje med besedo »vzrok« in drugimi oznakami:

a) primarni poglavitni vzrok in sekundarni stranski vzrok ali vpliv (Lüdke, 65, 69, 71); neposredni vzroki in vzajemno delujoči vzroki ali vplivi (isti avtor, 1963);

b) neposredni vzroki in okoliščine (Griesmeier, 225); primarni vzroki in okoliščine, ki spremljajo nesrečo (Mondermarcq, 55);

c) (wirkliche) Ursache und Anlass (Berthold, 28); zunanjii povodi in globlji vzroki (Lehmann, 551; 1957, 25);

č) vzroki nesreče (človekovo napačno ravnanje kakor tudi objektivne ovire in druge okoliščine izven področja osebne odgovornosti) in okoliščine, ki se pojavijo pri razsojanju (Ander, 264); stvari primarni vzroki nesreče, sekundarni vzroki in vpliv ter druge okoliščine pri nesreči (VDA, 124).

Navedli smo (po Lehmannu) del različnih oznak za vzroke nesreč, pri čemer ne gre le za različne izraze za isto zadevo ali za isto misel, marveč tudi za zelo nasprotne pojme. Tako prvo kot drugo je značilno za stanje na tem področju, kar je deloma pogojeno tudi s splošnimi težavami ter z razlikami v pojmovanju vzročnosti.

Pri nas je na ta problem pokazal A. Makra, nav. d., str. 50.

kih prometnih nesreč in o faktorjih, ki so pripeljali do tega, da je prišlo do nesreče«; ti obrazci se izpolnjujejo za praktične potrebe jugoslovanskih statističnih poročil. Na podlagi takšnih podatkov je sestavljen tudi »Pregled vzrokov in faktorjev, ki so pripeljali do prometnih nesreč v LRH« v študiji »Prometna nedisciplina«.²⁰ V omenjenem pregledu najdemo tudi rubriko »Napake pešcev« in med njimi tudi »Slabotne osebe« oziroma »Druge vzroke napak pešcev«; med napakami voznikov najdemo kot vzroke na primer »Nepazljivost, raztresenost, izgubo kontrole«, »Pomanjkljivo vozniško izkušnjo« in podobno. Iz statistik o prometnih nesrečah je silno težavno priti do pojasnitve in pojmovanja vzrokov teh nesreč. Statistika nesreč, kakor jo skušajo voditi danes, lahko pokaže kot »vzrok« le kakšno najbližjo stran ali pretežen videz pojava. Iz nje zvemo, da se neko število nesreč dogaja zaradi nepravilnega prehitevanja, čezmerno hitre vožnje ali zaradi: »Napake potnikov in drugi vzroki« (enako kot zgoraj). S tem nam statistika podaja le opis resničnega dogajanja; na podlagi tega opisa lahko s pazljivo razlago materiala pojasnimo nekatera pomembna vprašanja. Toda zunanja oblika nesreče nam še vedno ne pojasni »vzroka«. Raziskovanje vzroka bi na primer pomenilo pojasniti nepravilno prehitevanje ali čezmerno hitrost. Pojavne oblike seveda niso nobeni vznoki. Raziskovanje vzrokov nesreč je lahko le objektivno raziskovanje resničnosti.²¹

²⁰ »Saobraćajna nedisciplina«, Urad za kriminološka raziskovanja SRH, Zagreb 1963, str. 75, 87 in priložene tabele.

²¹ Gunzert (nav. d., str. 17) ostro kritizira nekega drugega avtorja (Meyerja), ki poudarja, da bi vsako nesrečo mogli pojasnjevati z brezkrajno novimi vzroki, kar bi seveda s stališča prevencije pomenilo kapitulacijo, in meni, da moremo rešitev najti edinole v tem, »dass man bei der rückwärts gerichteten Kausalanalyse irgendwo Grenzen ziehe«. Kriterij za takšen pomik meje nahaja Meyer »einerseits im ‚Gewicht‘ der Ursachen und andererseits in der Möglichkeit den Menschen für sein Handeln zur Verantwortung zu ziehen«. Gunzert meni, da gre tu za napačno stališče in da ob raziskovanju vzrokov ne moremo šteti za verodostojna in pravilna samo takšna spoznanja, ki človeka store odgovornega za njegovo ravnanje, marveč je potrebno objektivno raziskovanje pojavov. Kadark gre za raziskovanje vzrokov pojavov, je stališče, ki ga zastopa Gunzert, zares edino pravilno. Toda za potrebe zatiranja protipravne dejavnosti moramo iz tega kompleksa v resnici izločiti človekovo vzročno (izkrivljeno) ravnanje kot pomembno. V nasprotnem primeru bi nas morala vsakršna analiza vseh vzrokov pripeljati nazaj prav do izumiteljev avtomobila, do Daimlerja in Benza.

8. Brez pretenzije, da bi skušali tu rešiti zapleteni problem o vzrokih prometnih nesreč, podajamo le **osnovni pregled najpomembnejših faktorjev in vzrokov**, ki so važni za kriminologijo in kriminalno politiko prometa.

K povzročitvi prometnih nesreč pripeljejo številni faktorji, ki jih lahko najbolj na splošno porazdelimo na objektivne in subjektivne faktorje.

a) **Objektivni faktorji**, pomembni za nastanek prometnih nesreč, so kompleksni pojavi zunanjega sveta, ki jih lahko razvrstimo okoli dveh osnovnih elementov: cestno omrežje in prometna sredstva.

1. Cestno omrežje (ceste, pota) pomeni nedvomen činitelj prometne varnosti. Toda tega faktorja, kakor tudi drugih ne, ne smemo jemati izolirano. Stanje cest je odvisno na primer od vremenskih okoliščin (objektivni faktor), toda varnost na cestah je odvisna tudi od njihove ureditve, konstrukcije, izvedbe, vzdrževanja prometnih naprav itd., v čemer nahajamo tudi subjektivni faktor. V novejšem času vse pogosteje kažejo na cesto kot na enega izmed vzrokov nesreč.²² Menijo, da družba oziroma država opušča to, da bi ukrenila vse potrebno za gradnjo in vzdrževanje oziroma prilagojevanje cest sodobnemu prometu, pa zato skušajo tudi krivdo za mnoge nesreče zvrniti na državo, na njene organe in odgovorne osebe.²³ Znano je na primer, da se na nekaterih mestih stalno ponavljajo nesreče in da se izdelujejo tudi **grafikoni** prometnih nesreč. Podatek o tem bi moral rabiti organom za vzdrževanje cest kot napotek, da se raziščejo vzroki takšnih nesreč. Opuščanje tega, da bi ravnali po dobljenih spoznanjih in rezultatih, bi lahko pomenilo osnovno za njihovo odgovornost. Klicanje takšnih oseb na odgovornost bi lahko pomenilo dodatni faktor v krepitevi prometne varnosti.

Cestno omrežje je lahko činitelj prometne varnosti zlasti v zvezi z naslednjimi elementi: slabost stanje ceste zaradi izrabljnosti, slabe podlage, drobljivosti²⁴ in vsega

²² Glej zlasti Baumann, Gedanken zur strafrechtlichen Verantwortlichkeit für Fehler in der Ausführung von Verkehrsanlagen, Archiv für Unfallforschung, 4 : 1962; 273 in sl.

²³ Glej Schmidt — Leichner: Verkehrsstrafrecht ohne Schuldfeststellung? NJW 1960; 996 in sl.

²⁴ V zadnjem času so na Hrvatskem vsako leto modernizirali povprečno okoli 125 km cest, prav v zadnjih letih pa je modernizacija zajela tudi po 200 km in več letno. Kljub temu je moderniziranih cest danes le 16% v celotnem

drugega, kar se nanaša na strukturo ceste; slaba izvedba ceste glede trasiranja, širine, izpeljave ovinkov, utrditve stranic, ureditve križišč in podobno;²⁵ opremljenost ceste je lahko neustrezna z vidika prometne varnosti, kar velja zlasti za postavljanje (ali nepostavljanje) prometnih znakov, za označevanje prehodov za pešce čez železniške tire, za postavljanje svetlobnih in drugih naprav za urejanje prometa;²⁶ končno spada v ta kompleks tudi splošni problem zadostnosti cestnega omrežja v tem smislu, da nezadosten prostor na cestah in drugih površinah, na katerih poteka promet, povzroča večjo gostoto prometnih tokov, zaradi česar je tveganost prometnih nesreč oziroma nevarnost v prometu večja.²⁷ Zaradi vsega tega je lahko cesta povzročiteljica ali sоповzročiteljica prometnih nesreč. Toda, če način vožnje priлагodimo stanju ceste, tedaj tudi slaba uporabljivost ceste ni velika povzročiteljica prometnih nesreč.²⁸

2. **Vozila** so vzrok prometne nesreče zaradi svoje neuporabnosti, ki je lahko: konstrukcijska pomanjkljivost,²⁹ pomanjkljivost zaradi nezadostne nege vozila, neuporabnost zaradi dotrajanosti vozila. Šteje se³⁰, da je

cestnem omrežju SR Hrvatske. Povprečna letna obremenitev se je na asfaltnih cestah povečala od približno 1000 ton v letu 1955 na približno 6900 ton dnevno na vsak kilometar v letu 1963. Na cesti Zagreb—Karlovac dosega prometna obremenjenost tudi 12 000 ton. V zadnjih letih se je prometna obremenjenost na cestah povečala za več kot petnajstkrat, stopnja motorizacije pa se je povečala za približno desetkrat. Takšno povečanje stopnje motorizacije in obremenjenosti cest ni v skladu s stopnjo in kvaliteto modernizacije cest. Glej »Vjesnik« z dne 18/4-1965.

²⁵ Temeljni zakon o varnosti prometa na javnih cestah uvaja med splošna načela (3. čl.) tudi določbo o dolžnosti državnih organov in delovnih ter drugih organizacij, ki skrbijo za vzdrževanje cest ali delajo pri izgradnji in rekonstrukciji cest, da upoštevajo zahteve prometne varnosti.

²⁶ Tudi najbolje zgrajeno cesto, toda če nima prometnih znakov, ne moremo šteti za prometni objekt. Šele s postavljivo znakov dobi svojo polno vrednost. Zato je zlasti pomembno, da so znaki postavljeni na primernem mestu — poudarja V. Studak, »Cesta kao faktor sigurnosti saobraćaja«, Posvetovanje, Zagreb 1962.

²⁷ Poleg omenjenega zvišanja stopnje motorizacije zaradi zvišanega števila domaćih motornih vozil povečujeta gostoto prometa tudi geografski položaj in turistična privlačnost naše države, zaradi česar se tudi problem prometnega prostora vse bolj zaostruje. V tem pogledu je zlasti izrazit problem prostora za parkiranje v naseljenih krajih, zaradi česar se še bolj zmanjšuje tudi uporabni prostor cestišča.

²⁸ Glej R. Levak, Tehnika suvremenog cestovnog saobraćaja, Zagreb 1964, str. 113. Nekaj

najpogostnejši vzrok prometnih nesreč (s tega področja vzrokov, to je vozila): pomanjkljivost signalnih naprav, dotrajanost gum, hibe volana in zavora. Toda tu spet nahajamo kot jasno navzoč subjektivni faktor. Voznik je dolžan, da v prometu uporablja brezhibno vozilo, toda ta dolžnost kot skrb, da se storijo potrebni ukrepi, da bodo vozila brez hibe in opremljena s predpisanimi napravami ter z opremo, oziroma da se ne sme dovoliti, da bi se v prometu uporabljalo pomanjkljivo vozilo, pomeni zakonsko dolžnost državnih organov, delovne ali druge organizacije in posameznikov, ki uporabljajo vozilo v cestnem prometu.³¹

V strokovni literaturi obravnavajo avtorji ne le posamezne vzroke prometnih nesreč, ki so nastale zaradi tehničnih pomanjkljivosti vozil (pri katerih »vzrok« ni vozilo, marveč človek, ki je v zvezi z vozilom nekaj opustil ali napačno napravil), marveč navajajo v tej zvezi tudi samo dejstvo števila motornih vozil, torej stopnjo motorizacije s številom prometnih nesreč (sistematicno bi bilo pravzaprav bolj pravilno, da bi ta vprašanja presojali v okviru problematike cestnega omrežja, ker se problem števila vozil pre-

tere domače statistike prikazujejo tudi stanje cest kot pomembno za nastajanje prometnih nesreč. Tako A. Granić računa, da se je leta 1959 okoli 36 % prometnih nesreč oziroma 46,2 % prometnih nesreč, pri katerih so bile smrtne žrtve, zgodilo na odprtih cestah, zunaj naseljenih krajev, pri čemer je »ugotovljeno, da je med drugim slabo stanje cest povzročilo, da je prišlo do nesreč v 8,2 % prometnih nesreč, pri katerih so bili poškodovani ljudje«. Po njegovih navedbah računajo v Veliki Britaniji, da se 15 % prometnih nesreč s poškodovanimi osebami zgodi zaradi slabega cestnega omrežja (Zvezna republika Nemčija 17 %, Italija 12 %).

Po podatkih Jugoslovanske zavarovalne skupnosti je »leta 1962 neustrezno stanje cest povzročilo, da je prišlo do 12,7 % slučajnih nesreč, zlasti pa do 7,8 % nesreč s poškodovanimi osebami«. Pri Lovrić J., str. 52.

²⁹ Množično proizvajanje cenih vozil povzroča proizvodnjo takih vozil, katerih trpežnost in izvedba sta z vidika varnosti vozila v prometu pomanjkljivi. O tem izdelujejo strokovnjaki kar najbolj natančne analize; v nemški strokovni literaturi je zlasti O. Tope proučeval delovno-psihološko situacijo voznika v zvezi z vidnim poljem, psihološke pomanjkljivosti vozila in koliko lahko avtomobilска industrija s konstrukcijo vozila prispeva k varnosti prometa. Drugi so proučevali (Lehmann) razmerje med barvo vozila in povzročitvijo oziroma preprečenjem prometnih nesreč. — O. Tope: Die Arbeitspsychologische Situation des Kraftfahrers in Bezug auf sein Rundumblickfeld (brez označbe leta in izdajatelja, Sonderdruck).

³⁰ Prim. R. Levak, nav. d., str. 113.

³¹ Glej 4. čl. temeljnega zakona o varnosti prometa na javnih cestah.

težno povezuje z gostoto prometa in s tem z zadostnostjo prometnega prostora). Tako poudarjajo tudi v naši literaturi, da je število prometnih nesreč hkrati odvisno od števila prometnih vozil.³² Toda statistika ne kaže enakomerne razmerja med naraščanjem števila prometnih nesreč ter kaznivih dejanj v cestnem prometu.³³ Nedvomno je, da se verjetnost škodljivih dogodkov v prometu povečuje hkrati s povečano gostoto prometa. Toda v kakšnem razmerju to poteka, iz razpoložljivih podatkov ni mogoče dobiti uporabne in eksaktne utemeljene zaključke.

b) **Subjektivni faktorji** imajo nesporen pomen za nastajanje negativnih pojavov v prometu. To je tudi bistveno področje kriminološkega raziskovanja. Za subjektivne činitelje štejemo ne le neposredne udeležence v prometu, ki so v središču pozornosti vsega dogajanja v prometu, marveč tudi tiste osebe, ki so odgovorne za potek prometa (gradiči cestnega omrežja in prometnih sredstev, službe za nadzorovanje prometne varnosti, cestnega omrežja in prometnih sredstev ter podobno). Subjektivni činitelji se pojavljajo povsod tam, kjer je od vedenja ljudi odvisna prometna varnost. Nevarno, protipravno vedenje ljudi v prometu in v zvezi s potejanjem prometa mora postati predmet kriminološkega opazovanja in raziskovanja, da bi se z reprezijo in prevencijo, o katerih nam dajejo kriminološke analize potrebno znanje, povečali varnost in disciplino v prometu.

³² Tako A. Stajić, str. 64. Zaključek tega avtorja je nevzdržen, ko trdi: »Gostota motornega prometa pri nas je še vedno zelo majhna in o kritični koncentraciji motornih vozil ne moremo še govoriti niti danes niti v bližnjih prihodnostih, in to tem manj, ker se bo v naslednjih letih hkrati z naraščanjem proizvodnje in ekonomske moči države znatno intenzivirala tudi graditev sodobnih cest«. — Od tedaj, ko so bile napisane te besede, je motorizacija v naši državi že doslej doživel velik narast. Naši dve tovarni avtomobilov s proizvodnjo okoli 40 000 vozil letno že danes ne moreta zadovoljiti vedno bolj živalnemu povpraševanju na domačem tržišču. Razen tega vozila tudi uvažamo. Računa se, da bo domača industrija postavila na tržišče do 1970. leta 812 000 različnih motornih vozil. Predvidevanje o naraščanju turizma (samo v prejšnjem letu je 68 % tujih turistov prišlo na našo državo z lastnimi motornimi vozili!) je danes sicer še uginjanje, toda prav gotovo lahko pričakujemo nadaljnje občutno naraščanje. Vse to pomeni, da bomo dosegali, vsaj na nekaterih cestah in zlasti v času močnejšega priliva motoriziranih turistov, »kritične koncentracije motornih vozil« in to ravno »v bližnji prihodnosti«.

³³ Indeks naraščanja vozil (1954—1963) je znašal: Jugoslavija 516, Evropa (brez vzhodnih držav) 320, ZDA 140. Naraščanje prometnih nesreč s smrtnim izidom v istem razdoblju (1953 = 100): Jugoslavija 318, Evropa 156, ZDA 100.

V presojanju, kateri činitelj in v kolikšni meri sodeluje pri nastajanju negativnih pojavov v prometu, se avtorji razhajajo. Razlike so kvantitativne narave. Tisto, v čemer se praktično vsi strinjajo, je ocenitev, da je delež subjektivnih činiteljev **pretežen in odločilen** za nastanek prometnih nesreč in drugih negativnih pojavov v prometu.³⁴ Menimo, da naspoln ni mogoče natančno izračunati številčno vrednost človekovega deleža pri nastajanju omenjenih pojavov. Toda nedvomno lahko sklepamo, da je človek zares odločilen faktor. S kriminološkega stališča je pomembno, da na človekovo vedenje lahko večinoma tudi vplivamo (in to ne le z represivnimi ukrepi, niti ne v prvi vrsti z njimi).

Delež posameznih kategorij prometnih udeležencev pri nastajanju škodljivih in nevarnih situacij v prometu je različen; zato je koristno, da nekatere izmed teh kategorij raziskujemo ločeno.³⁵

Vozniki motornih vozil predstavljajo osrednjo skupino prometnih udeležencev, ker pač glede na hitrost vozila in na druge okoliščine vnašajo v promet največjo stopnjo tveganosti in nevarnosti. Prometni predpisi urejajo njihove pravice, zlasti pa še dolžnosti, pri čemer jim nalagajo dolžnost povečane pazljivosti in čuječnosti. Ta kategorija redno povzroča tudi najhujše posledice v prometu. Zaradi tega obstoji tudi sistem sankcij za njihovo kaznivo, protipravno ravnanje. V raznovrstnem statističnem spremljanju vedenja v prometu imamo danes že prve rezultate, iz katerih lahko vidimo, katero je tisto **tipično nevarno** vedenje v prometu, ki more pripeljati do nesreče (nemško: Unfallträchtige).³⁶ Kot rezultat tega imamo že danes pri-

³⁴ Po oceni večine tistih, ki so proučevali to vprašanje, je delež človeškega faktorja pretežen in se ocene gibljejo med 70 % in 80 %. Tako znaša po uradnih podatkih za SR Hrvatsko (»Statistični pregled in analiza varnosti prometa na območju SR Hrvatske za razdobje 1963 do 1964«, Republiški sekretariat za notranje zadeve SRH) delež subjektivnega faktorja 73,83 %, tehničnih pomanjkljivosti na vozilu 6,92 %, stanja in razmer na cestah 14,46 %, vremenskih razmer 2,83 %, razno 2,17 %.

³⁵ Ocenbo deleža žrtve pri prometnih nesrečah smo prikazali v članku »Doprinos žrtve saobračajne nesreče vlastitom udesu«, glej pripombo 2.

³⁶ V Zvezni republiki Nemčiji so opravili raziskave na podlagi 150 000 prometnih deliktov (Meyer-Jacobi-Stiefel, nav. d.) in so ugotovili naslednja najnevarnejša ravnana, razporejena po njihovi pogostnosti:

— nezadostna oddaljenost od prednjega vozila	26,3 %
— napake pri spremembni smeri vožnje	13,4 %
— neupoštevanje prednosti	12,8 %

mere, ko se takšno vedenje uvaja v opis bistva kaznivega dejanja zoper varnost javnega prometa.³⁷ Da bi morebiti tudi pri nas zajeli v kazenski zakonik različne vrste nevarnega vedenja v prometu, bi morali imeti ustrezne analize.³⁸

Pešci predstavljajo najštevilnejšo in v mestnem prometu (prometu v naseljenih krajih) tudi najbolj ogroženo kategorijo prometnih udeležencev.³⁹ So v nekakšnem stalnem konfliktu z drugimi, prvenstveno motoriziranimi prometnimi udeleženci.⁴⁰ Med pešci imamo tudi še posebej ogrožene osebe, kakršne so slabotne, nerazborite, defektne in podobne osebe. Pešci so obenem tudi prometno najmanj »vzgojeni« in poučeni. V odnosu do pešcev bi lahko kriminološka ekspertiza mnogo pripomogla k prevenciji prometnih nesreč s pešci.

Za raziskovanje pojavov prometne delinkvence bo treba zgraditi tipologijo posa-

— vožnja nazaj	11,9 %
— vožnja v desno	9,6 %
— prehitevanje (nepravilno)	8,1 %
— neustrezna hitrost	5,2 %
— ostalo	12,7 %

V ZDA imamo nekoliko drugačen prikaz in drugačne vrednosti. V »Accidents Facts«, Chicago 1963, str. 48, je naslednja razpredelnica:

»Selected Circumstances Contributing to Accidents«:	
Improper driving	89,6 %
speed to fast	17,5 %
drove left of center	5,9 %
failed to yield right of way	18,2 %
passed stop sign	2,8 %
improper overtaking	4,2 %
disregard signal	3,5 %
made improper turn	4,9 %
followed too closely	13,2 %
other improper driving	19,4 %
 Had been drinking	8,1 %
Brakes & Lights	2,3 %
inadequate brakes	1,6 %
improper lights	0,4 %

Razlike med obema pregledoma so očitne, na primer nezadostna oddaljenost od prednjega vozila (Nemčija 26, 3 %, ZDA 13,2 %).

³⁷ Glej moj članek: Djelomična reforma njemačkog krivičnog prava v JRKKP 1:1965; 66. V nemškem kazenskem pravu je to izvedeno (od 1/1—1965 dalje).

³⁸ Ker ni mogoče predvideti prav vsa nevarna ravnanja v prometu, menimo, da ni potrebe po kazuističnem bistvu temeljnega prometnega kaznivega dejanja.

³⁹ Pri nas kažejo strokovnjaki vedno bolj pogosto na problem pešcev v prometu. Glej A. Apolonio: Promet pešcev v Jugoslaviji; III. strokovni sestanek Združenja za sodno medicino v Osijeku, 1960.

⁴⁰ »This problem of automobile and pedestrian conflict, despite its bizarre and sometimes humorous aspects, is one of the most perplexing dilemmas facing traffic engineers today«, R. E. CLIFT, nav. d. str. 116.

meznih delinkventov ob možnem razlikovanju glede na posebnost udeležbe v prometu, ob razlikovanju starosti, spola, poklica itd. V novejšem času pritegujejo posebno pozornost tudi na tem področju mladoletni udeleženci v prometu, ne le kot povzročitelji, marveč tudi kot žrtve prometnih nesreč.⁴¹

V kriminologiji prometa se zlasti proučuje kategorija oseb, ki so nagnjene k prometnim nesrečam (nemško: Unfaller).⁴² Nekateri ljudje kažejo namreč nagnjenje k ponavljanju nesreč; nekateri ljudje so, v nasprotju z večino, udeleženi v razmeroma večjem številu nesreč. Vzroki so biopsihološke narave.

9. Prometno kriminalitetu ali kriminalitetu v prometu tvorijo vsa tista protipravna ravnanja, s katerimi se napadajo, ogrožajo ali kršijo najpomembnejše dobrane v prometu. Da bi določili pojem kriminalnosti v prometu, bi se lahko poslužili pregleda prometnih kaznivih dejanj. Vse naše statistike kažejo, da prometna kazniva dejanja stalno in občutno naraščajo.⁴³ Primerjava gibanja kaznivih

⁴¹ Pri nas se smatra, da glede na število obsojencev mladoletniki in mlajši polnoletniki niso tipični storilci prometnih kaznivih dejanj. Glej Lj. Lazarević: Mladje punoljetne osebe, Beograd, str. 159. Tuji podatki nam dajejo bistveno drugačno podobo. V ZDA (glej R. E. Clift, nav. d., str. 86) je bilo leta 1960 izmed 8,5 milijonov udeležencev pri prometnih nesrečah nekaj več kot 2,6 milijona mladih voznikov. Tipično za mladoletnike je prekoračenje hitrosti (Clift navaja tele najpogosteje »grehe« mladoletnih voznikov: speed, spite, spirits, slumber, stupidity). V Veliki Britaniji je Williet (nav. d.) ugotovil, da so mladoletni in razmeroma mladi vozniki najbolj nevarni in najpogostnejša kategorija subjektov v prometni delinkvenci.

Otroci se v prometu pojavljajo kot zelo pogostne žrtve.

⁴² Pojem je nastal v 20-tih letih našega stoletja, predvsem v zvezi s psihološkimi vzroki nesreč pri delu. Sedaj ga zlasti proučujejo v zvezi z nesrečami v prometu. Glej K. Undeutsch: Persönlichkeit und Vorkommenshäufigkeit der »Unfaller« unter den Kraftfahrern, Bad. Godesberg (posebni odčit). Menimo, da je stališče tega avtorja (ki polemizira z drugimi avtorji, zlasti z Lejeuneom) pravilno, ko pravi, da je za postavitev prognoze za prihodnost na podlagi posameznega primera pogostnosti nesreč v preteklosti potrebna zelo dolga doba opazovanja. »Aufs ganze gesehen haben die Unfaller jedoch bei weitem nicht die Bedeutung, die man in der ersten Entdeckerfreude ihnen beigemessen hatte.« Prav tam, str. 32.

⁴³ Za primer navajamo statistike za SFRJ, za SR Slovenijo in SR Hrvatsko:

	1960	1961	1962	1963	1964	% SFRJ
SFRJ	6314	6950	7271	7173	8657	100 (1964)
SR Slovenija	1785	1593	1545	1280	1686	19,4 %
SR Hrvatska	1662	2048	2078	2313	3183	36,2 %

Podatki so vzeti iz »Izvještaja o radu javnih tužilstva za 1964. godinu«, SJT, Beograd 1965.

dejanj in naraščanja števila motornih vozil kaže, da je naraščanje števila prometnih nesreč večje od naraščanja števila motornih vozil. Čeprav je nedvomno, da večje število vozil na cestah pomeni tudi večjo tveganost v prometu, pa jasne korelacije med obema temo pojavoma ne moremo najti. Gotovo je, da z omenjenim odnosom ne moremo pojasniti pojava naraščanja prometne delinkvence.⁴⁴ Struktura posameznih prometnih kaznivih dejanj⁴⁵ kaže, da je v jugoslovenskem povprečju dvakrat večje število kaznivih dejanj, storjenih iz malomarnosti, od števila kaznivih dejanj, storjenih z naklepom; toda med posameznimi socialističnimi republikami obstoje glede tega občutne razlike.⁴⁶ Nadalje se uporabljajo določbe osnovnega kaznivega dejanja ogrožanja javnega prometa (271. čl. KZ) celo pogosteje od samih določb hudega dejanja zoper varnost ljudi in premoženja v prometu (273. čl. KZ);⁴⁷ toda jasno je, da določbe o kaznivih dejanjih ogrožanja zajemajo le majhen del resnično storjenih takšnih dejanj.

10. Vprašanje, ki si ga moremo zastaviti, se glasi: ali je treba zares vsa ravnanja, ki jih predvideva kazenski zakonik, šteti za **kriminalna**, ali nasprotno, ali niso morda tudi izven tovrstnih ravnanj takšna, ki so predvidena kot kriminalna tudi izven kazenskega prava v ožjem pomenu? Vprašanje je toliko bolj upravičeno, ker imamo avtorje, ki postavljajo vprašanje, ali je v kazenskih ravnanjih v prometu sploh kaj kriminalnega. Do tega prihaja zato, ker v prometu zares nima-

⁴⁴ Na eno kaznivo dejanje je prišlo v letu 1964 naslednje število motornih vozil: SFRJ 36, BiH 25, Črna gora 43, Hrvatska 27, Makedonija 33, Slovenija 49, Srbija 48. (Podatki iz istega vira kot zgoraj.) Delež republik pri prometnih kaznivih dejanj kaže drugačno podobo, na primer Črna gora 1,4 %. (Za Hrvatsko in Slovenijo glej zgoraj.)

⁴⁵ Prometna kazniva dejanja lahko razdelimo na prava (čl. 271, 272, 273 in 274 KZ) in na neprava prometna kazniva dejanja (ostala kazniva dejanja iz XXI. poglavja KZ, ki se nanašajo na varnost prometa). Neprava so v naši praksi redka.

⁴⁶ Po neki anketi javnega tožilstva SR Hrvatske variirajo naklepna kazniva dejanja, za katera je pristojno okrožno sodišče, po posameznih območjih (v letu 1960) med 5 % in 81,1 %; pri občinskih sodiščih pa med 2,1 % in 84,2 %. Prim. A. Makra, nav. d., str. 55.

⁴⁷ Delikt ogrožanja pomeni nasploh problem v našem pravu. Vendar so sodišča uporabljala določbe 271. čl. KZ. Tako na primer statistika za SR Hrvatsko v razdobju 1961—1964 izkazuje 5010 kaznivih dejanj iz 271. čl. KZ, a le 2304 kaznivih dejanj iz 273. čl. KZ. Glej »Saopćenje 65,1, opći pregled«, Republički zavod za statistiko SRH, Zagreb, 1964.

mo kriminalnih pojavov »klasičnega« tipa. Posledice nastajajo tu praviloma izven storilčeve volje. Asocialnost in antisocialnost vedenja tu, vsaj na prvi pogled, nista tako izraziti kot pri drugih vrstah kriminalitete. Zaradi čestokrat malenkostnih opustitev nastanejo ali morejo nastati tudi katastrofalne posledice. Nenaklepne ali malomarnega storilca prometnega kaznivega dejanja moremo le težko vključiti v naš stereotip hudo-delca, na primer hudo-delca nasilnostnih deliktov, premoženjskih deliktov in podobno.⁴⁸ Kazensko pravo je stoletja izgrajevalo svojo represijo na tipu naklepnega delinkventa. Delinkvent iz malomarnosti se praviloma pojavi šele v novejši dobi in še vedno izjemoma, toda danes grozi, da bo prodrl v ospredje in zajel nenavadno širok krog storilcev. O tem malomarnostnem storilcu praktično še prav malo vemo.⁴⁹ Najbrž se iz tega rojeva tudi pojav, da štejemo delinkvente v prometu in storilce nehotenih deliktov nasploh za nekakšne »kavalirske« delinkvente.⁵⁰

Formalni kriterij določenosti nekega vedenja v kazenskem zakoniku moramo šteti samo kot indikator za določitev kriminalnosti v prometu. Kaj je zares kriminalno, je težavno določiti. Gre za kriminalnopolitično oceno, za presojo vrednote, ne pa za nekaj, kar bi bilo vnaprej podano in jasno eksistentno. Zato lahko tudi ocenujemo nekatera ravnanja neodvisno od njihove določenosti v kazenskem zakoniku. Toda, če nam uspe, da vsaj približno določimo pojmom kriminalnosti na tem področju, tedaj bi moralno veljati to tudi kot kriterij za zakonodajalca. Za kriminalno v prometu bi morali šteti le tisto vedenje, ki je tako izrazito po svoji družbeni nevarnosti (glede na grobo prometno protipravno in brezobzirno ravnanje ter na težino nastalih posledic ali na nevarnost, da nastanejo), da zasluži najhujšo družbeno grajo. Kriminologija nam pri tem lahko pomaga.

Na tem področju nas opogumljajo rezultati obsežnih raziskav, opravljenih z znanstvenimi sredstvi; iz njih izhajajo med drugim tudi eksaktni odgovori na vprašanje o resnični kriminalnosti v prometu. Tako so raziskave

⁴⁸ Tudi nekateri drugi delikti, kakor na primer politični, verbalni in pod., niso po pojmovanju javnega mnenja vedno kriminalno obvezeni.

⁴⁹ »Die Behandlung des Fahrlässigkeitstäters als kriminalpolitisches Problem steht noch ganz in den Anfängen«, H. H. Jescheck: »Aufbau und Behandlung der Fahrlässigkeit im modernen Strafrecht«, Freiburg i. Br., Schulz Verlag, 1965, str. 7.

⁵⁰ Glej Ž. Vimpulšek: Umišljaj i nehat kod krivičnih djela ugrožavanja javnog saobraćaja, JRKKP 2 : 1965, str. 89. Nasprotно R. Clift, nav. d., str. 47.

T. C. Willieta,⁵¹ ki jih je opravil na reprezentativni skupini 653 oseb, obsojenih za različne prometne delikte, pokazale, da se med temi storilci dajo v njihovih dejanjih oziroma v njihovi osebnosti slutiti obrisi kriminalnosti. Iz njegovih raziskav je nastal stereotip »motoring offender«, ki je praviloma moška oseba, mlajši človek v zgodnjih 20-tih letih, ročni delavec, polkvalificiran ali nekvalificiran. Praviloma je motociklist in obstoji verjetnost skoraj 1 : 3, da ga policija že pozna bodisi kot sumljivo osebo bodisi že poprej obsojenega za neprometna kazniva dejanja. Ni vejetno, da bi bila takšna oseba v kakšnem patološkem duševnem stanju in praviloma si je v svesti svojega protipravnega vedenja. Ni verjetno, da se bo takšna oseba sramovala svojega dejanja (be in the least ashamed of having done so); nasprotno, imela bo sebe za nesrečno, ker so jo prijeli pri dejanju, medtem ko se drugim ljudem pri enakih dejanjih po navadi posreči pobegniti (»get-away with«). Avtor se zaveda, da je s tem ustvaril samo neki stereotip, ki nima večjega pomena za resno znanstveno delo, toda mi ga navajamo glede na to, da je rezultat obsežnih, resnih raziskav. Tu v tej zvezi so Willietovi rezultati pomembni za nas tudi zaradi tega, ker izpodbijajo tezo, da gre v primeru hujšega motoriziranega delinkventa (serious motoring offender) za državljanina, ki ga je treba respektirati in katerega vedenje izven njegovega prometnega delikta je treba štetiti za pošteno v odnosu do zahtev javnega reda. Več kot 23 % raziskovancev (151 izmed 653) je bilo dodatno kaznovanih za neprometne delikte (non — motoring offences). Pri 21 % raziskovancev je bilo dokazano sebično in brezobzirno vedenje. Podobnega stereotipa kriminalnih oseb bi v naši prometni situaciji najbrž ne našli (verjetno bi bil prav tako moška oseba, našli bi zanje določeno število poprejšnjih obsodb, vprašanje je le, ali bi bil to motociklist in ali bi šlo za osebe okoli 20 let).

Williet je izhajal ravno iz dilem, na katere je naletel v literaturi o tem, ali gre tu za

⁵¹ Williet T. C. je svojo knjigo naslovil »Criminal on the Road« in je postavljeno hipotezo skozi vso študijo tudi dokazoval. Kot tipična kriminalna ravnanja je izbral naslednja: causing death by dangerous driving, and manslaughter; driving recklessly or dangerously; driving under the influence of drink or drugs; driving while disqualified; failing to insure against third-party risk; failing to stop after, or to report, an accident.

Mannheim H. poudarja v predgovoru k tej knjigi, ki so jo sicer zelo pochlivali, takole: whenever criminologists turn their attention of the white-collar criminal or the traffic offender, public opinion makes a »volte-face« and accuses them of being unduly harsh and punishment-minded. (str. XI).

kriminalnost ali ne (»criminal-quasi-criminal«), pri čemer je kritiziral konцепциjo, da gre samo za deviirano vedenje in za tako imenovane »technical offences«. Sklicuje se na nekega drugega avtorja (Wootton), ki je voznike označil kot »the typical criminal of today«.⁵² S tem problemom se ukvarjajo tudi nekateri drugi avtorji.⁵³

Posebnost prometne delinkvence ni le v storilčevi osebnosti, marveč tudi v dejstvu, da pride do teh kaznivih dejanj zaradi kršenja sicer zelo številnih prometnih predpisov, ki so po svoji vrednosti nevtralni. Pravila, da je treba voziti po desni strani cestišča, da je

⁵² Williet, nav. d., str. 4. Navaja tudi razlikovanje, ki ga izvaja Lord Devlin »between 'errant crimes' committed by the 'quasi-criminal', offences committed by the 'errant', and he deplore the stigmatizing of the motorist who is 'merely errant' as a criminal; a term that should be applied only to the wicked if it were to have any social meaning«. Williet dosledno zastopa in zagovarja tezo, da gre pri deliktih v prometu za antisocialno in kriminalno, ne pa le za asocialno in deviirano ravnanje. Ta teza je prav tako ekstremna in pretirana kot njena antiteza.

⁵³ V nemški literaturi so zanimiva Göppingerjeva izvajanja (nav. d., str. 76 in sl.); avtor proučuje problem prometnega grešnika (der Verkehrssünder) kot kriminalnega tipa. Z metodo eliminacije izloča storilce, ki ravnajo nezavedno malomarno, iz kategorije storilcev, ki kažejo »eine echte kriminelle Gesinnung des Täters«. Pravilno poudarja, da, če opazujemo delinkvente s psihopatološkega vidika, moramo ugotoviti, »dass es sich keineswegs um eine einheitliche Gruppe handelt«. Pravi, da vsaka situacija v prometu pomeni potencialno deliktno situacijo. Brezobzirni voznik, ki teži k uspehu, »pa čeprav bi šel tudi preko človeških trupel«, ki mu v družbenem življenju ni mar, če bo uničil druge ljudi, pa tudi, če postane kazensko ali sicer družbeno odgovoren, »hinterlässt bei der gleichen Rücksichtslosigkeit im Verkehr tatsächlich Leichen; er wird zum Kriminellen«. Ta avtor nahaja »pravo kriminalno ravnanje« tudi še v primerih namernega povzročanja splošno nevarne situacije, kakor tudi v primerih, ko povzroča voznik splošno nevarno situacijo v prometu v odvisnosti od kakšnega drugega kriminalnega dejanja. Tam, kjer že obstoji pozitivna kriminalna intencija (»egal in welcher Richtung«), moramo v večji meri računati s tem, da bo prišlo do prometnega delikta. Nevarnega prometnega delinkventa ugotavlja avtor tudi pri voznikih z določenimi organskimi spremembami in z duševnimi motnjami, kakor tudi pri nekaterih brezvoljnih ljudeh in pri tistih, ki so potrebni pažnje, pa tudi »an Hyperthymiker und Gemütlose, dann aber vor allem an jene Bedenklosen«.

Mnogi avtorji vidijo kriminalno ravnanje in kriminalni tip voznika tudi v primerih vinjenosti za volanom. Tako meni Middendorf v večini svojih del, zlasti pa v svoji raziskavi »600 Alkoholtäter«; v tej reprezentativni skupini je ugotovil celo 51,2 % že poprej obsojenih storilcev, medtem ko navaja Händel 61,5 %, Undeutsch pa 59,3 % (nav. d., str. 15).

treba prehitevati levo ali da imajo na križišču prednost vozila z desne strani, nimajo na prvi pogled nobene etične vsebine. Imamo države, v katerih so ta pravila postavljena ravno narobe. Pri tem pa seveda ne smemo pozabiti, da to, po vrednosti neutralno pravo javnega prometa hoče bolj ali manj preprečiti močno ogrožanje človeških življenj in zdravja ter tujih vrednosti. Kadar voznik ravna proti predpisom ali nepravilno, zvišuje s svojim vozilom nevarnost prometa. Če se mu more način vožnje pripisati kot protipraven ali nepravilen, zlasti če preseže mero »običajne« nepazljivosti in naraste do grobe kršitve pravil o prometni varnosti, tedaj imamo pred seboj etično povsem negativno obarvano vedenje, ki ga prav lahko, če je del storilčeve zavesti, imenujemo kriminalno.

Ko presojamo, kaj je specifično kriminalnega v človekovem vedenju v prometu, moramo izhajati tudi iz objektivnih okoliščin dejanja, ki jih storilcu ne moremo očitati, a vplivajo na možnost storilčevega odločanja v njegovem ravnjanju. Kazensko pravo že dolgo upošteva takšne situacije, kot na primer situacije pri prekoračenju skrajne sile in silobrana, kakor tudi v nekaterih primerih pri posameznih kaznivih dejanjih, kot na primer izzivanje s strani žrtve pri uboju na mah ali pri izvani telesni poškodbi, uboju otroka pri porodu, milejše kaznovanje zatajitve, če je storilec zatajil najdeno stvar ali je do nje prišel po naključju (4. odstavek 254. čl. KZ) in dr. Kazenski zakonik upošteva, da je treba v takšnih situacijah glede na okoliščine dejanja ali na določene lastnosti človekove osebnosti milejše ravnati s storilcem in da v takšnih primerih ni podana huda krivda, ker je nevarnost krivega ravnjanja v takšnih situacijah inherentna. Nekaj podobnega imamo tudi v prometu. Promet je ves obdan od nevarnosti; ogroženost in poškodbe, ne le za okolico, marveč tudi za samega sebe, so bolj ali manj imanentne vsaki udeležbi v prometu. Zato je tu odločilno, da razlikujemo običajen primer od dogodka, ki je rezultat človekovega izkriviljenega ravnjanja. Znotraj teh izkriviljenih ravnjanj, kakor po pravici poudarja Ljubo Bavcon,⁵⁴ »moramo razlikovati tista, ki so posledica trenutne nepazljivosti in drugih podobnih vzrokov, od tistih, pri katerih so se očitno pokazali storilčev prezir, brezobzirnost ali celo tudi povsem negativen (sovražen) odnos do pravil skupnega življenja v družbi. Človekova vest in moralna zavest se upirata temu, da bi enako obravnavali vse primere,

pa tudi temu, da bi spreminjači nesreče, tragedije in **normalne slabosti nepopolne človekove narave** (podčrtal Z. Š.) v hudobna dejanja in v kriminal«. Upoštevati moramo človekovo naravo, kateri se v hitrem, gostem sodobnem moderniziranem prometu čestokrat postavlja zahteve, ki jih moremo označiti za pretirane in ki presegajo nekatere človekove sposobnosti, zlasti možnost njegove koncentracije, hitrost reakcije in druge nepopolnosti človekovih čutov; od tega upoštevanja bo odvisen tudi naš pojem kriminalnosti oziroma pojem tistega dejanja, ki prihaja v kategorijo dejanj, prepovedanih s kazenskim pravom. Ravnati drugače bi pomnilo kaznovati tisto, kar je zunaj človekove volje, zavesti in zmožnosti; to bi nas pripeljalo do nezaželene kavzalne odgovornosti, ki jo ne moremo spraviti v sklad z našim pojmovanjem humanosti, pravičnosti in zakonitosti v smislu socialistične zakonitosti in etičnosti. Naš pravni red si v svojem pravnem urejanju prometa prizadeva, da ustvari kar največjo varnost. Dejanja, s katerimi se nevarnost in tveganost prometa povečujeta zaradi zavestnega in hotenega ravnjanja, pomenijo z družbenega vidika praviloma nezaželena in s pravno normo prepovedana dejanja. Obsežen sistem kaznivih dejanj z različno intenzivnostjo družbene nevarnosti lahko izraža obilico kaznivih ravnjanj glede na njihovo nevarnost. Ravnanja, ki imajo s stališča posledice in (ali) s stališča storilčeve družbene nevarnosti (nevarnosti, merjene z njegovim vedenjem) najlažje oblike, lahko zajemamo v lažja kazniva dejanja, kakršna so disciplinski prestopki ali prekrški, pri katerih lahko odgovornost izvajamo iz samega ravnjanja, ki se izraža s samim kršenjem (zavestnim, hotenim, zavestno usmerjenim proti dolžnostim), pri čemer bi bilo treba dovoljevati, da se ti kriteriji čim bolj objektivizirajo. Nasprotno pa moremo kriminalno vedenje v prometu iskati in najti le pri jasno izraženih in nesporno ugotovljenih brezobzirnih ter grobih krštvah predpisov o prometu, pri čemer pa bi se bilo treba varovati, da ne bi zašli v kakršnekoli oblike odgovornosti, ki obstajajo na področju kavzalne oziroma objektivne odgovornosti. Samo najhujša in jasno izražena kriminalna, protipravna dejanja v prometu zahtevajo in zaslužijo tudi najhujšo družbeno reakcijo, toda tudi zelo obziren postopek pri ugotavljanju kazenske odgovornosti.

11. Kriminologija prometa pomeni nujno potrebo današnjega časa. Problemov množične delinkvence, ki je tako na široko pogojena, ne moremo reševati brez obsežnih krimino-

⁵⁴ Bavcon Lj.: Nehat kao oblik vinosti u savremenom krivičnom pravu, JRKKP 2 : 1964, str. 202.

loških, v bistvu biopsihološkosocioloških raziskav. Normativne discipline s svojimi sankcijami in družbeno-upravne preventivne akcije ne morejo nastopati in uporabljati tradicionalna sredstva kazni in podobnih ukrepov brez eksaktnega raziskovanja negativnih pojavov v prometu.

Problem **prevencije** je tu v ospredju. Na tem področju lahko dosežemo odlične rezultate. Spoznani vzroki določenih nevarnih ravnanj v določenih (nevarnih) situacijah ustvarjajo podlago za uporabo ukrepov družbenega vpliva in za družbeno akcijo nasploh. Zdi se, da na tem področju javnost še vedno ni zadosti poučena in angažirana. Videti je, kakor da so prometne nesreče postale normalen davek, ki ga plačujemo tehničnemu napredku.⁵⁵ Negativni pojavi v prometu z

⁵⁵ Vesti o prometnih nesrečah postajajo stereotipne dnevne novice, zaradi katerih se le malokdo vzinemirja. To, da na evropskih cestah izgubi življenje vsako leto več ljudi, kot pa je bilo ubitih ljudi od atomske bombe v Hirošimi leta 1945, ali da pri nas izgubi življenje v avtomobilskih nesrečah več ljudi, kot pa pri ubojih (in sicer dvakrat več), se zdi, da postaja nekaj normalnega.

izjemno hudimi posledicami postajajo že stereotipni.⁵⁶

V prevenciji teh negativnih pojavov bo treba v prvi vrsti angažirati javno mnenje in storiti vse, da postanejo nevarnosti sodobnega prometa del zavesti vseh državljanov, ki se udeležujejo prometa. Predvsem se to nanaša na tiste udeležence v prometu, ki glede na prometna sredstva, katera uporabljajo, še zlasti povečujejo stopnjo tveganosti in nevarnosti v prometu. Tako bomo lahko zaostrili disciplino v prometu, ker bomo tudi zaostrili odgovornost tistih, ki kljub zavesti o nevarnosti kršijo pravila o varnosti prometa.

Namesto, da se izgubljamo v pravnodogmatskih abstraktnih problemih kazenske odgovornosti in bistva kaznivega dejanja v prometu, se moramo rajši lotiti raziskovanja realnih pojavov negativnega vedenja v prometu in njihovih vzrokov. V ta namen nam kriminologija prometa lahko daje potrebne analize in rezultate.

(Prevod iz srbskohrvaškega rokopisa)

⁵⁶ »Dix mille morts, c'est une statistique; un mort, c'est une drame«, tako dramatizira ta pojav neki francoski avtor. Ta drama, ne enega človeka, marveč tisočev ljudi, se iznika naši pozornosti.

Elements of Criminology of Traffic

by Zvonimir Šeparović — Assistent-Profesor, School of Law, Zagreb

The criminology of traffic is to comprise all negative social phenomena in traffic, and should not be limited to those only which entail a penal sanction. The criminology of traffic explores the causes of negative phenomena in traffic, tries to build their typology as well as typology of perpetrators in traffic, and forms elements for a unite social reaction to these phenomena. The criminological problems concerning the road traffic are of special interest because of their frequency and grave consequences. The traffic accidents show the reverse side of the enormous technical progress of the modern traffic. The negative phenomena in traffic raise to such a terrifying extent that makes the insurance of security in traffic one of the most essential problems met with by man and society in a technical civilisation.

We lack, above all, reliable and exact statistical data which would enable us to trace and evaluate trends of negative phenomena in traffic adequately.

The notion of causes of traffic accidents are not clearly and uniformly solved in professional literature. We can not assign as a cause only one single point, but all the diverse and multiple causes that act mutually in a causal nexus. The searching of causes of accidents can only be search of objective reality.

The objective factors important for traffic accidents are roads and motor vehicles — their deficiencies and shortages.

As subjective factors are to be taken into consideration not only the direct participants in traffic but all those who are responsible for normal and safe traffic (constructors of roads and vehicles). The first group of factors is not, of course, isolated from the second. The sub-

jective factors are of importance everywhere, where the traffic security depends from people. These factors are mostly decisive for traffic accidents and other negative phenomena in traffic. The statistics have already given us the results showing the typical dangerous conduct in traffic which can cause accidents.

All our statistical data prove that traffic offences steadily increase. Their increase is larger than the increase of motor vehicles. Some authors put forward the question whether a traffic offence can be treated as criminal at all. The consequences usually do not depend from perpetrator's will. In traffic, we can consider criminal such behaviour only that is socially dangerous to such a degree that merits the most severe social reaction. While evaluating the criminal behaviour in traffic we have to take into consideration the human nature that is, in our modern, rapid, and dense traffic, often put before exaggerated claims that exceed some of the man's abilities, especially his ability for concentration, the promptness of his reaction and some others. The notion of what is criminal in traffic and should be treated by criminal law is connected with the scope of taking into consideration these facts. Treating the problem otherwise would mean to punish that what is out off reach of man's will, conscience and abilities. This would lead us to undesired causal responsibility that is contrary to our concept of humanism, justice, and legality as conceived by socialist legality and ethics. As far as prevention of negative phenomena in traffic is concerned, it is necessary to engage the broad public opinion and try to make the dangers of the modern traffic a part of conscience of all those who participate in it.