

IZAZIVANJE PROMETNE NESREĆE U CESTOVNOM PROMETU

Stručni rad

UDK 343.346(497.5)“1991/2018“

Primljeno: 5. travnja 2018.

Nevena Aljinović*

U ovom radu dan je presjek normativnog uređenja kaznenog djela izazivanja prometne nesreće od osamostaljenja RH do danas, s naglaskom na izazivanje prometne nesreće u cestovnom prometu sa smrtnim ishodom, popraćen statističkim supstratom Državnog zavoda za statistiku i relevantnom sudskom praksom. Novim zakonodavnim uređenjem materija kaznenih djela protiv sigurnosti prometa uređena je na jedinstven i cjelovit način, u jedinstvenoj glavi Kaznenog zakona, s evidentnim pojednostavnjenjem, redukcijom i svojevrsnom dekriminalizacijom. Dilema rekognicije i razgraničenja neizravne namjere i svjesnog nehaja u domeni ugrožavanja sigurnosti cestovnog prometa bila je i ostala najveći kamen spoticanja, ali je opravdano zadržana, unatoč nedosljednom provođenju u praksi i unatoč zakonodavnoj proturječnosti komparativnih zakonodavstava. Upravo na toj dilemi leži sukus istraživanja proveden na Općinskom sudu u Splitu, s podrednim vrednovanjem okolnosti važnih prilikom odmjeravanja kazne.

Ključne riječi; izazivanje prometne nesreće, prouzročenje smrti, sudska praksa, neizravna namjera, svjesni nehaj, olakotne okolnosti, otegotne okolnosti

1. UVOD

Svakodnevica modernog društva nezamisliva je bez prometa,¹ dok s druge strane rizik koji promet nosi u svojoj složenosti relativizira apsolutnu sigurnost za sve sudionike. Dinamika društvenog razvoja teži sigurnosti prometa putem podjele tereta rizika, a ne kočenjem njegova odvijanja. Razvitak društva stvara nove pojavne oblike prometnih delikata, koji predstavljaju frekventni novitet i izazov na koje zakonodavac treba promptno respondirati. Iako je regulacija cestovnog prometa pretežno uređena odredbama prekršajnog prava, izazivanje prometne nesreće u cestovnom prometu, kad su ostvareni zakonski uvjeti, prenosi se u domenu kaznenog prava. Slikovito bi se moglo reći da je sama radnja ostvarena u prekršajnoj zoni, ali se posljedica preselila u kaznenopravnu zonu.² Zakonodavac je predvidio kao kazneno djelo samo ono ponašanje koje je za posljedicu imalo tešku ili osobito tešku tjelesnu ozljedu, odnosno smrt druge

* Nevena Aljinović, asistentica za kazneno pravo pri Sveučilišnom odjelu za forenzične znanosti, Sveučilište u Splitu, polaznica Poslijediplomskog doktorskog studija iz kaznenopravnih znanosti na Pravnom fakultetu Sveučilišta u Zagrebu

¹ Promet je uslužna djelatnost kojom se obavlja prijenos ljudi, dobara, vijesti i energije s mjesta na mjesto. U užem se smislu definira kao transport ili prijevoz, a u širem obuhvaća transport (prijenos ljudi i dobara) i komunikacije (prijenos vijesti, slika, ideja i uopće najrazličitijih informacija); <http://www.definiraj.com/1051/promet/> (pristup 8. 5. 2017.).

² Mršić, Ž., Orehovec, P., Prometna kaznena djela, Hrvatski ljetopis za kazneno pravo i praksu (Zagreb), vol. 17, broj 2/2010, str. 647.

osobe ili imovinsku štetu velikih razmjera. U ostalim slučajevima riječ je o ponašanju koje odgovara opisu prekršaja. Iako se radi o kaznenom djelu konkretnog ugrožavanja, ovdje se ne kažnjava za samo ugrožavanje (kao kod obijesne vožnje), nego samo ako je došlo do povrede.³ Kazneno djelo izazivanja prometne nesreće u cestovnom prometu jest kazneno djelo protiv sigurnosti prometa koje se u praksi najčešće pojavljuje,⁴ stoga i njegovo uređenje zaokuplja autora s akcentnim pristupom kaznenom djelu izazivanja prometne nesreće u cestovnom prometu sa smrtnim ishodom, popraćenim problematikom razgraničenja neizravne namjere i svjesnog nehaja u odnosu na ugrožavanje cestovnog prometa. Značajan dio rada referira se na zakonodavne promjene u regulaciji prometnih delikata od 1990-ih do danas, s prikazom kaznenopravnih sankcija i drugih mjera za kazneno djelo izazivanja prometne nesreće u cestovnom prometu u razdoblju od 2010. do 2016. Sukus rada predstavlja istraživanje pretežitim dijelom provedeno na Općinskom sudu u Splitu referirano na kazneno djelo izazivanja prometne nesreće u cestovnom prometu sa smrtnim ishodom.

2. PRAVNA REGULACIJA PROMETNIH DELIKATA OD OSAMOSTALJENJA REPUBLIKE HRVATSKE DO DANAS

2.1. Krivični zakon Republike Hrvatske

Krivični zakon Republike Hrvatske⁵ (koji je obuhvaćao Krivični zakon Socijalističke Republike Hrvatske⁶) (dalje KZ/77) sadržavao je odredbe o ugrožavanju javnog prometa u Glavi četrnaestoj (XIV.) *Krivična djela protiv sigurnosti javnog prometa*.⁷ Jedinstvenom

³ Usp. Novoselec, P., Bojanić, I., Opći dio kaznenog prava, Zagreb, 2013, str. 134.

⁴

Godina	A		B		Postotak B od A
	KD protiv opće sigurnosti ljudi i sigurnosti prometa	KD protiv sigurnosti prometa	KD izazivanje prometne nesreće, čl. 272.	KD izazivanje prometne nesreće u cestovnom prometu, čl. 227.	
2016.	/	1021	/	994	97,35 %
2015.	/	935	/	908	97,11 %
2014.	/	1059	/	1041	98,30 %
2013.	/	1291	/	1276	98,84 %
2012.	1719	/	1478	/	85,98 %
2011.	1881	/	1638	/	87,08 %
2010.	2122	/	1836	/	86,52 %

Autorica je napravila tablični prikaz prema službenim podacima Državnog zavoda za statistiku RH. Razvidan je visok udio kaznenih djela izazivanja prometne nesreće (u cestovnom prometu) u odnosu na ukupan broj osuda za kaznena djela protiv (opće sigurnosti ljudi i) sigurnosti prometa, u više od 80 % slučajeva, odnosno od 2013. i u više od 90 % slučajeva.

⁵ Krivični zakon Republike Hrvatske, NN br. 8/90, 9/91, 33/92, 39/92, 77/92, 91/92 i 32/93.

⁶ Krivični zakon Socijalističke Republike Hrvatske, NN br. 25/77, te njegove izmjene i dopune br. 50/78, 25/84, 52/87, 43/89, 8/90, 9/91, 33/92, 39/92, 77/92 i 91/92.

⁷ Ukupno šest kaznenih djela: ugrožavanje javnog prometa, čl. 156.; ugrožavanje javnog prometa uslijed omamljenosti, čl. 157.; nepružanje pomoći osobi povrijeđenoj u prometnoj nezgodi, čl. 158.; nesavjesno vršenje nadzora nad prometom, čl. 159.; ugrožavanje prometa opasnom radnjom ili sredstvom, čl. 160.; teška djela protiv sigurnosti javnog prometa, čl. 161.

odredbom, člankom 156., bilo je objedinjeno ugrožavanje svih vrsta prometa: cestovnog, željezničkog, brodskog, tramvajskog, trolejbuskog i autobusnog. Počinitelj je mogao biti samo sudionik u prometu koji je, ne pridržavajući se prometnih propisa, tako ugrozio javni promet da je doveo u opasnost život ili tijelo ljudi ili imovinu većeg opsega s posljedicom prouzročenja lake tjelesne ozljede ili imovinske štete manjeg iznosa. Posebnom odredbom u članku 161. pod nazivom *Teška kaznena djela protiv sigurnosti javnog prometa* bilo je regulirano ugrožavanje javnog prometa koje je za posljedicu imalo tešku tjelesnu ozljedu neke osobe, imovinsku štetu velikih razmjera ili smrt jedne ili više osoba. Određeni atributi ponašanja, kao što su bezobzirnost i agresivnost na strani počinitelja, bili su nedvojbeno prepoznati kao slučajevi koji su upućivali na postupanje s namjerom u odnosu na ugrožavanje, što je razvidno iz tadašnje sudske prakse Vrhovnog suda RH.⁸

Tablica u nastavku prikazuje raspon propisanih kazni zatvora s obzirom na subjektivni odnos počinitelja u odnosu na ugrožavanje cestovnog prometa kod kaznenih djela iz čl. 156. i čl. 161.

Tablica 1. Ugrožavanje javnog prometa i teška djela protiv sigurnosti javnog prometa, KZ/77

Krivični zakon RH iz 1977.	Subjektivni odnos počinitelja u odnosu na ugrožavanje	
Ugrožavanje javnog prometa, čl. 156.	namjera	nehaj
laka tjelesna ozljeda, imovinska šteta većeg opsega (st. 1.)	do tri god. zatvora	do jedne god. zatvora
ugrožavanje željezničkog, brodskog, tramvajskog, trolejbuskog, autobusnog prometa ili prometa žičarom – opasnost za život ili tijelo ili imovinu većeg opsega (st. 2.)	šest mj. do pet god.	do jedne god. zatvora
Teška djela protiv sigurnosti javnog prometa, čl. 161.	namjera	nehaj
teška tjelesna ozljeda, imovinska šteta velikih razmjera (st. 1.)	do deset god. zatvora	do pet god. zatvora
prouzročenje smrti (st. 2.)	najmanje tri god. zatvora ⁹	do osam god. zatvora

⁸ Optuženik je kritične zgrade, upravljajući automobilom i vozeći se kroz naseljeno mjesto nedopuštenom brzinom od 115 km/h, bio svjestan da takvom vožnjom ugrožava javni promet i dovodi u opasnost život ili tijelo ljudi i pristao je na nastupanje takve opasnosti. Usto je, vozeći brzinom gotovo dvostruko većom od dopuštene kroz naseljeno mjesto, za vrijeme pojačanog prometa, uslijed bijelog dana, s troje putnika u vozilu, od kojih dvoje maloljetne djece, pokazao bezobzirnost i agresivnost prema drugim sudionicima u prometu, a ta činjenica eksplicitno upućuje na zaključak da je postupao s namjerom (Iz odluke VSRH br. KŽ-187/93 od 10 svibnja 1995.). Primjer prema Garačić, A., Kazneni zakon u sudskoj praksi, Posebni dio, Organizator, Zagreb, 2006, str. 445.

⁹ Opći minimum i maksimum kazne zatvora bili su određeni čl. 35. OKZRH *Zatvor ne može biti kraći od petnaest dana ni dulji od petnaest godina.*

Temeljni oblik predstavljalo je ugrožavanje javnog prometa kojim je izazvana opasnost za život ili tijelo ljudi ili imovinu većeg opsega, uslijed čega je nastupila lakša tjelesna ozljeda ili imovinska šteta određenog iznosa (st. 1.), dok je ugrožavanje željezničkog, brodskog, tramvajskog, trolejbuskog, autobusnog prometa i prometa žičarom smatrano težim oblikom kaznenog djela (st. 2.).

Za prouzročenje smrti kao daljnje teže posljedice (čl. 161. st. 2.) zakonodavac je propisao kaznu zatvora s posebnim minimumom od tri godine te je, s obzirom na tadašnji opći maksimum kazne zatvora od 15 godina, predmetno kazneno djelo potpadalo pod nadležnost Županijskog suda kao prvostupanjskog. U razdoblju od 1993. do 1997. Vrhovni je sud, kao drugostupanjski, u odnosu na kazneno djelo iz čl. 161. st. 2. zaprimao na provjeru prvostupanjske presude kojima su bile izrečena bezuvjetne kazne zatvora, ali u rasponu ispod donje granice zapriječenih kazni, najčešće na kaznu zatvora u trajanju od šest mjeseci.¹⁰

Tablica 2. Kazneno djelo izazivanja prometne nesreće u ukupnoj strukturi osuda u razdoblju od 1993. do 1997. u odnosu s izrečenim bezuvjetnim kaznama zatvora u trajanju od šest mjeseci i više

	Godina	1993.	1994.	1995.	1996.	1997.	UKUPNO
A	ukupno osuđenih	16.827	17.334	14.386	13.328	12.390	74.265
B	ukupno osuđenih za kazneno djelo izazivanja prometne nesreće	4303	4229	3571	3373	3278	18.754
	% od A	25,57 %	24,39 %	24,82 %	25,31 %	26,45 %	25,31 %
C	ukupno osuđenih na kaznu zatvora u trajanju od šest mj. i više	66	43	32	24	32	197
	% od B	1,53 %	1,02 %	0,89 %	0,71 %	0,97 %	1,024 %

Iz priložene tablice razvidan je visok udio kaznenih djela izazivanja prometne nesreće u ukupnoj strukturi osuda s 25 %. Bezuvjetne kazne zatvora u trajanju od šest mjeseci i više izricale su se upravo za kazneno djelo iz čl. 161. st. 2., a s obzirom na to da su izrečene u

¹⁰ Usp. Kos., D., Zakonska i sudska politika kažnjavanja županijskih sudova u Republici Hrvatskoj – ubojstvo, razbojništvo i teško djelo protiv sigurnosti javnog prometa, Hrvatski ljetopis za kazneno pravo i praksu (Zagreb), vol. 11, broj 2/2004, str. 466-468.

svoga 1,024 % slučajeva, dade se zaključiti da su se i kaznena djela iz čl. 161. st. 2. činila tek iznimno.

2.2. Kazneni zakon iz 1997. godine

Hrvatski Kazneni zakon iz 1997. godine (dalje KZ/97)¹¹ donio je značajnu reformu prometnih delikata, ali bez radikalnih izmjena. Najbitnija novina ogledala se u pojednostavnjenju i redukciji prometnih kaznenih djela. U odnosu na KZ/77, koji je cijelu XIV. glavu posvetio „krivičnim djelima protiv sigurnosti javnog prometa“, KZ/97 sva je kaznena djela iz predmetne glave izuzev kaznenog djela nepružanja pomoći osobi koja je teško tjelesno ozlijeđena u prometnoj nesreći iz čl. 158. KZ/77 obuhvatio jedinstvenim kaznenim djelom izazivanja prometne nesreće u čl. 272. Time je zakonodavac poništio razliku između pojedinih vrsta prometa obuhvativši sve pojedinačne oblike jedinstvenim izrazom „promet“ i rasterativši zakonski tekst od nepotrebnog nabiranja. Iako bi se mogla uputiti kritika takvu (novom) zakonodavnom uređenju, kojim je napušteno razlikovanje pojedinih prometnih delikata, ponajprije iz razloga što sve vrste javnog prometa nisu imale jednaku težinu, s druge strane opravdano je bilo napuštanje posebnog razlikovanja tramvajskog, trolejbuskog te autobusnog prometa, koji su u srži i bili inačice cestovnog prometa. Za razliku od KZ/77, prema kojemu je počinitelj mogao biti smo sudionik u prometu, KZ/97 uvođenjem generalne klauzule „tko“ predvidio je da počinitelj može biti bilo tko tko krši propise o sigurnosti prometa.

Kaznena djela protiv opće sigurnosti ljudi i imovine i sigurnosti prometa podvedena su pod Glavu dvadesetu (XX.) i bitno su reducirana. Od ukupno jedanaest kaznenih djela¹² svega su se dva kaznena djela neposredno odnosila na sigurnost cestovnog prometa, i to izazivanje prometne nesreće, koje je bilo regulirano u čl. 272.,¹³ te nepružanje pomoći osobi koja je teško tjelesno ozlijeđena u prometnoj nesreći, regulirano čl. 273. Ostala kaznena djela referirala su se na regulaciju opće sigurnosti ljudi i imovine.

Provedena je i svojevrsna dekriminalizacija jer je izazivanje nesreće s posljedicom lakše tjelesne ozljede, kao i s imovinskom štetom malih razmjera, opravdano preseljeno u domenu prekršaja, čime je zakonodavac pod udar kaznenog zakona htio staviti samo one prometne nesreće kod kojih je nastala povreda određene težine.

¹¹ Kazneni zakon, NN br. 110/1997.

¹² Dovođenje u opasnost života i imovine općeopasnom radnjom ili sredstvom, čl. 263.; uništenje ili oštećenje javnih naprava, čl. 264.; oštećenje zaštitnih naprava na radu, čl. 265.; opasno izvođenje građevinskih radova, čl. 266.; rukovanje općeopasnim tvarima, čl. 267.; uništenje ili oštećenje znakova za opasnost, čl. 268.; neotklanjanje opasnosti, čl. 269.; nesudjelovanje u otklanjanju opće opasnosti, čl. 270.; teška kaznena djela protiv opće sigurnosti, čl. 271.; izazivanje prometne nesreće, čl. 272.; nepružanje pomoći osobi koja je teško tjelesno ozlijeđena u prometnoj nesreći, čl. 273.

¹³ Članak 272. KZ/97 *Izazivanje prometne nesreće*

(1) Tko kršenjem propisa o sigurnosti prometa tako ugrozi promet da izazove nesreću u kojoj je neka druga osoba teško tjelesno ozlijeđena, ili je drugome prouzročena imovinska šteta velikih razmjera, kaznit će se kaznom zatvora od šest mjeseci do pet godina.

(2) Ako je kazneno djelo iz stavka 1. ovoga članka počinjeno iz nehaja, počinitelj će se kazniti novčanom kaznom ili kaznom zatvora do tri godine.

(3) Ako je kaznenim djelom iz stavka 1. ovoga članka prouzročena smrt jedne ili više osoba, počinitelj će se kazniti kaznom zatvora od jedne do deset godina.

(4) Ako je kaznenim djelom iz stavka 2. ovoga članka prouzročena smrt jedne ili više osoba, počinitelj će se kazniti kaznom zatvora od šest mjeseci do pet godina.

Tablica 3. Izazivanje prometne nesreće, čl. 272. KZ/97

Kazneni zakon RH iz 1997.	Postupanje počinitelja u odnosu na ugrožavanje	
izazivanje prometne nesreće, čl. 272.	namjera	nehaj
teška tjelesna ozljeda, imovinska šteta velikih razmjera	šest mj. do pet god. zatvora (st. 1.)	novčana kazna ili do tri god. zatvora (st. 2.)
prouzročenje smrti	jedna do deset god. zatvora (st. 3.)	šest mj. do pet god. zatvora (st. 4.)

Kako proizlazi iz priložene tablice, KZ/97 snizio je kako posebni minimum, tako i posebni maksimum zapriječene kazne zatvora u odnosu na ranije zakonodavno rješenje. Osnovni oblik kaznenog djela (st. 1.) predviđen je kao namjerni delikt, gdje se namjera odnosi na radnju u vidu kršenja propisa o sigurnosti prometa, dok je posljedica u odnosu na osnovni oblik rezultat počiniteljeve ravnodušnosti spram nastupanja takve posljedice, a koja se ogleda u ugrožavanju prometa. Tu se imaju u vidu radnje za koje se uzima da su rezultat bezobzirnog kršenja temeljnih propisa o sigurnosti prometa, kojim počinitelj iskazuje odsutnost osnovnog obzira prema zaštićenim vrijednostima.¹⁴ Budući da je temeljna posljedica ugrožavanje, to se i namjera mora odnositi na ugrožavanje.¹⁵ Kvalificirani oblik predležao je u situacijama izazivanja prometne nesreće u kojoj je prouzročena smrt jedne ili više osoba (čl. 272. st. 3. i st. 4.). Kako je kazneno djelo izazivanja prometne nesreće kazneno djelo konkretnog ugrožavanja, njegova kažnjivost, pored temeljne posljedice u vidu ugrožavanja prometa, traži i daljnju, težu posljedicu u vidu teške tjelesne ozljede, imovinske štete velikih razmjera ili smrti jedne ili više osoba. Navedene posljedice smatrane su težim posljedicama u smislu čl. 43. st. 2. KZ/97, a morale su biti obuhvaćene počiniteljevim nehajem neovisno o tome je li za temeljnu posljedicu zakonodavac tražio namjeru (čl. 272. st. 1. KZ/97) ili nehaj (čl. 272. st. 2. KZ/97).¹⁶ Namjera se svodila na neizravnu namjeru, koju je ondašnja sudska praksa vezala uz bezobzirno i naročito grubo kršenje prometnih propisa od strane počinitelja.¹⁷

¹⁴ Pavišić, B., Grozdanić, V., Veić, P., Komentar Kaznenog zakona, III. izmijenjeno i dopunjeno izdanje, NN, Zagreb, 2007, str. 617.

¹⁵ Novoselec, P., Novo hrvatsko prometno kazneno pravo, Hrvatski ljetopis za kazneno pravo i praksu (Zagreb), vol. 4, broj 2/1997, str. 448.

¹⁶ Ibid, str. 446.

¹⁷ Piškorec, M., 8. radionica, Novo kazneno djelo izazivanja prometne nesreće, Izvješće iz radionice X. savjetovanja Hrvatskog udruženja za kaznene znanosti i praksu, Hrvatski ljetopis za kazneno pravo i praksu (Zagreb), vol. 5, broj 1/1998, str. 219.

2.3. Kazneni zakon iz 2011. godine

Novi Kazneni zakon iz 2011. (dalje KZ/11)¹⁸ kaznena djela protiv sigurnosti prometa regulira u posebnoj Glavi dvadeset i drugoj (XXII.) pod nazivom *Kaznena djela protiv sigurnosti prometa*, koja obuhvaća ukupno pet kaznenih djela. Kaznena djela protiv opće sigurnosti regulirana su zasebnom Glavom dvadeset i prvom (XXI.), a kazneno djelo nepružanja pomoći osobi ozlijeđenoj u prometnoj nezgodi prebačeno je u Glavu desetu (X.) *Kaznena djela protiv života i tijela* i nosi naziv nepružanje pomoći.¹⁹ Posebnom odredbom inkriminira se napad na zrakoplov, brod ili nepokretnu platformu.²⁰ Počinitelj može biti samo sudionik u prometu, dok su ostale osobe koje "izvana" ugrožavaju promet obuhvaćene kaznenim djelom ugrožavanja prometa opasnom radnjom ili sredstvom.²¹ Kazneno djelo ograničeno je na cestovni promet jer su ostale vrste prometa obuhvaćene kaznenim djelom ugrožavanja posebnih vrsta prometa.²² Iz opisa kaznenog djela izostavljen je pojam (prometna) nesreća jer je njezinu definiciju sadržavao i Zakon o sigurnosti prometa na cestama (dalje ZSPC)²³ u čl. 2. toč. 86., što je *de facto* upućivalo na ponavljanje obilježja. Kako kod postupanja s namjerom moraju biti obuhvaćena sva obilježja kaznenog djela, proizlazilo je da i obilježja poput teške tjelesne ozljede, imovinske štete velikih razmjera ili smrti osobe moraju biti obuhvaćena namjerom počinitelja, što je implicite značilo da počinitelj čini kazneno djelo teške tjelesne ozljede ili ubojstva, a ne izazivanja prometne nesreće. To je stvorilo teškoće u praksi, stoga je preformulacija zakonskog teksta ispuštanjem „prometne nesreće“ bila neizbježna. Pravna priroda prometne nesreće stoga se ograničava na konkretno ugrožavanje i ne obuhvaća ugrožavanja koja nisu dovela do prometne nesreće.²⁴ Prometna je nesreća dokaz da je netom prije nje postojala konkretna opasnost koja predstavlja zabranjenu posljedicu.²⁵

Uvođenjem novog kaznenog djela objesne vožnje u cestovnom prometu u čl. 226. „korigirano“ je postojeće zakonodavno uređenje, prema kojem se ugrožavanje cestovnog prometa smatralo kaznenim djelom samo ako bi dovelo do određenih povređivanja kao posljedice.²⁶ Pojedini drastični oblici kršenja prometnih propisa zahtijevali su proširenje

¹⁸ Kazneni zakon, NN br. 125/11, 144/12, 56/15, 61/15, 101/17.

¹⁹ Novim konceptualnim uređenjem, prema KZ/11, ne radi se više o kaznenom djelu *delicta propria*, već *delicta communia*, gdje novi zakonski opis počinje zamjenicom „tko“. Počinitelj kaznenog djela iz čl. 123. nepružanje pomoći može biti bilo koja osoba, ne samo vozač motornog vozila, koja ne pruži pomoć osobi u životnoj opasnosti, iako je to mogla učiniti bez veće opasnosti za sebe ili drugoga. Djelo poprima teži oblik ukoliko se radi o situaciji nepružanja pomoći osobi u opasnosti koju je počinitelj sam prouzročio, iako je to mogao učiniti bez veće opasnosti za sebe ili drugoga, a koja izvire iz garantne dužnosti nadzora nad izvorima opasnosti.

Prema KZ/97 počinitelj kaznenog djela iz čl. 273. *Nepružanje pomoći osobi povrijeđenoj u prometnoj nezgodi* mogao je biti samo vozač motornog vozila ili drugog prijevoznog sredstva koji je ostavio bez pomoći osobu koja je teško tjelesno ozlijeđena tim motornim vozilom ili prijevoznim sredstvom.

²⁰ Čl. 223. KZ/11.

²¹ Čl. 224. KZ/11.

²² Čl. 225. KZ/11.

²³ Zakon o sigurnosti prometa na cestama, NN br. 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15, 108/17.

²⁴ Bojanić, I., Turković, K., Komentar Kaznenog zakona i drugi izvori novog hrvatskog kaznenog zakonodavstva, Narodne novine, Zagreb, 2013, str. 299.

²⁵ Dežman, Z., Kaznenopravna zaštita cestovnog prometa prema KZ Slovenije i KZ Hrvatske, Hrvatski ljetopis za kazneno pravo i praksu (Zagreb), vol. 21, broj 1/2014, str. 152.

²⁶ Đuras, I., Objesna vožnja kao novo kazneno djelo, Polic. sigur. (Zagreb), godina 25 (2016), broj 2, str. 153.

kaznene odgovornosti i kad takva ponašanja nisu rezultirala posljedicama, ali su u sebi nosila povećani rizik od počinjenja kaznenih djela s teškim posljedicama.²⁷ U pogledu kršenja odredaba o sigurnosti prometa na cestama zakonodavac upućuje na primjenu ZSPNC-a, što govori u prilog blanketnom kaznenom djelu, dok sud u izreci presude navodi protivno kojim je odredbama navedenog zakona počinitelj postupio ponašanjem kojim je ujedno i ostvario obilježja kaznenog djela protiv sigurnosti prometa predviđenog Kaznenim zakonom.

2.3.1. Izazivanje prometne nesreće u cestovnom prometu

Tablica 4. Izazivanje prometne nesreće u cestovnom prometu, čl. 227. KZ/11²⁸

Kazneni zakon RH iz 2011.	Postupanje počinitelja u odnosu na ugrožavanje	
Izazivanje prometne nesreće u cestovnom prometu, čl. 227.	namjera	nehaj
teška tjelesna ozljeda, imovinska šteta velikih razmjera	šest mj. do pet god. zatvora (st. 1.)	novčana kazna ili do tri god. zatvora (st. 2.)
osobito teška tjelesna ozljeda	jedna do osam god. zatvora (st. 3.)	šest mj. do pet god. zatvora (st. 5.)
prouzročenje smrti	tri do 12 god. zatvora (st. 4.)	jedna do osam god. zatvora (st. 6.)

Jasna je tendencija zaoštavanja kaznenopravne represije uslijed najopasnijih kršenja propisa o sigurnosti prometa na cestama. Novina je osobito teška tjelesna ozljeda kao nova kvalifikatorna okolnost za koju zakonodavac predviđa viši kazneni okvir, kao i

²⁷ Na sličan način i njemački zakonodavac u § 315.c regulira ugrožavanje cestovnog prometa predviđajući kažnjivost ugrožavanja samo kada je posrijedi upravljanje vozilom uslijed opitosti ili mentalnih ili fizičkih nedostataka te kršenje taksativno navedenih sedam prometnih propisa (pravila).

²⁸ Članak 227. KZ/11 *Izazivanje prometne nesreće u cestovnom prometu*

(1) Sudionik u cestovnom prometu koji kršenjem propisa o sigurnosti prometa izazove opasnost za život ili tijelo ljudi ili za imovinu velikih razmjera, pa zbog toga prouzroči tešku tjelesnu ozljedu druge osobe ili imovinsku štetu velikih razmjera, kaznit će se kaznom zatvora od šest mjeseci do pet godina.

(2) Ako je kazneno djelo iz stavka 1. ovoga članka počinjeno iz nehaja, počinitelj će se kazniti kaznom zatvora do tri godine.

(3) Ako je kaznenim djelom iz stavka 1. ovoga članka prouzročena drugoj osobi osobito teška tjelesna ozljeda, počinitelj će se kazniti kaznom zatvora od jedne do osam godina.

(4) Ako je kaznenim djelom iz stavka 1. ovoga članka prouzročena smrt jedne ili više osoba, počinitelj će se kazniti kaznom zatvora od tri do dvanaest godina.

(5) Ako je kaznenim djelom iz stavka 2. ovoga članka prouzročena drugoj osobi osobito teška tjelesna ozljeda, počinitelj će se kazniti kaznom zatvora u trajanju od šest mjeseci do pet godina.

(6) Ako je kaznenim djelom iz stavka 2. ovoga članka prouzročena smrt jedne ili više osoba, počinitelj će se kazniti kaznom zatvora od jedne do osam godina.

povišenje posebnog minimuma i posebnog maksimuma za prouzročenje smrti jedne ili više osoba.

Izazivanje prometne nesreće u cestovnom prometu kazneno je djelo ugrožavanja s izravnom opasnošću za život ili tijelo ljudi ili imovinu velikih razmjera s temeljnom posljedicom konkretnog ugrožavanja (izazivanje opasnosti za život ili tijelo ljudi ili za imovinu velikih razmjera), koje se u temeljnom obliku može počiniti s namjerom (st. 1.). Drugi stavak određuje da djelo može biti počinjeno i iz nehaja. Stavci 3. do 6. predviđaju uvjete kažnjavanja za težu posljedicu praveći pri tome razliku u ovisnosti o tome je li do teže posljedice došlo zbog namjernog izvršenja djela iz st. 1. ili je djelo počinjeno iz nehaja, st. 2. U odnosu na teže posljedice, (osobito) tešku tjelesnu ozljedu, imovinsku štetu velikih razmjera, odnosno smrt druge osobe, moguć je samo nehaj. Primjerice vozač koji je usmjerio svoje vozilo na policajca koji ga je pokušavao zaustaviti svjestan je da takvim ponašanjem može dovesti do smrti policajca, ali on na takvu posljedicu ne računa jer osnovano smatra da će policajac uzmaknuti.²⁹ On hoće ugroziti sigurnost policajčeva života, pa utoliko postupa s izravnom namjerom na ugrožavanje, ali ne i u odnosu na (eventualnu) daljnju posljedicu (smrt policajca).³⁰ Navedeno je opravdano ako uzmemo u obzir nerijetke slučajeve u prometu kada se od pješaka očekuje da se makne s ceste s ciljem izbjegavanja opasnosti prilikom mimoilaženja s vozilom. Nikada se u takvim situacijama ne postavlja pitanje eventualne odgovornosti vozača za ugrožavanje sigurnosti pješaka.³¹

Kompleksnost problematike zakonskog uređenja osnovnog oblika kaznenog djela rezultirala je odlukom zakonodavca da kazneno djelo u njegovu osnovnom obliku tretira kao specifično kazneno djelo konkretnog ugrožavanja i povređivanja, odnosno kao djelo mješovitog tipa. Riječ je o specifičnoj konstrukciji, u literaturi poznatoj pod nazivom *mixtum compositum*, kod kojeg se isprepleću ugrožavanje i povređivanje, ali se ugrožavanje i povreda ne odnose na ista pravna dobra. Možemo reći da kazneno djelo izazivanja prometne nesreće ima dvije posljedice: ugrožavanje sigurnosti prometa na cestama kao temeljnu i tešku tjelesnu ozljedu druge osobe ili imovinsku štetu velikih razmjera (ali i osobito tešku tjelesnu ozljedu i smrt) kao teže posljedice.³² Dokle se kršenjem propisa o sigurnosti prometa na cestama i stvaranjem konkretnog ugrožavanja povređuju opća dobra, sigurnosti javnog prometa, dotle se povređivanje odnosi na

²⁹ Odluka Vrhovnog suda Republike Hrvatske, I. Kz-564/93.

³⁰ Usp. Novoselec, P., Nasrtaj vozilom na prometnog policajca, Sudska praksa, Hrvatski ljetopis za kazneno pravo i praksu (Zagreb), vol. 9, broj 2/2002, str. 561.

³¹ Obrazloženje iz presude Županijskog suda u Bjelovaru Kž-431/95 od 26. 10. 1995. Usp. Novoselec, P., Prinuda u cestovnom prometu, Izbor i komentar, Hrvatski ljetopis za kazneno pravo i praksu (Zagreb), vol. 2, broj 2/1995, str. 401.

³² Novoselec, P., Bojanić I., Posebni dio kaznenog prava, Zagreb, 2007, prvo izdanje, str. 301.

individualna dobra pojedinca. Stupanj ugrožavanja i stupanj povrede ne mora se poklapati, kao ni subjektivni odnos počinitelja spram ugrožavanja, odnosno spram povrede.³³ Krivnja počinitelja različito se ocjenjuje u odnosu na ugrožavanje (moguća je namjera ili nehaj) i u odnosu na povređivanje (moguć je samo nehaj).³⁴ U praksi je ponekad vrlo teško razgraničiti neizravnu namjeru od svjesnog nehaja kad je u pitanju ugrožavanje prometa na cestama. Uzima se u pravilu da svjesni nehaj predstavlja povjerenje u povoljan ishod, npr. počinitelj se olako pouzda u neke objektivne okolnosti ili svoje osobne sposobnosti lakomisleno smatrajući da do povrede neće doći ili će je moći izbjeći, dok neizravna namjera predstavlja počiniteljevu svijest o mogućnosti nastupa konkretne opasnosti, pa na nju pristaje.³⁵

3. STATISTIKA IZREČENIH KAZNENOPRAVNIH SANKCIJA U REPUBLICI HRVATSKOJ KOD KAZNENOG DJELA IZAZIVANJA PROMETNE NESREĆE U CESTOVNOM PROMETU OD 2010. DO 2016. GODINE

U nastavku slijedi tablični prikaz učestalosti počinjenja kaznenog djela izazivanja prometne nesreće u cestovnom prometu u razdoblju od 2010. do 2016. godine prema službenim podacima DZS-a RH. Tablice su napravljene analogno podjeli na stavke s presjekom izrečenih kazni i drugih mjera.

3.1. Kazneno djelo izazivanje prometne nesreće u 2010. godini

U odnosu na ukupan broj osuda u 2010. god. na kazneno djelo izazivanja prometne nesreće iz čl. 272. KZ/97 otpalo je 7,51 %.³⁶ Podrobnija analiza izrečenih sankcija i drugih mjera prikazana je po stavicima kako slijedi.

³³ Npr. vozač automobila kršenjem propisa o sigurnosti prometa ugrozi živote svih putnika, a povreda bude imovinska šteta velikih razmjera.

³⁴ Ukoliko bi u odnosu na povredu postojala počiniteljeva namjera, radilo bi se o samostalnim kaznenim djelima, npr. o kaznenom djelu teške tjelesne ozljede ili ubojstva.

³⁵ Upravo iz razloga teškog dokazivanja namjere kod prometnih delikata ona je, iako predviđena samo za ugrožavanje tjelesne sigurnosti (Grob fahrlässige Tötung) u § 89. austrijskog KZ-a, gotovo nestala iz sudske prakse austrijskih sudova (više na: http://www.legislationline.org/download/action/download/id/6359/file/Austria_CC_1974_am2015_de.pdf; pristup 28. 3. 2018.). Slično je i u njemačkoj praksi, koja je jako suzdržana u vezi s prihvaćanjem namjere, iako njemački KZ predviđa namjerni i nehajni oblik kod svih prometnih delikata (više na: https://www.gesetze-im-internet.de/englisch_stgb/englisch_stgb.html#p2700; pristup 28. 3. 2018.).

³⁶ Statističko izvješće br. 1451, Punoljetni počinitelji kaznenih djela, prijave, optužbe i osude u 2010.; ukupan broj osuda: 24.430; broj osuda za kaznena djela protiv opće sigurnosti ljudi i imovine i sigurnosti prometa: 2122.

Tablica 5. Osuđene punoljetne osobe prema izrečenim kaznama i drugim mjerama za kazneno djelo izazivanje prometne nesreće iz čl. 272. u 2010. god.³⁷

2010. godina	čl. 272. st. 1.	čl. 272. st. 2.	čl. 272. st. 3.	čl. 272. st. 4.	UKUPNO
UKUPNO OSUDA	369	1191	89	187	1836
Uvjetna osuda	298	786	9	104	1197
Kazna zatvora od pet do deset god.	/	/	1	/	1
Kazna zatvora od tri do pet god.	1	/	14	1	16
Kazna zatvora od dvije god.	2	/	18	1	21
Kazna zatvora od jedne do dvije god. (uvjetna osuda)	21 (16)	6 (5)	24 (2)	24 (10)	75 (33)
Kazna zatvora od šest do 12 mj. (uvjetna osuda)	201 (188)	213 (208)	30 (7)	99 (78)	543 (481)
Kazna zatvora od tri do šest mj. (uvjetna osuda)	120 (78)	357 (344)	/	48 (14)	525 (436)
Kazna zatvora od dva do tri mj. (uvjetna osuda)	14 (14)	206 (202)	/	1 (1)	221 (217)
Kazna zatvora od jednog do dva mj. (uvjetna osuda)	2 (2)	22 (22)	/	/	24 (24)
Kazna zatvora od 30 dana	1	5 (5)	/	1 (1)	7 (6)
Novčana kazna (uvjetna osuda)	/	355 (11)	/	/	355 (11)
Sudska opomena	/	1	/	/	1
Proglašen krivim, ali oslobođen od kazne	1	17	/	9	27
Odgojne mjere	6	8	/	/	14
Maloljetnički zatvor (pridržaj maloljetničkog zatvora)	/	1 (1)	2 (1)	3 (3)	6 (6)

Zamjetna je nezaobilazna primjena mjere upozorenja u vidu uvjetne osude u čak 65,2 % donesenih presuda. Dapače, sve izrečene kazne zatvora u trajanju od jednog do dva

³⁷ Autorica je sama izradila tablični prikaz prema službenim podacima Državnog zavoda za statistiku RH, Statistička izvješća br. 1451, Punoljetni počinitelji kaznenih djela, prijave, optužbe i osude u 2010., str 150 i 151. Brojevi u zagradama odnose se na izrečene uvjetne osude.

mjeseca uvjetno odgođene su, dok je kod izrečenih kazni zatvora u trajanju od dva do tri mjeseca uvjetna osuda primijenjena u 98 % slučajeva. Najmanji postotak primjene od 44 % uvjetna osuda bilježi kod izrečenih kazni zatvora u trajanju od jedne do dvije god., dok je bezuvjetna kazna zatvora izrečena u samo 2,07 % slučajeva, i to kod osuda na kaznu zatvora u trajanju od dvije godine i više.

3.2. Kazneno djelo izazivanje prometne nesreće u 2011. godini

U strukturi ukupnog broja osuda u 2011. god. kaznena djela izazivanja prometne nesreće iz čl. 272. KZ/97 bilježe udio od 7,0 %.³⁸ Podrobniji prikaz izrečenih sankcija za predmetno kazneno djelo sadržan je u tablici koja slijedi.

Tablica 6. Osuđene punoljetne osobe prema izrečenim kaznama i drugim mjerama za kazneno djelo izazivanje prometne nesreće iz čl. 272. u 2011. godini³⁹

2011. godina	čl. 272. st. 1.	čl. 272. st. 2.	čl. 272. st. 3.	čl. 272. st. 4.	UKUPNO
UKUPNO OSUDA	349	1074	68	147	1638
Uvjetna osuda	278	722	5	77	1082
Kazna zatvora od pet do deset god.	/	/	1	/	1
Kazna zatvora od tri do pet god.	2	/	6	1	9
Kazna zatvora od dvije do tri god.	2	2	14	1	19
Kazna zatvora od jedne do dvije god. (uvjetna osuda)	20 (10)	8 (6)	32 (2)	22 (14)	82 (32)
Kazna zatvora od šest do 12 mj. (uvjetna osuda)	206 (185)	178 (176)	14 (3)	76 (53)	474 (417)
Kazna zatvora od tri do šest mj. (uvjetna osuda)	91 (61)	316 (310)	/	37 (8)	444 (379)
Kazna zatvora od dva do tri mj. (uvjetna osuda)	13 (13)	208 (205)	/	/	221 (218)

³⁸ Statističko izvješće br. 1478, Punoljetni počinitelji kaznenih djela, prijave, optužbe i osude u 2011.; ukupan broj osuda: 23.389; broj osuda za kaznena djela protiv opće sigurnosti ljudi i imovine i sigurnosti prometa: 1881.

³⁹ Autorica je sama izradila tablični prikaz prema službenim podacima Državnog zavoda za statistiku RH, Statistička izvješća br. 1478, Punoljetni počinitelji kaznenih djela, prijave, optužbe i osude u 2011., str 170 i 171.

Kazna zatvora od jednog do dva mj. (uvjetna osuda)	7 (7)	21 (21)	/	/	28 (28)
Kazna zatvora od 30 dana	2 (2)	4 (4)	/	2 (2)	8 (8)
Novčana kazna (uvjetna osuda)	/	309 (16)	/	/	309 (16)
Sudska opomena	/	/	/	/	/
Proglašen krivim, ali oslobođen od kazne	4	23	/	7	34
Odgojne mjere	2	5	/	/	7
Maloljetnički zatvor (pridržaj maloljetničkog zatvora)	/	/	1	1 (1)	2 (1)

Uočljiv je porast primjene uvjetne osude na 66 % ukupno donesenih presuda kojima su izrečene kazne zatvora, s napomenom da su uvjetno odgođene sve izrečene kazne zatvora u trajanju od jednog do dva mjeseca. Izrečene kazne zatvora u trajanju od dva do tri mjeseca uvjetno su odgođene u 98 % slučajeva, dok izrečene kazne zatvora u trajanju od jedne do dvije godine bilježe najmanji postotak uvjetne odgode s 39 %. Bezuvjetna kazna zatvora izrečena je u 1,77 % slučajeva, i to kod osude na kazne zatvora u trajanju od dvije godine i više.

3.3. Kazneno djelo izazivanje prometne nesreće u 2012. godini

Godina 2012. zadržava konstantu udjela kaznenih djela izazivanja prometne nesreće iz čl. 272. KZ/97 u ukupnoj strukturi osuda sa 7,19 %.⁴⁰ Podrobniji prikaz izrečenih sankcija i drugih mjera donesen je u tablici koja slijedi.

⁴⁰ Statističko izvješće br. 1504, Punoljetni počinitelji kaznenih djela, prijave, optužbe i osude u 2012.; ukupan broj osuda: 20.548; broj osuda za kaznena djela protiv opće sigurnosti ljudi i imovine i sigurnosti prometa: 1719.

Tablica 7. Osuđene punoljetne osobe prema izrečenim kaznama i drugim mjerama za kazneno djelo izazivanje prometne nesreće iz čl. 272. u 2012. godini⁴¹

2012. godina	čl. 272. st. 1.	čl. 272. st. 2.	čl. 272. st. 3.	čl. 272. st. 4.	UKUPNO
UKUPNO OSUDA	330	938	77	133	1478
Uvjetna osuda	266	691	7	76	1040
Kazna zatvora od pet do deset god.	/	/	1	/	1
Kazna zatvora od tri do pet god.	/	/	14	/	14
Kazna zatvora od dvije do tri god.	3	1	17	/	21
Kazna zatvora od jedne do dvije god. (uvjetna osuda)	23 (17)	12 (12)	28 (1)	21 (14)	84 (44)
Kazna zatvora od šest do 12 mj. (uvjetna osuda)	196 (181)	198 (193)	15 (6)	76 (54)	485 (434)
Kazna zatvora od tri do šest mj. (uvjetna osuda)	91 (57)	380 (367)	2	32 (7)	505 (433)
Kazna zatvora od dva do tri mj. (uvjetna osuda)	9 (9)	103 (103)	/	1 (1)	113 (113)
Kazna zatvora od jednog do dva mj. (uvjetna osuda)	2 (2)	16 (16)	/	/	18 (18)
Kazna zatvora od 30 dana	/	1 (1)	/	/	1 (1)
Novčana kazna (uvjetna osuda)	/	211 (14)	/	/	211 (14)
Sudska opomena	/	1	/	/	1
Proglašen krivim, ali oslobođen od kazne	4	12	/	2	18
Odgojne mjere	/	3	/	/	3
Pridržaj maloljetničkog zatvora	2	/	/	1	3

Zamjetan je daljnji trend porasta uvjetnog odgađanja izrečenih kazni zatvora na 70,36 % ukupno donesenih presuda. Dapače, uvjetno su odgođene sve kazne zatvora izrečene u

⁴¹ Autorica je sama izradila tablični prikaz prema službenim podacima Državnog zavoda za statistiku RH, Statistička izvješća br. 1504, Punoljetni počinitelji kaznenih djela, prijave, optužbe i osude u 2012., str. 182 i 183. Brojevi u zagradama odnose se na broj izrečenih uvjetnih osuda, odnosno djelomičnih uvjetnih osuda.

trajanju do tri mjeseca, dok su se najrjeđe uvjetno odgađale izrečene kazne zatvora u trajanju od jedne do dvije godine, u ipak visokih 52,38 % slučajeva. Bezuvjetna kazna zatvora referirala se na osude u trajanju od dvije godine i više, što je u postotku zauzimalo skromnih 2,43 %.

3.4. Kazneno djelo izazivanje prometne nesreće u cestovnom prometu u 2013. godini

Godina 2013. bilježi lagani porast kaznenih djela izazivanja prometne nesreće iz čl. 227. KZ/97 u ukupnoj strukturi osuda od 7,67 %.⁴² Izrečene kazne i druge mjere za predmetno kazneno djelo podrobnije su prikazane po stalcima u tablici koja slijedi.

Tablica 8. Osuđene punoljetne osobe prema izrečenim kaznama i drugim mjerama za kazneno djelo izazivanje prometne nesreće u cestovnom prometu iz čl. 227. u 2013. godini

2013. godina	čl. 227. st. 1.	čl. 227. st. 2.	čl. 227. st. 3.	čl. 227. st. 4.	čl. 227. st. 5.	čl. 227. st. 6.	UKUPNO
UKUPNO OSUDA	308	792	2	57	4	113	1276
Uvjetna osuda	237	627	/	7	4	52	927
Kazna zatvora od pet do deset god.	/	/	/	1	/	/	1
Kazna zatvora od tri do pet god.	1	/	/	8	/	/	9
Kazna zatvora od dvije do tri god. (djelomična uvjetna osuda)	1	/	/	8	/	/	9
Kazna zatvora od jedne do dvije god. (uvjetna osuda)	13 (7)	6 (3)	/	24 (1)	/	15 (7)	59 (18)
Kazna zatvora od šest do 12 mj. (uvjetna osuda)	182 (152)	162 (156)	2	16 (6)	3 (3)	62 (38)	427 (355)
Kazna zatvora od tri do šest mj. (uvjetna osuda)	96 (68)	374 (362)	/	/	1 (1)	31 (7)	502 (438)
Kazna zatvora od dva do tri mj. (uvjetna osuda)	10 (9)	94 (93)	/	/	/	/	104 (102)

⁴² Statističko izvješće br. 1528, Punoljetni počinitelji kaznenih djela, prijave, optužbe i osude u 2013.; ukupan broj osuda: 16.617; broj osuda za kaznena djela protiv sigurnosti prometa: 1291.

Kazna zatvora od jednog do dva mj. (uvjetna osuda)	1 (1)	11 (11)	/	/	/	/	12 (12)
Kazna zatvora od 30 dana	/	2 (2)	/	/	/	/	2 (2)
Novčana kazna (uvjetna osuda)	/	134 (15)	/	/	/	/	134 (15)
Proglašen krivim, ali oslobođen od kazne	1	8	/	/	/	5	14
Odgojne mjere	2	1	/	/	/	/	3
Pridržaj maloljetničkog zatvora	1	/	/	/	/	/	1

Visok udio izricanja uvjetne osude kao svojevrsne modifikacije kazne nastavljen je i u 2013. god. Bilježi se primjena u 72,41 % donesenih presuda s izrečenim kaznama zatvora. Dapače, uvjetno su odgođene sve kazne zatvora izrečene u trajanju do dva mj., dok je najrjeđi udio primjene od 33,33 % zabilježen kod izrečenih kazni zatvora u trajanju od jedne do dvije god. Bezuvjetna kazna zatvora bila je rezervirana za osude na kaznu zatvora u trajanju od dvije godine i više, što je u postotku iznosilo 1,49 %.

S obzirom na proklamirano načelo primjene blažeg zakona na počinitelja u slučaju da se kazneni zakon izmijeni nakon počinjenja djela, a prije donošenja pravomoćne odluke, više puta⁴³ u 2013. godini u 1026 slučajeva izazivanja prometne nesreće primijenjen je čl. 272. KZ/97 kao blaži za počinitelja.⁴⁴

⁴³ Čl. 3. st. 1. i st. 2. KZ/11.

⁴⁴

2013. godina	čl. 272. st. 1.	čl. 272. st. 2.	čl. 272. st. 3.	čl. 272. st. 4.	UKUPNO
UKUPNO OSUDA	251	619	51	105	1026
Uvjetna osuda	195	487	4	51	737
Kazna zatvora od pet do deset god.	/	/	1	/	1
Kazna zatvora od tri do pet god.	1	/	8	/	9
Kazna zatvora od dvije do tri god. (djelomična uvjetna osuda)	1	/	8	/	9
Kazna zatvora od jedne do dvije god. (uvjetna osuda)	12 (7)	6 (3)	24 (1)	15 (7)	57 (18)
Kazna zatvora od šest do 12 mj. (uvjetna osuda)	150 (130)	132 (126)	10 (3)	54 (37)	346 (296)
Kazna zatvora od tri do šest mj. (uvjetna osuda)	76 (52)	287 (276)	/	31 (7)	394 (335)
Kazna zatvora od dva do tri mj. (uvjetna osuda)	6 (5)	70 (69)	/	/	76 (74)
Kazna zatvora od jednog do dva mj. (uvjetna osuda)	1 (1)	11 (11)	/	/	12 (12)
Kazna zatvora od 30 dana	/	2 (2)	/	/	2 (2)

3.5. Kazneno djelo izazivanje prometne nesreće u cestovnom prometu u 2014. godini

Godina 2014. prvi put bilježi lagani pad udjela kaznenih djela iz čl. 227. KZ/11 u ukupnoj strukturi osuda sa 6,99 %.⁴⁵ Presjek izrečenih sankcija za predmetno kazneno djelo podrobnije je prikazan po stavcima u tablici kako slijedi.

Tablica 9. Osuđene punoljetne osobe prema izrečenim kaznama i drugim mjerama za kazneno djelo izazivanje prometne nesreće u cestovnom prometu iz čl. 227. u 2014. godini.

2014. godina	čl. 227. st. 1.	čl. 227. st. 2.	čl. 227. st. 3.	čl. 227. st. 4.	čl. 227. st. 5.	čl. 227. st. 6.	UKUPNO
UKUPNO OSUDA	265	647	8	32	7	82	1041
Uvjetna osuda	217	532	4	5	6	34	798
Kazna zatvora od tri do pet god.	/	/	/	5	/	/	5
Kazna zatvora od dvije do tri god. (djelomična uvjetna osuda)	2 (1)	/	/	11 (3)	1 (1)	/	14 (5)
Kazna zatvora od jedne do dvije god. (uvjetna osuda)	7 (3)	1 (1)	2 (1)	8 (1)	/	10 (7)	28 (13)
Kazna zatvora od šest do 12 mj. (uvjetna osuda)	163 (131)	178 (174)	5 (2)	7 (1)	5 (5)	55 (23)	413 (336)
Kazna zatvora od tri do šest mj. (uvjetna osuda)	73 (67)	298 (294)	1 (1)	/	1	14 (4)	387 (366)
Kazna zatvora od dva do tri mj. (uvjetna osuda)	16 (15)	63 (62)	/	/	/	/	79 (77)

Novčana kazna (uvjetna osuda)	/	106 (10)	/	/	106 (10)
Sudska opomena	/	/	/	/	/
Proglašen krivim, ali oslobođen od kazne	1	4	/	5	10
Odgojne mjere	2	1	/	/	3
Pridržaj maloljetničkog zatvora	1	/	/	/	1

Osuđene punoljetne osobe prema primijenjenom zakonu, kaznenim djelima, pokušaju i izrečenim kaznama i drugim mjerama u 2013. godini za kazneno djelo izazivanja prometne nesreće, čl. 272. (bilj. 33), str. 204-205.

⁴⁵ Statističko izvješće br. 1551, Punoljetni počinitelji kaznenih djela, prijave, optužbe i osude u 2014.; ukupan broj osuda: 14.888; broj osuda za kaznena djela protiv sigurnosti prometa: 1059.

Kazna zatvora od jedan do dva mj. (uvjetna osuda)	/	1 (1)	/	/	/	/	1 (1)
Novčana kazna (uvjetna osuda)	1	97 (10)	/	/	/	/	98 (10)
Proglašen krivim, ali oslobođen od kazne	3	9	/	/	/	3	15
Odgojne mjere	/	1	/	/	/	/	1
Pridržaj maloljetničkog zatvora	/	/	/	1	/	/	1

Kao svojevrsna modifikacija kazne, uvjetna osuda slijedi nezaobilazni trend porasta primjene, u čak 76,66 % presuda s izrečenim kaznama zatvora. Prvi put zabilježena je primjena djelomične uvjetne osude kod izrečenih kazni zatvora u trajanju od dvije do tri godine s postotnim udjelom od 35,71 %. Bezuvjetna kazna zatvora odnosila se samo na izrečene kazne u trajanju od više od tri godine, što bi u postotku značilo u 1,49 % slučajeva.

3.6. Kazneno djelo izazivanje prometne nesreće u cestovnom prometu u 2015. godini

Godina 2015. bilježi ponovno lagani porast udjela kaznenih djela iz čl. 227. KZ/11 u ukupnoj strukturi osuda sa 7,23 %.⁴⁶ Izrečene sankcije, detaljnije po stavcima, prikazane su u tablici koja slijedi.

Tablica 10. Osuđene punoljetne osobe prema izrečenim kaznama i drugim mjerama za kazneno djelo izazivanje prometne nesreće u cestovnom prometu iz čl. 227. u 2015. godini

2015. godina	čl. 227. st. 1.	čl. 227. st. 2.	čl. 227. st. 3.	čl. 227. st. 4.	čl. 227. st. 5.	čl. 227. st. 6.	UKUPNO
UKUPNO OSUDA	345	486	5	20	9	43	908
Uvjetna osuda	301	356	4	5	8	28	702
Kazna zatvora od tri do pet god.	2	/	/	4	/	1	7
Kazna zatvora od dvije do tri god. (djelomična uvjetna osuda)	2	/	1	7 (1)	/	1	11 (1)

⁴⁶ Statističko izvješće br. 1576, Punoljetni počinitelji kaznenih djela, prijave, optužbe i osude u 2015.; ukupan broj osuda: 12.552; broj osuda za kaznena djela protiv sigurnosti prometa: 935.

Kazna zatvora od jedne do dvije god. (uvjetna osuda)	17 (11)	3 (1)	1 (1)	4 (2)	/	6 (1)	31 (16)
Kazna zatvora od šest do 12 mj. (uvjetna osuda)	191 (163)	128 (123)	3 (3)	4 (2)	8 (7)	29 (22)	363 (320)
Kazna zatvora od tri do šest mj. (uvjetna osuda)	109 (106)	198 (195)	/	1	1 (1)	5 (5)	314 (307)
Kazna zatvora od dva do tri mj. (uvjetna osuda)	21 (21)	38 (37)	/	/	/	/	59 (58)
Kazna zatvora od jednog do dva mj. (uvjetna osuda)	/	/	/	/	/	/	/
Novčana kazna (uvjetna osuda)	/	112 (70)	/	/	/	/	112 (70)
Proglašen krivim, ali oslobođen od kazne	1	6	/	/	/	1	8
Odgojne mjere	1	1	/	/	/	/	2
Pridržaj maloljetničkog zatvora	1	/	/	/	/	/	1

Uvjetno odgađanje izrečenih kazni zatvora ponovno bilježi blagi porast u postotku primjene, u 77,31 % ukupno donesenih osuđujućih presuda. Najčešće su uvjetno odgađane kazne zatvora u trajanju od dva do tri mjeseca (98 %), dok najmanji postotak primjene, s oko 9 %, bilježe izrečene kazne zatvora u trajanju od dvije do tri godine. Zabilježena je i primjena djelomične uvjetne osude kod izrečenih kazni zatvora u trajanju od dvije do tri godine (9 %). Bezuvjetna kazna zatvora izrečena je u 0,77 % slučajeva, i to kod osude na kazne zatvora u trajanju duljem od tri godine.

3.7. Kazneno djelo izazivanje prometne nesreće u cestovnom prometu u 2016. godini

Godina 2016. bilježi daljnji lagani porast udjela kaznenih djela izazivanja prometne nesreće u cestovnom prometu iz čl. 227. KZ/11. u ukupnoj strukturi osuda sa 7,41 %.⁴⁷ Izrečene kazne i druge sankcije za predmetno kazneno djelo detaljnije su izložene u tablici koja slijedi.

⁴⁷ Statističko izvješće br. 1605, Punoljetni počinitelji kaznenih djela, prijave, optužbe i osude u 2016.; ukupan broj osuda: 13.412; broj osuda za kaznena djela protiv sigurnosti prometa: 1021.

Tablica 11. Osuđene punoljetne osobe prema izrečenim kaznama i drugim mjerama za kazneno djelo izazivanje prometne nesreće u cestovnom prometu iz čl. 227. u 2016. godini⁴⁸

2016. godina	čl. 227. st. 1.	čl. 227. st. 2.	čl. 227. st. 3.	čl. 227. st. 4.	čl. 227. st. 5.	čl. 227. st. 6.	UKUPNO
UKUPNO OSUDA	322	564	8	29	12	59	994
Uvjetna osuda	287	465	3	8	11	35	809
Kazna zatvora od tri do pet god.	2	/	/	5	/	/	7
Kazna zatvora od dvije do tri god. (djelomična uvjetna osuda)	1	/	1 (1)	3	/	/	5 (1)
Kazna zatvora od jedne do dvije god. (uvjetna osuda)	8 (4)	1	1	10 (3)	/	8 (4)	28 (11)
Kazna zatvora od šest do 12 mj. (uvjetna osuda)	176 (157)	173 (169)	6 (2)	10 (4)	10 (10)	47 (29)	422 (371)
Kazna zatvora od tri do šest mj. (uvjetna osuda)	111 (104)	267 (262)	/	1 (1)	1 (1)	2 (2)	382 (370)
Kazna zatvora od dva do tri mj. (uvjetna osuda)	22 (22)	34 (34)	/	/	/	/	56 (56)
Kazna zatvora od jednog do dva mj. (uvjetna osuda)	/	/	/	/	/	/	/
Novčana kazna (uvjetna osuda)		85 (45)	/	/	/	/	85 (45)
Proglašen krivim, ali oslobođen od kazne	1	3	/	/	/	2	6
Odgojne mjere	/	/	/	/	/	/	/
Pridržaj maloljetničkog zatvora	1	1	/	/	1	/	3

⁴⁸ Autorica je sama izradila tablični prikaz prema službenim podacima Državnog zavoda za statistiku RH, Statistička izvješća br. 1605, Punoljetni počinitelji kaznenih djela, prijave, optužbe i osude u 2016., str 138 i 139.

Godina 2016. bilježi najveći udio uvjetne odgode izrečenih kazni zatvora u promatranom sedmogodišnjem razdoblju s vrtoglavih 83,4 %. Sve izrečene kazne zatvora u trajanju do tri mjeseca uvjetno su odgođene, dok je uvjetna osuda najmanje primjenjivana kod izrečenih kazni zatvora u trajanju od jedne do dvije godine (39,3 %). Djelomična uvjetna osuda izrečena je u 20 % slučajeva kod osuda na kaznu zatvora u trajanju od dvije do tri god. Bezuvjetna kazna zatvora rezervirana je za osude na kaznu zatvora u trajanju od dvije godine i više, što u postotku iznosi 0,7 %.

S obzirom na iznesene podatke nedvojbeno proizlazi da je najčešće primjenjivana modifikacija kazne uvjetna osuda, koja bilježi tendenciju porasta s visokih 65 % u 2010. na više od 80 % u 2016. Stupanjem na snagu KZ/11 bilježi se i djelomično uvjetno odgađanje izrečenih kazni zatvora u trajanju od dvije do tri god. Bezuvjetne kazne zatvora rezervirane su pretežito za prouzročenje težih posljedica, koje s obzirom na malu zastupljenost opravdavaju i iznimno izricanje bezuvjetnih kazni zatvora.

Kršenje propisa o sigurnosti prometa u temeljnom obliku (st. 1.) s posljedicom teške tjelesne ozljede druge osobe ili imovinske štete velikih razmjera u ukupnom udjelu kaznenih djela izazivanja prometne nesreće u cestovnom prometu poraslo je s 20 % u 2010. na 32,4 % u 2016. Nehajno kršenje propisa o sigurnosti prometa (st. 2.) najzastupljenije je u praksi, ali s uočljivom tendencijom smanjenja postotnog udjela u ukupnom udjelu počinjenih kaznenih djela izazivanja prometne nesreće u cestovnom prometu.⁴⁹ Postupanje počinitelja s neizravnom namjerom u odnosu na ugrožavanje prometa koje je rezultiralo težom, smrtnom posljedicom relativno je malo zastupljeno, ispod 5 % u 2010., a u 2016. taj je broj bio smanjen na 2,2 % (KZ/97 st. 3.; KZ/11 st. 4.). Nehajno postupanje počinitelja u odnosu na ugrožavanje cestovnog prometa s prouzročenjem smrti jedne ili više osoba postotno je nešto malo više zastupljeno, ali također bilježi tendenciju silazne putanje s 10 % u 2010. na 5,9 % u 2016. (KZ/97 st. 4.; KZ/11 st. 6.). Teže posljedice u vidu smrti bilježe pad u promatranim razdobljima i prvi put u 2015. god. postotno padaju ispod 10 %. U praksi su najmanje zastupljeni slučajevi prouzročenja osobito teške tjelesne ozljede, bilo kao posljedica nehajnog kršenja propisa o sigurnosti prometa (KZ/11 st. 5.) bilo kao postupanje počinitelja s neizravnom namjerom (KZ/11 st. 3.), s udjelom manjim od 1 % u ukupnoj strukturi osuda.

Iz priloženog je razvidno kako se teže posljedice u vidu smrtnog ishoda ili osobito teške tjelesne ozljede ipak rjeđe pojavljuju u praksi u odnosu na ukupan broj počinjenih

⁴⁹ Primjerice u 2010. udio nehajnog kršenja propisa o sigurnosti prometa iznosio je 65 % u ukupnom broju počinjenih kaznenih djela izazivanja prometne nesreće; 2011. navedeni je udio iznosio 65,7 %, u 2012. 63,46 %; u 2013. 62,21 %; u 2014. 64,18 %; u 2015. 53,52 % te u 2016. 57,74%.

kaznenih djela, što govori u prilog okolnosti da prometne nesreće najčešće rezultiraju većim imovinskim štetama, odnosno težim tjelesnim ozljedama.⁵⁰

4. IZAZIVANJE PROMETNE NESREĆE U CESTOVNOM PROMETU U PRAKSI OPĆINSKOG SUDA U SPLITU

U svrhu analize recentne sudske prakse Općinskog suda u Splitu uzeto je u razmatranje 17 presuda u vezi s kaznenim djelom izazivanja prometne nesreće u cestovnom prometu kojom je prouzročena smrt jedne ili više osoba iz čl. 272. st. 3. i st. 4. KZ/97, odnosno čl. 227. st. 4. i st. 6. KZ/11. Presude su razvrstane s obzirom na datum donošenja, a ne zaprimanja predmeta.

Tablica 12. Presude Općinskog suda u Splitu u vezi s kaznenim djelom izazivanja prometne nesreće u cestovnom prometu kojom je prouzročena smrt jedne ili više osoba, čl. 272. st. 3. i st. 4. KZ/97, odnosno čl. 227. st. 4. i st. 6. KZ/11.

	Broj predmeta	Članak KZ-a	Oblik krivnje počinitelja spram ugrožavanja prometa	Datum objave presude	Izrečena kaznenopravna sankcija
1.	K-1239/09	čl. 272. st. 4. KZ/97	svjesni nehaj	21. svibnja 2010.	kazna zatvora od osam mj., primjena uvjetne osude (rok kušnje dvije godine)

⁵⁰ Autorica je sama izradila tablični prikaz s obzirom na službene podatke Državnog zavoda za statistiku RH.

Godina	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.	
Ukupan broj osuda	24.430	23.389	20.548	16.617	14.888	12.552	13.412	
Ukupan broj osuda za kazneno djelo izazivanja prometne nesreće	1833	1635	1478	1273	1008	908	994	
Temeljni oblik kršenja propisa o sigurnosti prometa na cestama (st. 1.)	20,13 %	17 %	22,33 %	24,19 %	26,29 %	38 %	32,4 %	
Nehajno kršenje propisa o sigurnosti prometa (st. 2.)	65 %	65,7 %	63,46 %	62,21 %	64,18 %	53,52 %	56,74 %	
Izrečena uvjetna osuda za nehajno kršenje propisa o sigurnosti prometa	66 %	67,22 %	73,67 %	79,19 %	82,22 %	73,25 %	82,4 %	
Smrtno stradali u prometu (ukupno)	15 %	13,17 %	14,21 %	13,35 %	11,3 %	6,93 %	8,85 %	
Neizravna namjera u odnosu na ugrožavanje prometa koje je rezultiralo smrtnim ishodom jedne ili više osoba (KZ/11 čl. 227. st. 4.; KZ/97 čl. 272. st. 3.)	4,85 %	4,16 %	5,21 %	4,48 %	3,17 %	2,2 %	2,21 %	
Nehajno postupanje u odnosu na ugrožavanje prometa koje je rezultiralo smrtnim ishodom jedne ili više osoba (KZ/11 čl. 227. st. 6.; KZ/97 čl. 272. st. 4.)	10,15 %	9,01 %	9 %	8,87 %	8,13 %	4,73 %	6,64 %	
Osobito teška tjelesna ozljeda	čl. 227. st. 3. KZ/11	/	/	/	0,16 %	0,77 %	0,55 %	0,80 %
	čl. 227. st. 5. KZ/11	/	/	/	0,31 %	0,67 %	0,99 %	1,21 %

2.	K-713/10	čl. 272. st. 4. KZ/97	svjesni nehaj	18. svibnja 2011.	kazna zatvora od deset mj., primjena uvjetne osude (rok kušnje tri godine)
3.	K1157/09	čl. 272. st. 4. KZ/97	svjesni nehaj	21. veljače 2012.	kazna zatvora od šest mj., zamjena za rad za opće dobro u trajanju od 50 radnih dana u roku od sedam mj. od pravomoćnosti
4.	K-682/12	čl. 272. st. 4. KZ/97	svjesni nehaj	2. srpnja 2012.	kazna zatvora od šest mj., zamjena za rad za opće dobro u trajanju od 60 radnih dana u roku od osam mj. od pravomoćnosti
5.	K-931/11	čl. 272. st. 4. KZ/97	svjesni nehaj	12. i 13. srpnja 2012.	kazna zatvora od jedne god., primjena uvjetne osude (rok kušnje tri godine)
6.	K-1908/10	čl. 272. st. 4. KZ/97	svjesni nehaj	3. rujna 2012.	kazna zatvora od jedne god.
7.	K 1436/12	čl. 272. st. 4. KZ/97	svjesni nehaj	3. prosinca 2012.	oslobađa se optužbe
8.	K 1326/12	čl. 272. st. 4. KZ/97	svjesni nehaj	20. svibnja 2013.	1. okrivljenik – kazna zatvora od deset mjeseci, zamjena za rad za opće dobro 2. okrivljenik – kazna zatvora od osam mjeseci, zamjena za rad za opće dobro
9.	K-49/12	čl. 272. st. 4. KZ/97	nesvjesni nehaj	2. i 5. prosinca 2013.	kazna zatvora od šest mj., primjena uvjetne osude (rok kušnje dvije godine)
10.	K-147/12	čl. 272. st. 4. KZ/97	svjesni nehaj	21. veljače 2014.	kazna zatvora od osam mj., primjena uvjetne osude (rok kušnje tri godine)
11.	K-1726/12	čl. 272. st. 4. KZ/97	svjesni nehaj	15. listopada 2014.	kazna zatvora od jedne god., primjena uvjetne osude (rok kušnje četiri godine)
12.	K- 405/13	čl. 272. st. 3. KZ/97	neizravna namjera	16. i 21. siječnja 2015.	kazna zatvora od tri god. i šest mj. (županijski sud smanjio na tri god.)

13.	K 1103/14	čl. 227. st. 4. KZ/11	neizravna namjera	11. lipnja 2015.	kazna zatvora od tri god., sigurnosna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom četiri god.
14.	K 1598/12	čl. 272. st. 4. KZ/97	svjesni nehaj	14. rujna 2015.	kazna zatvora od deset mj., zamjena za rad za opće dobro
15.	K-356/2014	čl. 227. st. 6. KZ/11	svjesni nehaj	28. siječnja 2016.	oslobađa se optužbe
16.	K 185/13	čl. 272. st. 4. KZ/97	svjesni nehaj	20. prosinca 2016.	kazna zatvora od jedne god. i šest mj.
17.	K 641/15	čl. 227. st. 6. KZ/11	svjesni nehaj	20. siječnja 2017.	kazna zatvora od jedne god.

Dominantan pristup u aktualnoj literaturi jest da je u odnosu na težu posljedicu moguće samo nehaj, u protivnom ne bi se uopće radilo o prometnom deliktu, nego o kaznenim djelima (osobito) teške tjelesne ozljede, ubojstva ili kaznenom djelu uništenja ili oštećenja tuđe stvari.⁵¹ Analizom prikupljenih presuda Općinskog suda u Splitu lako je doći do zaključka da se kaznena djela izazivanja prometne nesreće u cestovnom prometu s posljedicom povrede u vidu smrtnog ishoda najčešće sastoje u nehajnom kršenju propisa o sigurnosti prometa na cestama (čl. 227. st. 6.), odnosno da se okrivljenikova krivnja ogleda u svjesnom nehaju, njegovu olakom povjerenju u pozitivan ishod i izbjegavanje nesreće. Tek u 11,76 % slučajeva teža posljedica, prouzročenje smrti, ima se pripisati neizravnoj namjeri počinitelja u odnosu na ugrožavanja propisa o sigurnosti prometa na cestama (čl. 227. st. 4.). Općinski sud u Splitu u samo je dva slučaja kvalificirao neizravnu namjeru kao oblik krivnje u odnosu na ugrožavanje cestovnog prometa navodeći u obrazloženju presude da je počinitelj „svjesno prekršio propise o sigurnosti prometa na cestama te svjestan da time može ugroziti sigurnost drugih sudionika u prometu i izazvati prometnu nesreću pristao na ugrožavanje prometa i mogući nastanak prometne nesreće“.⁵²

⁵¹ Novoselec, P., Bojanić, I., *op. cit.* (bilj. 32), str. 301.

⁵² Izreka presude Općinskog suda u Splitu pod brojem K-405/13 glasi „Počinitelj je kriv što je postupio protivno odredbama čl. 12. st. 4. i čl. 34. st. 1. ZSPNC, na način da je upravljajući osobnim automobilom obavio radnju prelaska preko dvostruke razdjelne linije, svjestan da time može ugroziti sigurnost drugih sudionika u prometu i izazvati prometnu nesreću, te pristajući na to, pa je opisanom vožnjom presjekao pravac kretanja motocikla, zbog čega je vozač motocikla u cilju izbjegavanja naleta na vozilo poduzeo intenzivno kočenje i otklon volanom u desno pri čemu je došlo do zanošenja motocikla i njegovog pada uslijed čega je zadobio višestruke teške tjelesne ozljede uslijed kojih je preminuo.“ Također, izreka presuda Općinskog suda u Splitu pod brojem K 1103/14 glasi: „Kriv je što je postupio protivno odredbi čl. 199. st. 2. ZSPNC, na način da je upravljao motornim vozilom s koncentracijom alkohola u krvi od najmanje 1,65 g/kg uslijed čega je bio apsolutno nesposoban za upravljanje vozilom, pristajući da vožnjom u takvom stanju ugrozi druge sudionike u prometu. Došavši do raskrižja izgubio je kontrolu nad vozilom tako što se nije kretao sredinom obilježene prometne trake već je desnim dijelom vozila prešao na nogostup te je zahvatio pješakinju i oborio je, a koja je uslijed zadobivenih ozljeda preminula.“

Analizom presuda razvidno je da su sudovi od ukupnog broja izrečenih presuda u 58,82 % slučajeva umjesto izrečene kazne zatvora primijenili alternativne sankcije uvjetnu osudu (60 % slučajeva), odnosno rad za opće dobro (40 % slučajeva). U dva slučaja (11,76 %) sud je izrekao oslobađajuću presudu jer nije bilo dokazano da bi okrivljenik kritične prigode postupio protivno blanketnim odredbama ZSPNC-a, pa samim time nije bilo dokazano ni postojanje uzročne veze između okrivljenikova postupanja i nastanka prometne nesreće. U pet slučajeva (29,42 %) izrečena je bezuvjetna kazna zatvora, pri čemu je u dva slučaja izrečena kazna bezuvjetnog zatvora u trajanju od jedne godine.⁵³ Izrečene kazne za predmetno kazneno djelo kreću se u rasponu od šest mjeseci do tri godine zatvora. Podrobnija analiza pokazuje da se najčešće izricala kazna zatvora u trajanju od jedne godine, koja je izrečena u četiri slučaja (23,53 %). Kazne zatvora u trajanju od šest mjeseci i deset mjeseci izrečene su u tri slučaja (17,64 %), kazne zatvora u trajanju od osam mjeseci i od tri godine izrečene su u dva slučaja (11,77 %), dok je kazna zatvora u trajanju od jedne godine i šest mjeseci izrečena samo jednom (5,88 %). Oslobađajuća presuda izrečena je u dva slučaja (11,77 %).

Pri odmjeravanju kazne kao olakotne okolnosti sud je najviše vrednovao raniju neosuđivanost počinitelja (u 70,58 % presuda), iskazano žaljenje (u 64,7 % presuda) te osobne i obiteljske prilike počinitelja (64,7 % presuda). U tek četiri presude (u 23,53 % slučajeva) sud je utvrdio postojanje otegotnih okolnosti, i to u vidu raširenosti i pogibeljnosti kaznenog djela,⁵⁴ ranije višestruke osuđivanosti,⁵⁵ odnosa počinitelja prema obitelji stradalog⁵⁶ te okolnost gubitka života mlade osobe.⁵⁷ U posljednjem navedenom slučaju otegotnih okolnosti sud kao da je smetnuo s uma zabranu dvostrukog vrednovanje okolnosti važnih za odmjeravanje kazne uzevši kao otegotnu okolnost (smrt mlade osobe) onu koju je zakonodavac već ranije uzeo u obzir prilikom propisivanja (višeg) kaznenog

⁵³ Radi se o dva kaznena djela počinjena u stjecađu; u predmetima pod br. K-1908/10 i K 185/13 počinitelji su počinili dva kaznena djela protiv opće sigurnosti ljudi, imovine i sigurnosti prometa; kazneno djelo izazivanje prometne nesreće, čl. 272. st. 4., te kazneno djelo nepružanje pomoći osobi koja je teško tjelesno ozlijeđena u prometnoj nesreći, čl. 273. st. 1. KZ/97. Također dva su kaznena djela izazivanja prometne nesreće kod kojih se krivnja okrivljenika ogledala kroz neizravnu namjeru, gdje je okrivljenik svjestan da može počinuti kazneno djelo, pa je na to pristao (K-405/13 i K-1103/14), te je „s obzirom na ostvarenje svrhe kažnjavanja bezuvjetna kazna zatvora jedina pravedna“. U jednom je predmetu, pod br. K-641/15, sud optuženiku odmjerio najnižu zapriječenu kaznu zatvora u bezuvjetnom trajanju od godine dana jer je smatrao da bi „svaka druga vrsta sankcije u konkretnom slučaju bila preblaga i neprimjerena posljedicama kaznenog djela“. Kako u obrazloženju presude stoji, „uvjetna osuda u konkretnom slučaju ne bi, kako na strani optuženika tako i općenito, ostvarila svrhu kažnjavanja, dok rad za opće dobro, koji se u konkretnom slučaju optuženiku mogao izreći jer mu je odmjerena kazna zatvora do jedne godine, također nije primjeren. U tom slučaju bi se u javnosti stvorila slika da vozači, osobito mlađi, mogu upravljati vozilima protivno ZSPNC i pri tome proći nekažnjeno. Prema tome, upravo bezuvjetna zatvora kazna u ovakvom minimalnom trajanju će na strani optuženika ostvariti svrhu prevencije jer će optuženik dok bude na izdržavanju kazne zatvora shvatiti u potpunosti da je njegovo postupanje bilo protupravno te kakvu je posljedicu prouzročio.“

⁵⁴ U samo jednoj presudi: K-1726/12 od 15. listopada 2014.

⁵⁵ U dvije presude: K-1908/10 od 3. rujna 2012. te K-405/13 od 16. i 21. siječnja 2015.

⁵⁶ U samo jednoj presudi: K-405/13 od 16. i 21. siječnja 2015.

⁵⁷ U samo jednoj presudi: K-1157/09 od 21. veljače 2012.

okvira za konkretno kazneno djelo, čime je ta okolnost vrednovana dva puta.⁵⁸ U praksi se odstupanje od normalnog ili uobičajenog načina počinjenja kaznenog djela često smatra otegotnom (ili olakotnom okolnošću), što u navedenom primjeru nije bio slučaj.⁵⁹ U više od 70 % slučajeva sud nije našao nikakvih otegotnih okolnosti na strani počinitelja.

4.1. Analiza sudske prakse kod kaznenih djela izazivanja prometne nesreće sa smrtnim ishodom

Nastanku prometnih nesreća u većini slučajeva kumuje brzina neprilagođena osobinama i stanju ceste. Tako sudovi u obrazloženju presuda navode: „do predmetne nesreće je došlo zbog toga što optuženik brzinu automobila kojim je upravljao nije prilagodio osobinama i stanju ceste“,⁶⁰ „upravo je optuženikovo postupanje u suprotnosti s odredbama čl. 34. i čl. 51. ZSPNC/08 u uzročnoj vezi s posljedicom u ovoj prometnoj nesreći, a to je smrt“,⁶¹ „zaključak je suda da je upravo optuženikova vožnja uzrok nastanka prometne nesreće, a do koje ne bi došlo da se optuženik nije kretao nedozvoljenom brzinom kao i da je prilagodio brzinu osobinama zavojite ceste i stanju mokrog i kliskog kolnika.“⁶²

4.1.1. Izazivanje prometne nesreće bez ostvarenog kontakta među vozilima

Do prometne nesreće može doći i ako kontakta između vozila nije ni bilo, ali je prometna nesreća rezultat nepoštivanja prometnih propisa, i u njoj je najmanje jedna osoba smrtno stradala.⁶³ Člankom 63. ZSPNC-a propisana je dužnost vozača da sa svoje lijeve strane ostavi dovoljan razmak između svojeg vozila i vozila s kojim se mimoilazi. Dakle prometna nesreća ne mora nužno uključivati direktan sraz sudionika u prometu. Primjer iz prakse Općinskog suda u Splitu⁶⁴ to nam i pokazuje. Optuženici su postupili protivno gore navedenom čl. 63. ZSPNC-a na način da su se na dijelu asfaltnog kolnika širine 4,00 m do 4,53 m pokušali mimoići, ali s obzirom na širinu vozila kojima su upravljali nije bilo

⁵⁸ Sud pri odmjeravanju kazne za kazneno djelo izazivanja prometne nesreće iz čl. 272. st. 3. KZ-a nije mogao uzeti kao otegotnu okolnost da je u prometnoj nesreći jedna osoba smrtno stradala jer je to obilježje kaznenog djela (iz odluke Županijskog suda u Vukovaru, Kž-121/02 od 8. svibnja 2002.).

⁵⁹ Nije riječ o dvostrukom vrednovanju iste otežavajuće okolnosti koja je uzeta u obzir jednom kod primjene odredaba iz čl. 272. st. 3. KZ-a, koja sama predstavlja smrt jedne ili više osoba, a drugi put kada se uzima kao otegotna okolnost, jer smrt dviju mladih osoba (brata i sestre) kao posljedica ostvarenja tog kaznenog djela svakako je otegotna okolnost jer je riječ o teškoj povredi kaznenim djelom zaštićenog dobra (iz presude Županijskog suda u Koprivnici, Kž-253/06 od 25. listopada 2006.), primjer prema Garačić, A., Novi kazneni zakon, Autorski pročišćeni tekst s opsežnim komentarima, sudskom praksom, priložima i stvarnim kazalom, Organizator, Zagreb, 2013, str. 466.

⁶⁰ Iz odluke Općinskog suda u Splitu K-931/11 od 12. i 13. srpnja 2012.

⁶¹ Iz odluke Općinskog suda u Splitu K 1598/12/14 od 14. rujna 2015.

⁶² Iz odluke Općinskog suda u Splitu K-147/12 od 21. veljače 2014.

⁶³ Što je i razvidno iz same definicije prometne nesreće kao događaja na cesti koji je izazvan kršenjem prometnih propisa, u kojem je sudjelovalo najmanje jedno vozilo u pokretu i u kojem je najmanje jedna osoba ozlijeđena ili poginula ili u roku od 30 dana preminula od posljedica te prometne nesreće, ili je izazvana materijalna šteta, čl. 2. st. 1. toč. 86. ZSPNC-a.

⁶⁴ Iz odluke Općinskog suda u Splitu K-1326/12 od 20. svibnja 2013.

moguće sigurno mimoilaženje bez prethodnog zaustavljanja. Uslijed navedenog vozač autobusa, da bi izbjegao sudar s osobnim automobilom iz suprotnog smjera, poduzeo je kočenje i desnim kotačima autobusa sišao s kolnika na zemljano-makadamsku površinu te je izletio u provaliju. Tom je prigodom putnica iz autobusa ispala i ostala prignječena između stražnjeg dijela autobusa i asfaltne podloge, uslijed čega je, od zadobivenih mnogostrukih ozljeda teške naravi, na mjestu događaja preminula. Stalni sudski vještaci prometne struke u svojim su nalazima i mišljenjima suglasno zaključili da između vozila prilikom mimoilaženja nije bilo kontakta. Konkretna prometnica bila je namijenjena za dvosmjerni promet vozila, kolnik je bio asfaltiran, ali bez iscrtane središnje linije, a u kritično vrijeme imao je promjenljivu širinu od 3,8 m do 4,53 m. Također, za sigurno i nesmetano mimoilaženje bila je potrebna nužna širina prometnice od najmanje 4,77 m. Sud je hipotetičkim postupkom eliminacije izveo zaključak o uzročno-posljedičnoj vezi na sljedeći način: da „su optuženici prije mjesta mimoilaženja zaustavili svoja vozila kako bi se dogovorili o redoslijedu i načinu provođenja mimoilaženja, prometna nesreća, strogo tehnički gledano, mogla je biti izbjegnuta.“ Krivnja optuženika nije bila sporna i sud je bio u pravu kada je u izreci presude naveo da se ona ima pripisati njihovom svjesnom nehaju jer, „iako svjesni da opisanom vožnjom mogu ugroziti sigurnost drugih sudionika u prometu te izazvati prometnu nesreću, optuženici su olako držali da se to neće dogoditi te da će se vozila moći sigurno mimoći bez prethodnog zaustavljanja.“

4.1.2. Razgraničenje neizravne namjere od svjesnog nehaja u pogledu postupanja počinitelja u odnosu na ugrožavanje cestovnog prometa

Jedan od najvećih problema s kojima se sudovi susreću u praksi svakako je razgraničenje neizravne namjere od svjesnog nehaja u pogledu postupanja počinitelja u odnosu na ugrožavanje cestovnog prometa, što uslijed nejednakog tretiranja u istovjetnim situacijama može dovesti do neujednačene i nekonzistentne sudske prakse. Kategorija presedana, svojstvena angloameričkim zemljama, nepoznanica je u našem pravosudnom sustavu, ali određene “standarde” stvara sudska praksa. U dokaznom postupku krucijalna su prometna vještačenja s obzirom na to da brzina vožnje kritične prigode, tragovi kočenja, stanje na cestama i sl. nisu domena stručnog poznavanja suda. Ponekad brzina vožnje može biti presudna pri kvalifikaciji neizravne namjere ili svjesnog nehaja, što, slikovito rečeno, može značiti koju godinu više u izrečenoj kazni zatvora, a to nikako nije zanemarivo.

Primjerice u presudi Općinskog suda u Rijeci⁶⁵ sud je zauzeo stajalište da je kod optuženika u odnosu na ugrožavanje postojala neizravna namjera, koja se ogledala u „pristajanju na ugrožavanje sigurnosti prometa“ na način da „optuženik približavajući se pješačkom prijelazu i unatoč okolnosti da je ispred pješačkog prijelaza već bilo zaustavljeno drugo vozilo, nije smanjio brzinu kretanja već je nastavio vožnju sredinom ceste u namjeri da prođe pokraj zaustavljenog vozila“, te je proglašen krivim zbog

⁶⁵ Iz odluke Općinskog suda u Rijeci br. K 601/00 od 18. siječnja 2001.

kaznenog djela izazivanja prometne nesreće, čl. 272. st. 3. KZ/97. Prvostupanjska je presuda potvrđena odlukom Županijskog suda u Rijeci,⁶⁶ a Vrhovni sud RH⁶⁷ zahtjev za izvanrednim preispitivanjem pravomoćne presude odbio je zauzevši stajalište da je kod optuženika u odnosu na ugrožavanje postojala neizravna namjera (a ne svjesni nehaj) jer se o ugrožavanju sigurnosti prometa s neizravnom namjerom radi u svim onim slučajevima „kada vozač ugrožava sigurnost prometa na takav način da je svjestan da može dovesti u opasnost živote i tijelo drugih suučesnika u prometu i na to pristaje.“

Vrhovni sud RH zauzeo je stajalište da „nezaustavljanje pred pješačkim prijelazom, usprkos tome što se vozilo u susjednom traku zaustavilo kako bi propustilo pješaka, zbog čega je došlo do naleta na pješaka na pješačkom prijelazu“, predstavlja „bezobzirnu vožnju“ te se stoga radi o izazivanju prometne nesreće s namjerom (čl. 272. st. 3.). Međutim iz recentne prakse Općinskog suda u Splitu⁶⁸ izdvojen je slučaj gdje je, unatoč zauzetom stajalištu VSRH, prepoznat svjesni nehaj u postupanju optuženice u odnosu na ugrožavanje sigurnosti prometa. Optuženica nije smanjila brzinu kretanja vozila približavajući se pješačkom prijelazu iako je drugo vozilo u lijevoj prometnoj traci već bilo zaustavljeno ispred pješačkog prijelaza kako bi propustilo pješakinju koja je stupila na pješački prijelaz „lakomislno smatrajući da neće doći do štetnih posljedica.“ „Navedenim ponašanjem optuženica je prekršila propise o sigurnosti prometa iz nehaja na način da je ugrozila promet i počinila kazneno djelo protiv opće sigurnosti ljudi i imovine i sigurnosti prometa, izazivanje prometne nesreće, čl. 272. st. 4. KZ/97.“⁶⁹

Nekonzistentnost i teškoće pri razgraničenju svjesnog nehaja od neizravne namjere na strani počinitelja u odnosu na ugrožavanje cestovnog prometa ponekad su razvidne ne samo na razini sudovanja sudova istog stupnja nego i u pogledu odluka donesenih od strane sudova višeg stupnja. Navedeno ponajbolje pokazuje sljedeći primjer – prvostupanjskom presudom Općinskog suda u Rijeci⁷⁰ okrivljenik je proglašen krivim za kazneno djelo iz čl. 272. st. 3. KZ/97 „pristajući time da ugrozi ostale sudionike“, što odgovara pravnom opisu neizravne namjere kao oblika krivnje iz čl. 44. st. 3. KZ/97. Županijski je sud povodom žalbe okrivljenika svojom odlukom preinačio prvostupanjsku presudu u pravnoj oznaci djela u kazneno djelo iz čl. 272. st. 4. KZ/97.⁷¹ Međutim drugostupanjski sud, bez provođenja rasprave, nije imao ovlast utvrđivati činjenice drugačijima negoli ih je utvrdio prvostupanjski sud i, suprotno zaključku prvostupanjskog suda, utvrditi da je osuđenik postupao sa svjesnim nehajem kao oblikom krivnje te preinačiti prvostupanjsku presudu u pravnoj oznaci djela u kazneno djelo iz čl. 272. st. 4. KZ/97. Drugostupanjski se sud na taj način upustio u ocjenu subjektivnih činjenica koje opredjeljuju oblik krivnje, čime je počinio povredu odredbe čl. 368. toč. 4. ZKP/97 te je

⁶⁶ Iz odluke Županijskog suda u Rijeci br. Kž 345/01, od 29. siječnja 2003.

⁶⁷ Iz odluke Vrhovnog suda RH III Kr-519/03 od 24. veljače 2004.

⁶⁸ Iz odluke Općinskog suda u Splitu K 1726/12 od 15. listopada 2014.

⁶⁹ U konkretnom slučaju sud je prema okrivljenoj sukladno odredbi čl. 3. st. 1. KZ/11 primijenio zakon koji je bio na snazi u vrijeme počinjenja djela, a to je KZ/97, jer je isti s obzirom na zapriječenu kaznu bio blaži za počinitelja u odnosu na KZ/11, koji je stupio na snagu 1. siječnja 2013. g.

⁷⁰ Iz odluke Općinskog suda u Rijeci br. K-791/07 od 14. svibnja 2009.

⁷¹ Odluka Županijskog suda u Rijeci br. Kž-513/09 od 8. prosinca 2010.

VSRH svojom odlukom⁷² pravilno utvrdio da je presudom Županijskog suda povrijeđen zakon u korist okrivljenika te je zahtjev za zaštitu zakonitosti proglasio osnovanim.

Teoretska diskutabilnost u pogledu postupanja počinitelja sa svjesnim nehajem ili neizravnom namjerom u odnosu na ugrožavanje sigurnosti cestovnog prometa dolazi do izražaja i u sljedećem primjeru Općinskog suda u Splitu.⁷³ Sud je okolnost (pokušaja) prelaska okrivljenika preko dvostruke razdjelne linije pripisao „sebičnosti i bezobzirnosti okrivljenika“ jer upravo „dvostruka razdjelna linija zabranjuje prelazak vozila preko tih crta te se ne stavlja na kolnik bez jako važnog razloga“, stoga je glede subjektivnog odnosa optuženika prema kaznenom djelu sud zauzeo stajalište da je optuženik postupao s neizravnom namjerom u pogledu ugrožavanja prometa, a nikako sa svjesnim nehajem, jer je „bio svjestan svojih radnji i postupaka te je pristao na ugrožavanje sigurnosti prometa i mogući nastanak prometne nezgode.“⁷⁴ Neizravna namjera postoji kada počinitelj predviđa mogućnost nastupa konkretne opasnosti i pristaje na nju. Pristajanje na ugrožavanje postoji kada počinitelj ne može drugačije spriječiti opasnost, osim da trenutačno prekine radnju.⁷⁵ VSRH je u svojoj ranijoj presudi⁷⁶ zauzeo stav da se „pretjecanje preko pune crte u trenutku kada ususret nije nailazilo nikakvo drugo vozilo ne može u konkretnom slučaju označiti kao očito ugrožavanje tuđih života.“ Postavlja se pitanje bi li se takvo tumačenje moglo primijeniti i u situaciji prelaska preko dvostruke razdjelne linije kada u susret ne nailaze vozila iz suprotnog smjera, odnosno predstavlja li navedeno okrivljenikovo ponašanje očito ugrožavanje tuđih života koje bi se imalo pripisati počiniteljevoj sebičnosti i bezobzirnosti. Da je počinitelj poduzeo zabranjenu radnju usprkos nadolazećem motociklu iz suprotnog smjera olako držeći da će radnju uspješno obaviti, u čemu nije uspio jer je podcijenio brzinu motocikla, koja je bila (znatno) veća od dopuštene brzine, mogli bismo govoriti o počiniteljevoj nebrizi i apsolutnom nedostatku trezvenosti u prometu. Međutim situacija je bila bitno drugačija. U trenutku poduzimanja nedopuštene radnje prelaska preko dvostruke razdjelne linije na svjetlosnom je znaku gorjelo crveno svjetlo za oba prometna smjera i nije bilo nadolazećih vozila. Unatoč svjesnom nepoštivanju sigurnosnih propisa počinitelj ni u kojem slučaju nije mogao predvidjeti da će motocikl „doletjeti“ silovitom brzinom, zbog koje je mogućnost kočenja i pravodobna reakcija oštećenika bila znatno smanjena. Slijedom navedenoga nije ni pristao na takvo ponašanje. U konkretnom predmetu ne samo što je

⁷² Iz odluke VSRH Kzz 3/12-3 od 1. veljače 2012.

⁷³ Iz odluke Općinskog suda u Splitu K-405/13 od 16. i 21. siječnja 2015.

⁷⁴ Okrivljenik je prešao preko dvije uzdužne linije, ali samo za 60 cm, u suprotni kolnički trak u dijelu kolnika koji u svojoj širini prelazi 7 m (radi se o dva kolnička traka). Neposredno prije prometne nezgode okrivljenik je poduzeo radnju povratka u svoj kolnički trak, u čemu nije uspio s obzirom na to da se iza njega formirala kolona vozila, koja ga je spriječila da u potpunosti dovrši započetu radnju. U trenutku sudara okrivljenikovo vozilo bilo je u stanju mirovanja i nije se kretalo. Navedeno, kao što je i okrivljenikova obrana upozoravala, upućuje na svjesni nehaj na strani okrivljenika u odnosu na ugrožavanje jer je okrivljenik poduzetom radnjom svjesno ugrozio sigurnost prometa, ali je olako smatrao da do prometne nesreće neće doći (jer u trenutku poduzimanja radnje nije bilo vozila iz suprotnog smjera), odnosno da će moći spriječiti nastup posljedice (okrivljenik je poduzeo radnju povratka u svoj kolnički trak), u čemu nije uspio jer zbog kolone vozila koja se formirala iza okrivljenikova vozila potpuni povrat nije bio moguć.

⁷⁵ Novoselec, P. i dr., *op. cit.* (bilj. 32), str. 301-302.

⁷⁶ VSRH, Kž-661/91 od 31. ožujka 1992.

počinitelj osuđen za izazivanje prometne nesreće s neizravnom namjerom u pogledu kršenja propisa o sigurnosti prometa na cestama nego sud kao da je smetnuo s uma da je oštećenik u bitnome pridonio počinjenju kaznenog djela⁷⁷ te navedenu okolnost nije vrednovao u smislu olakotne okolnosti prilikom odmjeravanja kazne, već je zanimljivim hipotetičkim postupkom eliminacije došao do zaključka da, „da optuženik nije poduzeo radnju u prometu koja je izričito zabranjena, odnosno da nije obavio radnju prelaska preko dvostruke razdjelne crte, do prometne nesreće ne bi ni došlo“. Zanimljiva je i okolnost da je sud kao otegotne okolnosti na strani okrivljenika uzeo raniju kaznenu i prekršajnu odgovornost, koja nije ni u kakvoj svezi s počinjenim kaznenim djelom koje je bilo predmetom kaznenog postupka.⁷⁸ Obrana je u žalbenim navodima isticala da je čitav tijek postupanja okrivljenika u konkretnoj situaciji upućivao upravo na okolnost da je njegovo postupanje bliže svjesnom nehaju (okrivljenik je neposredno prije prometne nezgode poduzeo radnju povratka u svoj kolnički trak te je, prema mišljenju obrane, u tom trenutku prestala mogućnost tumačenja njegova postupanja kao neizravne namjere), a ne neizravnoj namjeri. Međutim Županijski sud u Splitu u svojoj je presudi povodom žalbe potvrdio prvostupanjsku presudu te je naveo da „bez obzira na prekoračenje brzine od strane oštećenika, ta okolnost ne ekskulpira okrivljenika jer je upravo ponašanje okrivljenika u prometu bilo zaista sebično i bezobzirno, s potpunom nebrigom za druge sudionike u prometu i zbog toga je svjesno stvorio situaciju nedopuštenog rizika i pristao na konkretno ugrožavanje drugih sudionika u prometu.“⁷⁹ Dakle „postupao je s neizravnom namjerom, bez obzira je li njegov mogući pokušaj vraćanja unatrag bio radi povrata u raniji prometni trak ili potpunog polukružnog okretanja. Naime, on je već tada svjesno zauzeo trak za vozila iz suprotnog smjera i to prelazeći preko dvije uzdužne razdjelne kolničke crte.“

Neizravna namjera, kao bezobzirnost, iscrpljuje se u mogućnosti počinitelja da predvidi nastupanje konkretne opasne situacija (intelektualna sastavnica) te pristajanje na takvo ugrožavanje (voljna sastavnica) koje uvijek egzistira kada ga počinitelj ne može spriječiti na drugi način nego da trenutačno prestane sa svojim ponašanjem. Ne bi se moglo reći da je navedeno ostvareno u izloženom predmetu jer je počinitelj u trenutku kada je opazio motociklista prekinuo svoju radnju i pokušao je „anulirati“ povratkom u svoj trak. VSRH je u svojoj ranijoj odluci zauzeo stav da, „da bi se radilo o bezobzirnomo postupanju optuženika i grubom kršenju prometnih propisa, a time i umišljajnom postupanju,

⁷⁷ U svom nalazu i mišljenju stalni sudski vještak naveo je da se motociklist kritične prigode kretao brzinom od 82,7 km/h u području gdje je ograničenje brzine 50 km/h. Također da je brzina motocikla kritične prigode bila 63 km/h ili bilo koja manja brzina od navedene, motocikl bi se uspio zaustaviti do mjesta sruca. Okrivljenikova je obrana na navedenu okolnost upozoravala više puta tijekom postupka, kao i u žalbenim razlozima. Županijski je sud u obrazloženju presude naveo da je „trebalo imati u vidu činjenicu znatnijeg prekoračenja brzine od strane oštećenika, koja nema ekskulpirajući značaj, ali je trebala biti uzeta u obzir prilikom odmjeravanja kazne.“ Uzimajući navedeno u obzir, drugostupanjski je sud djelomice prihvatio okrivljenikovu žalbu te je preinačio prvostupanjsku presudu u odluci o kazni.

⁷⁸ Počinitelj je ranije osuđen zbog kaznenih djela povrede dužnosti uzdržavanja, uništavanja zaštićenih prirodnih vrijednosti te protuzakonitog ribolova.

⁷⁹ Iz odluke Županijskog suda u Splitu Kž-132/2015 od 16. travnja 2015.

potrebno je da postoji znatno odstupanje od standarda sigurnosti sadržanih u prometnim propisima.“⁸⁰

4.1.3. Izazivanje prometne nesreće u cestovnom prometu kao posljedica obijesne vožnje

Sudska je praksa i prije uvođenja kaznenog djela obijesne vožnje u cestovnom prometu (čl. 226. KZ/11) uzimala da se izazivanje prometne nesreće u cestovnom prometu ima pripisati počiniteljevoj namjeri u slučajevima „bezobzirnosti“ i alkoholiziranosti. Kod kaznenog djela obijesne vožnje oblik krivnje počinitelja praktično se ograničava na izravnu namjeru ugrožavanja; no dođe li do prometne nesreće, radit će se o namjernom obliku izazivanja prometne nesreće u cestovnom prometu iz čl. 227. KZ-a, pri čemu će obijest predstavljati otegotnu okolnost.⁸¹ U primjeru iz prakse Općinskog suda u Splitu⁸² sud je alkoholiziranost počinitelja pripisao neizravnoj namjeri počinitelja u odnosu na ugrožavanje sigurnosti prometa jer je on „bio svjestan da vožnjom u alkoholiziranom stanju može počinuti kazneno djelo pa je pristao da vožnjom u takvom stanju ugrozi druge sudionike u prometu“, čime su se u njegovu postupanju ostvarila obilježja kaznenog djela iz čl. 227. st. 4. u svezi sa st. 1. KZ/11. Međutim posebnih otegotnih okolnosti na strani optuženika sud nije utvrdio, iako je količina alkohola u krvi od 1,65 g/kg obilježje kaznenog djela obijesne vožnje u cestovnom prometu, gdje bi, s obzirom na to da je došlo do prometne nesreće, obijest trebala predstavljati otegotnu okolnost.

4.1.4. Vrednovanje doprinosa oštećenika pri nastanku prometne nesreće

Doprimos oštećenika nastanku prometne nesreće još je jedna diskutabilna i nekonzistentna komponenta hrvatskih sudova pri vrednovanju olakotnih okolnosti, koja se ponekad vrednuje kao olakotna okolnost, dok se u drugima situacijama tako ne vrednuje.

Tako sud u obrazloženju presude navodi: „ovaj sud je kao olakotne okolnosti u obzir uzeo i sam doprimos poginulog pješaka“, koji je „stupivši na obilježeni pješački prijelaz prelazio kolnik dok je na semaforu za pješake za njegov smjer kretanja bilo upaljeno crveno svjetlo“;⁸³ zatim „kao olakotne okolnosti sud je cijenio i sam doprimos oštećenika ovoj prometnoj nesreći koji je, sa zaklonjenog parkinga, neoprezno istrčao na cestu bez da se uvjerio da to može sigurno po ostale sudionike u prometu.“⁸⁴ S druge strane evidentne su presude u kojima sud kod navođenja olakotnih okolnosti ne vrednuje doprimos oštećenika nastanku prometne nezgode, iako je primjerice pješak neoprezno prelazio kolnik na mjestu gdje nema obilježenog pješačkog prijelaza.⁸⁵ Također u odluci Općinskog suda u

⁸⁰ VSRH, I Kž-395/91, primjer prema Novoselec, P., *op. cit.* (bilj. 15), str. 458-459.

⁸¹ Bojanić, I., Turković, K., *op. cit.* (bilj. 24), str. 297-298.

⁸² Iz odluke Općinskog suda u Splitu, K 1103/14, od 11. lipnja 2015.

⁸³ Iz odluke Općinskog suda u Splitu K-49/12 od 2. i 5. prosinca 2013.

⁸⁴ Iz odluke Općinskog suda u Splitu K-1239/09 od 21. svibnja 2010.

⁸⁵ Iz odluke Općinskog suda u Splitu K-682/12 od 2. srpnja 2012.

Splitu⁸⁶ sud nije olakotno vrednovao doprinos oštećenika koji se uključivao u promet s prilaznog kolnika izvršivši radnju skretanja ulijevo unatoč postavljenom prometnom znaku "obvezno zaustavljanje" i "obvezan smjer udesno", uslijed čega je do prometne nesreće i došlo. Sudovi su u navedenim presudama temeljem prometnih vještačenja zauzeli stav da je brzina vožnje, koja je bila neprilagođena uvjetima i stanju na cestama, uzrok nastanku prometne nezgode upravo iz razloga što je onemogućila pravodobnu reakciju i zaustavljanje okrivljenika. Odnosno, da je brzina vožnje bila prilagođena, do prometne nesreće ne bi ni došlo bez obzira na ponašanje oštećenika. Također, Županijski sud u Koprivnici⁸⁷ tek je povodom žalbe okrivljenika kao olakotnu okolnost vrednovao ponašanje oštećenika ocjenjujući ga kao „bitnim doprinosom nastanku prometne nezgode“, budući da je oštećenik, vozeći bicikl, stupio na kolnik sa sporedne ceste ne poštujući prednost prolaska vozila okrivljenika. Međutim sud je zauzeo stav da „unatoč nepropisnoj vožnji oštećenika, do prometne nezgode ne bi došlo da je okrivljenik upravljao tehnički ispravnim vozilom i prilagođenom brzinom obzirom na njegovu tehničku neispravnost.“⁸⁸

Podrobnijom analizom dostupnih presuda sudova sa službene stranice u Republici Hrvatskoj oscilacije u izrečenim kaznama za postupanje počinitelja s neizravnom namjerom u odnosu na ugrožavanje sigurnosti cestovnog prometa (čl. 272. st. 3. KZ/97) evidentne su.⁸⁹ Raspon izrečenih kazni zatvora u bezuvjetnom trajanju kreće se od sedam mjeseci,⁹⁰ jedne godine,⁹¹ dvije godine,⁹² tri godine,⁹³ četiri godine i šest mjeseci⁹⁴ do šest

⁸⁶ Iz odluke Općinskog suda u Splitu K 1598/12/14 od 14. rujna 2015.

⁸⁷ Iz odluke Županijskog suda u Koprivnici Kž-72/00 od 30. ožujka 2000.

⁸⁸ Primjer prema Garačić, A., Kazneni zakon u sudskoj praksi, Posebni dio, Organizator, Zagreb, 2006, str. 440.

⁸⁹ Podaci su izvučeni iz presuda dostupnih na web-portalu: <http://www.iusinfo.hr> (pristup 16. veljače 2017.).

⁹⁰ Presudom Općinskog suda u Sinju od 20. lipnja 2006. godine br. K-135/03, koja je preinačena u odluci o kaznenopravnoj sankciji presudom Županijskog suda u Splitu od 3. listopada 2006. godine br. Kž-521/06, okrivljenik je osuđen zbog kaznenog djela izazivanja prometne nesreće iz čl. 272. st. 3. KZ/97 na kaznu zatvora u trajanju od sedam mjeseci.

⁹¹ Počinitelj je presudom Općinskog suda u Slavonskom Brodu broj K-199/07-14 od 6. studenog 2007. proglašen krivim zbog kaznenog djela izazivanja prometne nesreće iz čl. 272. st. 3. KZ/97, za koje mu je izrečena kazna zatvora u trajanju od dvije godine. Na nju je primijenjena uvjetna osuda, tako da je izvršenje te kazne odgođeno na vrijeme od tri godine, pod uvjetom da u tom roku ne počini novo kazneno djelo. Presudom Županijskog suda u Slavonskom Brodu broj Kž-11/08-6 od 20. veljače 2008. godine prvostupanjska je presuda Općinskog suda u Slavonskom Brodu preinačena u odluci o kazni, tako da je optuženiku izrečena bezuvjetna kazna zatvora u trajanju od jedne godine.

⁹² Presudom Općinskog suda u Zaboku od 12. studenog 2010. broj K-273/09, koja je potvrđena presudom Županijskog suda u Zagrebu, Stalne službe u Zlataru, od 22. srpnja 2011. broj Kž-106/11, počinitelj je proglašen krivim zbog kaznenog djela izazivanja prometne nesreće iz čl. 272. st. 1. i 3. KZ/97 te je primjenom čl. 57. st. 2. i 4. KZ/97 osuđen na kaznu zatvora u trajanju od dvije godine.

⁹³ Presudom Općinskog suda u Metkoviću od 28. veljače 2005. godine broj K-69/04-38, koja je potvrđena presudom Županijskog suda u Dubrovniku od 23. studenog 2005. godine broj Kž-70/05-5, počinitelj je osuđen zbog kaznenog djela izazivanja prometne nesreće iz čl. 272. st. 3. KZ/97 na kaznu zatvora u trajanju od tri godine.

⁹⁴ Presudom Općinskog suda u Crikvenici broj K-192/05 od 4. lipnja 2009. godine, preinačenom presudom Županijskog suda u Rijeci broj Kž-544/09 od 1. prosinca 2010. godine, počinitelj je osuđen na kaznu zatvora u trajanju od četiri godine i šest mjeseci zbog kaznenog djela izazivanja prometne nesreće iz čl. 272. st. 3. u svezi sa st. 1. KZ/97.

godina i šest mjeseci.⁹⁵ Također, nisu strani ni slučajevi izricanja uvjetne osude.⁹⁶ Posrijedi je šarolika paleta raspona izrečenih kazni za predmetno kazneno djelo koja je (više) odraz načina sudovanja pojedinog suca te individualnog pristupa vrednovanja olakotnih/otegotnih okolnosti svakog pojedinog slučaja nego stupnja krivnje počinitelja.

5. ZASTUPLJENOST KAZNENOG DJELA IZAZIVANJA PROMETNE NESREĆE U CESTOVNOM PROMETU NA ŽUPANIJSKOM SUDU U SPLITU

Što se tiče sudske prakse na splitskome Općinskom sudu, a onda i Županijskom kao drugostupanjskom, opći je dojam bio da su izrečene kazne bliže donjoj granici, s nerijetkim preinakama u dijelu odluke o kazni u korist okrivljenika. Međutim stupanjem na snagu KZ/11 porasla je tendencija izricanja strožih kazni zatvora za kaznena djela iz čl. 227. st. 4. i st. 6. negoli je to bio slučaj u ranijim razdobljima, prije stupanja na snagu KZ/11. Razlog možemo tražiti u povećanju posebnog minimuma i posebnog maksimuma za predmetni oblik kaznenog djela, kako za kršenje propisa o sigurnosti cestovnog prometa počinjenih s namjerom (čl. 227. st. 4.) tako i iz nehaja (čl. 227. st. 6. KZ/11).

U niže navedenoj tablici prikazana je učestalost zaprimanja kaznenog djela iz čl. 272. KZ/97, odnosno čl. 227. KZ/11, pred Županijskim sudom u Splitu kao drugostupanjskim u razdoblju od 2010. do 2016. godine.⁹⁷

Tablica 13. Zastupljenosti kaznenog djela izazivanja prometne nesreće u cestovnom prometu na Županijskom sudu u Splitu kao drugostupanjskom sudu⁹⁸

Izazivanje prometne nesreće, čl. 272. KZ/97	2010.	2011.	2012.	Izazivanje prometne nesreće u cestovnom prometu, čl. 227. KZ/11	2013. ⁹⁹	2014.	2015.	2016.
čl. 272. st. 1.	42	45	33	čl. 227. st. 1.	35	20	38	31
čl. 272. st. 2.	187	158	171	čl. 227. st. 2.	88	77	58	76

⁹⁵ Pravomoćnom presudom Općinskog suda u Karlovcu od 11. srpnja 2008. broj K- 346/08, koja je potvrđena presudom Županijskog suda u Karlovcu od 11. rujna 2008. broj Kž-291/08, počinitelj je osuđen zbog kaznenog djela izazivanja prometne nesreće iz čl. 272. st. 3. KZ/97 na kaznu zatvora u trajanju od šest godina i šest mjeseci.

⁹⁶ Odlukom VSRH od 19. listopada 2011. br. I Kr 445/11-4 prihvaćen je zahtjev za izvanredno ublažavanje kazne te je preinačena u odluci o kazni presuda Općinskog suda u Karlovcu broj K-6/02 od 28. svibnja 2007., potvrđena presudom Županijskog suda u Karlovcu broj Kž-398/07 od 28. rujna 2009. Jedinствена kazna zatvora u trajanju od jedne godine i dva mjeseca, na koju je osuđenik bio osuđen zbog kaznenih djela iz čl. 272. st. 3. u svezi sa st. 1. i čl. 311. st. 2. u svezi sa st. 1. KZ/97 izvanredno je ublažena na način da je osuđeniku izrečena jedinstvena kazna zatvora u trajanju od deset mjeseci, a primjenom odredbe čl. 67. st. 2., 3. i 5. KZ-a primijenjena je uvjetna osuda, tako da je izvršenje kazne zatvora u trajanju od deset mjeseci odgođeno te se ona neće izvršiti ako osuđenik u roku od tri godine ne počini novo kazneno djelo.

⁹⁷ Korišteni su službeni podaci Državnog zavoda za statistiku za 2010., 2011., 2012., 2013., 2014., 2015. i 2016. godinu.

⁹⁸ Autorica je sastavila tablicu s obzirom na raspoložive podatke Državnog zavoda za statistiku RH, Punoljetni počinitelji kaznenih djela, prijave, optužbe i osude u razdoblju 2010.-2016. godine.

⁹⁹ Raspoloživi podaci za 2013. godinu u odnosu na osuđene punoljetne osobe prema kaznenim djelima, sjedištu i nadležnosti županijskog suda odnose se samo na kazneno djelo izazivanja prometne nesreće u cestovnom prometu iz čl. 227. KZ/11 te nisu raspoloživi podaci za kazneno djelo izazivanja prometne nesreće iz čl. 272. KZ/97., Državni zavod za statistiku RH, Punoljetni počinitelji kaznenih djela, prijave, optužbe i osude u 2013., str. 163.

čl. 272. st. 3.	11	6	7	čl. 227. st. 3.	/	/	/	/
čl. 272. st. 4.	26	19	17	čl. 227. st. 4.	5	2	2	1
				čl. 227. st. 5.	/	/	/	1
				čl. 227. st. 6.	7	11	3	1
UKUPNO	266	228	228		135	110	101	110

U ukupnoj strukturi zaprimljenih predmeta u svim promatranim razdobljima nepobitna je dominacija nehajnog kršenja propisa o sigurnosti cestovnog prometa s posljedicom teške tjelesne ozljede ili imovinske štete velikih razmjera (st. 2.). Kršenje propisa o sigurnosti cestovnog prometa u temeljnom obliku (st. 1.) bilježi oscilacije, s udjelom manjim od 20 % u razdoblju prije stupanja na snagu KZ/11, da bi se u razdoblju nakon stupanja na snagu KZ/11 taj udio popeo na više od 25 %, odnosno u 2015. na 37,62 %. Teže posljedice iz čl. 272. st. 3. KZ/97, odnosno čl. 227. st. 4. KZ/11, bilježe silaznu tendenciju s 4,1 % u 2010. god. na 0,91 % u 2016., a taj trend slijedi i prouzročenje teže posljedice iz čl. 272. st. 4. KZ/97, odnosno čl. 227. st. 6. KZ/11, sa silaznom linijom s 9,77 % u 2010. na 0,9 1% u 2016. U odnosu na ukupnu stopu težih posljedica u vidu prouzročenja smrti godina 2010. bilježi najveći postotak od 13,91 %. Utjecajem raznih faktora u kombinaciji sa zakonodavnom represijom navedeni je broj reducirana na 1,82 % u 2016. god. Prouzročenje osobito teške tjelesne ozljede evidentirano je tek u jednom zaprimljenom predmetu u 2016. s povredom iz čl. 227. st. 5.

6. ZAKLJUČAK

Sva kompleksnost i dinamičnost odvijanja cestovnog prometa teško je obujmljiva zakonodavnim okvirom. Tijek pravne regulacije prometnih delikata od osamostaljenja RH do danas nedvojbeno upućuje na reformu u vidu pojednostavnjenja, redukcije i djelomične dekriminalizacije prometnih delikata, ali i jasne tendencije prema zaoštavanju kaznenopravne represije. Napuštanjem razlikovanja pojedinih vrsta prometa zakonski je tekst rasterećen od nepotrebnog nabiranja, s uočljivim odmakom od njemačkog modela (koji je poznao cijeli niz prometnih delikata koncipiranih kao delikata ugrožavanja) i s približavanjem austrijskom (koji i ne poznaje prometne delikte). Uvjetovanje kažnjivosti ostvarenjem imovinske štete velikih razmjera, (osobito) teške tjelesne ozljede ili smrti, dalo je preveliku važnosti povredi, potiskujući ugrožavanje u drugi plan. Stoga je ispravna „korekcija“ KZ/11 kroz uvođenje kaznene odgovornosti i za određena ponašanja koja nisu rezultirala posljedicama, ali su u sebi nosila povećani rizik od počinjenja kaznenih djela s težom posljedicom u zakonski nabrojanim slučajevima grubog kršenja prometnih propisa, kako to regulira čl. 226. KZ/11.

Unatoč problematici domaćih sudova pri razgraničenju neizravne namjere i svjesnog nehaja u odnosu na ugrožavanje cestovnog prometa pohvalno je opredjeljenje

zakonodavca za mogućnost počinjenja kaznenog djela u vidu namjernog i nehajnog oblika, za razliku od nekih komparativnih zakonodavstava, koja takav oblik nisu dosljedno provela u praksi upravo zbog teškog dokazivanja namjere i zakonodavne proturječnosti (austrijska sudska praksa), odnosno suzdržanog prihvatanja namjere u praksi unatoč zakonodavnom poznavanju namjernog i nehajnog oblika počinjenja kaznenog djela (njemačka sudska praksa).

Iako je VSRH u svojim odlukama bezobzirnost, koja upućuje na postupanje s namjerom u odnosu na ugrožavanje, vezao uz znatno odstupanje od standarda sigurnosti sadržanih u prometnim propisima, a načelno prihvaćena praksa bezobzirnost je vezala za intelektualnu i voljnu komponentu neizravne namjere uvijek kada ugrožavanje ne može biti spriječeno, osim trenutačnim prestankom poduzete radnje, praksa Općinskog suda u Splitu ipak pokazuje da suci sami stvaraju svoje kriterije pri ocjeni postojanja neizravne namjere na strani počinitelja u odnosu na ugrožavanje sigurnosti cestovnog prometa. Sporadično sudske neprepoznavanje zabrane dvostrukog vrednovanja okolnosti važnih za odmjeravanje kazne u kombinaciji s neujednačenim vrednovanjem olakotnih i otegotnih okolnosti, ponekad zavisnim od samoga suca koji suduje u konkretnom predmetu, upućuje na nedostatak konzistentnosti i dosljednosti, što nikako ne pridonosi osjećaju pravne sigurnosti.

Skлонost sudaca Općinskog suda u Splitu posezanju za alternativnim sankcijama kazni zatvora, najčešće u vidu uvjetne osude, u tandemu s izrečenim kaznama zatvora koje gravitiraju donjoj granici zaprijećenih kazni, možda leži u okolnostima nemalih razlika u pogledu zaprijećenih kazni za pojedine kategorije povreda, koje su ponekad rezultat čiste aleatornosti. Navedeni raspon mogao bi se opravdati utvrđenjem većeg broja olakotnih okolnosti budući da je tek u rijetkim slučajevima sud utvrdio postojanje otegotnih okolnosti, međutim u predmetima u kojima su izrečene bezuvjetne kazne zatvora sud je utvrdio postojanje otegotnih okolnosti tek u jednom slučaju, čime je cijela navedena konstatacija pala u vodu.

Međutim, kako je ugrožavanje cestovnog prometa sa smrtnim ishodom ili prouzročenjem osobito teške tjelesne ozljede ipak iznimka, a ne pravilo, izrečeni kazneni okviri u donjem segmentu zaprijećenih kazni mogli bi se akceptirati primarno u pozitivnom ozračju, tek s prizvukom negativne konotacije.

CAUSING ROAD TRAFFIC ACCIDENTS

This paper presents an overview of the way in which the criminal offence of causing a traffic accident has been regulated in normative terms from the declaration of the independence of the Republic of Croatia to this day, with an emphasis on road traffic accidents that involve fatalities. This is complemented with a statistical substrate of the Croatian Bureau of Statistics and the relevant case law. In the new legislative regulation, the subject matter of criminal offences against traffic safety is regulated in a uniform and comprehensive fashion, in a separate title of the Criminal Code, with evident simplification, reduction, and a type of decriminalisation. The dilemma concerning the recognition and demarcation of *dolus eventualis* and recklessness in the domain of compromising traffic safety was and still is a major stumbling block, but it was justified to keep it, despite inconsistent implementation in practice and despite legislative inconsistencies in comparative legislation. The essence of the research conducted at the Municipal Court in Split rests precisely on this dilemma, with a subordinate evaluation of the circumstances relevant at the time of imposing sanctions.

Keywords: causing a traffic accident, causing death, case law, dolus eventualis, recklessness, extenuating circumstances, aggravating circumstances

Nevena Aljinović, dipl. iur., Assistant Lecturer in Criminal Law at the University, Department of Forensic Sciences, University of Split