

Mr. sc. Željko Mršić\*  
Pavao Orehovec\*\*

## PROMETNA KAZNENA DJELA

*Kaznenopravno uređenje tzv. prometne delinkvencije desetljećima izaziva polemike među kaznenopravnim teoretičarima. Rasponi mišljenja kreću se od predodžbe prometne delinkvencije kao klasičnih zločina koji trebaju doći pod "puni udar" oštice kaznenog prava pa sve do mišljenja koja tvrde da je kod tih delikata riječ o tipično nehajnim deliktima koji po svom biću uopće ne spadaju u delinkvenciju kojom bi se trebalo baviti kazneno pravo. S obzirom na to da se u postupku donošenja novog Kaznenog zakona razmišlja i o reformi prometnih kaznenih djela, rad je koncipiran kao kratak osvrt na neka obilježja prometa kao područja na koje te norme imaju neposredan utjecaj te podsjetnik na prethodno i aktualno uređenje, kao i problemska pitanja koja se s tim u svezi pojavljuju.*

### I. UVOD

Sukladno čl. 1. Kaznenog zakona, temelj za propisivanje prometnih kaznenih djela i kaznenopravnih sankcija za njih jest utjecaj na ona ponašanja (u prometu) kojima se tako ugrožavaju ili povrjeđuju temeljne vrijednosti a da se on ne bi mogao ostvariti bez kaznenopravne zaštite. Svrha njihova propisivanja, sukladno čl. 6. KZ-a, jest da svi građani poštuju pravni sustav, tj. prometne propise, i da nitko ne počini (ili ponovi) prometno kazneno djelo. No, promet i odnosi u prometu čine vrlo složen sustav, pa je svaki zahvat u taj sustav zahtjevna zadaća, a kad je riječ o temeljnim vrednotama koje se ugrožavaju i povrjeđuju s tim u svezi, svaki takav zahvat mora biti dobro promišljen i odmjerjen. Naime, promet je, po definiciji, svako premještanje odnosno prevoženje ljudi i dobara s mjesta na mjesto na određenu udaljenost, pa je poznato da svako takvo kretanje već i u najbanalnijim situacijama sadržava u sebi klicu opasnosti. Čovjek, pješak, krećući se po cesti, ne tako rijetko posrne, spotakne se i padne, udari glavom u stup i sl., a pritom se

---

\* Mr. sc. Željko Mršić, predavač na Visokoj policijskoj školi, e-mail zmrasic@fkz.hr

\*\* Pavao Orehovec, sudac Visokog prekršajnog suda, e-mail pavao.orehovec@VPS.pravosudje.hr

kreće svojom “prirodnom” brzinom za koju je genetski opremljen, pa je očito da nema potpunu kontrolu niti nad svojim vlastitim pokretima i tijelom. Tko ne vjeruje, neka se sjeti koliko se puta udario čekićem po prstima, porezao se i sl., i je li to uradio namjerno. Svako kretanje brzinama većim od svoje “prirodne” brzine iziskuje i povećan napor organizma, pa to jedno s drugim uvećava i mogućnost pogreške. Dodajući čovjeku pomagalo za povećanje brzine - vozilo, u taj odnos uz brzinu uvodimo još i dodatnu masu. Znajući da umnožak mase i brzina daje energiju kretanja, dobivamo čovjeka koji se kreće puno brže od svoje prirodne brzine, koji upravlja masom daleko većom od svoje prirodne mase, s vjerojatnošću pogreške višestruko većom nego u normalnim, prirodnim uvjetima, suprotstavljenog zakonskoj normi koja zahtijeva dužnu pažnju i kaže da ne smije pogriješiti, tj. da mora biti toliko pažljiv da ne pogriješi. Tako suprotstavljene tendencije teško je pomiriti iz bar još jednog razloga. Naime, na tržište dolaze sve brža, jača, savršenija prometala i postavlja se pitanje može li čovjek u ulozi upravljača tim strojevima, s obzirom na svoja psihofizička ograničenja, njima sigurno upravljati. Zapravo je kod nekih prometnih sredstava kao što su brodovi, zrakoplovi, vlakovi, pa i kod nekih cestovnih prometala, odgovor na to pitanje nedvojbeno niječan. U upravljanju tim strojevima čovjek se sve više, a u nekim situacijama i isključivo, oslanja na različite elektroničke i ine indikatore, sprave i instrumente. Ako to sve znamo, onda je potpuno jasno da se ona klica opasnosti iz same definicije već odavno razvila u konkretne brojke i oblike, pa se s prometnim nesrećama, tim neželjenim, ali vjernim pratiteljima prometa, već unaprijed može računati i planirati. One su, stoga nusprodukt prometa, cijena za one pozitivne, društveno poželjne učinke koji se prometom postižu. U prometu se često rabi pojam “optimalna sigurnost”, a da se pritom rijetko razmišlja što je zapravo tu optimalno, ili se zadovolji konstatacijom da je to najveće postignuće prometa uz najmanje moguće gubitke. To je, zapravo, kompromis između pozitivnih i negativnih učinaka prometa, iz čega proizlazi da se s negativnim učincima računa, pristaje na njih, a što se oni počesto svode na žetvu ljudskih života, to gore. Isto tako je jasno da je opasnost, tj. rizik naprosto jedna od karakteristika prometa. Promet i ne može funkcionirati u uvjetima apsolutne sigurnosti. Osnovno je u tome da i pridržavanje pojedinih propisa ili pravila još uvijek može voditi ka ekscesima, ali i da ekscesi mogu nastati neskrivljenim ponašanjem sudionika, jer norme imaju svoje granice u ljudskoj nesavršenosti, odnosno u prirodi opasnih pothvata koji su društveno prihvatljivi. Na tom tragu mogu se tražiti i korijeni nastanka načela defenzivne vožnje, kao općeprihvaćenog načela usmjerenog na smanjenje opasnosti u prometu. Isto tako, na osnovi pravila o toj dužnoj pažnji, o rizičnim radnjama, izgrađeno je i poznato načelo povjerenja (pouzdanja) u prometu, fundamentalno načelo za sigurnost prometa. Načelo ide za tim da nastojanje za sigurnošću prometa ne koči sam promet, pa onda teži podjeli tereta rizika.

Imajući u vidu tu koliziju pravnih i prometnih načela, nije ni čudo da se neki autori pitaju koliko pravo uopće može utjecati na prometni sustav u kojem su tako isprepletene fizikalne, psihološke, sociološke i ine komponente te smatraju da se veći utjecaj može ostvariti jedino tako da se pravo prilagodi prirodi čovjeka. No, sasvim je sigurno da pravo ne može “dignuti ruke” od područja na kojem dolazi do tako velikih gubitaka života, zdravlja i imovine, već mu je dužno posvetiti najveću moguću pozornost. Pri tome se u svome kaznenopravnom dijelu ne smije dovesti u situaciju da sankcionira pusto uzrokovanje, već odgovornost mora temeljiti na krivnji sudionika u prometu. Naime, više je nego jasno da dužna pažnja sudionika u prometu, odnosno pažljivo, koncentrirano i “dobronamjerno”, tj. defenzivno sudjelovanje u prometu vodi manjem broju neželjenih posljedica. S druge pak strane, nepažljivo, grubo, bezobzirnno, bahato, obijesno, a ponekad i zlonamjerno izživljavanje u prometu nedvojbeno vodi većem broju incidentnih situacija, tj. prometnih nesreća. Imajući u vidu sve specifičnosti te vrste delinkvencije, ipak je krajnja zadaća zahvata kaznenog prava u to područje motiviranje prvog i demotiviranje drugog ponašanja u prometu, stoga sva kaznenopravna rješenja moraju biti upravo na tom tragu.

## II. KRATAK POVIJESNI OSVRT

Normativno uređenje prometnih kaznenih djela u sadašnjem smislu te riječi prvi put na ovim prostorima nalazimo u jugoslavenskom Krivičnom zakonu iz 1929. godine, a bila su koncipirana kao tipična kaznena djela ugrožavanja. Zasebnim paragrafom bilo je uređeno ugrožavanje sigurnosti cestovnog prometa (204), a zasebnim (206) ugrožavanje sigurnosti ostalih vrsta prometa (željeznički, tramvajski, zračni i brodski). Djelo je bilo moguće počinuti i namjerno i iz nehaja. Svi kasniji kazneni zakoni na sličan su način uređivali tu problematiku, a razlike su se očitovale u objedinjavanju ugrožavanja svih vrsta prometa u jednom članku, odnosno naglašavanju i razlikovanju određenih specifičnosti tog ugrožavanja (izvana i iznutra), kao npr. razlikovanje ugrožavanja “opasnom radnjom ili sredstvom”, “uslijed omamljenosti”, “nesavjesnim nadzorom” od ostalih vrsta ugrožavanja. Razlike su se očitovale i u tome što su u nekim zakonima prometna kaznena djela bila smještena zajedno s inkriminacijama protiv opće sigurnosti ljudi i imovine, a neki su predviđali posebnu glavu za ta kaznena djela. Zbog određenih specifičnosti u odnosu na opće djelo nepružanja pomoći osobi, od 1977. godine u korpus prometnih kaznenih djela uvršteno je i posebno djelo nepružanja pomoći osobi koja je ozlijeđena u prometnoj nesreći. I takvo stanje više-manje postoji do danas. I sve vrijeme, a poglavito od 60-ih godina prošlog stoljeća, kad dolazi do znatnog porasta broja prometnih nesreća, takva rješenja imaju svoje zagovornike, ali i gorljive kritičare.

Na tom je tragu i pristup toj problematici u aktualnom Kaznenom zakonu i stanoviti trend dekriminalizacije u kvalitativnom i kvantitativnom smislu. Naime, u usporedbi s prethodnim Kaznenim zakonom, od šest kaznenih djela u posebnoj glavi Kaznenog zakona ostala su svega dva "prava" prometna kaznena djela u zajedničkoj glavi kaznenih djela protiv opće sigurnosti ljudi i imovine i sigurnosti prometa odnosno nekoliko "nepravih" djela gdje su specifična ugrožavanja prometa ukomponirana u ostala djela protiv opće sigurnosti ljudi i imovine. U kvalitativnom smislu, kriminalizirano je izazivanje onih prometnih nesreća kojih je posljedica bila smrt ili teška tjelesna ozljeda druge osobe, ili materijalna šteta velikih razmjera (iznad 300 000 kuna), u usporedbi s prethodnim KZ koji je kriminalizirao svaku tjelesnu ozljedu i materijalnu štetu već iznad 13 500 kuna. Suvišno je dodati da se i za takva rješenja mogu čuti polemični tonovi i prijedlozi drugačijih rješenja. Iza nas je i iskustvo izmjena i dopuna Kaznenog zakona<sup>1</sup> "koje nisu nikad stupile na snagu" jer ih je Ustavni sud Republike Hrvatske u cijelosti ukinuo,<sup>2</sup> gdje je prometna delinkvencija bila uređena na nešto drugačiji način. Valja napomenuti da sljedeća novela Kaznenog zakona<sup>3</sup>, a i ni jedna sljedeća, nije ni dotaknula normativni okvir prometne delinkvencije, odakle se može zaključiti da je postojeće rješenje iz Kaznenog zakona ocijenjeno zadovoljavajućim, ili barem najmanje lošim.

### III. RAZMJERI STRADAVANJA

Prema podacima Svjetske zdravstvene organizacije, u svijetu godišnje umire oko 1 200 000 ljudi od posljedica nesreća samo u cestovnom prometu. Svake se godine u prometnim nesrećama teško tjelesno ozlijedi više od 5 000 000 ljudi. To znači da od posljedica cestovnih prometnih nesreća svake tri sekunde umire po jedan čovjek te da je u svakoj sekundi najmanje jedna osoba teško ozlijeđena. Prosječno svakodnevno u prometu na svim cestama svijeta život izgubi više od 3 300 ljudi, a 66 000 ljudi bude teže ozlijeđeno. Ocjenjuje se da je danas u svijetu više od 30 milijuna invalidnih osoba zbog posljedica prometnih nesreća. Cestovne prometne nesreće dosežu razmjere najtežih epidemija i na vrhu su među uzrocima smrti ili teških tjelesnih ozljeda.<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> NN 111/03.

<sup>2</sup> NN 190/03.

<sup>3</sup> NN 105/04.

<sup>4</sup> Bilban, M.: Cestovne prometne nesreće u Republici Sloveniji, razlike među spolovima prouzročitelja, Policija i sigurnost, MUP RH, Zagreb, br. 1-2, 1998., str. 38., podaci ažurirani prema: Pavišić, ZSPC 2005.

Osim individualnih tragedija, i društvo trpi velike gubitke zbog prometnih nesreća. U RH od ukupnog broja teško ozlijeđenih osoba u prometnim nesrećama oko 5% njih ostaju 100%-tni invalidi, što je godišnje više od 200 ljudi, 10% njih trpi trajne posljedice, a tragedija je to teža jer je u većem broju slučajeva riječ o osobama mlađe životne dobi. A o materijalnim gubicima kao posljedicama prometnih nesreća gotovo je suvišno i govoriti.

U razdoblju 2000. - 2004. u skupini nasilnih smrti prometne nesreće sudjeluju u potencijalnom gubitku godina života u prosjeku 38%. Ukupan je potencijalni gubitak godina života zbog prometnih nesreća bio 110 246 godina ili prosječno godišnje 22 048 godina. Gotovo je peterostruki gubitak kod muške populacije; ukupno 90 356 godina za muškarce i 19 885 za žene za cijelo to razdoblje ili prosječno godišnje 18 071 godina za muškarce i 3 977 godina za žene.<sup>5</sup>

Istini za volju, posljednjih je godina u RH učinjen značajan pomak, naročito u broju smrtno stradalih, pa je brojka koja je varirala oko 600 ili nešto više smrtno stradalih posljednjih nekoliko godina značajno postignuće ako je usporedimo s "rekordno crnom" 1979. godinom, kad je na hrvatskim prometnicama smrtno stradalo 1 605 osoba. Naročito je u tom pogledu znakovit broj smrtno stradalih osoba u statistički posljednjoj, 2009. godini,<sup>6</sup> koji iznosi rekordno mali broj, tj. 548 mrtvih, a podatak o 316 smrtno stradalih u prvih 9 mjeseci 2010. godine pruža nadu da će taj broj u 2010. biti još manji. To je ipak statistika kojoj se može vjerovati. Naime, mnoge vrste kažnjivih radnji ostaju u tamnoj zoni, nikad nisu otkrivene, pa tako statistici nepoznate i nedostupne,<sup>7</sup> ali broj stradalih u prometu, naročito smrtno stradalih, može biti samo manji od onog statistički prikazanog.<sup>8</sup>

Sličan je trend prisutan i na međunarodnoj sceni gdje je u nizu zemalja došlo do značajnijeg poboljšanja stanja tijekom 2008., a naročito 2009. godine.<sup>9</sup> Takav je trend prisutan i kad se stanje sigurnosti promatra desetljeće po desetljeće. Proizlazi da je u periodu od 2000. do 2008. godine evidentiran veći pad stradavanja u većini zemalja nego u bilo kojem desetljeću prije toga. Najveći pomaci ostvareni su u Španjolskoj, Portugalu, Švicarskoj, Francuskoj, Islandu, Nizozemskoj, Velikoj Britaniji, Švedskoj te Japanu.

---

<sup>5</sup> Tomek-Roksandić, S. i sur.: Potencijalno izgubljene godine života zbog prerane smrtnosti po fokusiranim uzrocima smrti (Hrvatska, 2000. - 2004.g.), Hrvatski časopis za javno zdravstvo, vol. 2, br. 8, <http://www.hcjz.hr/>.

<sup>6</sup> Bilten MUP-a o sigurnosti cestovnog prometa za 2009. (<http://www.mup.hr/10.aspx>).

<sup>7</sup> Riječ je o tzv. "tamnoj brojci" kaznenih djela koja se dogode, ali nikad ne budu otkrivena.

<sup>8</sup> Riječ je o poznatim situacijama kad vozač sleti s ceste ili izazove prometnu nesreću zbog zdravstvenih problema, infarkta i sl., koje se ponekad statistički prikazuju kao prometna nesreća, a uvijek su moguće i druge situacije kad se kroz simuliranu prometnu nesreću prikriva drugo kazneno djelo - ubojstvo i sl.

<sup>9</sup> International Transport Forum, [www.internationaltransportforum.org](http://www.internationaltransportforum.org).

Tablica 1.

BROJ PROMETNIH NESREĆA I STRADALIH OSOBA U RH 1959.-2009.

Godina	Broj prometnih nesreća	Poginulo osoba	Ozlijeđeno osoba
1959.	4 370	290	3 229
1969.	31 844	941	12 500
1979.	40 504	1 605	19 304
1989.	66 894	1 321	18 964
1999.	68 798	662	18 103
2005.	58 132	597	21 773
2006.	58 283	614	23 136
2007.	61 020	619	25 092
2008.	53 496	664	22 395
2009.	50 388	548	21 923
Prvih 9 mj. 2010.	33 324	316	13 840
1959- 2009.	2 426 975	47 281	824 077

Tablica 1 prikazuje broj prometnih nesreća te broj ozlijeđenih i smrtno stradalih osoba u periodu od 1959. do 2009. godine te u prvih 9 mjeseci 2010. godine. Iz tablice se vidi da je u 40 godina u RH samo u prometu na cestama smrtno stradala 47 281 osoba, što odgovara broju stanovnika Karlovca, koji je 10. grad po veličini u državi.<sup>10</sup> Razumljivo je da kad bi se tom broju pridodale nesreće i stradali u ostalim vidovima prometa, taj bi broj bio i znatno veći.<sup>11</sup>

#### IV. AKTUALNO NORMATIVNO UREĐENJE

Gotovo sve norme kojima se unutar nacionalnog prava propisuju pravila ponašanja u prometu nalazimo u zakonskim i podzakonskim aktima u zoni prekršajnog zakonodavstva. No putem blanketnosti, kad su ispunjeni zakonski uvjeti, odgovornost se iz područja prekršajnog prava prenosi u područje kaznenog prava, dakle tek kad određeni počinitelj “kršenjem (tih) propisa o

<sup>10</sup> Godine 2009. Karlovac je imao 47 145 stanovnika, [http://hr.wikipedia.org/wiki/Gradovi\\_u\\_Hrvatskoj](http://hr.wikipedia.org/wiki/Gradovi_u_Hrvatskoj).

<sup>11</sup> Podaci utemeljeni na biltenima MUP-a o sigurnosti cestovnog prometa. Zbog kratkoće vremena autori se nisu upuštali u prikupljanje podataka o nesrećama u drugim vidovima prometa, a misle da je i ovakav presjek dostatan za uvid u razmjere stradanja.

sigurnosti prometa tako ugrozi promet da izazove nesreću u kojoj je neka druga osoba teško tjelesno ozlijeđena, ili je drugom prouzročena imovinska šteta velikih razmjera, ili je prouzročena smrt jedne ili više osoba”, kako to stoji u čl. 272. KZ-a. Može se reći da je radnja ostvarena u prekršajnoj zoni, a posljedica je događaj preselila u kaznenopravnu zonu. Dakle onaj tko izazove prometnu nesreću koja je kao posljedicu imala nečiju lakšu tjelesnu ozljedu ili štetu sankcionirat će se sukladno odredbama prekršajnog prava i procesuirati na prekršajnom sudu, dok će oni koji izazovu tešku tjelesnu ozljedu, smrt ili materijalnu štetu velikih razmjera odgovarati u kaznenom postupku na kaznenom sudu. Osim “ugrožavanja javnog prometa” iz čl. 272. KZ-a, pravim prometnim kaznenim djelom smatra se i “nepružanje pomoći osobi koja je teško tjelesno ozlijeđenoj u prometnoj nesreći” iz čl. 273. KZ-a, dok se nepravim prometnim kaznenim djelima smatraju:

- rukovanje općeopasnim tvarima iz čl. 267. KZ-a,
- uništenje ili oštećenje znakova za opasnost iz čl. 268. KZ-a,
- neotklanjanje opasnosti iz čl. 269. KZ-a.

Specifično je i kazneno djelo iz čl. 308., koje je izmjenama i dopunama Kaznenog zakona<sup>12</sup> iz 2008. godine pretvoreno u vrlo dobar instrument u “sprečavanju izigravanja zabrana iz sigurnosnih mjera i pravnih posljedica osude,” kako je to kazneno djelo i nazvano.

#### **IV.1. Izazivanje prometne nesreće (čl. 272. KZ-a)**

Ovo kazneno djelo čini tko kršenjem propisa o sigurnosti prometa tako ugrozi promet da izazove nesreću u kojoj je neka druga osoba smrtno stradala, teško je tjelesno ozlijeđena ili je drugome prouzročena imovinska šteta velikih razmjera.

Ovisno o obliku krivnje i posljedici koja je nastupila (materijalna šteta-ozljeda-smrt), zapriječene su kazne zatvora od šest mjeseci do 10 godina. Ovo djelo nije moguće počinuti s izravnom, već samo s neizravnom namjerom. Naime, kad bi postojala izravna namjera, ona bi nužno uključivala i težu posljedicu, pa bi se stoga radilo o namjernom djelu protiv imovine odnosno života i tijela, kao oštećenje tuđe stvari, nanošenje teških tjelesnih ozljeda, ubojstvo i sl., a ne o ovom kaznenom djelu. Vozilo bi u takvim situacijama, dakako, bilo samo sredstvo izvršenja tog kaznenog djela. Da bi se djelo kvalificiralo kao djelo počinjeno i s neizravnom namjerom, potrebno je dokazati ravnodušnost počinitelja spram posljedice, tj. očigledno bezobzirno kršenje temeljnih propisa kojim počinitelj pokazuje odsutnost osnovnog obzira prema zaštićenim vrijednostima.

---

<sup>12</sup> NN 152/08.

Počinitelj ovog djela je sudionik u prometu. Radnja se sastoji u kršenju propisa o sigurnosti prometa, što dovodi do posljedice - ugrožavanja prometa, a zatim i do prometne nesreće s posljedicom materijalne štete velikih razmjera, teške tjelesne ozljede ili smrti. Nastupu posljedice prethodi stvaranje - izazivanje opasnosti, tj. ugrožavanje koje prerasta u oštećivanje i ozljeđivanje. Između radnje i posljedice mora postojati uzročni odnos. Posljedice djela moraju nastupiti na dobru osobe koja je različita od počinitelja djela (druga osoba). Nema kaznenog djela (ali ima prekršajnog djela), ako je posljedica nastupila na dobru osobe koja je prouzročila, tj. skrivila djelo.<sup>13</sup>

#### **IV.2. Nepružanje pomoći osobi koja je teško tjelesno ozlijeđena u prometnoj nesreći (čl. 273. KZ-a)**

Ovo kazneno djelo čini vozač motornog vozila ili drugog prijevoznog sredstva koji ostavi bez pomoći osobu koja je teško tjelesno ozlijeđena tim motornim vozilom ili prijevoznim sredstvom.

Ovisno o obliku krivnje i posljedici koja je nastupila, zapriječene su kazne u rasponu od novčane kazne do kazne zatvora do pet godina.

Riječ je o specijaliziranom obliku kaznenog djela nepružanja pomoći iz čl. 104. KZ-a (tko ne pruži pomoć osobi koja se nalazi u izravnoj životnoj opasnosti iako je to mogao učiniti bez veće opasnosti za sebe ili drugoga...).

Radnja se sastoji u ostavljanju bez pomoći osobe koja je prethodno teško tjelesno ozlijeđena tim vozilom. Nije nužan neposredni kontakt ozlijeđenog i vozila okrivljenika - bitna je uzročna veza. Za opstojnost djela nije bitna krivnja za prometnu nesreću, tj. moguće je da je krivac za prometnu nesreću teško tjelesno ozlijeđen pa ostavljen bez pomoći. Ozlijeđeni kod ovog djela u trenutku nezgode mora biti živ, bez obzira na to koliko će dugo nakon nezgode živjeti i koliko bi pružena pomoć bila svrhovita.

Ostavljanje već preminulog ne predstavlja ovo kazneno djelo.

Na odgovornost vozača ne utječe nazočnost drugih osoba koje mogu pružiti pomoć niti strah od srodnika ozlijeđenog.

Oblik krivnje je namjera (svijest o tome da je nastupila teška tjelesna ozljeda). Teži oblik postoji ako je nastupila smrt jedne ili više osoba.<sup>14</sup>

Radna skupina za izradu nacrtu izmjena KZ-a predlaže brisanje ovog članka jer je predmetna inkriminacija u svojoj biti pokrivena djelom nepružanja pomoći iz čl. 104., koji bi se također adekvatno uredio, što se čini racionalnim korakom.

---

<sup>13</sup> Pavišić, B., Veić, P.: Komentar Kaznenog zakona, MUP, Zagreb, 1999.

<sup>14</sup> Ib.



### **IV.3. Izigravanje zabrana iz sigurnosnih mjera i pravnih posljedica osude (čl. 308. KZ-a)**

Zbog iznimnog preventivnog kapaciteta ovog djela za suzbijanja prometne delinkvencije, posebno njegovih stavaka 2. i 4., valja ga citirati u cjelovitom obliku:

“(1) Tko obavlja određeno zvanje, djelatnost ili dužnost ili određene poslove iako je prema njemu primijenjena sigurnosna mjera ili zaštitna mjera ili su nastupile pravne posljedice osude zbog čega je takvo obavljanje zabranjeno ili nije dopušteno, kaznit će se kaznom zatvora od tri mjeseca do tri godine.

**(2) Kaznom iz stavka 1. ovoga članka kaznit će se tko upravlja motornim vozilom iako je prema njemu primijenjena sigurnosna mjera ili zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom.**

(3) Tko omogući nekoj osobi obavljanje određenog zvanja, djelatnosti ili dužnosti ili određenih poslova iako zna da je prema njoj primijenjena sigurnosna mjera ili su nastupile pravne posljedice osude, zbog čega je takvo obavljanje zabranjeno, ili nije dozvoljeno, kaznit će se novčanom kaznom ili kaznom zatvora do šest mjeseci.

**(4) Kaznom iz stavka 3. ovoga članka kaznit će se tko omogući upravljanje motornim vozilom osobi iako zna da je prema njoj primijenjena sigurnosna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom.”**

Izmjenama i dopunama Kaznenog zakona (NN158/08) i do tada postojeći, ali nedovoljno određeni članak 308. Kaznenog zakona, pretvorio se u efikasno sredstvo u borbi protiv tzv. recidivista koji su znatno pridonosili prometnoj nesigurnosti. Sankcionirano je svako izigravanje uskraćivanja prava na upravljanje vozilima, bez obzira na to je li riječ o zaštitnoj mjeri izrečenoj u prekršajnom postupku, sigurnosnoj mjeri izrečenoj u kaznenom postupku ili administrativnoj mjeri proizašloj iz prikupljanja negativnih bodova kao pravnih posljedica osude. Oštrica represije pogađa vozača, ali i svaku osobu koja vozaču omogući upravljanje vozilom za vrijeme primjene sigurnosne mjere. Sam pojam izigravanja podrazumijeva da su i vozač i osoba koja mu omogući upravljanje vozilom svjesni da je mjera na snazi, pa se unatoč tome odluču na radnju izvršenja djela. No, nisu posve jasni razlozi zašto su u st. 2. izostavljene pravne posljedice osude, a u st. 4. i zaštitne mjere i pravne posljedice osude, što bi bilo uputno ujednačiti, pa i proširiti na nepoštovanje mjera opreza.

### **IV.4. Neprava prometna kaznena djela**

Kod tih kaznenih djela nije potreban nikakav komentar, njihov zakonski opis nedvojbeno objašnjava njihovu svrhu.

**Rukovanje općeopasnim tvarima**, čl. 267. st. 2.: tko protivno propisima o prometu eksploziva ili lako upaljivog materijala **preda eksploziv ili lako upaljiv materijal na prijevoz javnim prijevoznim sredstvima ili takav materijal sam prenosi koristeći se javnim prijevoznim sredstvom...**

**Uništenje ili oštećenje znakova za opasnost**, čl. 268.: **Tko uništi, ošteti, ukloni** ili bilo na koji način učini neuporabljivim ili **neuočljivim znak ili napravu** kojim se upozorava na kakvu opasnost ili **koji služi za sigurnost kopnenog, morskog, vodenog ili zračnog prometa...**

**Neotklanjanje opasnosti**, čl. 269.: Tko pravodobnom prijavom nadležnoj službi ili na drugi način ne poduzme mjere **da se otkloni izravna opasnost od** požara, poplave, eksplozije, **prometne nesreće ili kakve druge izravne opasnosti za život ljudi** ili imovinu većeg opsega, iako je to mogao učiniti bez veće opasnosti za sebe ili drugoga... Tko odvrćanjem ili na drugi način spriječi neku osobu u poduzimanju mjera za otklanjanje opće opasnosti za život ljudi ili imovinu većeg opsega....

Valja napomenuti da su u prijašnjim zakonima o sigurnosti prometa na cestama postojali i prometni delikti koji su bili pravno izjednačeni s prometnom nesrećom, a da nije došlo do materijalizacije posljedice, tj. do stvarne prometne nesreće. Bila je riječ situacijama izazivanja “neposredne opasnosti”, dakle situacijama kad je prometna nesreća “za dlaku” izbjegnuta. Tu nije bila riječ o običnoj apstraktnoj opasnosti koja je ukomponirana već u samo prometovanje, već se radilo o takvoj konkretnoj, realnoj opasnosti kad je bilo potrebno poduzeti nagli izbjegavajući manevar kako bi se izbjegla prometna nesreća, s upitnom vjerojatnosti uspjeha izbjegavajućeg manevra. To se pravno izjednačavanje očitovalo kroz formulaciju: “Ako je prekršajem **izazvana neposredna opasnost ili prometna nezgoda...**”, što je novi Zakon o sigurnosti prometa na cestama (NN 67/08) dokinuo, zadržavajući odgovornost samo za prometnu nesreću. To, naravno, ne znači da je takvo ponašanje dekriminalizirano. Upravo suprotno, autori smatraju da je na taj način otklonjena konkurencija između tog prekršaja i kaznenog djela iz čl. 263. KZ-a RH. Naime, navedeno ponašanje u pravilu se može podvesti pod zakonski opis kaznenog djela “dovođenja u opasnost života i imovine općeopasnom radnjom ili sredstvom”, (tko... **motornom silom... izazove opasnost** za život ili tijelo ljudi ili za imovinu većeg opsega), gdje zakonodavac ne inzistira na neposrednoj, konkretnoj opasnosti, već je za opstojnost djela dovoljna i “obična”, apstraktna opasnost. No, prema saznanjima autora, postojeći zakonodavni okvir nije adekvatno iskorišten, tj. u praksi rada tijela kaznenopravnog progona ta mogućnosti nije dovoljno prepoznata i iskorištena za suzbijanje ove vrste delinkvencije.

Ima li se u vidu da se za osnovno prometno kazneno djelo iz čl. 272. “izazivanje prometne nesreće” može izreći zatvorska kazna do 10 godina, za djelo “nepružanja pomoći osobi koja je teško tjelesno ozlijeđena u promet-

noj nesreći” iz čl 273. kazna zatvora do pet godina, a za djelo iz čl. 263. “dovođenja u opasnost života i imovine općeopasnom radnjom ili sredstvom” zatvorska kazna i do osam godina, nikako se ne može reći da je za prometnu delinkvenciju Zakon predvidio blage kazne.

No, isto tako je istina da su u sudskoj praksi iznimno rijetke bezuvjetne kazne zatvora u višegodišnjem trajanju, što ponekad izaziva polemičke tonove u javnosti, a naročito nailazi na osude udruga stradalnika u prometnim nesrećama. Činjenica ja da je sud ipak mjesto gdje se do detalja raščlanjuju sve okolnosti slučaja, a one često mogu biti takve da teško pogađaju i počinitelja i žrtvu, koje je ponekad teško razlikovati i po pravnom položaju, a i prema doprinosu vlastitom stradavanju. Stoga bi trebalo imati više povjerenja u sudske odluke i ne dovoditi ih u pitanje, a osobito ne na temelju površnog i nepotpunog uvida u slučaj, što se ponekad nedvojbeno događa.

## V. PROBLEMSKA PITANJA

Kao što je već rečeno, oko prometnih kaznenih djela već se desetljećima vode polemike među pravnim teoretičarima i praktičarima, bilo da ih se promatra kao tipične predstavnike nehajnih delikata, bilo kao zasebne subjekte. Kritike postojećih rješenja, odnosno neka problemska pitanja koja se pojavljuju, moguće je definirati i grupirati ovako:

### 1. Kao prvo, dovodi se u pitanje uopće pripadnost ove vrste delinkvencije korpusu kaznenog prava uz argumentaciju:

- da je prometni delikt nešto načelno drugačije i ne može se suzbijati na način da se ukalupljuje u “zastario, preživio i neadekvatan” sistem kaznenih djela, tj. tradicionalnim sredstvima pravosuđa, jer da prometna delinkvencija ulazi u nešto što nije kriminalno samo po sebi, već se govori o “kvazikriminalnom”, o “tehničkim zločinima”, nečem što je u biti nekriminalno, njihove počinitelje naziva se “pseudodelinkventima“, “okazionalnim delinkventima”, a da takvo “masovno” delinkviranje ispoljavaju (i) inače besprijeekorni članovi zajednice;
- da taj “kvazikriminalitet” nastaje u osobitoj deliktnoj situaciji, gdje već samo uključivanje u promet donosi apstraktnu opasnost i veliku mogućnost delinkviranja u potencijalnoj deliktnoj situaciji, gdje i najmanja nepažnja može dovesti do najtežih katastrofa, u kojima je “delinkvent” i sam ugrožen pa se delikt redovito “ne isplati”;
- da su nerijetki slučajevi da krivac prouzroči teške posljedice sebi i svojim najbližima, djeci, roditeljima i sl., odnosno da posljedice djela tako teško pogađaju počinitelja da mu je svako suđenje izlišno jer mu tako tešku kaznu (kakvu si je sam prouzročio) nikakav sud ne može izreći;

- da mnogi elementi koji utječu na sud o postojanju ili nepostojanju kaznenog djela, odnosno razgraničenja kaznene od prekršajne odgovornosti, nisu plod čak niti nehaja, već pukog slučaja, kao npr.: visina štete do i preko 300 000 kuna, način nastanka te kvantiteta i kvaliteta ozljeda u odnosu prema broju, dobi i ranjivosti osoba u drugom vozilu, doprinos oštećenika vlastitom stradavanju zbog vezivanja ili nevezivanja pojasa, itd.;
- da kazna za prometni delikt nema zadovoljavajući moralni efekt, ona osuđenog ne etiketira kao asocijalnog tipa, ne upozorava na njegovu društvenu opasnost. U javnosti također prevladava uvjerenje da određeni prometni delinkvent “nije ništa strašno učinio” i “da se to može svakom dogoditi”. Moglo bi se dodati da ni sama država te delikte ne doživljava previše ozbiljno, pa npr. čl. 124. Zakona o policiji (NN 129/00), koji regulira prestanak policijske službe po sili zakona, u točki 3. kaže da policijska služba prestaje danom pravomoćnosti presude za kazneno djelo koje se progoni po službenoj dužnosti, osim kad je riječ o djelima koja se odnose na sigurnost prometa;
- da striktno pridržavanje propisa, ali i “neskrivljeno” ponašanje čovjeka može dovesti do ugrožavanja sigurnosti prometa i njegovih sudionika, odnosno do otežanog odvijanja pa i paralize prometa.

**2. Neki autori smatraju da prometnu delinkvencije nije potrebno posebno kaznenopravno normirati već je tretirati normama prekršajnog prava, a da su iz toga proizašle “teže posljedice” ionako “pokrivene” postojećim kaznenopravnim normama, kao što je prouzročenje smrti iz nehaja odnosno tjelesna ozljeda iz nehaja i dr.**

**3. Neki autori osporavaju mogućnost namjernog počinjenja osnovnog prometnog kaznenog djela, a ako se i prihvati mogućnost počinjenja djela s neizravnom namjerom kao životno moguća, makar i u rijetkim situacijama, ostaje problem razgraničenje svjesnog nehaja od neizravne namjere. Tvrdi se:**

- da je to tipično nehajno djelo, koje nije moguće počiniti namjerno, jer ako se dokaže namjera, kojom mora biti obuhvaćena i posljedica, da je riječ o nekom drugom djelu, najčešće protiv života i tijela, a nehaj da je imanentan prekršajnom postupku i pravu, a nikako kaznenom;
- da namjera nije moguća i zbog toga što bi namjerno izazivanje prometne nesreće, čak kad bi se radilo i o značajnom nerazmjeru između vrsta i kategorija vozila, podrazumijevalo mogućnost vlastitog stradavanja, na što nitko razuman (čitaj ubrojiv), i ne pristaje, a kamoli želi, osim ako nema suicidalne namjere, što je opet nešto bitno drugo;

- da inzistiranje na konstrukciji djela kao namjernog delikta proizvodi probleme i na području kaznenopravne dogmatike, kao npr. kod primjene tzv. Frankove formule za razgraničenje neizravne namjere od svjesnog nehaja. Ta formula, koja se naziva još i hipotetskom formulom, glasi: “Pitamo se kako bi se učinilac ponašao da je posljedicu predvidio kao sigurnu; ako dođemo do zaključka da bi se ipak na jednak način ponašao, postoji eventualni umišljaj” (op.a. neizravna namjera), “u protivnom svjesni nehaj”, dakle neizravna namjera postoji ako počinitelj sebi kaže: “Bilo ovako ili onako, svakako ću poduzeti radnju.” Očito je da se kod dosljedne primjene te formule nikad ne bi mogla imputirati namjera, pa makar i neizravna, a da to ne bi, na potpuno istovjetan način kao i kod izravne namjere, predstavljalo biće nekog drugog kaznenog djela;
- da takva konstrukcija djela dovodi do problema s primjenom načela krivnje. S obzirom na to da načelo krivnje traži da cjelokupno nepravo mora biti pokriveno krivnjom, postavlja se pitanje pravnog karaktera tražene posljedice kao preduvjeta ovog kaznenog djela (smrt, teška tjelesna ozljeda, imovinska šteta velikih razmjera), odnosno je li to posljedica, teža posljedica ili objektivni uvjet kažnjivosti (pravi ili nepravi), i što to u konačnici znači za opstojnost djela;
- da se, kao podrška opstanku konstrukcije ovog djela kao namjernog delikta, djelo svodi na ugrožavanje te se razdvaja namjera ugrožavanja od namjere povrijeđivanja, što da je pogrešno jer se na taj način pod lupu stavlja jedan, u svojoj biti, prolazni stadij u izvršenju djela, tj. izazivanje opasnosti i namjera izazivanja te opasnosti, ali i da se to onda negativno reflektira na poimanje prometne nesreće s obilježjima prekršaja, koja je upravo zbog izostanka posljedice u propisanom gabaritu ostala u prekršajnoj pravnoj domeni;
- da postojeći legislativni sustav u nizu primjera koketira s pretpostavljenim oblicima krivice, a ponekad i s objektivnom odgovornošću;
- da u praksi granicu između neizravne namjere i svjesnog nehaja nije lako povući. Naime, u oba slučaja intelektualna je sastavnica potpuno ista (počinitelj je svjestan da može počinuti djelo), ali dok kod neizravne namjere počinitelj pristaje na počinjenje djela, kod svjesnog nehaja on samo lakomislno misli da se ono neće dogoditi ili da će ga moći spriječiti pa, prema tome, ne pristaje na počinjenje djela. Moglo bi se postaviti opće pravilo da kod svjesnog nehaja počinitelj postupa s povjerenjem u povoljan ishod, koje se, doduše, temelji na preuveličavanju vlastitih sposobnosti ili nekih objektivnih okolnosti, ali ipak nije sasvim bez pokrića, dok kod neizravne namjere nema takvog pokrića, nego se počinitelj naprosto nada da će mu sreća biti naklonjena i da će sve dobro završiti. No, sudska praksa to ne prepoznaje u dovoljnoj mjeri i

ne pruža pouzdane kriterije, prije bi se moglo reći da teži izgradnji stereotipova vrlo upitne vrijednosti.

#### **4. Izražava se sumnja u statističke prikaze i uhodani sustav odgovornosti za prometne delikte te gotovo isključivu odgovornost vozača:**

- da je sustav distribucije odgovornosti zapravo nepravedan jer uglavnom odgovaraju vozači, ponekad pješaci, rijetko projektanti loših prometnih rješenja, a nikad projektanti i proizvođači vozila koji proizvode vozila koja razvijaju takve snage i brzine kojih razvijanje u tom obujmu na javnim prometnicama nigdje nije dopušteno;
- da je problematično za krajnji rezultat, prometnu nesreću, kriviti uglavnom vozače, ako znanost, kao npr. u zaključcima s međunarodnog kriminološkog tečaja održanog još 1957. godine u Beču, tvrdi da bi se od četvrtine do polovine nesreća moglo izbjeći primjenom tehničkih mjera;
- da su problematične inkriminacije koje se stavljaju na teret okrivljeniku s obzirom na znanstvene pokazatelje koji kažu da prosječno 2,5 čimbenika uzrokuju jednu prometnu nesreću, a sudi se u pravilu samo za jednu radnju koja je dovela do posljedice, i to obično vozača;
- da su istraživački radovi s tog područja pokazali da što se detaljnije prilazilo analizi prometnih nezgoda, uloga ljudskog čimbenika se smanjivala, a uloga se ostalih čimbenika, bilo samih za sebe bilo u konkurenciji s ljudskim čimbenikom, povećavala.

#### **5. Javlja se problemi oko razgraničenja prometnih nesreća s obilježjima prekršaja od prometnih nesreća s obilježjima kaznenog djela.**

- Tvrdi se da je i u jednom i u drugom slučaju riječ o istoj radnji izvršenja, istoj protupravnosti, ubrojivosti i krivnji kao elementima koji definiraju djelo po sebi, a da se razlika između kaznenog djela i istovrsnog prekršaja očituje jedino u posljedici nad kojom počinitelj ionako nema kontrolu, a koja je počesto rezultat čistog slučaja.

#### **6. Različito se percipira mogućnost primjene i potencijal mjere oduzimanja vozila kao predmeta izvršenja kaznenog ili prekršajnog djela.**

- Postoje određena razilaženja među teoretičarima, ali i praktičarima, oko pravne dopustivosti primjene mjere oduzimanja vozila kojim je počinjeno određeno kazneno ili prekršajno djelo, a prijeti opasnost da će taj predmet (vozilo) opet poslužiti toj svrsi. Pri tome protivnici primjene te mjere svoje protivljenje obrazlažu time da je to protivno načelu razmjernosti između djela i sankcije i strahom od zlouporabom te mjere. Zagovornici tvrde da je preventivni potencijal te mjere golem,

da se u sudskoj praksi ta mjera bez ikakvog oklijevanja primjenjuje pri oduzimanju skupih brodova zatečenih u nezakonitom ribolovu, skupog dugog i kratkog naoružanja koje se rabilo suprotno zakonu o oružju itd., a da se u dnevnoj praksi bilježe takva ponašanja i takva upornost u činjenju kažnjivih djela vozilima i male i velike vrijednosti da ni jedna druga mjera ne jamči otklanjanje opasnosti. Što se tiče straha od zlouporaba, jasno je da se svaka mjera može zlouporabiti, ali je također jasno da postoje učinkoviti mehanizmi zaštite od zlouporaba za sve, pa i za te slučajeve.

## **7. Dolazi do razilaženja zakonske i sudske politike kažnjavanja.**

- U javnosti se ponekad, najčešće povodom određenih medijski eksponiranih slučajeva, mogu čuti kritike postojećeg kaznenopravnog sustava s obzirom na prometne delinkvente (čitaj vozače), sa zahtjevima za njihovim oštrijim kažnjavanjem. I u stručnim krugovima mogu se čuti mišljenja o nedovoljnoj iskorištenosti kaznenopravnog okvira, što potvrđuju i neka istraživanja s tog područja, odnosno tendencija izricanja relativno blagih kazni, puno bližih donjoj nego gornjoj granici kaznenopravnog okvira. Očito je da sudska praksa ide smjerom ublažavanja sankcija, često dotle da se u značajnom broju slučajeva išlo i ispod predviđenog zakonskog minimuma kroz izvanredno ublažavanje kazni. Čini se da iz godine u godinu raskorak između zakonske i sudske politike kažnjavanja kod tih delikata sve više raste, što bi morao biti signal svakom razumnom zakonodavcu. Već je prije u ovom radu spomenuto da je sud ipak ono mjesto gdje se svaki taj tragični događaj, u ravnopravnom stranački organiziranom postupku, do u detalje raščlanjuje i misaono rekonstruira, pa bi trebalo imati više povjerenja u sudske odluke, a manje podlijegati impresiji posljedica, a ponekad i nekim drugim dnevnopolitičkim i inim izvanpravnim razlozima.

## **8. Specifičnosti ove vrste delinkvencije i problemi koji se javljaju s tim u svezi navode neke teoretičare i praktičare na ideju o stvaranju posebnog prometnog zakonika koji bi cjelovito uredio sav promet u njegovoj ukupnosti (zračni, kopneni i vodeni), sa svom svojom specifičnom lepezom uzroka i posljedica.**

## **VI. UMJESTO ZAKLJUČKA**

Razvidno je da je pravno uređenje prometne delinkvencije vrlo delikatan posao pri kojem se mora voditi računa o mnoštvu pravnih i izvanpravnih ele-

menata. Kritičari postojećih i prijašnjih rješenja pružaju mnoštvo argumenata za drugačijim uređenjem te materije.

No, i zagovornici postojećih rješenja, s druge strane, nude vrlo uvjerljive argumente za postojeća rješenja. Zahtjeve za oštrijim sankcijama pravdaju dvojnošću dobara koja se tim kaznenim djelima štite, sigurnošću prometa kao javnog dobra i općom sigurnošću ljudi i imovine. Pitanje krivnje i opstojnost namjernog oblika krivnje rješavaju tako da razdvajaju krivnju za prethodni stadij - ugrožavanje, gdje su mogući i nehaj i namjera, od krivnje za povređivanje, gdje je moguć samo nehaj i sl.

U svakom slučaju lakše je ponuditi rješenja za situacije koje ne izazivaju dvojbe i kolebanja u primjeni, kao npr. kad je prometna nesreća rezultat skrivljenog, objiesnog i sličnog ponašanja sudionika. Ali kakva rješenja ponuditi kad se pojavi situacija koja izaziva dvojbe i kolebanja u primjeni? Je li izvanredno ublažavanje kazne pa i oslobađanje kad posljedice djela osobito teško pogađaju počinitelja dovoljan odgovor na to? A pravni okvir mora biti dovoljno prostran za sve situacije koje se mogu dogoditi.

Stoga je možda dobro elaboraciju ovog problema zaključiti jednim fiktivnim, ali realno mogućim događajem, koji se možda tko zna koliko puta do sada i dogodio, kao predloškom za razmišljanje o pravnoj prirodi prometnog delikta i stvarnim mogućnostima utjecaja na smanjivanje prometne delinkvencije u svojoj svojoj ukupnosti.

Uzmimo za primjer ženu koja upravlja vozilom u "neprikladnoj" obući visokih potpetica (štikli) i potplata od 10 ili više centimetara, što Zakon o sigurnosti prometa na cestama, usprkos uvjerenju mnogih, ne zabranjuje. Zbog visine potpetice i konstrukcije cipele nespretno izvrne nogu dok se parkira i stoga ne zakoči na vrijeme, nego pri zidu kuće usmrti svoje vlastito dijete koje joj je radosno krenulo u susret. Autori su, oslanjajući se na svoja iskustva, uvjereni da bi slučaj rezultirao kaznenom prijavom protiv majke, uz vjerojatnu inkriminaciju neprilagođene brzine. A pitanje je li to pravi način rješavanja te i takvih situacija neka i dalje ostane otvoreno.

---

## Summary

### TRAFFIC CRIMINAL OFFENCES

The paper presents the normative regulation of what is called traffic delinquency and problems appearing in this connection at theoretical and practical levels. In the introductory part, an overview is given of traffic as a "dangerous enterprise" which in regular conditions is conducted according to principles which are in conflict with criminal law principles, and a view is also given of the role of law in this process. A brief historical survey is presented of the statutory regulation of this subject matter. The figures of casualties in traffic are also presented.



The current normative regulation is described separately and attention is drawn to numerous problems and issues which have been provoking polemics among theoreticians and practitioners of criminal law for decades. Accordingly, attention is drawn to the fact that this type of delinquency belongs to the body of criminal law, and to the possibility or the impossibility of committing “basic” traffic criminal offence intentionally or negligently. Official statistics are questioned, as is the established system of responsibility in which drivers are almost the only ones sanctioned. The paper points to the problems of delineating misdemeanour and criminal responsibility and raises the issue of the application of the measure of seizing a vehicle as the object of the commission of a misdemeanour or criminal offence. The gap between the statutory and judicial punishment policy is indicated.

By way of conclusion, the paper recalls all the complexity of regulation of this phenomenon and the need for a serious and comprehensive approach in this endeavour.