

Kriminološko raziskovanje osebnosti prometnega prestopnika

Dr. Zvonimir Šeparović, docent pravne fakultete univerze v Zagrebu

Spoznavanje osebnosti prometnega prestopnika je za vse tiste, ki se ukvarjajo s preprečevanjem in zatiranjem prometnih prestopkov izredno pomembno. Ker se praktično vsi strinjamo, da je človeški osebni dejavnik odločilen za prometno varnost, je očitno, da bo prva naloga preprečevanja in zatiranja prestopkov: spoznavanje prometnega udeleženca, njegovih lastnosti in osebnosti, kajti le tako lahko najdemo kako pojasnilo o njegovem vedenju, pa tudi najboljše ukrepe za vplivanje na to vedenje. Z drugimi besedami — spoznavanje osebnosti prometnega prestopnika očitno lahko rabi dvojnemu namenu: odkrivanju globjih, dejanskih vzrokov in mehanizmov določenega vedenja v prometu — to bo omogočilo izbiro ustreznih ukrepov pri družbeni reakciji — na drugi strani pa predvidevanju prihodnjega vedenja, torej napovedi, kar je za prometno varnost neprecenljive vrednosti.

V zvezi z vprašanjem kako spoznati osebnost prometnega prestopnika, se odpira vrsta vprašanj, od katerih posebej poudarjamo naslednja: 1. v čem so posebne težave pri spoznavanju osebnosti prometnega prestopnika; 2. ali gre pri tem dejansko za kriminalni pojav oziroma za hudodelstvo v prometu; 3. ali so prometni prestopniki in njihovi prestopki primerni predmeti za kriminološka raziskovanja. Pri iskanju odgovorov na našeta in podobna vprašanja izhajamo iz že znanih in dostopnih ugotovitev v kriminološki literaturi in iz ugotovitev lastnih raziskovanj. Tukaj seveda lahko le nakažemo temeljna vprašanja, poudarimo njihovo zapletenost in aktualnost, z namenom, da bi spodbudili in izboljšali prakso, ki bi jo lahko temeljito spremenili in bi jo morali spremeniti.

I.

1. Težave pri spoznavanju osebnosti prometnega prestopnika izhajajo predvsem iz dejstva, da gre za raziskovanje notranjih izvirov človekovega vedenja, za raziskovanje »nekaterih posameznikovih lastnosti, ki se kažejo v različnih oblikah vedenja«. ¹ Kriminologijo zanimajo splošne zakonitosti, ki veljajo za vedenje ljudi, toda hkrati mora najti mehanizme za pojasnjevanje konkretnega človeka — posameznika, konkretno osebnost kot pojavnost človekove individualnosti. Če osebnost pojmuje kot »skupino

¹ Rot N.: Psihologija ličnosti, Zavod za izdavanje učbenika SR Srbije, Beograd 1963.

pojavnosti« bolj ali manj ustaljenih lastnosti, ki so pri vsakem posamezniku združene na poseben način in na katere naletimo pri določenih posameznikih, ² tedaj bomo na našem področju naleteli na množico težav: 1. težave so splošne narave, ker številna vprašanja v znanosti o človeku, posebno v psihologiji in antropologiji, glede na osebnost, še niso rešena na enoten, nedvomen in zanesljiv način. 2. težave posebne narave so v tem, da pri našem poskusu za spoznavanje osebnosti prometnega prestopnika raziskujemo ljudi, katerih posebnost je določen način vedenja v določeni dejavnosti — prometu. Vprašanje je namreč, ali splošne osebnostne lastnosti veljajo tudi tu, ali pa je vedenje kakšne osebe v posebnem okolju kot je promet, drugačno kot sicer v normalnem družbenem življenju; 3. pomemben del težav je metodološke narave, tj. nimamo možnosti odkriti osebnostnih lastnosti, ker so notranje in v vsakem posamezniku združene na poseben način. Znano je namreč, da tudi v družbene znanosti, podobno kot v naravoslovno vedo, čedalje bolj prodira natančnost. Kvantificiranje (Fromm), tj. merjenje družbenih pojavov, je nedvomno pomembno metodološko izboljšanje. Toda pojavi, ki se uvrščajo v družbene znanosti, geneza človeškega elementa v družbenih dogajanjih, pri čemer se izraža individualno, subjektivno, notranje, in brez česar se ne da pojasniti človekovo zunanje vedenje, se izmika količinski matematični metodam, ki morajo prav tu čedalje bolj prepuščati prostor metodam kakovostne razčlenbe tj. sestavljenim analitičnim metodam: Pojasnjevanje človeškega vedenja, njegove motivacije, posebnosti, ki jih s seboj prinaša posamezno v splošnem, ni mogoče do konca izraziti s statistiko; le-ta da lahko samo pripravljajalno zbiranje razpoložljivih, temeljnih podatkov.

3. Predhodno pomembno vprašanje za tukaj obravnavani problem je dilema, ali pri ogrožanju in uničevanju zavarovanih dobrin v prometu sploh gre za kriminalno vedenje.

To vprašanje izhaja iz dejstva, da je prometno prestopništvo popolnoma nov pojav, kakor je tudi motorizacija in množični promet pojav novejših civilizacij. Kriminalno v družbi se navadno in najpogosteje (tradicionalno) razume kot hudo samo po sebi »mala in se«, kot razloček od »mala prohibita« tj. tisto, kar je šele s pravnim redom prepovedano in ni hudo samo po sebi ter hkrati tudi ni amoralno, oziroma se za

² Sorokin B.: Socijalna psihologija I. dio Uvod u psihologiju, Narodne novine Zagreb, 1967.

kriminalno šteje vedenje, ki je vsebinsko protidružbeno, potem ko se iz kriminalnih kategorij izločuje vse tisto, kar ni očitno protidružbeno.³ Kriminalno se enači s proti družbenim in nemoralnim, vse drugo odpade (Bergess):

Številni pisci prometno prestopništvo uvrščajo v nekaj, kar ni kriminalno samo po sebi: Govorijo o »kvazi-kriminalu«, o »tehničnih hudodelstvih«, storilce pa imenujejo »pseudoprestopniki« (Pinatel), »priložnostni prestopniki« (Di Tulio). Prometno prestopništvo je glede na posledico res vedno nenaklepno, storjeno iz malomarnosti. Gre za povsem nov pojav, ki nastaja v posebnem deliktne položaju. Že sam vstop v promet prinaša abstraktno nevarnost in velike možnosti za prestopništvo v mogočih deliktne položajih. Najmanjša nepazljivost lahko pripelje do najhujših katastrof. Udeleženec v prometu je poleg tega tudi sam ogrožen in se zato »prestopnik ne izplača«, zgodi se navadno proti njegovi volji.

Vendar je ta deliktne položaj udeležencem v prometu vedno znan. V prometu je dandanes ubitih in poškodovanih več oseb kot v kateri koli ilegalni dejavnosti. Družba upravičeno postavlja visoke zahteve glede pazljivosti in nadrobno ureja način vedenja z obsežno pravno regulativo. Zaradi tega bomo morali zavestno grobe kršitve prometnih predpisov, neodgovorno in brezobzirno vedenje v prometu šteti kot proti družbene in nemoralne, to pa pomeni tudi kriminalne. Nepopravljivo kršenje prometnih predpisov (povratniki, recidivisti), vstopanje v promet, če je človek pod vplivom alkohola, groba malomarnost v posebno nevarnih položajih, udeležba v prometu kljub prepovedi, izzivanje prometne nesreče in beg s kraja nesreče, vse to pomeni zavestno negativno razmerje do družbenih obveznosti. Tu ne gre več za navadna »tehnična kazniva dejanja«, temveč za hudodelstva oziroma za prava kazniva dejanja, čeprav etiološko in fenomenološko zelo posebna.

II.

4. Zdajšnja literatura kaže pri ocenjevanju osebnosti prometnega prestopnika veliko pisanost. Med njimi bi lahko izbrali naslednje glavne koncepcije:

a) Po enem, precej razširjenem mnenju so prometni prestopniki osebe, ki so sicer družbeno koristne in pozitivne, tj. »naključni krivci«. Pri

prometnih prestopnikih naletimo na vse duševne lastnosti in na celotni družbeni profil kot pri vseh drugih ljudeh, ali kakor poudarja eden naših znanih avtorjev: »Pri prometnih deliktih praviloma nimamo opravka s kriminalci, temveč v glavnem s poštenimi in lojalnimi državljani, ki so prvič, verjetno pa tudi poslednjič prišli v konflikt z zakonom.« (Vimpulšek). Na približno enakem stališču so objektivno tudi tisti, sicer maloštevilni pisci, ki odločilno vlogo pri nastanku prometnih nesreč pripisujejo objektivnim fizičnim dejavnikom, vozilu oziroma cesti in mogočemu deliktne položaju, pri čemer zapostavljajo vlogo subjektivnega dejavnika (»Unsafe at any speed« R. Nader). Po mnenju teh avtorjev nastajajo nesreče povsem po naključju.

b) Druga koncepcija, na katero naletimo v literaturi, je tista, ki gre v drugo skrajnost in ki poudarja, da je prometni delinkvent »tipični kriminalalec sedanosti«. Največji delež se pripisuje protidružbenim osebnostim, ki da so najpogostejše protidružbene tudi na drugih toriščih družbenega življenja. To je znana teza: »Človek vozi tako, kakor se tudi sicer vede!«⁴ Raziskave dokazujejo, da je med prometnimi prestopniki precejšnje število takšnih, ki so bili obsojeni tudi za druga kazniva dejanja: Willett je ugotovil 23 %, Hartmann 34 %, Middendorff pa celo 50 % prej kaznovanih prometnih prestopnikov (med svojimi 600 prestopniki — alkoholisti).⁵ V našem gradivu je ta teza deloma potrjena: od 250 obsojenih je 22,1 % prej obsojenih (izmed teh je 10 % specialnih povratnikov, 15,7 % pa je bilo kaznovanih zaradi prekrškov).

c) Tretja koncepcija je tista, po kateri je prometni prestopnik »državljan, ki spoštuje zakone, je dober mož in oče, vendar se takoj ko sede za volan, spremeni v popolnoma drugačnega človeka, vede se po drugem obrazcu, kot v pisarni ali kadar se sprehaja po ulici. To precej razširjeno tezo strokovnjaki upravičeno zavračajo. Kot pravi dr. Catel, »to preprosto ni res, kajti obrazec njegove osebnosti se ne zamenjuje. Če je normalen, se normalno tudi vede. Ko človek sede za volan in se znajde v hermetično zaprtem avtomobilu, daleč od neposrednega stika z ljudmi, se mu nenadoma ponudi priložnost, da pokaže protidružbene, agresivne in nevrotične plati obrazca svoje osebnosti. Na-

⁴ Willett T. C.: Criminal on the Road, Int. Library of Criminology, No 12, London 1964.

⁵ Willett T. C. op. cit.

⁶ Middendorff V.: Soziologie des Verbrechens, Diéderichs Düsseldorf — Köln 1959.

³ Mannheim H.: Comparative Criminology, A Text Book, Vol I. Routledge & Kegan, London 1965.

drobna klinična razčlemba takšnih psiholoških tipov ljudi, opravljena s strokovnim opazovanjem psihologov in psihiatrov, sname masko z njihove prave osebnosti in pred nami se v močni luči pokaže njihova prava osebnost, to pa je osebnost patološko asocijalnih tipov.«

d) Podobna pravkar obravnavani je: koncepcija, po kateri je osrednja figura in najpogostejši pojav med prometnimi prestopniki *nasilna osebnost, nasilni voznik*. Hudo nasilje je prav tako, kot pri drugih hudodelstvih temeljni vzgib in lastnost hudodelca za volanom. Kakor poudarja Lorenz, je ta lastnost človeku prirojena v različnem obsegu, a tega lahko vedno pokaže v vsakdanjem življenju. Moderna civilizacija pritiska na izvirno, atavistično nasilnost, ta pa udari na dan pri vožnji z avtomobilom. Temu ustreza samo okolje, v katerem deluje avtomobilist: brezimnost in nenavzočnost neposrednega družbenega stika, dalje frustracije zaradi gostote sodobnega prometa in vsekakor tudi vedenjski dejavniki drugih voznikov, vse to močno pospešuje nasilnost. To se ne izraža le v prometnih nesrečah, temveč tudi v žalitvah med vozniki, pogosto že zaradi najmanjšega povoda, na primer zaradi parkirišča. Nekateri takšno vedenje opisujejo kot posledico »spolne simbolike moderne avtomobila«; od tega da izvira ta neprikriti prezir in nasilnost, ki ju nekateri moški vozniki kažejo do žensk; ti moški vozniki pomanjkanje vozniške spretnosti podzavestno izenačujejo s spolno impotenco, vsako kritiko glede njihove vozniške sposobnosti pa večina jemlje kot porog njihovi moškosti. Dr. Canty je prišel do presenetljive ugotovitve, da je med 800 pregledanimi prometnimi prestopniki celo 65 % v takšni ali drugačni obliki »motenih«.

e) Posebno v psihološki literaturi je zelo razširjena teza o tem, da manjšina voznikov povzroča največje število prometnih nesreč. Gre za tako imenovane osebe, ki so nagnjene k *prometnim nesrečam*. Nekateri ljudje res povzročajo prometne nesreče tudi v nenevarnih položajih, drugi pa so spet samozavestni tudi v nevarnih, kar kaže na njihovo nerazpoloženost, ki povzroča neustrezen odziv v določenem položaju, ki presega njihove psihofizične sposobnosti ali pa izhaja iz njihove splošne nezadostne psihofizične sposobnosti ali splošnih funkcionalnih lastnosti živčnega sistema. Nekateri ljudje imajo zares večje, drugi pa manjše nagnjenosti k nesrečam, tj., nekateri bodo povzročili več, drugi pa manj prometnih nesreč. Toda to ne pomeni: 1. da bo vsaka oseba, ki je nagnjena

k nesrečam, to tudi res povzročila, oziroma imela več nesreč; 2. da bo v svojem življenju vedno nagnjena k nesrečam; 3. da bo nagnjena k vsem vrstam nesreč.⁷ Zato upravičeno dvomijo o koncepciji nagnjenosti k nesrečam, kot koncepciji, ki vse rešuje in vse pojasnjuje.

5. Vse omenjene koncepcije smo deloma že ocenili. Že na prvi pogled je jasno, da nobena izmed njih *prometnega prestopništva ne more pojasniti v celoti* in zajeti vse vrste prometnih prestopnikov. Zaradi svoje ekskluzivnosti in ideološke obveznosti nobena ne more prenesti kritike, čeprav v vsaki izmed njih najdemo zrno resnice, v vsaki je obsežen večji ali manjši del udeležencev v prometu; toda nobena ne more pomeniti temeljnega koncepta, s katerim bi pojasnili subjektivni dejavnik pri nastanku prometne nesreče.

Na kratko ponovimo: a) del prometnih nesreč res povzročijo dobri, pošteni in lojalni državljani — »naključni krivci«; b) med prometnimi prestopniki pa so tudi asocijalni tipi, že prej kaznovani zaradi prometnih prekrškov in drugih družbeno prepovedanih dejanj; d) med prometnimi prestopniki je pomembno število nasilnih oseb, med katerimi je del »motenih«; e) tudi osebe, ki so nagnjene k prometnim nesrečam, povzročajo dokajšen delež prometnih prestopkov (za katere so krive). Iz tega izhaja sklep, da je med prometnimi prestopniki zastopana vsaka izmed omenjenih skupin (tipov) osebnosti, razen pri koncepciji c), ki je znanstveno nevzdržna (kvaziznanstvena teza o tem, kako se sicer nepoporečen državljani, takoj ko sede za volan, spremeni v popolnoma drugačnega človeka, nasilnega in asocijalnega).

III.

6. Torej na podlagi podanih koncepcij ne moremo orisati temeljnih lastnosti pojma »splošni tip prometnega prestopnika«. Nekateri so šli po drugi poti, hoteč oblikovati *več razsežnostno tipologijo* prometnih prestopnikov.

Reševanje tega problema s pomočjo teorije tipov ni osamljen postopek. To ni le posledica nagnjenosti ljudi, da zadeve klasificiramo, temveč posledica dejanskih potreb, da se znotraj splošnega poišče posebno, kar ima lahko stalno vrednost; vendar se je pri tem treba zavedati, da vsaka shematizacija vedno osiromaši pred-

⁷ Graf Hoyos C.: *Psychologie des Strassenverkehrs*, Huber Bern & Stuttgart 1965.

met opazovanja in da so zato možne večje ali manjše napake. Toda kolikor bolj je razvrščanje izbirno in diferencirano, toliko bolj lahko zadosti potrebam, najsi so te pedagoško, spoznavno-teoretično ali kako drugače usmerjene. V množici teorij o osebnosti so izhajali ne le od poudarjanja osebnostnih razločkov, ki so kakor določene lastnosti združene, »pri vsakem posamezniku na poseben način«, temveč tudi od raziskovanja podobnosti med ljudmi.⁸ Človeške lastnosti so porazdeljene na poseben način, v skladu s porazdelitvijo normalnih možnosti — največje število ljudi je nekje na sredini lestvice lastnosti, medtem ko jih je čedalje manj, čimbolj se približujemo skrajnostim te lestvice. To seveda ne preprečuje, da ne bi poskušali tudi s teorijo tipov, čeprav jo številni pisci odklanjajo.

Tipološko razvrščanje osebnosti je posebno izrazito v psihologiji, srečujemo pa ga tudi v kriminologiji. Razvrščanje ljudi v nekakšno omejeno število tipov z vrsto »tipičnih« lastnosti je znano še iz starih časov. Med najstarejše sodi Teofrastova tipologija (372—277 pred našim štetjem), podana v njegovih »značajih«, kjer je opisal 30 različnih značajev. Pisec najprej podaja določitev posamezne prevladujoče poteze, nato pa opis »tipa« človeka, pri katerem je ta poteza posebno izrazita. Bolj znana je *tipologija temperamentov*, ki jo je v 5. stoletju pred našim štetjem podal Hipokrat, in v kateri je čustvena stran osebnosti razvrščena v štiri tipe: kolerik, sangvinik, melanholik in flegmatik.

V *znanstveni psihologiji* so znane številne tipologije; omenimo naslednje: W. Wundt izhaja iz štirih znanih temeljnih tipov temperamentov kot Hipokrat; pri njem poudarja štiri temeljne lastnosti človeškega čustvenega življenja: 1. hitrost sprememb čustev, 2. moč čustev, 3. splošno razpoloženje in 4. izražanje čustev (pri nas ima podobno stališče Zvonarevič,⁹ ki dopolnjuje Wundtovo varianto). Jung ljudi deli na dva temeljna tipa — introvertirane in ekstravertirane osebnosti. Dobro so znane tipologije nemškega psihiatra E. Kretschmerja (1888—1964); ta v svojem delu »Telesna konstitucija in značaj«, loči, glede na telesni ustroj tri temeljne tipe: leptosomni, astenični, atletski in piknični tip, poleg tega pa še različne displastične tipe, ki niso patološki. Loči tudi dva temeljna tipa osebnosti — ciklotimni in shizotimni. Ciklotimni tip opiše z

naslednjimi lastnostmi: ta je družaben, dobrodušen in prijateljski. Nasprotno pa je shizoidni temperament nedružaben, vase zaprt, tih, resen, brez smisla za humor in preobčutljiv. Za podobno tipologijo osebnosti kot Jung in Kretschmer se zavzema tudi W. H. Sheldon.

7. V kriminologiji prestopnike klasificiramo in tipološko delimo na najrazličnejše načine, in sicer zaradi različnih izhodišč in načinov razlage kriminalnosti. Podajmo nekaj najbolj znanih. C. Lombroso prestopnike deli na: rojene, duševno bolne, prestopnike iz strasti, iz navade ter naključne kriminalce. E. Ferri jih podobno razvršča na: duševno bolne, rojene, prestopnike iz navade, naključne in hudodelce iz strasti. F. v. Liszt: naključni krivci, krivci iz navade (ki so lahko popravljivi ali nepopravljivi); di Tulio: naključni, konstitucionalni in duševno bolni prestopniki. Mezger jih glede na pripravljenost za storitev dejanja deli na: položajne (s podskupinami: konfliktni, razvojni in hudodelci iz navade) in značajske (iz nagnjenosti, iz strasti in glede na okoliščine). S. Hurwitz dela različne delitve; tukaj podajamo tiste, ki so v zvezi z naravo in potekom storitve kaznivih dejanj in sicer: recidivisti in nerecidivisti, akutni in kronični, zmerni in hudi zločinci; glede na možnost neposrednega zdravljenja pa so: naključni krivci, nepopravljivi, kriminalci, primerni za kazenske ukrepe, in podobno.

Lahko rečemo, da se dovolj jasno oblikujejo naslednji tipi: duševno bolni in normalni; naključni in recidivisti, ki so lahko »naključni krivci« in krivci iz navade; z etiološkega stališča pa jih delimo na položajne ter na hudodelce po osebnostnih lastnostih (pri enih prevladujejo zunanje, pri drugih pa notranje okoliščine).

8. V kriminologiji prometa so že poskušali izoblikovati tipe prometnih prestopnikov.

Altavilla je izdelal tipologijo prestopnikov iz malomarnosti: 1. osebe, katerih nepazljivost je izraz nasilnosti; 2. osebe, katerih nepazljivost je posledica nekakšne razumske ali duševne nesposobnosti; 3. osebe, ki prometne predpise kršijo po naključju. Frey je izdelal naslednjo tipologijo prometnih prestopnikov:

1. *brezobzirni prometni anarhist*, ki krši poglavitne prometne predpise (kot so predpisi o prehitevanju, prehodih za pešce ipd.), — če je večkrat kaznovan, ga je treba izločiti iz prometa; 2. *grobijan* (angleško »rowdy«) je »nevaren stroj« slabega značaja, ki mora biti takoj izločen iz prometa, kakor vsak drug nevaren stroj; 3. oseba, nagnjena k prometni nesreči (razen

⁸ Sorokin B. op. cit.

⁹ Zvonarevič M.: Psihologija, Opći dio, Zagreb 1958 (umnoženo kao rukopis), Društvo socialnih radnika SR Hrvatske, Zagreb.

mladih voznikov, pri katerih gre lahko še za nezrelost in se jim lahko vozniško dovoljenje spet vrne); 4. *mladi — stari vozniki* — razločevanje glede na starost; 5. *poprečni — korektni voznik*, ki si včasih privoščijo tako tvegano vožnjo ali ravnanje, ki je v njihovih očeh le nenevaren odmik od prometnega predpisa, ki ga ima za breme.

Nemška avtorja Mayer in Jacobi¹⁰ sta v raziskavi 150 prometnih nesreč našla naslednje tipe krivih povzročiteljev nesreč: kriminalci, grobiji, neuvidevneži, ravnodušneži, slabi vozniki, korektni in bolni vozniki.

Za kriminologijo prometa je pomembna tudi *tipologija voznikov*; pri njej pa ne gre za razvrščanje prometnih prestopnikov temveč za voznike motornih vozil nasploh. Tako Schwarz ločuje: 1. plašni tip, 2. površno-veseli tip, 3. avtomatizirano-hiperkinetični tip, 4. sanjarsko hiperkinetični tip, 5. brezobzirni — asocialni tip in 6. altruistično — kolektivistični tip. Določeno etiološko pomembnost, povezano z lastnostmi in stanji osebnosti voznika, imajo tudi trditve kot npr.: povezanost med življenjsko krizo in nastankom nesreče;¹¹ povezanost med nadkompensacijo strahu in manjvrednostnim kompleksom ter prometno nesrečo (iz japonske raziskave); posebni značjski tip prepotentnega voznika-drzneža (»le prétentieux«, kakor ga imenuje Rodhe), ki svoje vozilo ne šteje za prometno sredstvo, temveč za sredstvo za samopotrjevanje; dalje je pozornosti vredna psihološka teorija o »vozniški nevrozi« kot novi vrsti duševne motenosti, tj. bega iz resničnosti s pomočjo motorja.

IV.

9. Ob koncu razprave o tipoloških razvrstitvah v kriminologiji moramo odgovoriti na vprašanje, ali imajo omenjeni pristopi in postopki kakšno teoretično ali praktično vrednost.

Na splošno lahko rečemo, da se teorija tipov upravičeno odklanja. Tako v psihologiji poudarjajo (pri nas Sorokin in Zvonarevič), da se poskusi tipologij, čeprav se zdijo za »vsakdanjo rabo« zelo primerni, večinoma opuščajo, uporabljajo se le za nekatere popolnoma grobe in približne klasifikacije ljudi. Zato je več vzrokov: 1. sam pojem tipa je izšel iz opažanja *izjemnega vedenja izjemnih ljudi*, tako da »tip« pravzaprav

pomeni *atipično vedenje* glede na »navadne« ljudi); tipologijam se lahko ugovarja tudi s statističnega stališča, kajti tipologije, posebno dihotomijske, terjajo, da ljudi razvrščamo po načelu ali — ali, kar kaže na nenaravnost takšnih koncepcij; 3. v vsakem »tipu« osebnosti so pogosto obsežene lastnosti, ki so v življenju nezdržljive. Zaradi teh vzrokov, ki vsi skupaj lahko pomenijo nevarnost napak in torej tudi kvazi-znanstvenega posploševanja, se tipološko razvrščanje v psihologiji opušča in se bolj uporablja »analitična koncepcija osebnosti, temelječa na pojmu *osebne poteze*«. ¹² Cattel je izhajal iz 18 000 besed, s katerimi v angleščini opisuje različne človeške lastnosti, in z redukcijo sinonimov prišel do 4000 pojmov, na koncu s pomočjo faktorske razčlembे izluščil 20, kasneje pa komaj 12 temeljnih *osebne poteze*. Pri nas je Zvonarevič, ki je izhajal iz splošnih meril osebnosti, vse človeške lastnosti razvrstil na naslednje skupine; 1. temperamentne poteze, 2. značajske poteze, 3. sposobnosti, 4. interesi, 5. stališča in pojmovanje ter 6. reagiranje na frustracije. Ta delitev osebnostnih potez lahko pripomore h karakteriziranju in razumevanju posameznih ljudi in je vsekakor pomembna tudi za kriminologijo.

Razvrstitve in tipologije v splošni kriminologiji doslej še niso zadostno rešene. *Hudodelstvo je esencialno heterogen pojav* in je zato zelo težko delati splošne tipe, ki bi bili uporabni za vse vrste prestopkov. Znotraj istovrstnih hudodelstev (prestopki zoper življenje in telo, spolni prestopki in podobno) tudi ni mogoče s klasifikacijo zajeti vseh, pa tudi ne večine delinkventnih osebnosti, čeprav je na tem torišču mogoče pričakovati pozitivne rezultate za oceno vsaj najpogostnejših lastnosti osebnostnih potez.

Poskusi tipološkega razvrščanja prometnih prestopnikov doslej niso prispevali k jasnejšim rezultatom. Poskusi kriminoloških tipologij so bili izpeljani z večjim ali manjšim uspehom na sploh ali za posebne skupine deliktov, medtem ko pri prometnih prestopnikih naletimo na gotovo nepremostljive težave. Že zdaj lahko trdimo z gotovostjo, da ni *enotnega tipa prometnih prestopnikov*. Prestopki in prestopniki so tu lahko (in tudi so) do skrajnosti različni: prestopki se gibljejo od nedolžnega prekrška pri parkiranju pa do grobih in brezobzirnih kršitev temeljnih prometnih pravil z najbolj katastrofalnimi posledicami takšnega protipravnega ravnanja; prestopniki so lahko častivredni ljudje,

¹⁰ Mayer — Jacoby: Typische Unfallursachen, Kriminalistik V, Hamburg 1961.

¹¹ Graf Hoyos C. op. cit.

¹² Zvonarevič M. op. cit.

ki so se pregrešili zaradi majhne nepazljivosti, lahko pa so tudi surovi, nasilni in asocialni tipi, ki so nasilni tudi v življenju, v družbi in za volanom. Zato ne moremo trditi, da obstaja le en tip prometnega »kavalirja« ali »pravega kriminalca«.

Posebnost tega prestopništva je, da so udeleženci lahko vsi, ki stopajo na prometno površino, torej tudi delinkventi. V prometu je vsakdanji življenjski položaj *potencialni deliktne položaj*. Družbeno nedopustno vedenje v prometu se karakterološko ne da strniti na skupni imenovalec, čeprav so očitne stalne kategorije, kot so nasilni, brezobzirni in lahkomišelniki vozniki, kar zakonodaje posameznih držav že upoštevajo.

Težave pri tipiziranju prometnega prestopka in prestopnika izvirajo iz pravnih konstrukcij, kakor so na primer tiste o duševnem razmerju storilca do lastnega dejanja, torej o razmerju do krivde. Napačno se sklepa, da je prometno prestopništvo samo prestopništvo iz malomarnosti ter da je prometni prestopnik »tipični prestopnik iz malomarnosti«. ¹³ To je le glede na posledico, pa še to ne popolnoma, kajti tvegano vedenje v prometu je pogosto zavestna »igra na robu smrti«, pri čemer storilec, čeprav tega ne želi, vendarle privoli v posledico ogrožanja, ker upa, da se bo vseeno tudi tokrat nekako izmuznil. Toda glede na dejanje, *na kršitev predpisov, so prometni prestopki tipični naklepni prestopki*. Tako na primer prehitevanje na nepreglednem kraju ali vožnja skozi zaprto križišče pomeni zavestno in naklepno kršitev temeljnih pravil vedenja v prometu, pri čemer storilec, če ne gre za samomorilca, sicer »ne želi« srečanja s kako oviro niti noče posledice, ki bi lahko nastala, vendar je tudi ne izloči, ker se dobro zaveda, da »posledica lahko nastane« (R. Frank je že leta 1907 poudaril, da v naklep spada tudi predvidevanje, zavest o možni posledici ravnanja zvezano s poznavanjem tistih okoliščin, ki so elementi kaznivega dejanja), pa se *zanaša na srečno naključje*, da ne bo nastala, ali da se ji bo izognil. (Pri nas Srzentić in Stajić pravilno opozarjata, da se storilec ne more braniti, češ da je ukrepal malomarno, če se je zanašal na naključje in na srečo). Zavestne kršitve temeljnih pravil o prometni varnosti, zavestnega ogrožanja sebe in drugih s povzročanjem nevarnih položajev, zavestnega zvečevanja tveganja in podobnega ne moremo šteti za »tipični prestopki iz malomar-

nosti«. Tu ne obstaja le zavest o nevarnosti, temveč tudi protipravnost takšnega ravnanja. Poleg tega je dandanes praktično vsem udeležencem v prometu, posebno pa še voznikom motornih vozil znano, kako dramatične in tragične so posledice nepravilnega vedenja; poznajo tudi prepovedi takšnega vedenja. Prometni prestopki so dandanes najpogostnejša oblika družbene nediscipline na določenem torišču človeške dejavnosti, z daleč najhujšimi posledicami, z največjim številom nasilnih smrti, poškodb in gmotne škode. Vesti se grobo in proti predpisom pomeni *zavestno kršiti pravila o vedenju in prevzemanju odgovornosti za najhujše posledice*.

10. Zdi se, da bo treba za potrebe kriminologije vzeti za izhodišče *lastnosti poprečnega voznika* in ugotavljanje lastnosti, ki so potrebne za varno udeležbo v prometu. Nasprotje od tega obrazca bodo lastnosti prometnega delinkventa. Tako se šteje, da je treba pri oceni sposobnosti za ravnanje z motornim vozilom upoštevati naslednje tri prvine: 1. obstajati morajo določene psihofizične kvalitete, tj. biti mora telesno in duševno dorasel obremenitvam sodobnega prometa — *vozniška primernost* (nem. Fahrtauglichkeit), 2. z ukom in vajami mora doseči zadostno stopnjo spretnosti in izkušenj — *vozniška spretnost* (nem. Fahrfertigkeit) in 3. za neoviran potek prometa in za obzirno vedenje do drugih je potrebna določena stopnja samopremagovanja in odgovornega ter zavestnega sodelovanja v prometu; voznik mora imeti stanovitno stopnjo značajske zanesljivosti — *prometna zanesljivost* (nem. Verkehrszuverlässigkeit). Z drugimi besedami, sposobnost za ravnanje z motornim vozilom v prometu se lahko določi kot stalna kvaliteta osebnosti; sestoji iz različnih osebnih psihofizičnih lastnosti, ki se deloma dosežejo z vajo in izkušnjami, deloma pa z izoblikovanjem značajem (Petersohn).

Naslednji korak je *ugotavljanje kategorije »poprečnih voznikov«*. Videli smo, da tipologije, posebno dihotomske (dober voznik — slab voznik, »kavalirski delinkvent« — »kriminallec za volanom«), terjajo razvrščanje ljudi po načelu ali — ali. Dejanske lastnosti ljudi, kot to pravi M. Zvonarević v splošni populaciji niso vse porazdeljene v obliki bimodalne ali morebiti trimodalne krivulje, kakor bi to pričakovali v skladu s tipološkimi koncepcijami, temveč v obliki Gaussove krivulje. Med prometnimi udeleženci se lahko pokaže vsak posameznik (podoba se lahko le nekoliko spremeni glede na voznike motornih vozil, pri katerih pride do določene

¹³ Mergen A.: Die Wissenschaft vom Verbrechen, Kriminalistik V., Hamburg 1961.

selekcije glede na starost in druge sposobnosti. Ne trdimo, da dober in slab voznik ne obstaja. Slab voznik, to je nov voznik brez izkušenj, voznik ki precenjuje svoje sposobnosti, dalje nezanesljiv in bojazljiv voznik s slabimi refleksi; semkaj sodijo tudi psihopatske osebnosti, ki kompenzirajo svoje komplekse. Izrazito slabe voznike je treba izločiti že pri njihovem poskusu »udeležbe« v prometu ali takoj po prvem preplahu (povzročena nesreča, hujše protipravno vedenje). *Toda niso le slabi vozniki tista kategorija, iz katere se rekrutirajo prometni prestopniki.* Nasprotno! *Mogoči (in dejanski) prometni prestopniki so (ali lahko postanejo) vsi vozniki, torej tudi normalni, poprečni.* To otežuje preprečevanje, ker je zelo težko zajeti tolikšno množico, ki bi bila skoraj identična z vsem prebivalstvom. Hkrati deluje pomirljivo zavest, da se na poprečno množico normalnih voznikov da vseeno vplivati, če ti dojamajo namen prometnih predpisov in nujnost prometne discipline. To docela spremeni našo politiko preprečevanja prometne nediscipline; kajti napačno je vsakega prometnega prestopnika šteti za pijanca, kriminalca ali nagnjenca k nesrečam. *V preprečevanju in v kaznovanju se moramo usmeriti na veliko množico voznikov.* Tudi najmanjša neprevidnost lahko pripelje do prometne nezgode, v kateri lahko sodeluje vsak prometni udeleženec; povzročijo pa jo lahko ne le slabi vozniki, osebe, nagnjene k nesrečam, asocialni in brezobzirni vozniki, temveč tudi vsi drugi. Proti nesreči ni nihče imun, čeprav je verjetnost za to, da bodo doživeli nesrečo, pri nekaterih večja. Ljudje kljub močnemu občutku za samoohranitev pogostokrat podcenjujejo nevarnost in se nanje navajajo, »se uspavajo«; zato je treba *okrepiti tako občutek za nevarnost kakor tudi zavest odgovornosti.*

V.

11. Čeprav enotnega tipa prometnega prestopnika ni, pa raziskave na drugih toriščih (posebno glede na varnost pri delu) in tudi v prometu kažejo, da obstajajo *določene osebnostne poteze in načini vedenja*, ki posebno padejo v oči pri nekaterih prometnih udeležencih, kar omogoča nekakšno diferenciranje in izbiro. Ena ali več takšnih lastnosti pri konkretnem udeležencu v prometu lahko štejejo za kvalitete, ki ga uvrščajo med bolj ali manj zanesljive, pri katerih je stopnja socialnosti večja ali manjša in za katere lahko damo bolj ali manj ugodno napoved za

prihodnje vedenje. Namesto da izdelamo zelo dvomljive razvrstitve in tipologije, se zdi, da bi bilo bolj pametno proučevati osebnostne poteze udeležencev v prometu oziroma osebnostne posebnosti prometnih prestopnikov v kriminologiji; to nam lahko olajša pojasnjevanje vzrokov za določeno vedenje v prometu in pri določanju napovedi ter s tem zvezano ustrezno družbeni odziv zoper neprilagojeno, prestopno ravnanje. Pri tem so lahko bolj ali manj pomembne vse osebnostne lastnosti: temperamentne poteze (predvsem čustvena vstajenost), značajske poteze (prevelika samozavest, samokritičnost, nasilnost, strahopetnost, brezobzirnost), sposobnosti (telesne, čutne, psihomotorne in duševne, pazljivost in inteligentnost), stališča in interesi. Vedenje kot zunanji način izražanja lastnosti osebnosti (v prometu) lahko ocenjujemo po različnih merilih: *merilo prometne nesreče* (ali je že imel prometne nesreče — lahke, srednje, ali hude), *merilo »skoraj nesreča«* (vedenje, v katerem se ustvarja nevarni položaj in pri kateri bi skorajda prišlo do prometne nesreče), *merilo napak* (napake, ki pripeljejo ali lahko pripeljejo do nesreče, ali pa so znamenje, da se udeleženec ni zmožen pravilno vesti v prometu), *merilo protipravnega vedenja* (prvič prestopniški — recidivisti, splošni-specialni povratniki, storilci lahkih, srednjih in hudih prestopkov, obsojeni na mile kazni, posebej za zaporne). Hayes dodaja še *merilo prometnih kapacitet* (pripisuje se jim večja pomembnost) in *merilo neprilagojenosti* (šteje ga za najzanesljivejšo merilo za oceno vedenja v prometu).

12. Menimo, da je le s pomočjo dinamične teorije osebnosti mogoče raziskovati osebnost prometnega prestopnika in spoznavati celoten sklop izkazanih bolj ali manj stalnih lastnosti, ki so v posamezniku združene na poseben način.

V sodni praksi je opaziti shematizem, površno in nestrokovno (lahko v primerih, ko je potreben strokovnjak, na primer psiholog) ocenjevanje osebnosti prometnega prestopnika. Vztraja se le na ugotavljanju alkoholiziranosti, in sicer ne vedno z najboljšimi metodami, medtem ko se zdravju, utrujenosti in drugih psihofizičnim lastnostim ter stanju storilca posveča le majhna ali sploh nikakršna pozornost. To se najbolj kaže pri izbiri kazenske sankcije. Najpogosteje se izrekajo simbolične, pogojne kazni; le v primerih s hujšimi posledicami, posebno, če je ugotovljena tudi alkoholiziranost (pri čemer se skoraj nikoli ne ugotavlja, ali je bila alkoholiziranost *dejanski vzrok* napačnega ravnanja), se uveljavljajo razmeroma stroge kazni (odvzem prostosti) včasih

tudi drastične (pri čemer je praviloma odločilna teža posledice, ne pa, kot bi bilo pravilno, osebnostne lastnosti in stališča storilca). Sodišče ima na voljo izredno učinkovito sankcijo — odvzem vozniškega dovoljenja; uporabi jo lahko »če ugotovi, da so okoliščine, v katerih je bilo izvršeno dejanje in že prejšnje kršitve prometnih predpisov takšne, da kažejo, da je nevarno, če ima storilec še naprej vozniško dovoljenje (čl. 61 c KZ). Toda sodišča ta ukrep skoraj nikoli ne uporabljajo, ali vsaj redkokdaj (v novejšem času — 1967—1969, so sodišča v Zagrebu po podatkih naše raziskave uporabila ta ukrep v okoli 15% primerov, kar je več kot prej in tudi več kot je jugoslovansko poprečje). Pri ugotavljanju »nevarnosti za posest vozniškega dovoljenja« se sodišče praviloma ne posvetuje s strokovnjaki-izvedenci, za kar je deloma krivo tudi omenjeno zakonsko merilo, ki poudarja »zunanje okoliščine«, ne pa tudi notranje plasti voznikovega vedenja.

VI.

13. V tem sestavku imamo možnost priobčiti *prve izide, do katerih smo prišli z raziskavo* (je pred koncem), ki jo opravlja inštitut za promet, pomorstvo in zveze v Zagrebu (računalniško obdelavo so opravili v inštitutu »Rudjer Bošković« v Zagrebu). S projektom, ki ima delovni naslov »Prometni zakoni in varnost prometa«, smo raziskovali sedanje pravno ureditev in uporabo prava s stališča prometne varnosti. V okviru razčlenbe vsebine 250 sodnih spisov (100 občinskih in 150 okrožnih) z območja Zagreba smo po podatkih, ki smo jih našli v sodnih spisih raziskovali, *nekatero osebnostne lastnosti prometnih prestopnikov*, in sicer: starost, spol, poklic, izobrazbo, zakonski stan, recidivizem (splošni, specialni in za prekrške), alkoholiziranost (voznja pod vplivom alkohola; nagnjenost k alkoholizmu). Pri tej raziskavi gre za razčlenbo vsebine sodnih spisov v okviru obsežnega raziskovalnega projekta. Zanj smo uporabili, podobno kot Berelson, tehniko raziskovanja objektivnih, sistematičnih in kvantitativno ugotovljenih načinov komunikacij. (Tukaj podajamo samo raven preglednega raziskovanja na izkušensko diagnostični način. Da bi bile naše ugotovitve docela uporabne, je treba izpeljati ne le kakovostno razčlenbo, ki je zdaj v delu, temveč jih tudi primerjati s kontrolnimi skupinami. Vendar menimo, da tudi ti prvi izidi naše raziskave zadoščajo kot dobra informacija, seveda

upoštevaje omenjene omejitve). Iste lastnosti smo raziskovali tudi pri žrtvah. Spremljali smo kako omenjene značilnosti vrednotijo sodišča: način ugotavljanja, upoštevanje teh lastnosti pri odmeri kazni in izbiri kazenskih ukrepov; prav tako smo spremljali etiološki pomen osebnostnega dejavnika. Tukaj prikazujemo le izkušensko-diagnostično raven, ki s svojo kvantifikacijo ne zanika ekspliciranja in delne kakovostne razčlenbe; to so le temeljne in relativne pogostnosti. Ugotovitve popolne kakovostne razčlenbe, ki bo omogočila popolnejše sklepe, bomo priobčili pozneje. Tu imamo namen prikazati le bistvenost nekaterih podatkov in izdelati model bistvenih prvin za raziskovanje osebnosti prometnega prestopnika.

a) *Starost delinkventa* je v naši raziskavi pomembna. Izrazito stari in izrazito mladi vozniki — v obeh kategorijah imajo pomembno vlogo glede na način vedenja v prometu (pravilnost in zanesljivost). Porazdelitev prometnih prestopnikov glede na starost je v naši raziskavi takale: do 25 let 24,4%, od 26—45 let 64%, od 46 do 60 let 14%, več kot 60 let komaj 1,6%; udeležba izrazito starih oseb je razmeroma majhna, medtem ko je udeležba mlajših razmeroma velika. Vseeno pa prevladuje srednja starost; ta ustreza tudi relativni udeležbi v prometu.

Če hočemo dobiti popolnejšo in ustrežnejšo podobo o dejanski delinkventnosti posamezne starostne skupine, moramo dobljene izide primerjati ne le s sorazmernim deležem posamezne starostne skupine voznikov (kar bi se deloma dalo ugotoviti s številčnim pregledom lastnikov vozniških dovoljenj, pomanjkljivost takšne primerjave je v tem, ker lastništvo vozniškega dovoljenja še ne pomeni tudi dejanskega sodelovanja v prometu), temveč tudi z ugotavljanjem nevarnega položaja (angl. Exposure to risk), kajti šele takšna primerjava bi bila popolna. Trajanje nevarnosti je metodološko zelo težko raziskovati.

b) *Spol*. V našem gradivu je bilo v vzorcu 250 prometnih prestopnikov le 8 (3,2%) žensk; to je manj, kot je lastnic vozniških dovoljenj, verjetno pa tudi pod poprečjem njihove dejanske udeležbe v prometu. Zdi se, da bo prometno prestopništvo že v bližnji prihodnosti prestopništvo moških! Na podlagi našega gradiva sicer ne moremo sklepati, da bi bile ženske boljše voznice in bolj disciplinirane udeleženke v prometu; raziskovanje bo treba glede tega še poglobiti in razširiti, posebno z raziskovanjem tipičnih opu-

stitev (in prednosti) posameznih kategorij glede na spol.

c) *Poklic. Ugotovili smo naslednjo razvrstitev:* delavcev 61,8 %, uslužbencev 18,7 %, kmetov 6,1 %, višjih uslužbencev (voditeljev, direktorjev in podobno) 4,1 %, akademskih poklicev 3,3 %, študentov in dijakov 2,8 %, gospodinj 0,4 % in »drugih« 2,8 %. Glede na to, da je naš vzorec zajel prestopnike, ki jih je sodilo sodišče velikega urbaniziranega središča (Zagreb), je verjetno, da je udeležba kmetov za primerjavo za SR Hrvatsko ali celo Jugoslavije neprimerna. Videti je, da je relativna pogostnost »delavcev« zelo velika, medtem ko so »akademski poklici« med prometnimi prestopniki zelo redki.

d) *Izobrazba.* Ugotovili smo: brez šolske izobrazbe 0,8 %, s 4 razredi osnovne šole 17,6 %, nepopolna osemletka 15,6 %, obrtna ali industrijska šola in nepopolna srednja šola 37,6 %, popolna srednja šola 13,2 %, višja šola ali nedokončana visoka šola 4,4 %, visoka šola 8,4 %, in »ni znano« 2,4 %. Vidi se, da je tistih brez šolske izobrazbe ali s slabo izobrazbo 34 % in če prištejemo še nepopolno srednjo izobrazbo 71,6 %.

e) *Zakonski stan.* Med prometnimi prestopniki je 74,7 % poročenih, 21,7 % samskih, 1,2 % razvezanih, 2,4 % »neznano«. V skupini »razvezani« so le tisti, ki so bili razvezani v času sojenja, ne pa tudi tisti, ki so že bili kdaj razvezani, pa so se spet poročili.

f) *Lastništvo vozniških dovoljenj po kategorijah:* A 4,1 %, B 61,2 %, C 14,3 %, D 9,4 %, »nima vozniškega dovoljenja« 11 %. Prevladuje kategorija B, pomembna pa je tudi udeležba oseb brez vozniških dovoljenj!

Trajanje lastništva vozniškega dovoljenja. Do 1 leta 36,4 % (od tega do 6 mesecev 19,2 %), od 1 do 5 let 25,9 %, od 5 do 10 let 5,4 %, od 10 do 20 let 3,1 %, čez 20 let (vštevši »neznano«) 27,2 %. Pomemben je delež najkrajšega lastništva vozniškega dovoljenja (do 1 leta).

g) *Državljanstvo.* Kakor smo pričakovali, v tem vzorcu prevladujejo državljani SFRJ (s 93,6 %). Tujih državljanov je bilo komaj 3,2 %, prav toliko pa tudi naših državljanov, ki so začasno na delu v tujini. To ni prav gotovo posledica blagohotnejšega stališča pri kazenskem pregonu tujih državljanov (posebno, če gre za postopek iz pristojnosti okrožnega sodišča), temveč gre za znano dejstvo, da so naši državljani, ki so na delu v tujini, razmeroma nevarna vrsta voznikov na naših cestah.

h) *Poškodovanje samih prestopnikov.* Znano je, da je povzročitelj prometne nesreče pogosto

tudi sam žrtev. V našem gadivu 78,5 % obtožencev ni bilo poškodovanih, vsi drugi pa so bili lažje ali huje telesno poškodovani. Delež poškodovanih krivcev ni ustrezen, ker niso upoštevani vsi tisti, ki s svojo napako (ali tujo) plačali z življenjem in ki razumljivo niso bili poklicani na odgovor (kakor je to bilo nekdanje v kazenskem pravu).

i) *Opitost voznikov.* Na vprašanje »ali je vozil pod vplivom alkohola — v pijanosti« smo dobili naslednje odgovore: »da« — 27,8 %, »ne« 59,6 % in »ni znano« — 12,8 %. Delež alkoholiziranih je lahko le večji (ne le zaradi odgovora »neznano«, temveč tudi zato, ker opitost pri nekaterih ni bila ugotovljena, ker so se izognili preiskavi). Skušali smo raziskati, ali tudi sicer obstaja nagnjenost k uživanju alkoholnih pijač (zato smo postavili podvprašanje: »Ali sicer uživa alkoholne pijače«). Dobili smo naslednje odgovore: »da« — 4 %, »ne« — 4,4 % in »ni znano« (brez odgovora) — 91,6 %, kar je izid brez vrednosti (sodni spis ni zanesljiv za raziskovanje te okoliščine; sodišče se praviloma niti ne spušča v ugotavljanje te okoliščine, ker pravno ni pomembna, poleg tega pa te okoliščine niti ne bi moglo zanesljivo ugotoviti). Med subjektivnimi vzroki prometne nesreče je »alkoholiziranost« sicer zastopana v enakem deležu kot pri tistih storilcih, pri katerih je alkohol dejansko ugotovljen. To pomeni, da sodišča pravilom jemljejo kot dokazno sredstvo ugotovitev, da je pri krivcu ugotovljen alkohol v krvi, in sklepajo, da je povzročitelj nesreče alkoholiziranost voznika; to je napačno in nedopustno, kajti *vzročno zvezo med opitostjo in napačnim vedenjem oziroma povzročitvijo nesreče je treba vedno posebej dokazati.* Sodišče tega ne dela, temveč izhaja iz napačne domneve, da je namreč vsako uživanje alkoholnih pijač že dokazana krivda za storjeno kaznivo dejanje in vzrok za prometno nesrečo (to velja za prekrške, med katerimi je tudi vožnja pod vplivom alkohola ali samo poskus vožnje v takšnem stanju, medtem ko za kazensko odgovornost to ne zadošča!).

j) *Povratništvo (recidivizem).* Tu gre za zelo pomembno kriminološko kategorijo, ki se v sodnem postopku redno in zanesljivo ugotavlja. Naše gradivo kaže velik delež povratnikov v prometnem prestopništvu: *splošni povratek* (prejšnja kaznovanost za prometna kazniva dejanja) — 10 %; *prejšnja kaznovanost za prometne prekrške* — 17,7 %! Ne moremo zadosti poudariti pomembnost te pogostnosti: skoraj vsak tretji prometni prestopnik je bil že prej kaznovan,

vsak peti je storil tudi druga (neprometna kazniva dejanja), vsak četrti je bil kaznovan za kako prometno kaznivo dejanje, skoraj vsak drugi (47,8 %) je bil obsojen na kako kaznivo dejanje, ali za prometni prekršek! Čeprav iz teh podatkov ne moremo sklepati, da je prometni prestopnik ponavadi izrazito asocijalna in protisocialna osebnost (več kot polovica jih ni bila nikoli obsojena niti kaznovana za prekrške), bi tako velik delež povratnikov morali vseeno bolj ustrezno upoštevati pri izdelavi in uporabi sistema pregona in preprečevanja za zatiranje protipravne dejavnosti v prometu. Kriminološke raziskave te vrste prometnih prestopnikov moramo okrepiti in izpopolniti.

14. *Žrtev.* Obravnavanje žrtev prometnih nesreč ne bi sodilo v okvir te raziskave, če ne bi šlo za prometne nesreče, ki so bile povzročene zaradi kaznivega dejanja (v našem gradivu je bilo 12,4 % oprostilnih sodb, zato se za enak delež zmanjša število ugotovljenih krivcev za prometne nesreče) in je zato zanimivo videti, kakšna je bila njihova vloga v prometni nesreči. Ugotovili smo, da je prispevek žrtve (oškodovanca) v prometnih nesrečah dokazan v 39,6 % primerov. Po intenziteti se stopnjujejo takole: majhen 4,9 %, precejšen 25 % in odločilen (krivda je bila samo na strani žrtve) 9,4 %. (Zanimivo je, da je delež popolne krivde žrtve podoben deležu oprostilnih sodb — 9,4 : 12,4 %).

Lastnosti žrtev so po našem gradivu naslednje: *starost* — do 20 let 16,1 %, od 21—40 let 40,5 %, od 41—60 let 25,5 %, več kot 60 let 17,9 %; *spol* — moški 71,8 %, ženske 28,2 %; *poklic* — delavci 46,7 %, gospodinje 12,5 %, uslužbenci 12,1 %, študentje, dijaki 8,3 %, kmetje 6,2 %, drugi 12,5 %; *kategorije udeležencev v prometu*: pešci 45,3 %, sopotniki v vozilu 23,5 %, potniki ali vozniki v drugem vozilu 13,4 %, motociklisti 11,3 %, kolesarji 6,5 %; *sorodstvo* med krivcem in žrtvijo je bilo ugotovljeno le v 2,5 % primerov; *vrsta poškodb* — smrt 34,7 %, huda telesna poškodba 37,1 %, lahka telesna poškodba 28,2 %.

Če bi iz teh podatkov izluščili *stereotip najpogostnejših lastnosti žrtve* kaznivega dejanja v prometu, bi dobili naslednjo podobo: najpogostnejše so žrtve srednje starosti, po poklicu delavci, moški, pešci, brez sorodstvenih vezi s krivcem, praviloma kdo zunaj krivčevega vozila, najpogosteje telesno poškodovane ali ubite.

15. Za vsako raziskovanje prometnega prestopnika je nujno treba razčleniti *najpogostnejše napake, ki pripeljejo do prometne nesreče*. Iz načina vedenja je namreč mogoče deloma sklepati tudi o sami osebnosti posameznega prestopnika, kajti to je bolj ali manj zanesljivo merilo in kazalnik osebnosti. Ker gre v našem gradivu za storilce kaznivih dejanj, je izločanje posameznih napak in opustitev toliko pomembnejše, saj je to hkrati tudi znamenje kaznivega dejanja in vzrok prometne nesreče.

Primerjalni pregled najpogostnejših napak voznikov v cestnem prometu (v %):

Vrste prekrškov (napak) voznikov	ZR Nemčija	ZDA	SR Hrv.	Gradivo mesta Zagreba
Premajhna razdalja od spredaj vozečega vozila	26,3	13,2	—	1,2
Napaka pri spremembi smeri vožnje	13,4	4,9	—	2,4
Nespoštovanje prednosti	12,8	18,3	9,6	12,6
Vzvratna vožnja	11,9	—	—	—
Vožnja — zavijanje na desno	9,6	—	—	—
Napačno prehitovanje	8,1	4,2	9,0	6,0
Nepripravljena hitrost	5,2	17,2	21,5	24,0
Vožnja levo od sredine cestišča	—	5,9	—	1,2
Nadaljevanje vožnje pri znaku »Stop«	—	2,8	—	—
Zanemarjanje prometnih znakov	—	3,5	—	9,6
Vožnja pod vplivom alkohola	—	8,1	8,8	21,3
Nepazljivost	—	—	19,8	—
Pomanjkanje voznških izkušenj	—	—	3,0	—
Utrujenost	—	—	—	3,0
Zavestna vožnja z okvaro na vozilu	—	2,3	—	1,8
Drugo (subjektivno)	12,7	19,6	28,3	16,9

Naše podatke prikazujemo v primerjalni tabeli s podatki ZR Nemčije (podatki Mayer—Jacoby), ZDA (po »Accident Facts«, Chicago 1963), in SR Hrvatske (Podatki RSNZ SRH).

Velike razlike med posameznimi oblikami tipičnih nevarnih (napačnih) ravnanj so posledica različnih metodoloških izhodišč: 1. različno poimenovanje za uvrščanje, na primer pri »premajhni razdalji od spredaj vozečega vozila«; ta je po pogostnosti v ZR Nemčiji na prvem mestu, pri drugih pa je lahko prikazana v skupini »neprimerna hitrost« (SR Hrvatska); 2. podatki so zbrani iz različnih virov — medtem ko gre pri gradivu iz Zagreba za kazniva dejanja (po sodnih spisih), je gradivo ZR Nemčije obdelano na podlagi raziskovanja 150 000 spisov prometnih zavarovalnih družb; 3. v skupini »drugo« je razmeroma visok odstotek, v katerem se »skrivajo« tiste vrste nevarnega vedenja, ki niso izkazana drugje ali pa niso raziskovana (tako v našem gradivu za Zagreb v stolpcu 4 v anketni vprašalnik nismo uvrstili vprašanj o »nepazljivosti«, »pomanjkanju voznških izkušenj«, »nadaljevanje vožnje pri znaku STOP«, »vzratni vožnji«, »vožnji na desno« in je vse to upoštevano pod skupino »neupoštevanje prometnih znakov«).

16. Če bi skušali dati *stereotip najpogostnejših lastnosti, osebnostnih potez in lastnosti prometnega prestopnika* na podlagi ugotovitev naše raziskave, bi dobili naslednjo podobo: *Prometni prestopnik je najpogosteje moški, delavec, voznik kategorije B z razmeroma kratkim voznškim stažem, srednje starosti (25 do 45 let), oženjen, razmeroma pomanjkljive (nezadostne) izobrazbe, (pogosto je to že obsojena ali vsaj za prekrške kaznovana oseba, ki večkrat vozi v alkoholiziranem stanju). Njegovi najpogostejši prestopki so: neprimerna hitrost, vožnja pod vplivom alkohola, nespoštovanje prednosti, napačno prehitvanje in zanemarjanje prometnih znakov.*

Ta stereotip se močno loči od nekaterih, ki so jih dale druge raziskave. Tako so najpogostnejše lastnosti prometnega prestopnika po znanih raziskovanjih: mlad voznik, motociklist (!), redno že obsojen, vozi v alkoholiziranem stanju, in podobno. Razločki so lahko posledica različne sestave gostote in hitrosti prometa, možnosti za pridobivanje voznškega dovoljenja in v celotni pravni ureditvi, dalje v sistemu ukrepov za preprečevanje in kaznovanje, številčnosti in učinkovitosti prometne policije, nekateri omenjajo celo narodni temperament (Pinatel) oziroma »narodni značaj« (Middendorff), dalje še splošne podnebne razmere, stanje cest, sestave motornih vozil in drugo.

* * *

Na posvetovanju jugoslovanskega združenja za kazensko pravo in kriminologijo leta 1963 v Splitu, so obravnavali vprašanja prometne varnosti in v sklepih poudarili, da je etiologija prometne nediscipline, posebno pa še osebnost prometnega prestopnika še nezadostno raziskano področje zaradi česar niti preprečevanje niti kaznovanje nimata zadosti močne opore za širše in razvejano reševanje vsakdanjih zadev prometne nediscipline«. Mi smo pred nekaj leti poudarili, da bo treba kriminologijo prometa šele postaviti in da je pri nas pravzaprav še ni. Zato menim, da bi bilo boljše, če bi namesto iskanja splošnih tipov prometnih prestopnikov, ki je v središču pozornosti vsake kriminološke analize, začeli proučevati določene kategorije voznikov določenih starostnih skupin in določenih karakterističnih kršitev (kot je na primer vožnja v opitem stanju, neprimerna hitrost, brezobzirno in nasilno ravnanje), kajti le tako bomo zbrali zadosti bistvenih dejstev, za ustrezno in učinkovito politiko zatiranja protipravnih dejanj v prometu.

UDC: 343.346.343.91

Criminological Analysis of the Traffic Offender's Personality

Dr. Zvonimir Šeparović, Associate Professor, Faculty of Law, Zagreb

Since crime is a heterogeneous phenomenon no general type of offender could be found among those committing traffic offences. In the very diverse situations of modern traffic, practically everybody can become an offender. So today's multi-dimensional typology no longer corresponds to present needs. Instead of constructing typologies it would be more appropriate to examine personality traits and character and the pattern of behaviour. Different means have to be employed to reach this goal: the testing

of mistakes in behaviour, the testing of a potential accident and the testing of illegal behaviour which is especially appropriate for criminological analysis. The author gives a typical example of a traffic offender as resulting from research carried out in Zagreb: the offender in traffic is most frequently a man, in his forties, a car driver who has only held a license for a short time, is married, and often has a previous court record.