

# Seminar za voznike, ena od obravnav kršiteljev cestnoprometnih predpisov

## Seminar for drivers, one kind of treatment of the violators of road traffic regulations

*Katarina Turnšek*

### *Povzetek*

*Katarina Turnšek, univ. dipl. soc. ped., Motomedia (Avto magazin), Dunajska 106, 1000 Ljubljana.* Slovenija sodi po številu umrlih v prometnih nesrečah med najnevarnejše evropske države. Odziv na številne kršitve cestnoprometnih predpisov je pri nas še vedno skoraj izključno represiven, kljub temu, da tudi novi prometni zakon s strožjimi kaznimi še zdaleč ni izboljšal prometne varnosti. Pa vendar je novi Zakon o varnosti cestnega prometa (maj 1998) omogočil nov, pri nas še neuveljavljen način obravnave kršiteljev prometnih predpisov: gre za 171. člen, t. i. »Seminar za voznike« (pripravljen naj bi bil po vzoru rehabilitacijskih programov za voznike kršitelje iz nekaterih tujih držav) in se lahko pri nas izvaja od septembra.

*Zakon dovoljuje, da lahko del vsebin omenjenega Seminarja vodi tudi socialni pedagog.*

**Ključne besede:** promet, prometna nesreča, agresivnost, kršitelj cestnoprometnih predpisov, seminar za voznike

### **Abstract**

*According to the number of deaths from traffic accidents, Slovenia is considered to be one of the most dangerous European countries. In our country the response to numerous violations of road traffic regulations is still very repressive, and the new traffic law with its more severe penalties has in no way improved traffic safety. However, the new Law on Safety in Road Traffic (May 1998) allows for a new, in our country not as yet practised, way of treating violators of traffic regulations: the 171st Article speaks of the so-called 'Seminar for drivers' (following the example of rehabilitation programs for drivers violators in other countries) which can be implemented ever since last September. The Law allows part of the seminar contents to be carried out by a social pedagogue.*

**Key words:** traffic, traffic accident, nesreča, aggressiveness, violator of road traffic regulations, seminar for drivers

## **1. Prometne nesreče na vrhu med vzroki smrti**

Na svetu umre zaradi posledic prometnih nesreč vsako leto več ljudi. Po ocenah svetovne zdravstvene organizacije je to število nad 850.000 mrtvih letno (Tiskovna konferenca SPVCP, januar 2000), v 15 državah Evropske unije pa se vsako leto giblje okrog 45.000 (European Road Safety News, 1998, str. 10). Prometne nesreče so tako v svetu kot pri nas na vrhu med vzroki smrti ali hudih telesnih poškodb. V Sloveniji tvorijo približno četrtino vseh smrtnih nesreč. Po številu žrtev na število prebivalcev štejemo med najnevarnejše države Evropske unije in njene pridružene članice, pred nami sta le še Portugalska in Grčija. Delež mrtvih v cestnem prometu pa je glede na najbolj razvite skandinavske države, Veliko Britanijo in Nizozemsko, pri nas od tri- do štirikrat večji (The Attitude And Behaviour of European Car Drivers to Road Safety, 1998, str. 7).

Čez 80 % nesreč pri nas povzročijo moški, med primarnimi vzroki prometnih nesreč pa je pri obeh spolih najpogostejši vzrok neprilagojena hitrost. Največ nezgod imajo mlajše osebe (od 19- do 24-letni vozniki dvakrat več kot od 35- do 44-letni), ker so bolj impulzivne, neodgovorne, nagnjene k tveganju, s pomanjkanjem izkušenj. Živijo hitro, motivi, ki jih vodijo v nevarna ravnanja, so drugačni kot pri starejših voznikih (Delovno gradivo za novinarje s tiskovne konference SPVCP, september 1999). Dokazano je, da manjša spretnost in znanje mladih voznikov nista razlog za številnejše nesreče, saj so nekatere vozniške spretnosti in sposobnosti pri mladih voznikih celo na vrhuncu. Medtem ko naj bi bile osebe srednjih let v prometu varnejše, kljub upadanju inteligenčnih sposobnosti, ker imajo več izkušenj in ker se bolj zavedajo svoje odgovornosti. Nagnjenost k nezgodam se po statističnih podatkih spet poveča po 60. letu, ker izkušnje in »ugodne« osebne lastnosti ne morejo vedno nadomestiti upadanja senzoričnih, motoričnih in umskih sposobnosti.

## 2. Sekundarni vzroki prometnih nesreč

Že res, da so med vzroki prometnih nesreč na prvem mestu neprilagojena hitrost, toda vsekakor bi bilo treba analizirati, kateri »pravi« vzroki tičijo za neprilagojeno hitrostjo. Je nekdo vozil prehitro zato, ker ga je razdražil pred njim vozeči prepočasen voznik, ga s svojo netekočo vožnjo prisilil v prehitevanje in s tem posledično v prehitro, agresivno vožnjo? Bi lahko razmišljali v to smer, da se marsikatera nesreča pri nas zgodi tudi zato, ker imamo veliko slabih, pasivnih, omahljivih voznikov?

Nekatere značajske lastnosti so namreč v prometu še posebno pomembne in odločujoče, upoštevanje tistih, ki ovirajo ali onemogočajo varno vožnjo, pa bistveno pri obravnavi nevarnega voznika. Tu poudarjam, da z izrazom nevarni voznik ne mislim le agresivnih, dirkaško razpoloženih in opitih voznikov, kakršne si pod oznako »nevaren« običajno predstavlja družba. Za nevarnega voznika štejem tudi tistega, ki s prepočasno, pasivno, neodločno in netekočo oziroma neenakomerno vožnjo razdraži za njim vozeče. Takšen voznik je posredno nevaren, ker spodbuja tvegano in agresivno prehitevanje ali kakšno drugo nevarno reakcijo za njim vozečih.

Žal, naša družba pasivnosti še zdaleč ne namenja tako velike pozornosti kot agresivnosti. Zakon kot skupek členov in določil prepo-

časne vožnje sicer ne odobrava, toda tovrstnih kaznovanih kršiteljev je v primerjavi s prehitro vozečimi vozniki smešno malo oziroma nič.

### **2.1. Agresivnost za volanom**

Najbolj pozorni na agresivne voznike so v ZDA, natančneje v ameriških programih, saj ima vsaka država ZDA svoj tako imenovani, Program za agresivne voznike (Aggressive Driver Programs, 1998). Z načrtno zastavljenimi programi želijo Američani zmanjšati število tistih prometnih nesreč, ki nastanejo zaradi agresivnih voznikov.

Ameriška stroka pravzaprav loči dve vrsti voznikov (Law Enforcement Speaks Out 1998, str. 4): napadalne voznike (aggressive drivers) in nasilne voznike oziroma »cestne besneže« (road rage). Za napadalne oziroma agresivne voznike veljajo tisti, ki povzročajo veliko prometnih prekrškov, ne upoštevajo varnostne razdalje in vozijo preblizu ostalim, kršijo hitrostne omejitve, nevarno menjajo vozne pasove, izsiljujejo ostale voznike, vozijo skozi križišče pri rdeči luči... Lahko bi rekli, da so takšni vozniki posredno nevarni drugim voznikom, saj jih prisiljijo, da morajo nepredvideno zavirati, se jim umikati oziroma izogibati in nenehno predvidevati, da bodo imeli opraviti z neobičajno reakcijo agresivnega voznika.

Poleg napadalnih voznikov ameriška stroka omenja tudi nasilne, tako imenovane »besne« voznike. Tu ne gre več za prometne prekrške oziroma za posredno nevarnost drugim voznikom, tu gre za nasilje nad drugimi, ki se kaže od nagovarjanja, gestikuliranja, do preteпов, namernih zaletavanj v tuja vozila oziroma zrivanj s cestišča.

Napadalen (aggressive) in nasilen voznik se seveda ne izključujeta, saj lahko agresivna vožnja napadalnega voznika pri vozniku, ki vozi po prometnih predpisih, sproži nasilje. Kljub temu, da smo se ustavili pri pojmu agresivni voznik, ki se uporablja zlasti v ZDA (aggressive), pa gre pri tem za večino vseh tistih voznikov, ki neprestano kršijo cestnoprometne predpise. Tako so agresivni vozniki večinski kos ledene gore vseh kršiteljev cestnoprometnih predpisov in so povzročitelji večjega dela prometnih nesreč (po podatkih MNZ so nepriklagojena hitrost, nepravilna smer vožnje, neupoštevanje prednosti vožnje, nepravilno prehitevanje, nepravilnosti pešcev in varnostna razdalja glavni vzroki prometnih nesreč, vsi naštetih vzroki pa so pretežno posledica agresivne vožnje).

Ukrepanje do agresivnih voznikov je v svetu različno, pravilo-

ma pa vedno represivno: denarne in zaporne kazni, odvzem vozniškega dovoljenja, odvzem avtomobila, delo v korist skupnosti. Kljub temu pa bi vendarle lahko izluščili vsaj en zaključek: najopaznejši korak k izboljšanju prometne varnosti so naredile tiste države, kjer so se aktivirali državljani (Battlin Aggressive Driving at the Grassroots 1998). S tem so mišljena razna društva, organizacije in skupnosti (ter njihovi projekti), ki se v boju za isto stvar povežejo in tako s svojim lobiranjem vplivajo na medije, politične organizacije, na zakonodajo in s tem posredno na ostale ljudi, ki jim je njihova aktivnost namenjena. Ena takšnih, svetovno znanih skupin, ki je dosegla že številne spremembe ameriške zakonodaje, je MADD – Mothers Against Drunk Driving. Gre za skupino mater, katerih otroci so postali žrtve opitih voznikov (<http://www.madd.org>). Žal v sodobni družbi takšne prostovoljne samoiniciativne skupine težko zaživijo; pomanjkanje časa (tudi agresivna vožnja je pravzaprav simptom današnje prezaposlenosti in prezasičenega življenja), egocentričnost, zapiranje v družinski krog, ... niso dobre zagonske lastnosti.

Nizko stopnjo strpnosti do agresivnih voznikov lahko opazimo tudi v prometno razvitih evropskih državah, kjer so že pred leti ljudje sami začeli ukrepati zoper agresivne voznike: predvsem z nasilnostjo. V teh deželah (Avstrija, Nemčija, Belgija, skandinavske države, ...) prav nikomur ne pride na misel, da bi se z motornim vozilom vozil po coni za pešce ali parkiral na pločniku. Še najbolj nazoren se mi zdi komentar nekega avstrijskega prometnega novinarja ob poletnem obisku Stare Ljubljane, ko so mladostniki zvečer med mizami vijugali z mopedi: »Pri nas ljudje ne poznajo tega humorja!«

Menim, da se pri nas ljudje še niso samoorganizirali, če le primerjamo, kako se je to tako rekoč čez noč zgodilo s kajenjem: v nekadilskem prostoru bo okolica najverjetneje opozorila kršitelja, da je to nekadilski prostor, kajenja so se začeli otepati mnogi kadilci in tudi trend v družbi je zdravo življenje brez kajenja. Kadilci postajajo depiviligirani in stigmatizirani, kajenje ni dovoljeno na večini letališč po svetu, v čedalje več lokalih (tudi pri nas). V nasprotju s tem pa je javno mnenje do kršiteljev prometnih predpisov še vedno popustljivo, storilci v javnosti doživljajo malo ali nič moralne obsodbe. Vozniki se pogosto hvalijo, koliko so »napihali« in koliko čez hitrostno omejitve so peljali.

## **2.2. Raziskava: Precenjevanje staršev glede sposobnosti svojih otrok**

Tudi nepazljivi, neodgovorni, nepoučeni starši in starši, ki preceňujejo sposobnosti svojih otrok v prometu, so lahko sekundarni vzrok prometnih nesreč, v katere so vpleteni otroci. Ko otrok nenadoma steče pred avto, statistika po vsej verjetnosti zabeleži kot vzrok nesreče – neprilagojeno hitrost voznika.

Leta 1995 so pri nas opravili zanimivo raziskavo (Žlender 1996, str. 19), v kateri so ugotovili, da starši izredno preceňujejo sposobnosti svojih otrok za varno sodelovanje v prometu. V povprečju so starši menili, da je njihov otrok sposoben varno sodelovati v prometu pri starosti 7,47 leta, vendar so mnogi odgovarjali, da je tega sposoben že pri petih ali šestih letih. Hkrati so odgovarjali, da bi jim dovolili prižgati plin pri povprečni starosti 11,04 leta.

Raziskavo so ponovili leta 1999 (Delovno gradivo za novinarje s tiskovne konference SPVCP iz septembra 1999). Izkazalo se je, da bi starši v povprečju svoje otroke poslali v promet precej starejše, to je pri 10,12 leta (kar ustreza dejanskim sposobnostim otrok), žal pa je zelo zaskrbljujoče, da bi nekateri dovolili otroku samostojno hoditi v prometu po pločniku že pri štirih letih starosti ali samostojno prečkati zelo prometno cesto že pri šestih letih starosti.

Raziskava jasno kaže, da nekateri starši preceňujejo sposobnosti svojih otrok, ob tem pa se je treba vprašati, ali se starši res tako slabo zavedajo nevarnosti v prometu.

## **2.3. Raziskava: Kaj menijo o svoji vožnji slovenski vozniki**

Ob podpori evropskega inštituta za varnost v cestnem prometu FER-SI (Forum of European Road Safety Research Institut) je leta 1991 v desetih državah članicah in v petih nečlanicah Evropske unije stekla raziskava o vedenju in stališčih evropskih voznikov do varnosti v prometu. Ta raziskava je izrednega pomena tudi za Slovenijo, saj je kot prva podala primerjavo slovenskih voznikov z drugimi narodi. Raziskava pod imenom SARTRE 1 (Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe 1, The Attitude and Behaviour of European Car Drivers to Road Safety, 1998) je v vsaki od 15 držav zajela reprezentančni vzorec približno 1000 (v Sloveniji 1062) aktivnih voznikov in imetnikov vozniških dovoljenj; ti so odgovarjali na vprašalnik, ki je zajemal vpraša-

nja o stališčih z več področij cestnega prometa. Raziskava je dala odgovore na vprašanja, kaj si vozniki določene države mislijo o vedenju drugih voznikov v prometu, kakšno stališče imajo do privezovanja z varnostnimi pasovi, kako pogosto vozijo opiti, kako pogosto prehitvajo, ali dajejo prednost pešcem itd. Leta 1996 so raziskavo ponovili (SARTRE 2, The Attitude and Behaviour of European Car Drivers to Road Safety, 1998) in jo razširili na 19 držav: sodelovale so vse članice Evropske unije z izjemo Danske in Luksemburga, ravno tako pa so sodelovale Švica, Češka, Slovaška, Madžarska, na novo pa sta se pridružili še Slovenija in Poljska. Vprašalnik je v glavnem ostal enak, le nekaj novih tematskih področij so mu dodali.

Nekaj najzanimivejših vprašanj in odgovorov ki jih je dala raziskava SARTRE 2:

Na vprašanje »Kaj mislite o svoji vožnji? Vozite bolj /enako/manj nevarno od drugih voznikov?«, so daleč najbolj samokritično odgovarjali Finci, Švedi, Belgijci in Nizozemci (v povprečju jih je slaba polovica menila, da vozijo enako nevarno od sodržavljanov). Zelo zanimivo pa je, da so z izjemo Belgije to države, ki imajo od vseh 19 sodelujočih držav najmanjši delež smrtnih žrtev na milijon prebivalcev (Evolution of Tourism and the Automobile, International Statistics Compilation, 1998)!

Slovenci smo odgovarjali takole: okrog 6 % jih meni, da vozijo bolj nevarno od ostalih Slovencev, 30 %, da vozijo enako nevarno in kar 64 %, da vozijo manj nevarno od ostalih. Nepričakovane odgovore je dalo vprašanje: »Ali uživate, če vozite hitro?« Slovenci smo se namreč uvrstili med tiste države, ki od vseh najmanj uživajo v hitri vožnji! Le 7 % jih je odgovorilo, da zelo uživa v hitri vožnji. Pa čeprav je ista raziskava pokazala, da omejitve hitrosti kršimo najbolj pogosto ravno na avtocestah.

Ravno tako je enega povsem nepričakovanih rezultatov ponudila trditev iz vprašalnika: »Prehitvam, kadar le lahko, pa četudi tvegano«. Slovenija se je tu uvrstila v sam vrh (poleg Finske in Švedske) tistih, ki pravijo, da tako rekoč nikoli ne prehitvajo v nevarnih situacijah. Le 1 % slovenskih anketirancev je odgovorilo, da si privošči prehitvanje, če je le mogoče, pa četudi tvegano. Na samem vrhu lestvice smo se znašli tudi ob trditvi »Pogosto vozim skozi rumeno luč na semaforju«: samo 3 % slovenskih voznikov je trdilo, da pogosto prevozijo rumeno luč, vsi ostali pa ne oziroma redko (treba je povedati, da

je bila raziskava opravljena pred sprejetjem novega prometnega zakona v Sloveniji, ki je prepovedal vožnjo v križišče pri rumeni luči). Glede alkohola pa tole: »Ko pijete, koliko enot alkoholne pijače običajno spijete?« Možni odgovori so bili trije: ko pijem, spijem a) eno do dve enoti alkohola zaporedoma, b) pet enot ali več zaporedoma in c) nikoli ne pijem. Analiza odgovorov je pokazala, da naj bi bila Slovenija na samem vrhu po številu tistih pivcev, ki spijejo eno do dve enoti alkoholne pijače naenkrat. Takšnih pivcev je pri nas po teh podatkih 51 %. Najmanj je takšnih pivcev na Poljskem (19 %) in Irskem (15 %), to pa sta tudi državi, ki imata obe po največ, to je 33 % tistih, ki spijejo pet in več enot alkoholne pijače naenkrat. V Sloveniji naj bi bilo pivcev s pet in več enotami alkoholne pijače 9 %, primerljivi pa smo s povprečjem EU (The Attitude and Behaviour of European Car Drivers to Road Safety, 1998, str. 51).

Zaključimo lahko, da glede na to, da sodimo Slovenci med države, ki imajo največ mrtvih v prometnih nesrečah na število prebivalcev, imamo absolutno previsoko mnenje o sebi glede tega, kako vozimo v primerjavi z ostalimi Slovenci. Menim, da se premalo zavedamo svojih napak v prometu in da za napake krivimo predvsem druge voznike.

### **3. Kaznovanje udeležencev prometa**

Prav lahko zapišemo, da ni v nobeni drugi družbeni sferi toliko nediscipline, toliko kršitev zakonov kot ravno v prometu. V Sloveniji znaša povprečen delež prekrškov v javnem prometu 80 % vseh prekrškov. Najpogostejši prekrški v javnem prometu so vožnja brez vozniškega dovoljenja, prevelika hitrost, nepravilno prehitovanje, neupoštevanje prednosti, nepravilno parkiranje, vožnja pod vplivom alkohola, mamil ali zdravil, vožnja brez predpisanega dovoljenja za vožnjo. Sankcije za prekrške so opomin, denarna kazen, zaporna kazen in varstveni ukrepi: odvzem predmetov (vozila), prepoved samostojnega opravljanja dejavnosti ali poklica, prepoved vožnje motornega vozila in odstranitev tujca iz države.

#### ***3.1. Močno prednjačijo represivne metode***

Poleg vzgojnega, izobraževalnega in preventivnega dela naj bi bila nadzor in ustrezno kaznovanje udeležencev prometa sestavni del spreminjanja njihovih stališč in motivov. Vsak nadzor pa ima že od nekdaj svoja sredstva in metode, s katerimi socializira in resocializira. Med



tovrstnimi metodami žal pri nas v prometu še vedno močno prevladujejo represivne, kaznovanje pa poteka po tej logiki: če kršitelja ne »prepriča« denarna kazen 1000 tolarjev, potem ga bo morda 10.000. Med represivnimi metodami namenjamo veliko (preveč?) pozornosti denarni kazni, saj druge oblike, razen odvzema vozniškega dovoljenja, odvzema vozila in zaporne kazni, pri nas še niso uveljavljene niti nimajo tradicije (dela v korist skupnosti, opravljanje različnih rehabilitacijskih programov...). Zato tudi ne moremo reči, da bo zviševanje denarnih kazni spremenilo prometno kulturo in zmanjšalo število kršitev prometnih predpisov. Ne vemo namreč, kakšen učinek lahko pri nas dosega druge in drugačne sankcije.

Danes vemo, da človekovega vedenja ni mogoče usmerjati le s prisilo. Glede na izjemno pospešen proces motorizacije namenjamo vse premalo pozornosti vzgojnemu, izobraževalnemu in preventivnemu delu, za primerjavo pa naj navedem podatek, da so imeli osnovnošolci leta 1954, ko se je prometna vzgoja prvič uvedla v OŠ, na urniku predmet prometna vzgoja od prvega razreda naprej. Motorizacija pa je bila takrat še daleč pod današnjim razmah.

### **3.2. Specifična narava kaznivega ravnanja v prometu**

Naj opozorim na značilnost, po kateri se kazniva ravnanja v prometu razlikujejo od vseh ostalih vrst kaznivih ravnanj: praviloma so kazniva ravnanja v prometu take narave, da je z njimi ogrožen tudi sam storilec (poslediča storitve kaznivega ravnanja je lahko materialna škoda, ogroženo je življenje voznika, življenje sopotnikov, njegove družine...). Sklepamo, da storilec kaznivega ravnanja v prometu ne predvidi in ne želi škodljivih posledic, oziroma da ne računa z možnostjo njihovega nastanka. Kazniva ravnanja so tako največkrat storjena iz malomarnosti, to dejstvo pa je treba še zlasti upoštevati pri dodeljevanju in izvrševanju kazenskih sankcij oziroma tudi pri načrtovanju vzgojno preventivnih programov.

### **3.3. Neučinkovitost kaznovanja v prometu**

Žlender (1994, str. 266) navaja naslednja priporočila glede kaznovanja v prometu:

- nadzor in kazni je treba vzdrževati na sprejemljivi ravni, da kršitelj kazen dobro občuti in jo hkrati lahko poravna
- kazen mora biti sorazmerna s težo prekrška, izterjati jo je treba dosledno, najbolj učinkovita pa je takoj po prekršku

V zvezi s temi priporočili se v praksi pojavlja več problemov. Prvi je, da je izvršitev kazni običajno pri nas zelo oddaljena od časa, ko se je zgodil prometni prekršek ali nesreča: opomin za neporavnano denarno kazen doseže kršitelja takrat, ko se prekrška niti ne spominja več. To je seveda v nasprotju z načelom, da mora biti »protiakcija« takojšnja posledica kršiteljeve akcije. Žlender nadalje navaja, da je treba kazen vzdrževati na sprejemljivi ravni, da jo kršitelj dobro občuti in jo hkrati lahko poravna. Ob tem nastaja drugi problem: denarne kazni praviloma niso določene individualno, kar pomeni, da si voznik z boljšim socialno-ekonomskim položajem lahko »privošči« več kršitev kot voznik s slabšim ekonomskim položajem. Prvega voznika kazen ne bo udarila po žepu in bo zato njen dolgoročni učinek verjetno manjši kot učinek iste kazni pri vozniku s slabšim gmotnim položajem.

Problem se pojavlja tudi pri majhni denarni kazni oziroma kazni »s popustom«: storilec lahko iz slednjega sklepa, da je povzročil majhno družbeno nevarnost. Kot navaja Brinc (1979, str. 304-306), kazen ni dovolj učinkovita, da bi trajno odpravila nezaželeno vedenje. Kazen le začasno zmanjša nezaželeno vedenje in ga ne odpravi, temveč ga potisne v nedejavnost. Z drugimi besedami, povečana represivnost v prometu ne prispeva k večji varnosti na naših cestah. Tudi vedno nove omejitve udeležencem prometa so nezanesljivo sredstvo v prizadevanjih za varnejši promet.

### ***3.4. Najuspešnejša intervencija: odvzem vozniškega dovoljenja v kombinaciji z rehabilitacijsko obravnavo***

Države, ki imajo na področju prometne vzgoje, varnosti in kulture najdaljšo tradicijo, so na podlagi stalnih raziskav prišle do zaključka, da je najustreznejša kazenska sankcija, katere posledica je najmanjše število povratnikov, omejitev (odvzem) vozniškega dovoljenja v kombinaciji z ustrezno obravnavo v smislu socialnih odnosov (Press Release: National Highway Traffic Safety Administration, 1997, str. 1)

Predvsem se je sankcija odvzema vozniškega dovoljenja v kombinaciji z ustrezno obravnavo izkazala za uspešno pri voznikih, ki vozijo opiti ali pod vplivom mamil. Izkazalo pa se je tudi, da zgolj rehabilitacijska obravnava v smislu socialnih odnosov (in z njim povezano izobraževanje, vzgoja in svetovanje) brez odvzema vozniškega dovoljenja pri omenjenih voznikih ni uspešna.

### **3.5. Kazenske sankcije so pasivne**

Kazenske sankcije, ki jih predpisuje naš ZVCP, so naravnane zelo pasivno. To pomeni, da kaznovanemu v večini primerov vzamejo ali denar ali vozilo ali vozniško dovoljenje, ne pa neposredno tudi njegovega časa (če izključimo redko dodeljeno zaporno kazen). Menim pa, da je čas, in to aktivno preživeti čas, ki daje možnost usmerjene in strokovno vodene intervencije ter s tem učenja, razmišljanja in analiziranja že nastale situacije, tisti, ki lahko spremeni nezaželeno človekovo vedenje.

Drži sicer, da se vozniku, ki mu je bilo vozniško dovoljenje trajno odvzeto in bo moral znova opraviti celoten izobraževalni program, da si ga spet pridobi, s tem vzame čas. Toda pri tem gre le za ponavljanje vaje, za »preživljanje časa«, oziroma za izobraževanje, ki pa se je enkrat očitno že izkazalo za neuspešno in od katerega ne moremo pričakovati, da bo na voznika v drugo učinkovalo »vzgojno oziroma terapevtsko«.

### **3.6. Zmanjševanje števila prometnih prekrškov in nesreč na vozniku sprejemljivejši in humanejši način: nekaj predlogov**

Poleg klasične, uveljavljene represije, obstaja v prometu tudi nekaj drugih možnosti, s katerimi bi lahko zmanjšali število prometnih nesreč in prekrškov.

Zagotovo bi bilo stanje na naših cestah drugačno, če bi lahko udeleženec v prometu tudi sam bolj vplival na potek prometa. Sprašujem se, ali ni prometna nedisciplina tudi izraz človekovega odpora do njemu odtujenega prometnega režima? To bi lahko dokazali, če bi analizirali število prometnih nesreč v tistih krajih, kjer so bili prebivalci osebno dejavni v akcijah za večjo prometno varnost: s tem da so sveti za preventivo in vzgojo v cestnem prometu organizirani v vsaki slovenski občini posebej, se je prometna varnost v nekaterih predelih (vaseh, naseljih) zagotovo izboljšala. Prebivalci so se namreč organizirali in na primer poskrbeli za izobešanje napisov Varna pot v šolo, Otroci na cesti, predlagali in uresničili so gradnjo pločnikov, ponekod pa so tudi sami poskrbeli za prehitre voznike: namestili so talne grbine ali celo drug z drugim obračunali glede divjanja po njihovem naselju. Ljudje so torej sami reagirali in to je zagotovo najboljši pospeševalnik varnosti v prometu.

Morda bi bilo smiselno, če bi pri podobnih akcijah sodelovali tudi kršitelji prometnih predpisov.

Nadalje bi bilo nujno, da bi pravila v cestnem prometu izhajala iz domišljenih, pretehtanih načel. Pogosto se na naših cestah srečujemo z nesmiselnimi prometnimi znaki, ki na kraju, kjer stojijo, nimajo kaj iskati: prometni znak kriči o grbinah na cestišču, zaradi katerih potem zraven stoji še znak o omejitvi hitrosti na 40 km na uro, pa je bila cesta, ravna magistralna cesta, že pred mesecem dni na novo asfaltirana; pristojni znaka niso odstranili.

Na naših cestah je pogosto opaziti tudi inflacijo omejitev hitrosti. To bom ponazorila na konkretnem primeru. Voznik, vaju, da omejitev hitrosti 40 kilometrov na uro ne pomeni ravno 40, temveč da je takšen ovinek lahko varno speljati tudi s 60 kilometri na uro, se znajde v Avstraliji. Naleti na omejitev hitrosti 35 milj na uro in povsem avtomatično, tako, po slovensko pač, prišteje še nekaj rezerve: če piše 35, bo šlo varno tudi s 45. Toda po nekaj poizkusih ugotovi, da se vožnja izide izključno s hitrostjo 35 milj na uro ali manj, nikakor pa niti malenkosti več. In posledice? Voznik začne verjeti prometnim znakom.

In ne nazadnje: kakršno koli omejitev na cesti lahko štejemo za neke vrste frustracijo, za oviro, prepreko. Želena je, da človek ve, da bo ta ovira tudi minila. Tako je v Avstraliji prometni režim urejen tako, da pod znakom prepovedano prehitevanje, piše tudi, čez koliko metrov bo voznik lahko varno prehiteval. S tem situacija postane predvidljiva, frustracija pa dobi neko končnost.

#### **4. Seminar za voznike**

Zakon o varnosti cestnega prometa (v nadaljevanju besedila ZVCP) z majem leta 1998 omogoča izvajanje pri nas še neveljavljenega izobraževalnega programa za kršitelje prometnih predpisov. Gre za tako imenovani Seminar za voznike, ki se ga je mogoče udeležiti prostovoljno, pod določenimi pogoji.

V tujini, zlasti v Ameriki, Nemčiji in tudi po nekaterih drugih evropskih državah, so takšne in podobne oblike intervencij za kršitelje cestnoprometnih predpisov že močno razširjene in imajo večletno tradicijo.

Novi ZVCP si tako lasti nov člen, zanimiv tudi s stališča socialne pedagogike.

## Seminar za voznike

### 171. člen

(2) Voznik, ki doseže ali preseže 13 kazenskih točk, pa ne preseže 17 kazenskih točk, se sme udeležiti seminarja, katerega program obsega vsebine o varnosti cestnega prometa in o socialnih odnosih med udeleženci v cestnem prometu in vadbo varne vožnje. Po uspešno zaključnem seminarju se vozniku, enkrat v dveh letih, izbrišejo iz evidence 4 kazenske točke.

V Delovnem gradivu Seminarja za voznike motornih vozil iz 1. marca 1999 lahko preberemo:

»CILJ programa seminarja za voznike so predvsem razvoj kritičnega razmišljanja ter razvoj kulturnega izražanja čustev. Udeleženci seminarja za voznike pridobijo znanja ter si oblikujejo sistem vrednot v zvezi s cestno prometno zakonodajo in prometno kulturo. Usmerjen je k upoštevanju kulturnih medsebojnih odnosov v prometu in pravil cestnega prometa...« Navedeno je še, da »socialni odnosi vsebujejo PODROČJA (VSEBINE), kot so motivacija, emocije, osebnost, znanje, alkohol in druge psihoaktivne snovi, utrujenost, bolezni, staranje in občasne motnje med vožnjo«. Ta področja so predstavljena kot »dejavniki, ki vplivajo na vedenje voznika«. Temeljne metode, s katerimi naj bi se izvajal Seminar za voznike (torej ne le socialni odnosi, pač pa tudi vadba varne vožnje in vsebine iz cestnoprometnih predpisov = CPP), pa so: »razlage, razgovori, demonstracije in vaje«.

Seminar za voznike je pri nas za zdaj neobvezna oblika izobraževalnega programa, udeležbo na njem pa je treba plačati. Seminar vključuje skupno 20 učnih ur (4 vikende zapored) in zajema tri vsebine hkrati: tisti vozniki, ko bodo dosegli med 15 in 17 kazenskih točk in si bodo želeli izbrisa 4 kazenskih točk, bodo na Seminarju za voznike obravnavali vsebine o varnosti cestnega prometa (7 ur), vadbo varne vožnje (3 ure praktičnega dela) in takoimenovane vsebine socialnih odnosov med udeleženci cestnega prometa (10 ur, namenjenih kritičnemu ozaveščanju o lastnih kršitvah in sprejemanju norm varne udeležbe v cestnem prometu). Zakon omogoča, da lahko slednje vodi tudi socialni pedagog!

Pa si pogledjmo, zaradi katerih prekrškov se po novem ZVCP podeljujejo kazenske točke (v nadaljevanju besedila KT), ki so predpogoj za udeležbo na seminarju za voznike:

- Od 3 do 5 KT za vožnjo v nasprotni smeri po cesti, ki ima dva ali več pasov za vožnjo v eno smer (22. člen ZVCP)
- Od 1 do 3 KT za vzvratno vožnjo, kjer in kadar je ta prepovedana (24. člen ZVCP)
- Od 3 do 5 KT za prekoračitve hitrosti za več kot 30 km/h (Največje dovoljene hitrosti, 29. (člen ZVCP) oziroma za več kot 40 km/h (Posebne omejitve hitrosti, 28. člen ZVCP)
- Od 2 do 5 KT za nepravilno prehitevanje (33. člen)
- Od 2 do 4 KT za izsiljevanje prednosti (40., 41. člen ZVCP)
- Od 1 do 3 KT za nepravilen, neustrezen prehod železniških tirov (45. člen ZVCP)
- Od 2 do 4 KT za neupoštevanje zakonskih določil pri vožnji mimo ustavljenega vozila, označenega za prevoz otrok (88. člen ZVCP)
- Od 2 do 5 KT za neupoštevanje zakonskih določil v zvezi s srečanjem z vozili s prednostjo in s spremstvom (113. člen ZVCP)
- Od 1 do 7 KT za preveč alkohola v krvi oziroma vpliva drugih psihoaktivnih snovi, ki zmanjšujejo sposobnost za vožnjo (117., 118. člen ZVCP)
- Od 2 do 5 KT za nepravilno ravnanje v primeru prometne nesreče (122. člen ZVCP)
- Od 3 do 5 KT za vožnjo z neveljavnim, odvzetim vozniškim dovoljenjem, oziroma če voznik takrat prestaja kazen ali mu je bil izrečen varstveni ukrep (124. člen ZVCP)

Ugotovimo, da gre za prometne prekrške, ki jih ne moremo tlačiti v isti koš. Ponekod je treba včasih iskati vzrok za kršitve bolj v nepoznavanju cestnoprometnih predpisov (nepravilna vzvratna vožnja, izsiljevanje prednosti v križišču, neustrezno ravnanje pri prečkanju železniških tirov, ...), spet drugje v voznikovem značaju, mišljenju in drugih osebnostnih lastnostih, morda v okolju, v voznikovi stopnji kulture (prevelika hitrost, vinjenost, nepravilno ravnanje ob prometni nesreči...).

Tako se sprašujem, ali se mora voznik, ki krši hitrostne omejitve ali vozi opit ali pa z neveljavnim vozniškim dovoljenjem, res ponovno podučiti o vsebinah o varnosti cestnega prometa (gre za teorijo, splošno znano pod kratico CPP) in opraviti vadbo iz varne vožnje, kot to predvideva Seminar za voznike. Mar ni v tistem, kar 171. člen imenu-

je »področje socialnih odnosov med udeleženci v cestnem prometu«, ustrežnejša rešitev za tovrstne kršitelje cestnoprometnih predpisov? Je smotrno, da vsak opravi vse, da alkoholik, agresiven voznik in neizkušen, nespreten voznik obiskujejo isti Seminar in je za vse predvideno enako število učnih ur za vsebine o varnosti cestnega prometa, za vadbo varne vožnje in za področje socialnih odnosov v cestnem prometu? Zakaj bi morala neizkušena, nespretna voznica obravnavati vsebine, ki zajemajo socialne odnose v prometu?

Za ponazoritev naj navedem, kako je s »seminarji za voznike« v Nemčiji, njenim zgledom pa se približujejo tudi druge članice EU. Nemci imajo več kot deset različnih načinov obravnave kršiteljev cestnoprometnih predpisov v smislu socialnih odnosov (Spoerer, Ruby, Siegrist, 1994). Med njimi so tako tiste s skupinskim delom kot z individualno obravnavo. Nemška praksa že takoj na začetku obravnave kršitelja loči kaznovane zaradi alkohola ali mamil od ostalih kršiteljev. Tako so vozniki, ki so vozili pod vplivom alkohola ali mamil, deležni popolnoma drugačne obravnave kot ostali kršitelji. Pri tem naj še omenim, da se lahko nemški vozniki, ki imajo do 14 kazenskih točk, pri nas takoimenovanih vsebin o socialnih odnosih udeležijo prostovoljno (pri tem se jim izbrišejo ali 2 ali 4 kazenske točke: če ima voznik torej do 8 kazenskih točk in se udeleži tako imenovanega rehabilitacijskega programa, se mu izbrišejo 4 kazenske točke, ko pa doseže med 9 in 13 kazenskih točk in se udeleži programa, se mu izbrišeta 2 kazenski točki). Če pa voznik doseže ali preseže 14 kazenskih točk, se takšne obravnave mora udeležiti. Pri tem ostane število njegovih kazenskih točk enako (Spoerer, Ruby, Siegrist, 1994). Ko posameznik doseže oziroma preseže 18 kazenskih točk, mu vozniško dovoljenje prekličejo. Če ga želi ponovno pridobiti, mora opraviti rehabilitacijski program za kršitelje povratnike.

Obravnava prometnih kršiteljev na ravni socialnih odnosov ima dolgo tradicijo tudi v ZDA, danes pri tem prednjači Kalifornija. »Driver Rehabilitation School« se imenujejo njihovi programi za obravnavo kršiteljev cestnoprometnih predpisov v smislu socialnih odnosov, kandidati pa imajo v ZDA možnost, da opravijo program takšne šole že kar po internetu. Zgolj v premislek, kam lahko (morda nekoč tudi pri nas) pripelje obravnava kršiteljev prometnih predpisov, navajam tako imenovane The On-line Traffic School, ki so postale že sodna praksa (<http://www.trafficschoolonline.com>).

V Kaliforniji opravljajo »rehabilitacijski« program (kot ga imenujejo sami – rehabilitation program) po internetu takole: sodišče zapove, v kolikem času mora kršitelj opraviti rehabilitacijski program, in ali lahko ta program opravi po internetu (vsa sodišča te možnosti še ne dovoljujejo, večina pa že!). Nato kršitelj vplača od 20 do 34 dolarjev in v 4 do 12 urah, odvisno od programa pač, opravi program po računalniku. Ta od uporabnika zahteva, da najprej preštudira prek zaslona posredovano literaturo, nato pa odgovorja na vprašanja. Pooblaščen The On-line Traffic School nato sodišču pošlje potrdilo o opravljenem programu. Vozniku, ki je opravil program, se ne podraži avtomobilsko zavarovanje (vozniku, ki je vozil vinjen, se avtomobilsko zavarovanje v večini ameriških držav poveča v povprečju za 100 % za dobo treh let). (<http://www.nhtsa.dot.gov>)

Ni naključje, da v Nemčiji vsakega večkratnega kršitelja cestnoprometnih predpisov oziroma kršitelja, ki je večkrat vozil opit (ali, če je bilo dokazano, da je vozil z več kot 1,6 promila alkohola v krvi), najprej pregleda psiholog (nemški vozniki so takšen zdravstveno-psihološki preskus poimenovali »Idiotentest«) in mu, če je potrebno, določi tudi ustrezno obravnavo oziroma z negativnim izvedenskim mnenjem onemogoči ponovno pridobitev vozniškega dovoljenja. Na psihološkem delu testa se ugotavlja predvsem posameznikovo verjetnost povratništva. Takšno izvedensko mnenje stane voznika približno 1000 nemških mark in dokler posameznik ne pridobi pozitivnega mnenja psihologa in zdravnika, ne more ponovno pridobiti vozniškega dovoljenja (<http://clickfish.at/clickfish/guidearea/hobby/technik/> ...).

Postopek se torej začne z individualno psihološko obravnavo, kar jasno namiguje na to, da za kršenje cestnoprometnih predpisov ni krivo le nepoznavanje pravil in predpisov ali neznanje vožnje.

Menim, da bi moral biti pri nas Seminar za voznike ena od pogostejših in v praksi večkrat uporabljenih oblik vzgojno izobraževalnega pristopa, in to tudi za tiste, ki so večkrat zaporedoma povzročili prekrške, ne glede na zbrane kazenske točke. Ne morem se strinjati, da se lahko kršitelji šele s 15 kazenskimi točkami prostovoljno (!) udeležijo Seminarja. Tako kot kršitelj nima izbire, ali bo za prekršek plačal denarno kazen ali si bo dal pripisati zgolj določeno število kazenskih točk, tako ne bi smel imeti izbire, ali se bo določenega Seminarja oziroma obravnave udeležil ali ne. Prostovoljna udeležba za težje kršitelje (predvsem povratnike) je zelo vprašljiva z moralnega in vzgojnega



vidika: človeka sili k manipuliranju, saj si bo vsak posameznik izračunal, ali se mu Seminarja splača udeležiti se ali ne. Kazenske točke imajo namreč omejen rok trajanja in tako se bodo, po mojem mnenju, Seminarja udeležili izključno tisti, ki jim bo že grozil odvzem vozniškega dovoljenja. Drži pa, da se je zakonodajalec pred takšnim manipuliranjem delno zaščitil s stavkom (171. člen): »Po uspešno zaključnem seminarju se vozniku, enkrat v dveh letih, izbrišejo iz evidence 4 kazenske točke.«

#### **4.1. »(Ne)rentabilnost« seminarja: premalo kršiteljev?**

Menim, da ni naključje, da je 171. člen ZVCP dobil vsebino, ki zahteva, da mora vsak kršitelj, ki se (sicer prostovoljno) udeleži Seminarja za voznike, opraviti vse tri vsebine (vsebine o varnosti cestnega prometa, vadbo varne vožnje in vsebine o socialnih odnosih). Če namreč upoštevamo nekatere napovedi Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu in prakso iz drugih držav, ki že izvajajo podobne rehabilitacijske programe, naj bi se Seminarja za voznike v Sloveniji vsako leto udeležilo okrog 200 voznikov. Vsekakor problem nastaja pri tem, ker je za (samo!) 200 voznikov finančno in logistično izjemno težko izpeljati več različnih seminarjev oziroma obravnav (posebej za tiste, ki vozijo pod vplivom alkohola, posebej za tiste, ki kršijo cestnoprometne predpise zaradi neznanja, itd.). Poleg tega Seminar ne sme potekati le v Ljubljani, ker mora biti dostopen vsem udeležencem po Sloveniji in to večkrat na leto.

Naj zapišem, da Seminar za voznike pri nas do danes, kljub zakonskim možnostim, še ni zaživel in se zaradi nezanimanja kandidatov torej ne izvaja.

## **5. Zaključek**

Prometni zakon je s 171. členom resnično omogočil začetek novega načina obravnave kršiteljev cestnoprometnih predpisov. Vendar je Seminar za voznike v današnji obliki očitno dovolj neživljenjski in nedomišljen. Na tem področju se bodo v prihodnosti zagotovo še dogajale spremembe, socialni pedagogi pa smo s tem, ko nam je zakon dal možnost za izvajanje določenih vsebin omenjenega Seminarja, posegli na še eno področje svojega delovanja. Mar ne bi bilo logično, da bi s tem dobili tudi zeleno luč za sodelovanje pri načrtovanju takšnega rehabilitacijskega programa v prihodnosti?

## 6. Literatura

*Aggressive Driver Programs* (1998). National Highway Traffic Safety Administration. Kalifornija: US Department of Transportation

*Battlin Aggressive Driving at the Grassroots* (1998). National Highway Traffic Safety Administration. Kalifornija: US Department of Transportation

Brinc, F. (1979). Izvrševanje kazenskih sankcij zoper storilce prekrškov in kaznivih dejanj v cestnem prometu, str. 302 do 349. *Prevenција in represija v cestnem prometu*. Ljubljana: Inštitut za kriminologijo pri Pravni fakulteti Univerze v Lj.

*Delovno gradivo seminarja za voznike motornih vozil* (1. marec 1999). Ministrstvo za šolstvo in šport

*Delovno gradivo za novinarje s tiskovne konference SPVCP* (september 1999). Ljubljana

*Evolution of Tourism and the Automobile*, International Statistics Compilation (avgust 1998). Allience Internationale de Tourisme.

*European Road Safety News*, No. 12 (julij 1998). Luksemburg: European Road Safety Federation by the European Commission.

<http://clickfish.at/clickfish/guidearea/hobby/technik/autofahren/archiv2000/201100>

<http://www.madd.org>

<http://www.nhtsa.dot.gov>

<http://www.trafficschoolonline.com>

*Law Enforcement Speaks Out* (julij 1998). National Highway Traffic Safety Administration. Kalifornija: US Department of Transportation.

*Pres Release* (31. marec 1997). National Highway Traffic Safety Administration. Kalifornija: US Department of Transportation.

Spoerer, E., Ruby M., Siegrist, S. (1994): *Faktor Mensch im Verkehr* 35, Nachschulung und Rehabilitation verkehrsauffälliger Kraftfahrer, 2., aktualiserte Auflage. Köln.

*The Attitude and Behaviour of European Car Drivers to Road Safety* (april 1998). Project on Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe. Report on principals results, SARTRE 2 reports. Leidschendam (Nizozemska).

*Tiskovna konferenca SPVCP*, delovno gradivo za novinarje (januar

2000). «III. Mednarodni teden prometne varnosti 1. do 7. maj 2000». Bled.

*Zakon o varnosti cestnega prometa*. Uradni list RS, št. 30/1225, 16. 4. 1998.

Žlender, B. (1996). *Prometna psihologija, Mladi v prometu*. Ljubljana: Zveza organizacij za tehnično kulturo Slovenije in Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu.

Žlender, B. (1994). Psihološki vidiki nesreč. Polič M. (ur.), *Prometne nesreče* (str. 243 – 270). Ljubljana: Uprava Republike Slovenije za zaščito in reševanje.

*Strokovni članek, prejet novembra 2000.*

## Participation of children and youth with behavioural disorders

*Nivez Koller-Trbović*

### *Povzetek*

*Nivez Koller-Trbović, doc.,  
Edukacijsko  
rehabilitacijski  
institut,  
Kastanova 19a,  
10000 Zagreb,  
Hrvatska.*

*Zahteva po sodelovanju otroka pri vseh pomembnih vprašanjih in odločitvah v zvezi z njim samim, je posebej poudarjena v 12. členu Konvencije o otrokovih pravicah. Odločitev o napotitvi otroka z motnjami vedenja ali s tveganjem za tako vedenje v ustanovo in njegovo življenje v ustanovi sta gotovo pomembni situaciji v otrokovem življenju ter v življenja njegove družine. Avtorica v članku odgovarja na vprašanje, v kolikšni meri v tem procesu sodeluje*

