

Povezanost cestnoprometne deviantnosti z drugimi negativnimi pojavi*

Dagmar Šuster**

UVOD

Promet gotovo sodi med tiste pojave XX. stoletja, ki so prinesli velike, revolucionarne spremembe v življenje in delo ljudi. Posebno mesto ima cestni promet, ki je s svojim razvojem v veliki meri vplival na gospodarstvo, kulturo, urbanizem, družbene norme in na mnoge druge odnose in pojave v družbi.¹

Vključevanje v promet pa prinaša tudi številne in različne probleme. Največji in najvažnejši je problem varnosti, ki je pogojen predvsem z objektivno nenehno prisotno nevarnostjo in tveganjem.

Cena, ki jo človeštvo plačuje za razvoj predvsem cestnega prometa, je izjemno visoka. In kakorkoli lahko soglašamo z apeli k treznosti in objektivnosti pri oblikovanju ocen o razmerah, nič ne more spremeniti dejstev, ki sama vsebujejo vrednostne sodbe.

V ZDA je npr. v letih 1900—1960 v prometnih nesrečah izgubilo življenje 1 250 000 ljudi (v vseh vojnah ZDA do leta 1960 pa je padlo 605 000 vojakov). Letno umre na cestah na svetu več kot 300 000 ljudi. Še slabše bo v prihodnje. Čeprav se je pojav v razvitih državah že davno umiril, so napovedi črnogleda.

Do leta 2000 naj bi v cestnem prometu izgubilo življenje še 6 milijonov ljudi.²

V Jugoslaviji je po II. svetovni vojni v prometnih nesrečah izgubilo življenje 100 000 ljudi, več kot milijon pa jih je bilo telesno poškodovanih.

Najpogostejši vzrok smrti pri moških do 35 let v Jugoslaviji je prometna nesreča. In na evropski lestvici prometne varnosti smo samo pred Portugalsko.³ Pri tem pa je treba upoštevati, da se je v Sloveniji pokazala progresivna dinamika nesreč šele po letu 1963,⁴ v Jugoslaviji pa še kasneje. Upoštevati moramo tudi, da smo razvojno fazo, vsaj v Sloveniji, že prešli in celo več. Vse kaže, da smo pospešeno prešli eksplo-

zivno fazo in da smo vsaj na začetku obdobja zasičenosti.⁵

Množica števil, ki prikazuje neprijetne učinke razvoja cestnega prometa, pa je sila relativna. Razlogov za to je veliko in jih na tem mestu ne kaže posebej naštevati. Poudariti pa je treba, da so samo podatki o mrtvih dovolj verodostojni. Strokovnjaki ocenjujejo, da vsaj tretjina poškodovanih v prometnih nesrečah ni registrirana,⁶ glede števila nesreč pa kažejo npr. podatki Zavarovalne skupnosti Triglav domala trikrat večje število nesreč od števil RSNZ Slovenije.

Vsi avtorji del o problematiki prometne varnosti domala brez izjem soglašajo, da trije dejavniki odločilno vplivajo na nastajanje prometnih nesreč: človek, vozilo, cesta. Le redki (npr. Kobe,⁷ Inić,⁸ Bavcon⁹) pa opozarjajo tudi na socialne, sociološke in socialno-psihološke razsežnosti. Sami bi se opredelili za štiri dejavnike: človek, vozilo, cesta, socialno okolje. Nadaljnje obdelovanje tega vprašanja presega okvire našega prispevka.

Za obravnavo vzrokov prometnih nesreč je značilno, da se v teoriji in praksi pogosto ne utemeljeno ustavlja zgolj pri človeku, čeprav je splošno znano dejstvo, da ima svoj delež tudi vozilo, cesta in socialno okolje.¹⁰ Takšna ugotovitev pa seveda nima in ne more imeti namena zmanjšati pomena dominantne vloge, ki jo človek vendarle ima pri nastanku prometnih nesreč.¹¹

Dominantne vloge že zato, ker so človeku pač na voljo le dana cestišča, le dana vozila in ker

⁵ Tako tudi Bavcon v Politiki kazenskega pregona, kaznovalni politiki in družbeni samozaščiti v javnem cestnem prometu, str. 18.

⁶ II. Mednarodni kongres medicine prometa Jugoslavije I., str. 4.

⁷ Prav tam, str. 16.

⁸ Prav tam, str. 12—14.

⁹ Prav tam, str. 19.

¹⁰ V ZRN so ugotovili, da je za najmanj 6,4% nesreč krivo vozilo. Najpogosteje gre za izrabljene gume in slabe zavore. (Motorevija 85/1.) Nasploh je domala neverjetno, kako se je avtomobilska industrija v preteklosti veliko ukvarjala s problemi moči motorja, lepote avtomobila in v zadnjem desetletju s porabo in kako sorazmerno malo s problemom varnosti. Celo več, razvoj moči in zmanjševanje porabe (na račun teže) sta pogosto celo zmanjševala varnost.

¹¹ Glej zanimivo raziskavo Poliča in Miša o zaznavi vzrokov za prometne nesreče (RKK 84/1, str. 326). Klajn pa v svoji dizertaciji (str. 112) ugotavlja, da so bili leta 1968 za 74,9 prometnih nesreč krivi vozniki.

* Prispevek je povzet po magistrski nalogi, ki jo je pisec zagovarjal 1. julija 1985.

** Dagmar Šuster, magister pravnih znanosti, predsednik posl. odbora SOZD Kemija, 61000 Ljubljana, Metelkova 7.

¹ Inić, M.: Etiologija saobračajnih nezgoda na putevima, str. 4.

² World Health 84/1—2.

³ Medjunarodna konferencija o bezbednosti saobraćaja na putevima, str. 801.

⁴ Kobe, P.: Varnost prometa na cestah v SR Sloveniji, str. 24.

živi in dela ter sodeluje v cestnem prometu danega socialnega okolja.

»Predmet« našega preučevanja je človek. Ali še bolj natančno: vznika cestnoprometnega vozila. Toda kakorkoli smo že hoteli tega človeka — vznika širše obravnavati, smo se nazadnje omejili le na en del.

Prometna kazniva dejanja so zelo specifična. Razlogov za to je več. V naši raziskavi nas posebej zanima določen razlog. Cestnoprometne predpise, še posebej, če so ti zelo široki in formalni, krši večina voznikov. (Več kot polovica voznikov je vsako leto vsaj mandatno kaznovana, vemo pa, kako veliko je temno polje neodkritih kršitev.) V območje kaznivega dejanja pa pridejo tiste kršitve, ki so imele določene posledice (poškodbo ali smrt človeka in — ali — večjo materialno škodo).

Če na tem mestu malce poenostavimo dvom, ki ga zasledimo v teoriji, praksi in v javnem mnenju, bi lahko zapisali vprašanje, ali je (ali ni) prehod v območje kaznivega dejanja zgolj naključen.

Znane so teorije o storilcih kaznivih dejanj zoper varnost javnega prometa kot o »naključnih« krivcih (Vimpulšek), o »tipičnih kriminalcih današnjega časa« (Willet), o agresivnih osebnostih, o osebah nagnjenih k prometnim nesrečam in druge. Znane so tudi različne tipologije prometnih delinkventov.

Nas sta posebej zanimali naslednji vprašnji:

1. ali so ljudje, za katere bi lahko rekli, da so nagnjeni k prometnim nesrečam;

2. ali je povezava med delinkvenco nasploh in prometno delinkvenco.

METODOLOGIJA RAZISKAVE

1. Namen raziskave

1.1 Ugotoviti želimo, ali so bili polnoletni vozniki cestnomotornih vozil s prebivališčem v Sloveniji — storilci kaznivih dejanj zoper varnost javnega prometa z najhujšimi posledicami (smrtjo enega ali več udeležencev prometne nesreče) v primerjavi z vsemi polnoletnimi prebivalci Slovenije, ki imajo vozniško dovoljenje, **pred storitvijo kaznivega dejanja** pogosteje storilci prometnih prekrškov, prekrškov zoper javni red in mir, kaznivih dejanj zoper var-

nost javnega prometa in drugih kaznivih dejanj. (Primerjava skupin 83 in SRS.)

1.2 Ugotoviti želimo, ali so bili polnoletni vozniki cestnomotornih vozil s prebivališčem v Sloveniji — storilci kaznivih dejanj zoper varnost javnega prometa s telesno poškodbo (enega ali več udeležencev prometne nesreče) kot posledico v primerjavi z vsemi polnoletnimi prebivalci Slovenije, ki imajo vozniško dovoljenje, **pred nesrečo** pogosteje storilci prometnih prekrškov, prekrškov zoper javni red in mir, kaznivih dejanj zoper varnost javnega prometa in drugih kaznivih dejanj. (Primerjava skupin 83 A in SRS.)

1.3 Ugotoviti želimo, ali so značilne razlike med storilci kaznivih dejanj z najhujšimi posledicami (smrtjo enega ali več udeležencev) in storilci kaznivih dejanj, ki so imela za posledico telesno poškodbo, glede na prometne prekrške, prekrške zoper javni red in mir, kazniva dejanja zoper varnost javnega prometa in druga kazniva dejanja, **pred storitvijo »kriterijskega« kaznivega dejanja**. (Primerjava skupin 83 in 83 A.) »Kriterijsko« je tisto kaznivo dejanje, na podlagi katerega smo voznike uvrstili v skupine.

1.4 Ugotoviti želimo, ali so polnoletni vozniki cestnomotornih vozil s prebivališčem v Sloveniji — storilci kaznivih dejanj zoper varnost javnega prometa z najhujšimi posledicami (smrtjo enega ali več udeležencev prometne nesreče) v primerjavi z vsemi polnoletnimi prebivalci Slovenije, ki imajo vozniško dovoljenje, tudi **po storitvi kaznivega dejanja** pogosteje delali prometne prekrške, prekrške zoper javni red in mir, kazniva dejanja zoper varnost javnega prometa in druga kazniva dejanja. (Primerjava skupin 78 in SRS.)

1.5 Ugotoviti želimo, če so značilne razlike glede storitve prometnih prekrškov, prekrškov zoper javni red in mir, kaznivih dejanj zoper varnost javnega prometa in drugih kaznivih dejanj med skupino polnoletnih voznikov cestnoprometnih vozil s prebivališčem v Sloveniji — storilcev kaznivega dejanja v prometu z najhujšimi posledicami (smrtjo enega ali več udeležencev prometne nesreče), ki je **že storila »kriterijsko« kaznivo dejanje**, in tisto skupino, ki **bo to dejanje šele storila**. (Primerjava skupin 83 in 78.)

1.6 Ugotoviti želimo, če so med primerjalnimi skupinami značilne razlike glede na spol, starost, poklic in vozniški staž.

2. Hipoteze

Za izdelavo naše naloge smo postavili naslednje hipoteze:

H 1 Polnoletni vozniki cestnomotornih vozil s prebivališčem v Sloveniji — storilci kaznivih dejanj v cestnem prometu z najhujšimi posledicami (smrtjo enega ali več udeležencev prometne nesreče) — so bili v primerjavi z vsemi polnoletnimi prebivalci Slovenije, ki imajo vozniško dovoljenje, pred nesrečo pogosteje storilci:

- a) prometnih prekrškov
- b) prekrškov zoper javni red in mir
- c) kaznivih dejanj zoper varnost javnega prometa
- d) drugih kaznivih dejanj.

(Primerjava skupin 83 in SRS.)

H 2 Polnoletni vozniki cestnomotornih vozil s prebivališčem v Sloveniji — storilci kaznivih dejanj v cestnem prometu s telesno poškodbo (enega ali več udeležencev prometne nesreče) kot posledico — so bili v primerjavi z vsemi polnoletnimi prebivalci Slovenije, ki imajo vozniško dovoljenje, pred nesrečo pogosteje storilci pojavov pod H 1 (a—d).

(Primerjava skupin 83 A in SRS.)

H 3 Polnoletni vozniki cestnomotornih vozil s prebivališčem v Sloveniji — storilci kaznivih dejanj v cestnem prometu z najhujšimi posledicami (smrtjo enega ali več udeležencev prometne nesreče) so bili v primerjavi s polnoletnimi vozniki cestnomotornih vozil s prebivališčem v Sloveniji — storilci kaznivih dejanj v cestnem prometu s telesno poškodbo (enega ali več udeležencev prometne nesreče) pred nesrečo pogosteje storilci pojavov pod H 1 (a—d).

(Primerjava skupin 83 in 83 A.)

H 4 Polnoletni vozniki cestnoprometnih vozil s prebivališčem v Sloveniji — storilci kaznivih dejanj v cestnem prometu z najhujšimi posledicami (smrtjo enega ali več udeležencev prometne nesreče) so bili v primerjavi z vsemi polnoletnimi prebivalci Slovenije, ki imajo vozniško dovoljenje, tudi po nesreči pogosteje storilci pojavov pod H 1 (a—d).

(Primerjava skupin 78 in SRS.)

H 5 Skupina 83 je v primerjavi s skupino 78 storila v opazovanem obdobju več prekrškov in dejanj pod H 1 (a—d).

H 6 Med primerjanimi skupinami so značilne razlike glede na spol, starost, poklic in vozniški staž.

Hipoteze so bile postavljene v alternativni obliki tako, da jih je bilo mogoče preverjati z ustreznimi metodami oziroma tehnikami obdelave primarnih podatkov.

3. Metode dela

3.1 Izbor merjenih oseb

3.1.1 Eksperimentalna skupina 83

Izbrali smo vse polnoletne voznike cestnomotornih vozil s prebivališčem v Sloveniji, ki so v letu 1983 zakrivili prometno nesrečo, ki je imela za posledico smrt enega ali več udeležencev.

Kot vir smo uporabili evidenco kazenskih ovadb pri RSNZ Slovenije. Identificirali smo 242 oseb.

3.1.2 Eksperimentalna skupina 83 A

Izbrali smo vse polnoletne voznike cestnoprometnih vozil s prebivališčem v Sloveniji, ki so v letu 1983 zakrivili prometno nesrečo, ki je imela za posledico telesno poškodbo enega ali več udeležencev. (Skupina 83 tako ni vključena v tej skupini.)

Kot vir smo uporabili evidenco kazenskih ovadb pri RSNZ Slovenije. Identificirali smo 2928 oseb.

3.1.3 Eksperimentalna skupina 78

Izbrali smo vse polnoletne voznike cestnomotornih vozil s prebivališčem v Sloveniji, ki so v letu 1978 zakrivili prometno nesrečo, ki je imela za posledico smrt enega ali več udeležencev.

Kot vir smo uporabili evidenco kazenskih ovadb pri RSNZ Slovenije. Identificirali smo 369 oseb.

3.1.4 Kontrolna skupina SRS

Iz reprezentativnega vzorca vseh polnoletnih prebivalcev Slovenije (2520 oseb) smo izbrali vse imetnike vozniških dovoljenj. Identificirali smo 952 oseb.

Predloge za uvedbo postopka za prekrške in kazenske ovadbe smo uporabili kot kriterij samo zato, ker ima RSNZ popolne računalniške evidence samo za domnevne storilce prekrškov in kaznivih dejanj.

Naš pristop metodološko ni sporen, ker smo enak kriterij uporabili pri oblikovanju skupin in pri ugotavljanju frekvenc za prometne prekrške, prekrške zoper javni red in mir, kazniva dejanja zoper varnost javnega prometa in za druga kazniva dejanja. (Pa tudi sicer je osip od predlogov do izreka ukrepov in od kazenskih ovadb do sodb, še posebej za prekrške, sorazmerno majhen in — z vidika našega preučevanja — naključen.)

3.2 Izbor spremenljivk

3.2.1 Za namen naloge in preverjanje temeljnih hipotez smo izbrali štiri spremenljivke, ki zajemajo obdobje 1979—1982, podatke pa smo dobili v evidencah RSNZ, in sicer:

- a) prometne prekrške
- b) prekrške zoper javni red in mir
- c) kazniva dejanja zoper varnost javnega prometa
- d) druga kazniva dejanja.

3.2.2 Po analizi formularjev, s katerimi zbirajo podatke o prekrških in kaznivih dejanjih ter upoštevajoč teoretična izhodišča naloge, smo izbrali še štiri dodatne spremenljivke, in sicer:

- a) spol
- b) starost
- c) poklic
- d) vozniški staž.

3.3 Metode obdelave podatkov

3.3.1 Za vsako izmed spremenljivk (3.2.1 in 3.2.2) smo izračunali osnovne statistične parametre.

3.3.2 Z metodo analize variance smo ugotovili razlike med skupinama 83 in SRS, med skupinama 83 A in SRS, med skupinama 78 in SRS, med skupinama 83 in 83 A in med skupinama 83 in 78.

3.3.3 Z enako metodologijo smo preverili različne glede na spol, starost, poklic in vozniški staž med skupinami.

3.3.4 Podatke smo obdelali na računalniku RSNZ Slovenije s programom SAS.

REZULTATI RAZISKAVE

1. Globalne frekvence po skupinah

V skupini 83 je 35,5 % oseb v opazovanem obdobju¹² naredilo prometni prekršek, ki je bil predmet postopka pred sodnikom za prekrške. Število prekrškov na 100 voznikov v skupini pa je 54,5. V isti skupini je 7,9 % oseb naredilo prekršek zoper javni red in mir. Število prekrškov na 100 voznikov pa je 11,2. 2,9 % oseb je storilo kaznivo dejanje zoper varnost javnega prometa, število kaznivih dejanj na 100 voznikov je 2,9. 4,5 % pripadnikov skupine je storilo druga kazniva dejanja, število kaznivih dejanj na 100 voznikov pa je 8,7.

V skupini 83 A je 25,8 % oseb naredilo prometni prekršek, število prekrškov na 100 voznikov v skupini pa je 43,8. V isti skupini je 10,2 % oseb naredilo prekršek zoper javni red in mir, število prekrškov na 100 voznikov pa je 16,4. 1,9 % oseb je storilo kaznivo dejanje zoper varnost javnega prometa, število kaznivih dejanj na 100 voznikov je 2,0. 6,0 % pripadnikov skupine je naredilo druga kazniva dejanja, število kaznivih dejanj na 100 voznikov pa je 10,9.

V skupini 78 je 12 % oseb naredilo prometni prekršek, število prekrškov na 100 voznikov v skupini pa je 19,8. V isti skupini je 4,6 % oseb naredilo prekršek zoper javni red in mir, število prekrškov na 100 voznikov pa je 7,3. 1,1 % oseb je storilo kaznivo dejanje zoper varnost javnega prometa, število kaznivih dejanj na 100 voznikov je 1,1. 2,7 % pripadnikov skupine je storilo druga kazniva dejanja, število kaznivih dejanj na 100 voznikov pa je 6,8.

V kontrolni skupini (SRS) je 14,1 % oseb naredilo prometni prekršek, število prekrškov na 100 voznikov v skupini pa je 22,0. V isti skupini je 3,3 % oseb naredilo prekršek zoper javni red in mir, število prekrškov na 100 voznikov pa je 5,7. 0,8 % oseb je storilo kaznivo dejanje zoper varnost javnega prometa, število kaznivih dejanj na 100 voznikov je 0,8. 2,8 % pripadnikov skupine je storilo druga kazniva dejanja, število kaznivih dejanj na 100 voznikov pa je 4,3. (Tabela 1.)

¹² V resnici gre pri prometnih prekrških za krajše obdobje od štirih let zaradi nekaterih izvedbenih problemov.

Tabela 1: Frekvence vseh štirih skupin po prometnih prekrških (PP), prekrških zoper javni red in mir (OP), kaznivih dejanjih zoper varnost javnega prometa (PKD) in drugih kaznivih dejanj (DKD) za obdobje 1979—1982.

	PP	OP	PKD	DKD
83	35,5	7,9	2,9	4,5
	54,5	11,2	2,9	8,7
83 A	25,5	10,2	1,9	6,0
	43,8	16,4	2,0	10,9
78	12,7	4,6	1,1	2,7
	19,8	7,3	1,1	6,8
SRS	14,1	3,3	0,8	2,8
	22,0	5,7	0,8	4,3

Opomba: Zgornja številka pomeni število kršilcev na 100 voznikov v skupini, spodnja številka pa število prekrškov oz. kaznivih dejanj na 100 voznikov v skupini. (Za prometne prekrške ni podatkov za celotno obdobje zaradi nekaterih izvedbenih problemov.)

Sumarni pregled frekvenc vseh štirih skupin po prometnih prekrških (PP), prekrških zoper javni red in mir (OP), kaznivih dejanjih zoper varnost javnega prometa (PKD) in drugih kaznivih dejanjih (DKD) za obdobje 1979—1982 nam daje, malce poenostavljeno, odgovor na temeljne hipoteze naše naloge.

Skupina 78 zaradi določenih razlogov ni povsem primerljiva z drugimi skupinami. In vendarle pri tej skupini presenečajo, z izjemo prometnih prekrškov, višje frekvence kot pri skupini SRS. Razlike sicer niso statistično značilne, kot bomo prikazali v nadaljevanju, toda tudi v primerjavi s skupino 83 so statistično značilne razlike zgolj pri prometnih prekrških. Udeležba v prometni nesreči s smrtnim izidom je tako opravila del preventive, vsaj začasno. Toda na osnovi naših podatkov bi smeli tvegati hipotezo, da učinki ne bodo trajnejši oziroma, da se bodo frekvence v prihodnjih letih zviševale.

Skupina 83 ima v primerjavi s kontrolno skupino (SRS) statistično značilne razlike pri prometnih prekrških in kaznivih dejanjih zoper varnost javnega prometa, pri ostalih prekrških in drugih (ostalih) kaznivih dejanjih pa razlike statistično niso značilne.

Skupina 83 A ima v primerjavi s kontrolno skupino (SRS) statistično značilne razlike pri

vseh štirih opazovanih oblikah deviantnega obnašanja (prometni prekrški, prekrški zoper javni red in mir, kazniva dejanja zoper varnost javnega prometa in druga kazniva dejanja).

Če bi tako iskali odgovor na temeljno hipotezo naše naloge, bi lahko zapisali, da delajo pripadniki skupin 83 in 83 A statistično značilno več prometnih prekrškov in prometnih kaznivih dejanj od kontrolne skupine, pripadniki skupine 83 A pa tudi več drugih prekrškov in drugih kaznivih dejanj.

Na tej osnovi bi morda smeli tvegati tudi hipotezo, da kršilci prometnih predpisov delajo tudi druge prekrške in druga kazniva dejanja, da pa storilci drugih prekrškov in drugih kaznivih dejanj kršijo tudi prometne predpise. Ali drugače, pripadniki skupine 83 so bolj tipični prometni delinkventi, pripadniki skupine 83 A pa delinkventi nasploh, ki delajo tudi prometne delikte.

Razlike med skupinama 83 in 83 A glede prometnih prekrškov in kaznivih dejanj zoper varnost javnega prometa sicer so, toda z našo metodo merjenja statistično značilnih razlik (analiza variance) niso značilne. Ne glede na to bi morali še naprej preverjati hipotezo, da nekateri storilci prometnih prekrškov najjavljajo kaznivo dejanje zoper varnost javnega prometa in da nekateri storilci kaznivega dejanja zoper varnost javnega prometa najjavljajo kaznivo dejanje z najhujšimi posledicami (smrtjo enega ali več udeležencev prometne nesreče).

2. Kumulativni pregled storilcev

V skupini 83 59,5 % oseb ni storilo nobenega opazovanega dejanja (PP, DP, PKD, DKD). 26,0 % oseb je storilo samo prometni prekršek, 5,0 % prometni in drugi prekršek, 2,5 % prometni prekršek in drugo kaznivo dejanje, 2,1 % samo drugi prekršek, 1,7 % kaznivo dejanje zoper varnost javnega prometa, 1,2 % drugo kaznivo dejanje, 1,2 % prometni prekršek in kaznivo dejanje zoper varnost javnega prometa in 0,8 % prometni prekršek, drugi prekršek in drugo kaznivo dejanje.

V skupini 83 A 67,4 % oseb ni storilo nobenega opazovanega dejanja. 17,5 % oseb je storilo samo prometni prekršek, 3,9 % oseb prometni prekršek in drugi prekršek, 3,7 % samo drugi prekršek, 1,7 % drugo kaznivo dejanje, 1,7 % prometni prekršek, drugi prekršek in drugo kaznivo dejanje, 1,6 % prometni prekršek in drugo

kaznivo dejanje, 0,7 % kaznivo dejanje zoper varnost javnega prometa, 0,6 % prometni prekršek in kaznivo dejanje zoper varnost javnega prometa, 0,4 % drugi prekršek in drugo kaznivo dejanje, 0,1 % drugi prekršek, kaznivo dejanje zoper varnost javnega prometa in drugo kaznivo dejanje, 0,1 % prometni prekršek, kaznivo dejanje zoper varnost javnega prometa in drugo kaznivo dejanje. 0,2 % (5 oseb) pa je storilo vse štiri oblike opazovanega obnašanja.

V skupini 78 83,2 % oseb ni storilo nobenega opazovanega dejanja. 9,5 % oseb je storilo samo prometni prekršek, 2,1 % samo drugi prekršek, 1,6 % prometni in drugi prekršek, 1,4 % prometni prekršek in drugo kaznivo dejanje, 0,8 % kaznivo dejanje zoper varnost javnega prometa, 0,5 % drugi prekršek in drugo kaznivo dejanje, 0,3 % drugo kaznivo dejanje, 0,3 % prometni prekršek, drugi prekršek in drugo kaznivo dejanje in 0,3 % kaznivo dejanje zoper varnost javnega prometa in drugo kaznivo dejanje.

V skupini SRS 81,6 % oseb ni storilo nobenega opazovanega dejanja. 12,5 % oseb je storilo samo prometni prekršek, 2,1 % samo drugi prekršek, 1,4 % samo drugo kaznivo dejanje, 0,7 % prometni prekršek in drugo kaznivo dejanje, 0,4 % prometni in drugi prekršek, 0,3 % kaznivo dejanje zoper varnost javnega prometa, 0,3 % drugi prekršek in drugo kaznivo dejanje, 0,2 %

prometni prekršek in kaznivo dejanje zoper varnost javnega prometa, 0,2 % prometni prekršek, drugi prekršek in drugo kaznivo dejanje, 0,1 % drugi prekršek, kaznivo dejanje zoper varnost javnega prometa in drugo kaznivo dejanje, 0,1 % prometni prekršek, kaznivo dejanje zoper varnost javnega prometa in drugo kaznivo dejanje, 0,1 % drugi prekršek in kaznivo dejanje zoper varnost javnega prometa.

Pri pregledu je treba upoštevati, da gre za najmanj en prekršek oz. kaznivo dejanje. (Tabela 2.)

Skupina 83 je najbolj obremenjena z različnimi oblikami opazovanega obnašanja. Večja obremenitev, v primerjavi s skupino 83 A, gre predvsem na račun prometnih prekrškov. Pri skupini 83 A je večja obremenitev z drugimi prekrški in drugimi kaznivimi dejanji, kar potrjuje nakazano hipotezo v prejšnji točki.

Tudi ta pregled daje svojevrsten odgovor na hipoteze, ki jih z nalogo preverjamo.

3. Končne ugotovitve

Če upoštevamo hipoteze, ki smo si jih zastavili z našo nalogo, lahko ugotovimo naslednje:

a) **Skupina 83** je delala pogosteje od (kontrolne) **skupine SRS** prometne prekrške, druge prekrške, kazniva dejanja zoper varnost javnega prometa in druga kazniva dejanja.

Tabela 2: Kumulativni pregled storilcev PP, DP, PKD, DKD

	Skupina 83 Število oseb %	Skupina 83 A Število oseb %	Skupina 78 Število oseb %	Skupina SRS Število oseb %
1. \emptyset	144 — 59,5	1973 — 67,4	307 — 83,2	777 — 81,6
2. PP	63 — 26,0	512 — 17,5	35 — 9,5	118 — 12,5
3. PP, DP	12 — 5,0	115 — 3,9	6 — 1,6	4 — 0,4
4. PP, DKD	6 — 2,5	47 — 1,6	5 — 1,4	7 — 0,7
5. DP	5 — 2,1	109 — 3,7	8 — 2,1	20 — 2,1
6. PKD	4 — 1,7	21 — 0,7	3 — 0,8	3 — 0,3
7. DKD	3 — 1,2	52 — 1,7	1 — 0,3	13 — 1,4
8. PP, PKD	3 — 1,2	18 — 0,6	\emptyset	2 — 0,2
9. PP, DP, DKD	2 — 0,8	51 — 1,7	1 — 0,3	2 — 0,2
10. PP, DP, PKD, DKD	\emptyset	5 — 0,2	\emptyset	\emptyset
11. DP, PKD, DKD	\emptyset	3 — 0,1	\emptyset	1 — 0,1
12. PP, PKD, DKD	\emptyset	3 — 0,1	\emptyset	1 — 0,1
13. PP, DP, PKD	\emptyset	4 — 0,1	\emptyset	\emptyset
14. PKD, DKD	\emptyset	2 — 0,1	1 — 0,3	\emptyset
15. DP, DKD	\emptyset	13 — 0,4	2 — 0,5	3 — 0,3
16. DP, PKD	\emptyset	\emptyset	\emptyset	1 — 0,1

Razlike pa so statistično značilne le pri prometnih prekrških in pri kaznivih dejanjih zoper varnost javnega prometa.

b) Skupina 83 A je delala pogosteje od (kontrolne) skupine SRS prometne prekrške, druge prekrške, kazniva dejanja zoper varnost javnega prometa in druga kazniva dejanja.

Vse razlike so statistično značilne.

c) Skupina 83 je v primerjavi s skupino 83 A delala več prometnih prekrškov in kaznivih dejanj zoper varnost javnega prometa in manj drugih prekrškov in drugih kaznivih dejanj.

Razlike statistično niso značilne.

d) Skupina 78 je delala pogosteje od (kontrolne) skupine SRS druge prekrške, kazniva dejanja zoper varnost javnega prometa in druga kazniva dejanja in manj pogosto prometne prekrške.

Razlike statistično niso značilne.

e) Skupina 83 je delala pogosteje od skupine 78 prometne prekrške, druge prekrške, kazniva dejanja zoper varnost javnega prometa in druga kazniva dejanja.

Razlike so statistično značilne le pri prometnih prekrških.

f) Glede na spol, starost in vozniški staž so med skupinami razlike, ki pa v pretežni meri niso statistično značilne.

4. Odgovori na hipoteze

Rezultati naloge so pokazali, da:

1. so bili storilci kaznivih dejanj v prometu z najhujšimi posledicami (smrtjo enega ali več udeležencev prometne nesreče) v primerjavi z vsemi prebivalci Slovenije, ki imajo vozniško dovoljenje, pred storitvijo kaznivega dejanja statistično značilno pogosteje storilci prometnih prekrškov in kaznivih dejanj zoper varnost javnega prometa.

Hipoteza H 1 je bila tako potrjena glede prometnih prekrškov in kaznivih dejanj zoper varnost javnega prometa, ne pa glede prekrškov zoper javni red in mir in drugih kaznivih dejanj.

2. so bili storilci kaznivih dejanj v prometu, ki so imela za posledico telesno poškodbo v primerjavi z vsemi prebivalci Slovenije, ki imajo vozniško dovoljenje, pred storitvijo kaznivega dejanja statistično značilno pogosteje storilci

prometnih prekrškov, drugih prekrškov, kaznivih dejanj v prometu in drugih kaznivih dejanj.

Hipoteza H 2 je bila tako v celoti potrjena.

3. med storilci kaznivih dejanj v prometu z najhujšimi posledicami (smrtjo enega ali več udeležencev prometne nesreče) in storilci kaznivih dejanj v prometu, ki so imela za posledico telesno poškodbo, pred storitvijo kaznivega dejanja v odnosu do prometnih prekrškov, drugih prekrškov, kaznivih dejanj zoper varnost javnega prometa in drugih kaznivih dejanj ni statistično značilnih razlik.

Hipoteza H 3 tako ni bila potrjena.

4. med storilci kaznivih dejanj v prometu z najhujšimi posledicami (smrtjo enega ali več udeležencev prometne nesreče) štiri leta po storitvi kaznivega dejanja in vsemi prebivalci Slovenije, ki imajo vozniško dovoljenje, v odnosu do prometnih prekrškov, drugih prekrškov, kaznivih dejanj zoper varnost javnega prometa in drugih kaznivih dejanj ni statistično značilnih razlik.

Hipoteza H 4 tako ni bila potrjena.

5. so statistično značilne razlike glede prometnih prekrškov med skupino storilcev kaznivih dejanj v prometu z najhujšimi posledicami (smrtjo enega ali več udeležencev prometne nesreče), ki je že storila »kriterijsko« kaznivo dejanje, in tisto skupino, ki bo to dejanje šele storila. (To ugotovitev je potrebno vzeti z določeno rezervo, ki izhaja iz nekaterih metodoloških problemov.)

Tako je bila hipoteza H 5 potrjena le glede prometnih prekrškov, glede prekrškov zoper javni red in mir, kaznivih dejanj zoper varnost javnega prometa in drugih kaznivih dejanj pa ni bila potrjena.

6. so glede na spol, starost in vozniški staž med skupinami v nekaterih primerih (med moškimi v nekaterih primerjavah, v nekaterih starostnih kategorijah in v nekaterih kategorijah po stažu) statistično značilne razlike.

Tako je bila hipoteza H 6 delno potrjena, delno pa ni bila potrjena.

SKLEP

Raziskava, ki smo jo opravili, je dala nedvoumna odgovora na uvodoma zastavljeni temeljni vprašanji:

1. so ljudje, za katere lahko rečemo, da so nagnjeni k prometnim nesrečam;

2. je povezava med delinkvenco nasploh in prometno delinkvenco.

Seveda največji del voznikov po naključju zaide v kriminalno področje. Za drug del voznikov pa zgolj o naključju ni mogoče govoriti. Gre na eni strani za voznike, ki vztrajno ponavljajo prometne prekrške in celo kazniva dejanja zoper varnost javnega prometa. Na drugi strani pa gre za voznike, ki svojo delinkventnost nasploh manifestirajo tudi s prometnimi prekrški in kaznivimi dejanji zoper varnost javnega prometa. To nam dokazuje, da prometna delinkvenca ni (samo) delinkvenca sui generis, temveč del splošne delinkvence.

Varno sodelovanje v prometu zahteva zrelo in uravnoteženo osebnost. Osebnost oblikuje življenje in je rezultat mnogih vplivov v procesu interakcije posameznika in njegove sredine. Prirojene dispozicije, kot manifestacije določenih lastnosti, se razvijajo in oblikujejo šele z aktivnostjo v določeni sredini. Za obnašanje človeka nasploh, in v prometu še posebej, je bistveno, da so lastnosti uravnotežene in kako delujejo. Pri osebnostih, kjer so te lastnosti neuravnotežene, prihaja do določenih deviacij. Ljudje z okvarjenimi mentalnimi, moralnimi ali emocionalnimi mehanizmi s svojim obnašanjem obremenjujejo odnose v prometu v tolikšni meri, da so nevarni za družbene vrednote. Ne gre samo za bolne, ampak tudi za nesocializirane in premalo usposobljene za sodelovanje v prometu.

Namesto omejevanja je treba promet spremenjati, slediti in spodbujati, da sprejme, usmeri

in zagotovi mirni tok intenzivnemu vključevanju različnih udeležencev. Družba mora zagotoviti učinkovit obrambni sistem, učinkovit mehanizem za zaščito vrednot v prometu, ki bo sposoben z ustreznimi ukrepi oblikovati pogoje za njegov red in varen potek.

Z našo raziskavo smo skušali osvetliti en del tega obrambnega mehanizma. **Pravico do sodelovanja v prometu v vlogi voznika naj ima vsak, ki zmore in hoče skrbeti za svojo, tujo in skupno varnost in nihče, ki tega ne zmore ali pa se noče tako obnašati.** Danes je v prometu še vse preveč takšnih voznikov, ki tega nočejo ali pa ne zmorejo. In prihajajo vedno novi. Zavzemamo se za to, da bi vsem omogočili, da bi znali in hoteli. V primerih, ko pa to vendarle očitno ne bo mogoče, je eliminacija nevarnih voznikov kot skrajna možnost mnogo humanejša od vsake druge možnosti. Humanejša od njih samih, do njihovih svojcev, do drugih udeležencev v prometu in do družbe.

Dovolj verjetno je, da se bo pojav prometnih nesreč tudi v naslednjem obdobju sorazmerno hitro umiril, da bo stagniral in nazadoval. Nesreč, žrtev in škode bo manj.¹³ Od zavestne družbene akcije pa je odvisno ali bo napredek ostal v mejah svojih lastnih zakonitosti ali pa bo hitrejši. Vse je pravzaprav odvisno od odgovorov na vprašanja, kaj pravzaprav hočemo in ali smo to, kar hočemo, pripravljeni tudi zares uresničiti.

¹³ Realno je pričakovati, da bomo imeli v prihodnjih letih v Sloveniji 3–5 mrtvih na 10 000 vozil (oz. od 200–300 v absolutni številki). Takšen je danes nivo v pretežnem delu Evrope, Severne Amerike in Avstralije, na Japonskem pa še nekaj nižji.

UDC 614.86–051+316.624

Linkage between Road Traffic Deviance and Other Negative Phenomena

Šuster, Dagmar, L. L. M. SOZD Kemija, Ljubljana

The purpose of the present study was primarily to establish whether there were any significant differences between road traffic offenders and the control group in terms of the perpetration of traffic misdemeanors, other misdemeanors, road traffic offences and other offences which were committed before or after the criminal offence on the basis of which offenders were classified in experimental groups. We also wanted to establish possible differences regarding gender, age, profession and driving experience.

We have chosen four groups. Three of them consist of road traffic offenders while the fourth one

is a control group. Computer — processed data was obtained for 4491 persons, statistical parameters were computed and statistically significant differences were established.

It was found that all perpetrators of road traffic offences committed, before this act, statistically more frequent traffic misdemeanors and criminal offences. And those road traffic offenders whose act has as a consequence also some bodily injury, tend to commit also more frequently other types of misdemeanors and criminal offences. There also exist certain differences with regard to gender, age and driving experience.