

Dr. sc. Zlatan Dežman*

KAZNENOPRAVNA ZAŠTITA CESTOVNOG PROMETA PREMA KZ SLOVENIJE I KZ HRVATSKE*

Među brojnim promjenama kaznenog zakonodavstva, kako u Sloveniji tako i u Hrvatskoj, bitno je promijenjena i zakonska koncepcija kaznenih djela protiv sigurnosti cestovnog prometa s namjerom da se sankcioniraju izazivanja konkretne opasnosti u cestovnom prometu naročito opasnim radnjama kao i ostalim, manje opasnim ponašanjima. Poredbenopravna analiza pogodnosti novog zakonskog uređenja, naime, razotkriva niz teoretskih, dogmatskih i nomotehničkih problema, zbog kojih će ta kaznena djela i dalje ostati predmet teoretskih proučavanja. Zbog toga je ovaj rad pokušaj da se usporedbom zakonskih definicija kaznenih djela prema člancima 323. i 324. Kaznenog zakonika Republike Slovenije (KZS) i člancima 226. i 227. Kaznenog zakona Republike Hrvatske (KZH) nađe odgovor na pitanje u kolikoj su mjeri zakonodavci obiju zemalja usvojili određena teoretska razumijevanja o tome kako zakonski preciznije odrediti kaznenopravnu zaštitu cestovnog prometa i je li im to pošlo za rukom. U radu se usporedbom uvjeta kažnjivosti pri ugrožavanju cestovnog prometa prema KZS i KZH bavimo: 1. značajem zakonskog uređenja kaznenopravne zaštite cestovnog prometa u KZS i KZH; 2. analizom polaznih dogmatskih pitanja; 3. etimološkim značenjem pojmova: “predrzne”, to jest suviše drske, i “bezobzirne” vožnje iz točke 3. stavka 1. članka 324. KZS i pojmom “iz obijesti” u članku 226. KZH; 4. ulogom pojma prometne nesreće u strukturi tih kaznenih djela; 5. analizom (ne)konzistentnosti odnosa između članka 226. i 227. KZH; 6. prijedlozima za buduće zakonsko uređenje KZS i KZH.

* Dr. sc. Zlatan Dežman, viši sudac Okružnog suda u Mariboru, izvanredni profesor Pravnog fakulteta Sveučilišta u Mariboru

** Za veoma brižljiv prijevod ovog članka dugujem svu zahvalnost višem sucu Višeg suda u Mariboru poštovanom kolegi mag. Aleksandru Karakašu.

1. UVOD

Jedan od tradicionalnih problema kaznenopravne dogmatike i u Sloveniji i u Hrvatskoj jest problem zakonskog uređenja kaznenopravne zaštite cestovnog prometa. Za te dvije zemlje karakteristično je da se teorija već desetljećima bavi kompleksnim problemom kako zakonski odrediti osnovno kazneno djelo protiv sigurnosti cestovnog prometa i njegove moguće modalitete da bi došao do izražaja njegov kriminalnopolitički smisao, njegovo lakše i sigurnije prepoznavanje u sudskoj praksi i pouzdanije razgraničenje od odgovarajućih prekršaja s jedne i nesretnih slučajeva s druge strane. Tim problemom naveliko se bavila već jugoslovenska teorija koja je upućivala tadašnjoj sudskoj praksi brojne, još i danas aktualne prigovore, kao na primjer: 1. da nije upoznata sa svim elementima tog kaznenog djela;¹ 2. da njegova procjena ovisi o predodžbama pojedinog suca o tome kada se i pod kojim uvjetima može uzeti u obzir postojanje tog kaznenog djela;² 3. da se u obrazloženjima argumenti sudaca suviše često kriju iza floskula, stereotipnih fraza, kojima prijekor krivnje opravdavaju pukim prepisivanjem zakonskih definicija svjesnog ili nesvjesnog nehaja;³ 4. da njihov postanak presuđuju pod utiskom prouzročениh povreda, zbog čega se to kazneno djelo više pretpostavlja negoli egzaktno dokazuje;⁴ 5. da nisu kadri prepoznati namjeru;⁵ 6. da se ne dokazuje krivnja za prekršaje, koji su inkludirani u njegovu biću, i da je pitanje krivnje reducirano na počiniteljev odnos spram povrjeđivanja umjesto na konkretnu opasnost kao zabranjenu posljedicu;⁶ 7. da se ne razlikuje svjesni od nesvjesnog nehaja;⁷ 8. da se često previđaju oni kriteriji za procjenu uzročnosti koji krivnji daju normativni

¹ Kranac, D., Neki nedostaci u izradi osuđujućih presuda i krivično djelo ugrožavanja cestovnog saobraćaja, Prometna delinkvencija i društvena samozaštita, Zbornik radova, Zagreb, 1981., str. 191 do 199.

² Kobe, P./Bavcon, Lj., Kazenski zakonik s pojasnili in sodno prakso, Uradni list SR, Ljubljana, 1970., str. 131.

³ U literaturi je ta konstatacija općenita jer se analizom sudskih odluka dolazi do zaključka da se u praksi ne uzima u obzir cijeli niz teoretskih spoznaja kojima bi se olakšao postupak utvrđivanja ovoga kaznenog djela.

⁴ Ugotavljanje kazenske odgovornosti, Uradni list RS, Ljubljana, 1980., str. 11.

⁵ Zobec, Ž., Nekaj pogledov na kazensko obravnavanje alkoholiziranih voznikov, Pravnik, br. 1-3, Ljubljana, 1968., str. 17.

⁶ Prema općenitoj procjeni teorije, neosnovanim odlukama nije vodila samo težina povreda kao posljedica, već i spoznaja da su dokazani prekršaj i povreda, koja inače odgovara pojmu zabranjene posljedice, vremenski i prostorno povezani, ali da takva koincidencija, unatoč prirodnoj uzročnoj vezi, još uvijek ne pretpostavlja kaznenopravno relevantnu uzročnu vezu. Vidi npr. Dežman, Z., Kaznivo dejanje zoper varnost cestnega prometa in temeljne predpostavke kaznivosti, Uradni list RS, Ljubljana, 1998., str. 64 do 68.

⁷ Bavcon, Lj., Nekoliko primedba u vezi sa primenom krivičnih sankcija u praksi naših sudova, Jugoslovenska revija za kriminologiju i krivično pravo, br. 2, Beograd, 1966., str. 222.

temelj, što vodi u objektivnu odgovornost;⁸ 10. da se nesavjesni nehaj i slučaj pogotovo slabo razlikuju.⁹

Rješenja praktičnih poteškoća teorija je tražila u najrazličitijim koncepcijama, koje su odražavale različite ideje o tome kako bi trebalo biti određeno kazneno djelo protiv sigurnosti cestovnog prometa, zatim i u različitim tendencijama, kao na primjer prema: 1. očuvanju kombinacije kaznenog djela ugrožavanja i kaznenog djela povređivanja te namjernog i nehajnog kaznenog djela; 2. transformaciji tog kaznenog djela u čisto kazneno djelo povređivanja; 3. transformaciji u čisto kazneno djelo ugrožavanja s istaknutom opasnošću radnje sa stajališta procjene neprihvatljivog povećanja društveno dozvoljenog rizika; 4. takvom opisu radnje koja će odgovarati pojmu najopasnijih prekršaja protiv sigurnosti cestovnog prometa (neprimjerena brzina, vožnja pod utjecajem alkohola, oduzimanje prednosti, nepravilno pretjecanje, nepravilno skretanje, neiskusnost, umor, pogrešan smjer vožnje itd.); 5. uvođenju pojma bezobzirnosti kao kriterija kojim bi trebalo zamijeniti namjeru kao oblik krivnje; 6. eliminaciji odgovornosti za izravnu, ali ne i za neizravnu namjeru; 7. transformaciji tog kaznenog djela u tipičan nehajni delikt, s temeljem na svjesnom nehaju; 9. transformaciji tog kaznenog djela u čisto nehajno i čisto kazneno djelo povređivanja. Takve teoretske nesuglasice dovele su i u Sloveniji i u Hrvatskoj do odluke zakonodavca da zakonski prilagodi osnovno kazneno djelo protiv sigurnosti cestovnog prometa stajalištu sudske prakse koja je, različito od prakse u drugim nekadašnjim jugoslavenskim republikama, tradicionalno tretirala takva kaznena djela kao kaznena djela povređivanja, bez obzira na to što je zakonska koncepcija kao osnovno djelo predviđala kazneno djelo prouzročenja konkretne opasnosti i kao nehajno kazneno djelo. Zbog toga se stječe dojam da su na visok apstraktni nivo dovedeni pravni pojmovi koji čine zakonsku konstrukciju kaznenih dijela protiv sigurnosti cestovnog prometa nepresušan izvor teoretskih i praktičnih problema koji ponovo pokazuju s kakvim se kompleksnim pravnim fenomenom suočava teorija pri tumačenju svih dosadašnjih, pa i novih, zakonskih uređenja kaznenopravne zaštite cestovnog prometa u nastojanju da tim inkriminacijama bude na što jasniji način određen njihov kriminalnopolitički smisao, a sudskoj praksi olakšano njihovo prepoznavanje i dokazivanje. U potragu za boljim zakonskim rješenjima pošle su ponovo obje države. Zbog toga je međusobna usporedba zanimljiva jer se njome razotkriva kako je zakonski prihvaćen utjecaj mnogobrojnih teoretskih dilema koje su proizašle iz pravne tradicije nekadašnje zajedničke države.

⁸ Wimmer, A., *Das Zufallsproblem beim fahrlässigen Verlektungsdelikt*, Neue Juristische Wochenschrift, Köln, Bonn, 1958., str. 521 do 524.

⁹ Novoselec, P., *Hipotetički kauzalitet kod nehatnih delikata ugrožavanja*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, Zagreb, 1988., str. 11 do 13. Novoselec iscrpno predstavlja značenje ove teorije za utvrđivanje uzročne veze kod tih kaznenih djela.

2. O ZAKONSKOM UREĐENJU KAZNENOPRAVNE ZAŠTITE CESTOVNOG PROMETA U KZS I KZH OPĆENITO

Ako pođemo vremenskim redosljedom stupanja na snagu tih dvaju zakona, najprije ćemo se prihvatiti analize uređenja u Sloveniji. Od 1. studenoga 2008. na snazi je Kazneni zakonik Republike Slovenije (KZ-1), koji je donio u članku 324. potpuno novo kazneno djelo s nazivom *drska vožnja u cestovnom prometu*. To kazneno djelo bilo je koncipirano kao čisto kazneno djelo ugrožavanja koje je bilo moguće počinuti samo s *namjerom*.¹⁰ Još se članak nije ni počeo primjenjivati, a već je izmijenjen novelom KZ-1B¹¹ od 15. svibnja 2012. pod novim nazivom *opasna vožnja u cestovnom prometu*, dodajući pojmove *suviše drske i bezobzirne vožnje*, koje je moguće počinuti, s obzirom na stavak 2., i *nehajem*. U stavicima od 3. do 5. određuju se njegove teže posljedice, za koje se odgovornost prosuđuje na osnovi članka 28. KZS,¹² a u stavku 6. određuju se uvjeti za oduzimanje motornog vozila.

Prvim stavkom članka 324. KZ-1B određen je osnovni oblik kaznenog djela *opasne vožnje u cestovnom prometu na sljedeći način*:

(1) *“Vozač motornog vozila, koji u cestovnom prometu izazove izravnu opasnost za život ili tijelo kakve osobe, time da:*

1) *vozi pod utjecajem alkohola sa više od 1,10 grama alkohola na kilogram krvi ili više od 0,52 miligrama alkohola u litri izdisanog zraka; ili vozi pod utjecajem zabranjenih droga, psihoaktivnih lijekova ili drugih psihoaktivnih tvari, ili*

2) *premašuje brzinu za više od 30 km/h od dozvoljene u zoni za pješake, zoni umirenog prometa ili na području ograničenja brzine ili za više od 50 km/h od dozvoljene na cesti, ili*

3) *vozi drsko ili bezobzirno ili vozi motorno vozilo bez prava na vožnju i pri tome*

- *ne poštuje pravila o pretjecanju, prednosti ili sigurnosnom odstojanju ili*

- *na cesti sa dvije ili više označenih traka u jednom smjeru vozi po kolniku namijenjenom vožnji u suprotnom smjeru, okreće se ili vozi unatrag ili pokušava tako voziti ili*

- *ne prilagodi brzinu vožnje na nepreglednim dijelovima ceste, u raskršćima, ispred pješačkih prijelaza ili uz njih, na biciklističkim stazama ili prije-*

¹⁰ Uradni list RS, 55/2008.

¹¹ Uradni list RS, 91/2011.

¹² Članak 28. KZS određuje: “Ako je iz kaznenog dijela nastala teža posljedica, za koju zakon propisuje težu kaznu, ta se kazna može izreći, ako je počinitelj u odnosu na tu posljedicu postupao nehajno.”

*lazima ili željezničkim prijelazima, kaznit će se novčanom kaznom ili kaznom zatvora do tri godine.”*¹³

Dok su člankom 324. KZ-1B unesene značajne novosti, zakonski opis kaznenog djela *prouzrukovanja prometne nesreće iz nehaja* ostaje u članku 323. KZ-1 takav kakav je bio u stavcima 1. i 2. u članku 325. KZ/94,¹⁴ s jedinom razlikom što je novela KZ-1B¹⁵ dodala tom članku stavak 3., koji se, također, kao i stavak 6. članka 324. KZ-1B odnosi na uvjete za oduzimanje motornog vozila i koji za ovu raspravu također nije bitan. KZ-1B određuje to kazneno djelo u njegovu osnovnom obliku sada u 1. stavku članka 323 na sljedeći način:

“Sudionik u prometu, koji kršenjem propisa o sigurnosti cestovnog prometa iz nehaja izazove prometnu nesreću u kojoj je druga osoba teško tjelesno ozlijeđena, kaznit će se zatvorom do tri godine.”

No, i tako okresan torzo redukcijom pojma nekad grandiozne koncepcije kaznenih djela protiv sigurnosti cestovnog prometa preuzet iz prijašnjeg zakonskog uređenja očito nije pridonio rješavanju temeljnih teoretskih problema.

Takvom inkriminacijom zakonski bi trebala biti riješena tradicionalna dilema može li se s namjerom počinuti konkretno ugrožavanje, a da se ta ne odnosi i na povređivanje. No to pitanje očigledno nije riješeno ni zbog toga što nije jasno zašto kazneno djelo iz članka 323. KZS nije moguće počinuti i s namjerom, ako je s namjerom moguće počinuti kazneno djelo iz stavka 1. članka 324. KZ-1B.

Do bitnih promjena došlo je i u Republici Hrvatskoj. Od 1. siječnja 2013. na snazi je Kazneni zakon Republike Hrvatske (KZH).¹⁶ Člankom 226. uvodi se kao posve novo kazneno djelo *obijesna vožnja u cestovnom prometu* koji po analognom principu određuje:

“Sudionik u cestovnom prometu koji iz obijesti teško krši propise o sigurnosti prometa vozeći u stanju nesposobnosti za vožnju izazvanom trošenjem

¹³ Teže posljedice tog kaznenog dijela pooštrene kazne određene su na sljedeći način u sljedećim stavcima: “3. Ako je namjerno prouzročenom izravnom opasnošću izazvana prometna nesreća s lakom tjelesnom ozlijeđom jedne ili više osoba, počinitelj će se kazniti novčanom kaznom ili kaznom zatvora do dvije godine; 4. Tko počini takvo djelo iz nehaja, kaznit će se novčanom kaznom ili kaznom zatvora do jedne godine. 5. Tko takvom radnjom izazove prometnu nesreću iz prvog ili drugog stavka ovoga članka, koja ima za posljednicu prometnu nesreću s lakom tjelesnom ozlijeđom jedne ili više osoba, kaznit će se za djelo iz stavka jedan novčanom kaznom ili kaznom zatvora od tri mjeseca sa zabranom vožnje motornog vozila, a za djelo iz stavka dva novčanom kaznom ili kaznom zatvora od dvije godine. Ako je namjerno prouzročenom opasnošću izazvana prometna nesreća s teškom tjelesnom ozlijeđom jedne ili više osoba, počinitelj će se kazniti zatvorom do pet godina i zabranom vožnje vozila, a u slučaju prometne nesreće sa smrću jedne ili više osoba, počinitelj će se kazniti zatvorom od jedne do dvanaest godina i zabranom vožnje motornog vozila.”

¹⁴ Uradni list RS, 63/1994.

¹⁵ Uradni list RS, 55/2008.

¹⁶ Narodne novine RH, 125/2011 i 144/2012.

alkohola uz koncentraciju od najmanje 1,50 g/kg alkohola u krvi, ili droge ili psihoaktivnih lijekova, ili vozeći u zabranjenom smjeru, ili pretječući na nepreglednom mjestu kolonu vozila, ili vozeći većom bziinom koja prelazi pedeset km/h iznad dopuštene u naseljenom mjestu ili području s naznačenim ograničenjima brzine i time izazove opasnost za život ili tijelo ljudi, kaznit će se kaznom zatvora do tri godine.”

Dok je u KZS u biti propisano novo kazneno djelo samo u članku 324., u KZH, u odnosu na prijašnji članak 272. KZH/97, članak 227. KZH nanovo određuje kazneno djelo *izazivanja prometne nesreće u cestovnom prometu*. To više nije ni samo *nehajno* kazneno djelo povređivanja, već je to kazneno djelo *ugrožavanja* s prouzročenjem izravne opasnosti za život i tijelo ljudi, ali i za imovinu velikih razmjera, koje se može u osnovnom obliku počinuti s *namjerom*. Ono u stavku 1. članka 227. KZH glasi:

“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 meseci do pet godina.”

U drugom stavku je određeno da to djelo može biti izvršeno i *nehajem*, dok su u stavicima od 3. do 6. određeni uvjeti kažnjavanja za teže posljedice, zavisno od toga je li do takvih posljedica došlo zbog *namjerno izvršenog* dijela iz stavka 1. ili je to djelo bilo izvršeno iz *nehaja*, kako je to određeno u stavku 2.¹⁷

Kao prvo, postavlja se pitanje što su zakonodavci postigli takvim izmjenama i kakav je njihov *ratio legis*. Najveća promjena postignuta je svakako člankom 324. KZS-1B i člankom 226. KZH.

Po uzoru na § 315c njemačkog KZ (StGB), *namjera* je tih dviju odredbi da se kazni vozač kao najopasniji sudionik u cestovnom prometu, koji vozi naročito opasno kršeći pravila o sigurnosti prometa, s tom razlikom da prema članku 324. može počinuti takvo kazneno djelo izričito samo vozač motornog vozila (*delictum proprium*), a kazneno djelo iz članka 226., koje je koncipirano po istom uzoru, može počinuti svaki sudionik u cestovnom prometu, iako će to biti u pravilu baš vozač motornog vozila. Zbog toga je i to djelo s obzirom na zakonski opis radnje u biti koncipirano isto tako kao *delictum proprium*. Tako

¹⁷ Teže posljedice iz članka 227. određene su na sljedeći način:

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.

su kazneno djelo iz članka 324. KZS kao i iz članka 226. KZH u biti poseban oblik (*lex specialis*) općeg, osnovnog kaznenog dijela, određenog u člancima 323. KZS i 227. KZH (*delicta communia*). Jasno je, naime, da ta kaznena djela pretpostavljaju kao radnju izvršenja stvaranje konkretne, izravne opasnosti za život ili tijelo kakve osobe, a to je u članku 324. još posebno naglašeno sintagmom *izazove izravnu opasnost za život i tijelo kakve osobe*.

Pozivajući se na konkretnu opasnost, obje inkriminacije u članku 324. KZS i 226. KZH određene su dakle kao *materijalno kazneno djelo*, kod kojeg se biće ne iscrpljuje u samoj radnji, što je karakteristično kod *formalnih kaznenih djela*, već su to djela koja imaju posljedicu, iako je ona samo u procjeni o bliskoj opasnosti u konkretnoj prometnoj situaciji, u kojoj pukim slučajem nije došlo do ozljeđivanja.¹⁸ Tako će to kazneno djelo postojati ako zahvaljujući sretnom slučaju pješak pravovremeno odskoči pred vozilom ili kada vozač vozila iz suprotnog smjera vještim manevrom izbjegne sudar svojim vozilom, ako se takva opasna situacija, koja u pravilu ne ostavlja nikakvih tragova, može pouzdano dokazati. U suprotnom bi se moglo naime zaključiti da je ipak riječ o *formalnom kaznenom djelu*, kod kojeg se briše razlika između takvih kaznenih djela i sličnih prekršaja.¹⁹ Ako se naime sva opasnost iscrpi u samoj nesposobnosti vozača za sigurnu vožnju ili samo takvim radnjama kojima zapravo nitko nije ugrožen, nema mjesta tom kaznenom djelu jer *nedostaje radnja*. Kod tih je kaznenih djela naime *konkretna opasnost u biti njihov integralni dio*.²⁰ U suprotnom ne vidi se svrha da se zakon poziva na “opasnost za život i tijelo ljudi”. Baš to opravdava namjeru kao osnovni oblik krivnje, kako prema stavku 1. članka 324. KZS tako i prema članku 226. i članku 227. stavak 1. KZH. Namjera u smislu članka 25. KZS-1 odnosi se naime na radnju kaznenog djela, a ne izričito na posljedicu,²¹ dok namjera obuhvaća sva zakonska obilježja kaznenog djela, što se također odnosi na čitavu radnju ukupno sa zabranjenom posljedicom. Time što je KZS člankom 324. odustao od tradicionalnog shvaćanja da kazneno djelo protiv cestovnog prometa počinjeno s namjerom ne dolazi u obzir te prihvatio premisu po kojoj “*htjeti ugroziti još ne znači i htjeti ozlijediti*”,²² stvorio je normativni uvjet koji opravdava kazneno djelo ugrožavanja počinjeno s namjerom.

¹⁸ Novoselec, P., Opći dio kaznenog prava, Zagreb, 2004., str. 132 i 133.

¹⁹ Novoselec, P., Zagreb, 2004., str. 57 i 58.

²⁰ Novoselec, P., Zagreb, 2004., str. 57 i 58.

²¹ Članak 25. KZS navodi: “Kazneno djelo je počinjeno s namjerom, ako je počinitelj bio svjestan svog djela i htio ga je počinuti (direktna namjera) ili je bio svjestan da može počinuti djelo, pa je na to pristao (eventualna namjera)”.

²² Takvo stalište zastupaju npr. Novoselec u svom komentaru presude Vrhovnog suda Hrvatske (VSH, Ikž 564/93), Novoselec, P., Sudska praksa, Hrvatski ljetopis za kazneno pravo i praksu, br. 2, Zagreb, 1995., str. 402. Tako i A. Eser: Strafrecht III, Schwerpunkte: Delikte gegen die Person Gemeinschaftswerte 2, Auflage, Munchen, str. od 131 do 139; Klajn,

Iako se naizgled sve četiri zakonske konstrukcije čine dosta jasne, ipak se s njima nije lako složiti. Zbog određenih primjedbi zakonsko uređenje i u KZS i u KZH dovodi do nekih naizgled već prevladanih dilema, a i do nekih novih, koje nisu tek plod pukih teoretskih spekulacija s visoko apstraktnim pojmovima, već mogu dovesti do značajnih teoretskih i praktičnih konzekvencija.

3. NEKOLIKO POLAZNIH PITANJA DOGMATSKE ANALIZE ČLANAKA 324., 323. KZS I ČLANAKA 226., 227. KZH

Specifičnosti uređenja u obje države dolazi na vidjelo tek kad se usporedi članak 324. s člankom 323. KZS i članak 226. s člankom 227. KZH te u međusobnoj komparaciji. Na takvoj podlozi može se naime tražiti odgovor na pitanje jesu li određena teoretska shvaćanja opravdana i postoje li u zakonskim koncepcijama određene nomotehničke slabosti, koje bi, izbjegavajući određene proturječnosti, valjalo ispraviti.

Tako se kod odredbe stavka 1. članka 323. KZS postavlja na primjer pitanje zašto ostaje to kazneno djelo *povređivanja* i također *isključivo nehajno*, kad je po članku 324. KZS moguće izravno ugrožavanje cestovnog prometa i s *namjerom*. Kakvo je značenje pojmova *predrzne*, znači suviše *drske*, i *bezobzirne* vožnje u stavku 1. članka 324. KZS? Imaju li ti pojmovi određeno normativno značenje kojim se *potencira krivnja kao prijekor* ili su pak puki sinonimi za *svjesni nehaj* i *eventualnu namjeru*? Što znači pojam *iz obijesti* u članku 226. KZH i kakvo je zapravo njegovo etimološko značenje? Uz to postavlja se pitanje idu li ti pojmovi uopće u zakonski opis kaznenih djela ili nije li im mjesto možda u stavku 2. članka 49. KZS i u stavku 1. članka 47. KZH, u kojima su određeni kriteriji *za odmjeravanje kazne*. Kakva je uloga pojma *prometna nesreća* u stavku 1. članka 323. i u stavcima 3., 4. i 5. članka 324. KZS te u nazivu članka 227. KZH? Što zapravo znači taj pojam u odnosu na pojam *izravne opasnosti*? Je li *prometna nesreća* zabranjena posljedica ili je samo *sinonim za konkretnu opasnost*? Kakvo je značenje *teške tjelesne ozljede* u stavku 1. članka 323. KZS i je li teška tjelesna ozljeda *objektivni uvjet kažnjivosti* ili možda *već teža posljedica*? Ako je tako, zašto onda u stavku 1. zakonska formulacija ne glasi: "...*tešku tjelesnu ozljedu jedne ili više osoba*...", to jest onako kako se inače određuje teža posljedica kod takvih kaznenih djela s obzirom na članak 28. KZS, koji određuje odgovornost za težu posljedicu?

L: Pitanja utvrđivanja oblika odgovornosti kod saobraćajnih delikata, Pravni život, br. 2. Beograd, 1978., str. 183, str. 131; Dežman, Z., Kazenskoopravno varstvo cestnoga prometa in temeljne predpostavke kaznivosti, Časopisni zavod Uradni list Slovenije, Ljubljana, 1998., str. 70 i 71. To naglašava i Šeparović, Z., Prometna delinkvencija i društvena samozaštita, Zagreb, 1981., str. 72.

Ima li činjenica da je izražena u singularnom obliku kakav određeni smisao ili je to samo nomotehnička pogreška? To bi naime moglo vrijediti i za stavak 1. članka 227.

Ako je naime *teška tjelesna ozljeda* (kao i povreda imovine većih razmjera u tom stavku) istovremeno i *teža posljedica*, je li odnos između osnovne za-branjene posljedice, to jest konkretne opasnosti teške tjelesne ozljede kao teže posljedice, prikladno izražen u nomotehničkom smislu jer bi se moralo i tu naglasiti *jedne ili više osoba*? U protivnom je teška tjelesna ozljeda *objektivni uvjet kažnjivosti*, a ne sinonim za *konkretnu opasnost*. Postavlja se nadalje i pitanje zašto zakonodavac u stavicima 4. i 6. članka 227. KZH upotrebljava sintagmu *jedna ili više osoba* kada je teža posljedica *teška tjelesna ozljeda ili smrt jednog ili više sudionika u cestovnom prometu*, a to ne čini kada je riječ o *osobito teškoj ozljedi* iz stavaka 3. i 5. članka 227. KZH. Sa sintagmom “pro-uzročena *drugoj osobi* osobito teška tjelesna ozljeda” ima u vidu takvu ozljedu naime samo jedne, a ne i više osoba.

Određeni nedostaci su i u člancima 324. KZS i 226. KZH.

U stavicima 4. i 5. članka 324. KZS nedostatak je u tome što se ne predviđa odgovornost iz *nehaja za tešku tjelesnu ozljedu ili smrt jedne ili više osoba*. Ti se stavci pozivaju naime samo na stavak 1., koji određuje odgovornost za *namjeru*, a ne i na stavak 2., koji određuje odgovornost za *nehaj*, dok stavak 3. predviđa odgovornost za težu posljedicu, koju predstavlja također *laka tjelesna ozljeda jedne ili više osoba*, koja je pouzročena radnjama iz stavka 1. kao i iz stavka 2., to jest s *namjerom* kao i iz *nehaja*. Takvo uređenje je iznimka od sličnih koncepcija u stavicima 4. i 5. članka 201.; stavicima 4. i 5 članka 314., stavicima 3. i 4. članka 326.; 4. i 5. članka 327. i u stavicima 4. i 5 članka 333. KZ-1B, kojima se određuju u konceptualnom smislu analogne inkriminacije ugrožavanja sigurnosti pri radu, izazivanju opće opasnosti, ugrožavanju posebni-h vrsta javnog prometa, ugrožavanju javnog prometa opasnim tvarima ili sredstvom i kazneno djelo propuštanja nadzora u javnom prometu i kad je takva posljedica prouzročena iz *nehaja*. Zbog toga ćemo ta pitanja razmotriti uz pitanja konzistentnosti odnosa između članaka 226. i 227. KZH.

Određene dileme izaziva i članak 226. KZH. Kao prvo, postavlja se pitanje zašto takvo kazneno djelo ne može biti i *nehajno*, kad je moguće, u odnosu na stavak 1. i 2. članka 227. KZH, počiniti kazneno djelo izazivanje prometne nesreće u cestovnom prometu kako s *namjerom* tako i s *nehajem*. Mogućnost za *nehaj* predviđa također i stavak 2. § 315 c. StGB, na koji se poziva komentar o tom članku kad tumači zakonski smisao te odredbe.²³ No, daleko značajnije od toga čini se pitanje što ako radnje, određene u članku 226., imaju posljedice koje su predviđene u člancima od 3. do 6. članka 227. KZH. Zbog toga se

²³ Turković, K. i suautori, Komentar Kaznenog zakona i drugi izvori novog hrvatskog kaznenog prava, Narodne novine, Zagreb, travanj 2013., str. 298.

uz analizu odnosa između članka 226. i 227. KZH nameće dosta zagonetno pitanje predviđa li možda koncepcija članka 226. mogućnost *idealnog stjecaja* i s kojim kaznenim djelima ili s analognim kaznenim djelima protiv života i tijela ili s kaznenim djelom iz članka 227. ili uopće ne pretendira na stjecaj, već rješava taj problem na neki drugi način, i na kakvoj bi to premisi moglo imati svoju teoretsku osnovu. Uz to naročito se postavlja pitanje je li moguće složiti se s komentaram članka 226., koji glasi: “Dođe li do prometne nesreće, radit će se o namjernom obliku izazivanja prometne nesreće u cestovnom prometu iz članka 227. KZ, pri čemu će objest predstavljati *otegotnu okolnost*.”²⁴ Zbog toga će ta problematika biti raspravljena uz pitanje uloge pojma prometne nesreće u zakonskim koncepcijama tih kaznenih djela i u vezi s pitanjem odgovornosti za težu posljedicu ako ona proizlazi naročito iz radnji određenih člankom 226. KZH i kakav je značaj promjene u stavku 2. članka 27. KZH, koji *proširuje odgovornost za težu posljedicu od nehaja na namjeru*.

S obzirom na izložena pitanja, dogmatička analiza zakonskog uređenja kaznenih djela protiv sigurnosti cestovnog prometa u obje zemlje zahtijeva osvrst na tri pitanja, to jest: 1. na pitanje: značenja pojmova *predrzne*, znači suviše drske, i *bezobzirne vožnje* u članku 324. KZS, i *iz objesti krši propise...* u članku 226. KZH; 2. na pitanje uloge pojma prometne nesreće u strukturi tih kaznenih djela i 3. na pitanje odnosa između članka 226. i 227. KZH.

4. O ETIMOLOŠKOM ZNAČENJU POJMOVA SUVIŠE DRSKE I BEZOBZIRNE VOŽNJE U STAVKU 1. ČLANKA 324. KZS I OBIJESNE VOŽNJE U ČLANKU 226. KZH

Uz pojam prometne nesreće privlače pažnju i pojmovi *suviše drske* i *bezobzirne vožnje* u stavku 1. članka 324. KZS i *objesne vožnje* u članku 226. KZH. Zbog toga se osvrnimo i na njih. Prema uzoru na § 315 c StGB, na podudarnu neprihvatljivost radnji, navedenih u točki 3. stavka 1. članka 324. KZS, zakonodavac je unio u zakonski opis pojmove *opasne*,²⁵ (*gefährlich*), *drske*,²⁶

²⁴ Turković, K. i suautori, str. 297 i 298.

²⁵ Pojam *opasna vožnja* je nedostatan. Opasnost je karakteristika cestovnog prometa koja je stalno prisutna, dok je osjetna kada redovni tok događaja skrene k neposrednoj opasnosti za živote ljudi ili pravo ka posljedici na povrjeđivanje. Pojam drskost i bezobzirnost naglašavaju da je riječ o vožnji koja predstavlja povećanu opasnost takve radnje te je stoga toliko manje dozvoljeno povećanje društveno dozvoljenog rizika (*das erlaubte Risiko*) u cestovnom prometu, dakle one opasnosti, na koju društvo pristaje kao na svojevrsan porez na blagostanje koje donosi cestovni promet kao “krvni optjecaj društvenog života.” (Kobe).

²⁶ *Predrzen* u etimološkom smislu na slovenskom jeziku dolazi od riječi “drzen”, znači drzak, to jest onaj koji se “upa”, koji se usuđuje, a “predrzen” je onaj koji je suviše drzak, koji si dopušta bitno više nego što bi smio. Pouzeto prema: Snoj, M.: Slovenski etimološki slovar,

(*grob verkehrswidrig*) i bezobzirne²⁷ (*rücksichtslos*) vožnje, dakle pojmove kojima se na podudaran način izražava oštrina prijekora krivnje kao osnova za strože kažnjavanje. Međutim, razlika između tih zakonskih odredba je u tome što ih KZ-1B navodi alternativno, dok su one u stavku 2. § 315c navedene kumulativno. Pojmom *grob verkehrswidrig* izraženo je grubo kršenje prometne sigurnosti, dakle gruba protupravnost, dok je pojmom bezobziranosti (*Rücksichtslosigkeit*) izražen bezobziran, egoističan odnos spram drugih sudionika u cestovnom prometu. Pitanje koje se time postavlja jest nisu li pojmovi bezobzirne i suviše drske vožnje već obuhvaćeni samim opisom posebno opasnih radnji prema članku 324. stavku 1. točki 3. KZ-1B te su zapravo pleonazam, kojim se bez prave potrebe preopterećuje već ionako preopsežna zakon-

druga, predelana izdaja, Modrijan, Ljubljana, 2003., str. 416. Ako je drzak onaj koji smije, koji se usuđuje riskirati, predrzen je onaj koji si dozvoljava previše, koji si dozvoljava više nego što bi smio. On je znači suviše “hrabar”, suviše “neustrašiv”, dakle onaj koji svjesno riskira, uvjeren da takva njegova hrabrost za njega i za ostale neće biti kobna. Isti smisao ima i riječ *objest*. Takvo samopouzdanje prepoznajemo npr. u avanturističkom riskiranju, koje dovodi do zabranjene posljedice, pretjerano je i stoga nedopustivo. U ontološkom pogledu, *drskost* je u biti psihološki supstrat *svjesnog nehaja*, u kojem se nalazi i aleatorni element, dakle moment slučaja. Nehaju i neotklonljivoj zabludi o činjenicama, kojom je isključen i nehaj, zajednička je naime počiniteljeva pogrešna predodžba o razvoju uzročnog toka odnosno o značenju njegove radnje, a razlikuju se po tome što bi onaj koji izvršava djelo iz nehaja morao imati pravilnu predodžbu o uzročnoj vezi, što znači da bi je morao imati ako bi bio dovoljno brižljiv, dok počinitelj koji izvršava djelo u neotklonljivoj zabludi u činjeničnom stanju nije vezan dužnošću stvaranja pravilne predodžbe o posljedicama svoje radnje, jer su one objektivno nepredvidljive i stoga i neotklonjive.

²⁷ Riječ *bezobziranost* dolazi iz hrvatske riječi “obzir”, izvedene iz “obazreti”. Riječ je o sastavljenoj riječi iz “ob” i “zreti”, tj. gledati. Bezobziran je onaj koji ne gleda, koji se ne obazire. Tako Snoj, M., nav. rad, str. 564. Za razliku od drske osobe, bezobzirna osoba je ravnodušna, indiferentna spram posljedice svoje radnje, što znači da na posljedicu i pristaje, dok onaj tko je drzak takvu posljedicu uzima “u zakup” u nadi da do nje neće doći. U anglo-američkom pravnom sustavu pojam bezobziranosti formiran je kao pretpostavka krivnje i predstavlja sinonim za grubi prezir prema sigurnosti. Odgovornost za *recklessly* nastupa u slučajevima kada je počinitelj svjestan rizičnosti svoje radnje i mogućnosti nastanka zabranjene posljedice, ali ne čini ništa kako bi je spriječio. Ako do posljedice ne dođe, možda je riječ o sretnom slučaju. Ali to onda u ontološkom smislu znači da je bezobziranost u biti isto što i neizravna namjera. Taj oblik krivnje naime predstavlja pravnu ocjenu za počiniteljev subjektivni odnos spram djela kod kojeg je svjestan mogućnosti nastanka zabranjene posljedice, prema kojoj je indiferentan, te od svoje radnje po načelu “što bude, bude” ne odstupa, a to je zapravo i bit bezobziranosti. Međutim dok se na anglo-američkom pravnom području bezobziranost čini adekvatnim kriterijem kod procjenjivanja kaznene odgovornosti, na našem su pravnom području mišljenja jako podijeljena. Šeparović, na primjer, taj pojam definira sukladno objektivno-subjektivnoj koncepciji bezobziranosti. Prema njegovu mišljenju, bezobziranost je takva nesavjesna i voljna radnja, kojom se raskriva *grubo preziranje sigurnosti* te zakonitih, opravdanih interesa drugih, nepoštovanje prava i društvenih interesa, kojom su određena ili opće isticana dobra (život, tijelo, imovina, sigurnost itd.) ugrožena, oštećena ili uništena.

ska konstrukcija članka 324. KZS. Da su ti pojmovi kao zakonska obilježja nedovoljno jasni, dokazuje i samo njihovo etimološko i tautološko značenje riječi odnosno pojmova *drske*, *bezobzirne* i *objesne* vožnje. Naime riječ je o sinonimima za karakterističnost događanja u cestovnom prometu, kod kojeg je upravo drskost sinonim za svjesni nehaj, a bezobzirnost za neizravnu, eventualnu namjeru. Zbog toga takvo uređenje nosi sa sobom rizik da će sudovi u slučaju nedostatka temelja za prijekor bezobzirne ili drske vožnje okrivljenika u dvojbi osuditi za kazneno djelo prema članku 323. KZ-1B, a ne osloboditi ga, jer njegovo djelo nije u relevantnoj uzročnoj vezi s posljedicom, koja inače fenomenološki odgovara zabranjenoj posljedici. S obzirom na to da se radi o sinonimima, ti bi se pojmovi trebali nalaziti samo u obrazloženju presude, gdje bi mogli potencirati intenzitet prijekora u smislu članka 49. KZS odnosno članka 47. KZH kao okolnosti za odmjeravanje kazne. Zbog svog tautološkog značaja mogu poslužiti tek pri argumentaciji presude, kojom se bezobzirnošću potencira prijekor krivnje kod neizravne namjere, a drskošću prijekor zbog svjesnog nehaja. Mnogi pisci ne samo da utvrđuju da je pojam teško odrediti dovoljno precizno, kako se to zahtijeva kriterijama za procjenu krivnje, već se razlikuju glede pitanja kakvo bi trebalo biti značenje toga pojma u kaznenom pravu. Damaška, na primjer, misli da je potrebno uz izravnu namjeru i nesvjesni nehaj, umjesto neizravne namjere i svjesnog nehaja, uvesti bezobzirnost kao oblik krivnje. Takav stav prihvatljiv je za Zlatarića i Šeparovića ali ne i za Koba, Bavconu i Šeparovića. Tako Šeparović, na primjer, naročito ističe, da bezobzirnost počiniteljeve radnje može biti tek pomoćni kriterij pri razgraničenju između neizravne namjere i svjesnog nehaja, kao dva različita stupnja krivnje, i kao oznaka krivnje u značenju *sinonima za umišljaj*, to jest namjeru ili za određivanje težeg, svjesnog “kriminalnog” nehaja za razliku od običnog nesvjesnog nehaja ili radi naglaska na slučaju. Bezobzirnost, koja naglašava egoizam, agresivnost (ponašanje *sine respectu et sine ratio*) po Šeparovićevu se mišljenju može naime više osjetiti nego egzaktno dokazati, jer je to više etički pojam. Stoga se i po našem mišljenju pojmovi “predrzne, bezobzirne i objesne vožnje mogu svrstati svakako prije među okolnosti za odmjeravanje kazne nego u zakonsko biće kaznenog djela. Ti pojmovi naime mogu naglašavati intenzitet prijekora krivnje i kod drugih kaznenih djela. U protivnom moralo bi se tim pojmovima dati autentično zakonsko tumačenje.²⁸ Ako se

²⁸ Usporedi na primjer: Smith, B. J., The Element of Chance in Criminal Liability, Criminal Law Review, br. 11/1971, str. 67. Neki engleski pisci smatraju pojam bezobzirnost sukladnim pojmu eventualne namjere. Odgovornost za *recklessly* postoji naime ako kada počinitelj kaznenog djela, svjestan rizičnosti svoje radnje i mogućnosti nastanka zabranjene posljedice, ne učini ništa da bi je spriječio. Ako do takve posljedice ne dođe, to je samo rezultat sretnih okolnosti. U biti isto shvaćanje postoji i na američkom pravnom području. Paragraf 2.02 američkog Model Penal Code definira uz namjeru (*purposefully*), lukavost (*knowingly*) i nehaj (*ne-*

nakon pregleda ovih teoretskih shvaćanja vratimo na točku 3. stavka 1. članka 324. KZS, postavlja se pitanje mogu li uopće pojmovi “predrzne” i “bezobzirne” vožnje poslužiti kao zajednički izraz za radnje nabrojene u stavku 1. točki 3. članka 324. KZ i zbog toga barem u smislu *analogije intra legem*, pa bi na kraju tekst te odredbe točke 3. stavka 1. članka 324. KZS glasio “... ili na koji drugi predrzan ili bezobziran način” te bi li bilo prihvatljivo da se iz istih razloga umjesto pojma “iz obijesti u članku 226. KZH upotrijebi “... ili na koji drugi objestan način.” Odgovor na to pitanje za oba je zakona negativan, jer ti pojmovi nisu sinonim za radnje, već za njihovo *normativno obilježje*. pa ih nije moguće tretirati kao samostalne radnje u ontološkom vidu. Ako se uz to prihvati i stav da je pojam “*predrzo*” u suprotnosti s etimološkim značenjem namjere, a da je pojam *bezobzirno* jedino sukladan s neizravnom namjerom, to znači da ti pojmovi prije štete konzistentnosti stavka 1. članka 324. KZS nego u bilo kojem smislu doprinose jasnoći, za koju se zalaže zakonodavac, pa ih treba iz te odredbe eliminirati. Zbog takvog svog tautološkog značenja mogla bi ta dva pojma doći u obzir jedino u smislu *otegotne okolnosti* za odmjeravanje kazne, pa bi se mogli u nomotehničkom vidu svrstati u članak 49. KZS. Iz istih razloga to bi moglo važiti i za pojam *iz obijesti* u članku 226. KZH.

No ti pojmovi mogli bi se svrstati i među otegotne okolnosti pogodne za odmjeravanje kazne, to jest riječi *predrzo* i *bezobzirno* u članak 49. KZS, a sintagmu *iz obijesti* u članak 47. KZH, kako je to bilo već napomenuto u ovom odjeljku.

5. POJAM PROMETNE NESREĆE KAO ZAKONODAVNI, PRAKTIČNI I TEORETSKI PROBLEM

Jedno od najznačajnijih pitanja problematike određivanja kaznenih djela protiv sigurnosti cestovnog prometa na području slovenske teorije i sudske prakse je pitanje kako shvatiti pojam prometne nesreće u članku 323. KZS i u kakavom je odnosu s izravnom opasnosti kao zabranjenom posljedicom. Pitanje pravne prirode prometne nesreće u KZH se ne postavlja, jer taj pojam, za razliku od stavka 1. bivšeg članka 272. Kaznenog zakona KZH/97,²⁹ nije preuzet u opis ka-

glibently) te bezobzirnost (*recklessly*). Takva klasifikacija kaznene odgovornosti postoji zbog razlike u intenzitetu kaznenopravne reakcije, jer ta četiri oblika krivnje znače četiri različita stupnja krivnje kao društvenog prijekora. *Recklessly* pretpostavlja visok stupanj devijacije od standarda one brižljivosti koja važi za ponašanje u određenima društvenima situacijama u kojima počinitelj kaznenog dijela nedopustivo rizikuje. Tako na primjer: Karp, D. J., Causation in the Model Penal Code, Columbia Law Review, vol. 78, No 6, October 1978., str. 1251; Schulhofer, S. J., Harm and Punishment, A Criminal Law, University of Pennsylvania, Law Review, No 6, June 1974., str. 1539-1544.

²⁹ Narodne novine Republike Hrvatske, 110/1997, vidi i 111/2003, 71/2006 i 100/2007.

znenog djela u članku 227. KZH. Iako se taj pojam zadržava samo još u nazivu tog kaznenog dijela, ipak hrvatska teorija smatra “da prometna nesreća *nije ipak ostala sasvim bez praktične funkcije* jer ograničava konkretno ugrožavanje tako da ne obuhvaća i ugrožavanje koje nije dovelo do prometne nesreće” (npr. vozač je sletio s ceste, ali suvozač nije pretrpio nikakvu ozljedu, ili je vozač prilikom pretjecanja u nepreglednom zavoju u poslednji trenutak izbjegao sudar).³⁰ Zbog toga ćemo najprije tu problematiku razmotriti s obzirom na sudsku praksu u Republici Sloveniji, koja pojam prometne nesreće kao i značenje teške tjelesne ozljede tumači veoma različito, i to u svim mogućim kombinacijama.

5.1. Pojam prometne nesreće kao zakonodavni problem

U zakonski opis kaznenog djela izazivanja prometne nesreće iz nehaja u smislu članka 325. KZ/94 RS i bivšeg članka 272. KZH/98 pojam prometne nesreće unesen je iz dva razloga. Prvo, prema većinskom stajalištu sudske prakse, pa i same teorije, prometna nesreća bila je samo ona okolnost prema kojoj se može ostvariti realan psihički odnos, jer je to samo kratka “momentalna” etapa u razvoju uzročnog lanca, prihvatljiva jedino zbog Feuerbachove koncepcije o generalnoj prevenciji po principu *culpa dolo determinata*, izopaćena teoretska konstrukcija, koja prije onemogućuje nego olakšava mogućnost pravilne procjene, jer je samo povreda dokaz da je takva opasnost stvarno postojala trenutak prije nastanka ozljede.³¹ Drugi takav razlog bio je problem razlučivanja kaznenog djela prema članku 325. KZ/94 RS od odgovarajućih prekršaja.³² Stavak 2. članka 109. Zakona o pravilima cestovnog prometa (ZPrCP)³³ naime djeli prometne nesreće jednako kao bivši Zakon o sigurnosti cestovnog prometa, i to u četiri kategorije. Ako, naime, kršenja propisa o sigurnosti cestovnog prometa za posljedicu imaju prometnu nesreću I. i II. kategorije, dakle imovinsku štetu ili pak lakšu tjelesnu ozljedu, takve radnje ostaju na razini prekršaja. Prometne nesreće iz III. i IV. kategorije, dakle one s teškom tjelesnom ozljedom ili smrću osobe, imaju posljedice iz članka 323. KZS. No, pogledi na pojam prometne nesreće u teoriji i praksi nisu jedinstveni, pa se tako mora najprije razjasniti njegovo kaznenopravno značenje u konstrukciji kaznenih djela u smislu članka 323. KZS.

³⁰ Turković, K. i suautori, str. 299.

³¹ Bavcon, Lj., Malomarnostna kazniva dejanja, Zbornik znanstvenih razprav, Ljubljana, 1980., str. 303 i 331, i u članku Kazenskopravno varstvo cestnega prometa, Pravnik, br. 7-9, Ljubljana, 1982., str. 237.

³² Presuda Vrhovnog suda RS, Ips 391/2006, od 11. siječnja 2007.

³³ Zakon o pravilima cestnega prometa (ZPrCP), Uradni list Republike Slovenije, 109/2010, od 30. prosinca 2010.

5.2 Pojam prometne nesreće kroz sudsku praksu

Pregled sudskih odluka pokazuje da je sudska praksa glede prometne nesreće dosta različita.³⁴ Uobičajno ona se razumije kao zabranjena posljedica koja se može prepoznati u formulacijama kao što su “nastala posljedica, zabranjena posljedica, povreda, prometna nesreća”, dok se krivnja većinom obrazlaže: “okrivljeni je bio ili okrivljeni nije bio svjestan da zbog svoje alkoholiziranosti može prouzročiti prometnu nesreću (s odgovarajućim posljedicama), ali je olako mislio da se to neće dogoditi”, ili pak da “bi trebao biti svjestan da može izazvati prometnu nesreću u kojoj će drugom sudioniku biti prouzročena teška tjelesna ozljeda ili će izgubiti život”.³⁵ Od pregledanih odluka sudaca za prekršaje samo se u jednom slučaju moglo vidjeti da se prometna nesreća smatrala težom posljedicom prema kojoj se počinitelj odnosio s nehajem, a sam prekršaj kao kvalificirani prekršaj. Bez obzira na takve razmjerno usamljene stavove, pregled sudske prakse sudaca za prekršaje daje osnove za zaključak da ti suci prometnu nesreću prije smatraju *objektivnim uvjetom kažnjivosti* negoli *težom posljedicom*. U većini slučajeva oni se naime ne bave pitanjem uzročne veze između prekršaja i prometne nesreće niti utvrđuju počiniteljevu krivnju spram takve posljedice, što znači da je uzimaju za takav uvjet kažnjivosti.³⁶ Isti odnos može se primijetiti i u sudskoj praksi kaznenih sudova.

U jednoj od svojih odluka Viši sud u Celju naglasio je da je kod kaznenog djela prema članku 325. KZ RS teška tjelesna ozljeda tek *objektivni uvjet kažnjivosti*.³⁷ Isti stav zauzeo je i Vrhovni sud RS kada u jednoj od svojih odluka navodi: “Sud je pravilno ustanovio okrivljenikovu krivnju spram posljedice,

³⁴ Presude koje su predmet analize u ovom radu odabrala je Verdel Kokol, V. I one su suštavni dio i monografije D. Korošec i suautora, Cestoprometno kaznensko pravo, GV Založba, Ljubljana, 2013., str. 293 do 320.

³⁵ Pregled sudske prakse sudaca za prekršaje pokazuje da neki prometnu nesreću smatraju objektivnim uvjetom kažnjivosti. Naime, u njihovim odlukama počiniteljev subjektivni odnos ostaje neobrazložen, a ne može se primijetiti ni njihovo nastojanje da se utvrdi počiniteljev osjećaj krivnje spram takve posljedice, i to unatoč odmjeravanju sankcije i broju kaznenih točaka na osnovi članka 234. tada važećeg Zakona o sigurnosti cestovnog prometa (ZSCP). Preostali dio sudaca prometnu nesreću smatra temeljnim prekršajem te počiniteljevu odgovornost procjenjuju s aspekta njegova nehaja (Presuda Kotarskog suda u Trbovlju, PR 413/2005, od 6. studenog 2008.) ili čak neizravne namjere, ali bez razloga za takav oblik odgovornosti (Presuda Kotarskog suda u Brežicama, PR 385/2009.). Isto tako, sudovi za prekršaje ne bave se ocjenjivanjem uzročne veze između prekršaja i prometne nesreće, što i u tom pogledu znači da je smatraju pravim objektivnim uvjetom kažnjivosti, iako odmjeravaju globu i broj kaznenih točaka na temelju članka 234. ZSCP, dok je ostali tretiraju kao kvalificiranu posljedicu.

³⁶ Tako npr. presuda Kotarskog suda u Ljubljani, posl. br. 12441/2006 od 9. kolovoza 2006., koju Viši sud u Ljubljani očito nije smatrao kao presudu bez razloga o odlučujućim činjenicama te ju je presudom posl. br. Kp 2162/2009 od 14. listopada 2010., potvrdio, bez obzira na to što je i krivnja za vožnju pod utjecajem alkohola tek pretpostavljena.

³⁷ Presuda Višeg suda u Celju, Kp 13/2000 od 18. siječnja 2000.

tj. prometne nesreće, dok teška tjelesna povreda odnosno smrt predstavljaju tek objektivni uvjet kažnjivosti, spram kojeg se počinitelj ne nalazi u odnosu krivnje (objektivni uvjet samo omogućuje razgraničenje između kaznenog djela i prekršaja)³⁸. Obrazloženje je očito ishitreno jer je upravo suprotan stav zauzet u presudi kojom je odbijen zahtjev za zaštitu zakonitosti, a potvrđene presude drugostupanjskog suda u kojima je počiniteljev nehaj procjenjivan u odnosu prema težoj posljedici, tj. smrti više osoba.³⁹ Različitost pogleda u sudskoj praksi ne iznenađuje, jer je odnos između prometne nesreće i teške tjelesne ozljede teoretski dosta zamršen, zbog čega se sudska praksa prema tim kategorijama različito opredjeljuje. Zbog toga ostaje sporno pitanje je li teška tjelesna ozljeda u članku 323. KZ-1B objektivni uvjet kažnjivosti ili se mora smatrati težom posljedicom zbog koje se počiniteljeva krivnja procjenjuje u smislu članka 28. KZ-1 RS. Odgovor na to pitanje, naime, otvara put za rješavanje dileme je li moguć pravi idealni stjecaj u situacijama kada je riječ o prometnoj nesreći s više ozlijeđenih odnosno mrtvih osoba.

5.3. Pojam prometne nesreće kao teoretski problem

Prema Bavconu, teška tjelesna ozljeda u strukturi kaznenog djela izazivanja prometne nesreće iz nehaja u smislu članka 325. KZ/94 RS imala je dvojaku prirodu. Kao *objektivni uvjet kažnjivosti* ona obavlja funkciju međaša odnosno željezničke skretnice koja pokazuje je li u konkretnom slučaju riječ o kaznenom djelu ili o prekršaju. Ujedno, ona se javlja i kao teža posljedica temeljne zabranjene posljedice, dakle prometne nesreće.⁴⁰ Da je takva interpretacija barem na prvi pogled kontroverzna, priznaje i sam ugledni profesor. Takvo stajalište, naime, temelji na prisilnom razdruživanju (*divisio*)⁴¹ pojma prometne nesreće od teške tjelesne ozljede, jer u biti nema razlike između teške tjelesne ozljede kao sastavnog dijela prometne nesreće i teške tjelesne ozljede kao njezine posljedice, već ima dalekosežnije teoretske i praktične konzekvencije.

Kako je već spomenuto, i sudska praksa tretira tešku tjelesnu ozljedu ili čak smrt kojeg od sudionika u prometnoj nesreći kao *objektivni uvjet kažnjivosti*,⁴² ali se ne izjašnjava o kakvom se to (*pravom* ili *nepravom*) objektivnom uvjetu kažnjivosti zapravo radi. Za pravi objektivni uvjet kažnjivosti je naime karak-

³⁸ Presuda Vrhovnog suda RS, Ips 391/2006 od 11. siječnja 2007.

³⁹ Presuda Vrhovnog suda RS, Ips 208/2009 od 4. veljače 2009., Ips 391/2006 od 11. 1. 2007.

⁴⁰ Bavcon, Lj., Inštitut za kriminologiju pri Pravni fakulteti v Ljubljani, Raziskava št. 124 pod vodstvom prof. dr. Ljube Bavconu, Uradni list RS, Ljubljana, 2000., str.154.

⁴¹ Sesić, B., Osnovi logike učenja o pojmu, Naučna knjiga, Beograd, 1977., str. 144 i 145.

⁴² Vidjeti bilješku 36.

teristično da suzuje zonu kriminalnosti (*Strafeinschränkungsgründe*),⁴³ dok je nepravi objektivni uvjet proširuje.⁴⁴ Zakonskom kategorizacijom prometnih nesreća ZPrCP širi zonu kriminalnosti u obliku lijevka odozdo prema gore, tj. od temeljnog prekršaja s izazvanom apstraktnom opasnošću pa sve do IV. kategorije prometnih nesreća. Stoga Fišer s pravom konstatira da bi slijedom takve zakonske logike uz tešku tjelesnu ozljedu i smrt kojeg od sudionika u cestovnom prometu mogla postati *objektivnim uvjetom kažnjivosti*.⁴⁵ Ako takvi prekršaji prerastaju u kazneno djelo prema članku 323. odnosno 324. KZS i ako imaju za posljedicu prometnu nesreću III. odnosno IV. kategorije, to znači da kvalifikacija kaznenog djela ili prekršaja s lakšom tjelesnom ozljedom ovisi o pukoj slučajnosti na koju počinitelj nema bitnog utjecaja. Razlika tih kaznenih djela od prekršaja nije kvalitativna, već *kvantitativna*. Štoviše, u pitanju je čista formalnost. ZPrCP u točki 4. stavka 2. članka 109. čak i određuje da je riječ o prometnoj nesreći IV. kategorije ako stradala osoba *umre u roku od 30 dana* nakon nesreće. Takvu odredbu ima i Zakon o sigurnosti prometa na cestama Republike Hrvatske. Taj Zakon u točki 84. članka 2. također određuje da postoji uzročna veza između prometne nesreće i posljedica u stavku 1. i stavcima od 3. do 6. članka 227. KZH ako do takvih posljedica dođe *u roku od 30 dana* nakon prometne nesreće.⁴⁶ Takav formalizam doslovce graniči s birokratskim cinizmom. Ako je, naime, linija između tih kaznenih djela i odgovarajućih prekršaja tako tanka da ju je moguće određivati i time pomicati na takav način, onda bi to moglo značiti da bi se radnje sankcionirane u članku 323. KZS i u stavku 2. članka 227. KZH mogle *svrstati čak u prekršaje*, kod kojih je *nehaj* redoviti oblik krivnje. Takvo zakonsko uređenje tu svoju proturječnost samo na prvi pogled vješto izbjegava, jer se primjenom dublje analize treba suočiti s tim značajnim kriminalnopolitičkim paradoksom. Svjesni problematičnosti takvog stava zbog teškog pomirenja s tendencijama za zaoštavanjem represije, ipak držimo da bi takvo uređenje bilo sukladno kriminalnopolitičkom smislu ograničavanja kaznenopravne represije s racionalnijom kaznenom politikom, kao i s teorijom o kvantitativnom razgraničenju između kaznenih

⁴³ Jescheck, H. H., Lehrbuch des Strafrechts, Allgemeiner Teil, Duncker und Humbold, Berlin, 1996., str. 556.

⁴⁴ Takav nepravi objektivni uvjet kažnjivosti predstavljaju teška tjelesna ozljeda ili smrt kojeg od sudionika kod kaznenog djela sudjelovanja u tučnjavi u smislu članka 126. KZ-1B RS.

⁴⁵ Tako i Fišer, Z., Objektivni pogoj kaznjivosti (doktorska disertacija), Nova Gorica, 1995., str. 92. Fišer na primjer smatra da je teška tjelesna ozljeda u konstrukciji kaznenog djela ugrožavanja cestovnog prometa objektivni uvjet kažnjivosti, a takav je i stav Vrhovnog suda RS, zauzet u više njegovih odluka, npr. Ips 201/1996 od 26. ožujka 1997. Isto tako je shvaćanje i Višeg suda u Koprju u presudama posl. br. Kp 227/2008 od 25. veljače 2009. i Kp 2762/2007 od 7. studenog 2007. Takav stav zauzeo je i Vrhovni sud u više navrata. Vidi npr. presudu Ips 201/1996 od 26. ožujka 1997. I presudu Kp 276/2009 od 7. studenoga 2007. Vidjeti bilješku 22.

⁴⁶ Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama donesen odlukom Hrvatskog sabora na sjednici 21. lipnja 2013., Narodne novine 80/2013.

djela i odgovarajućih prekršaja i s prilično strogim sankcijama za takve prekršaje i činjenicom da je već i sama prometna nesreća u nekom smislu i “kazna” za pogrešku kojoj je često teško odrediti kaznenopravni značaj. No bez obzira na tu značajnu dilemu, čini se da profesor Petar Novoselec daje najjasniji odgovor na pitanje što je zapravo prometna nesreća u konstrukciji nekadašnjeg članka 325. KZS/94 i time u sadašnjem članku 323. KZS.

Po mišljenju tog izvrsnog i utjecajnog teoretičara koji je mnogo pripomogao boljemu razumijevanju problematike koja je predmet ovog rada, prometna nesreća tek je *paravan* iza kojeg se krije kazneno djelo izazivanja prometne nesreće iz nehaja kao ugrožavajuće, a ne kao kazneno djelo povrjeđivanja.⁴⁷ Zato bi trebalo i kazneno djelo iz čl. 323. st. 1. KZS odrediti kao namjerno kazneno djelo da bi se uspostavio konzistentan odnos prema članku 324. KZS. I već spomenuta teoretska premisa *htjeti ugroziti još ne znači htjeti ozlijediti* uzeta je u obzir u članku 25. KZS-1, koji određuje namjeru kao počiniteljev “odnos spram djela, kojeg je bio svjestan te je djelo htio izvršiti (*izravna namjera*) odnosno da je bio svjestan da djelo može izvršiti, pa je na to i pristao (*neizravna namjera*)”. Naglasak je dakle na radnji, a ne na samoj posljedici. Posljedica koja odgovara pojmu zabranjene posljedice stoga je integralni dio same radnje. Prometna nesreća je dakle sinonim za konkretnu opasnost. Prometna nesreća je naime dokaz da je tek nešto prije nje postajala konkretna opasnost koja predstavlja zabranjenu posljedicu. Svako ugrožavanje naime još ne znači prometnu nesreću, dok svaka prometna nesreća pretpostavlja da je prije njezina nastanka postojala konkretna opasnost. Izazivanje prometne nesreće dakle je sinonim za izazivanje povrede i zbog toga za ugrožavanje. Uz to moglo bi se zaključiti da je u pravu i profesor Bavcon kad kaže da je teška tjelesna ozljeda u članku 325. KZS/94 odnosno 323. KZS *teža posljedica*, koja je proizašla kao daljnja posljedica tog konkretnog ugrožavanja, to jest posljedica za koju se počiniteljeva krivnja procjenjuje u smislu članka 28. KZS.

⁴⁷ Novoselec, P., Uveljavitev novega kaznivega dejanja povzročitve prometne nesreče iz malomarnosti, Uveljavljanje novih institutov kazenskega materialnega in procesnega prava, Inštitut za kriminologijo pri Pravni fakulteti v Ljubljani, Raziskava št. 124 pod vodstvom prof. dr. Ljube Bavcona, Uradni list RS, Ljubljana, 2000., str. 167 i 168. Vidi i P. Novoselec, Primerjalnopravni diskurz Hrvaška-primerjalnopravni pogled na slovensko prometno kazensko pravo iz tujine, u monografiji: D. Korošec i suautori, navedenoj u bilješki 34, str. od 241 do 254.

6. O (NE)KONZISTENTNOSTI ODNOSA IZMEĐU ČLANAKA 226. I 227. KZH

Kazneno djelo prema članku 226. KZH u odnosu na kazneno dijelo iz članka 227. KZH jest *lex specialis*, što znači da se primarno mora primijeniti ta inkriminacija, koja detaljnije određuje svojstva počinitelja, način radnje, zabranjenu posljedicu kao izravnu opasnost za život i tijelo ljudi – dok pravne posljedice ne predviđa – koja se ostvaruje u tjelesnim ozljedama ili čak u smrti jednog ili više sudionika u cestovnom prometu. Kriminalnopolitički bi, naime, bilo neprihvatljivo kad bi zakonodavac propustio da se za teže posljedice tako opasog ponašanja, kao što je ugrožavanje cestovnog prometa *iz objesti* ne odredi zakonska osnova za pooštreno kažnjavanje kad je takvo ponašanje uzrok posljedica iz stavaka od 3. do 6. članka 227. KZH proizašlih iz radnji iz stavaka 1. i 2. tog članka, to jest za kaznena djela s bitno manjim stupnjem krivnje koja ima u vidu članak 226. KZH. No, uz tendenciju za zaoštavanjem represije na tom području, takvu nomotehničku pogrešku zakonodavac sigurno ne bi učinio s obzirom na to da sudska praksa ne može sama stvarati *kvalificiranja kaznena djela*, to jest određivati teže posljedice kaznenim djelima kod kojih one nisu zakonski određene,⁴⁸ naročito kad se istovremeno promijenio *institut odgovornosti za težu posljedicu* u stavku 2. članka 27. KZH tako da je proširio odgovornost za *nehaj* i na *namjeru*.⁴⁹ Zbog toga se postavlja pitanje predviđa li možda koncepcija članka 226. mogućnost *idealnog stjecaja* s odgovarajućim kaznenim djelima protiv života i tijela ili s kaznenim djelom iz članka 227. ili uopće ne pretendira na stjecaj te taj problem rješava na neki drugi način i na nekoj drugoj premisi na kojoj bi se mogla tražiti konzistentnost odnosa između članaka 226. i 227. i *time ratio legis* takvog uređenja. Pomisao na idealni stjecaj čini se možda na prvi pogled prihvatljivom, jer je u Sloveniji započela rasprava o adekvatnosti instituta odgovornosti za težu posljedicu kod kaznenog djela izazivanja prometne nesreće iz nehaja prema članku 323. i članku 324. KZ-1.⁵⁰ No, u idealnom stjecaju ne može se tražiti rješenje jer se u najboljem slučaju nudi *prividni idealni stjecaj u odnosu supsumpcije* kod kojeg se pretpostavlja da su u stjecaju samo zakonski

⁴⁸ Bačić, F., Krivično pravo, Opći dio, Informator, Zagreb, 1978., str. 286.

⁴⁹ Stavak 2. članka 27. naime glasi: „Teža kazna koju zakon propisuje za težu posljedicu kaznenog djela može se izreći kad je počinitelj glede te posljedice postupao barem s nehajem.“ Članak je doslovno preuzet iz § 18. StGB koji određuje: „*Schwerere Strafe bei besonderen Tatfolgen*“ na sljedeći način: „Knüpft das Gesetz an eine besondere Folge der Tat eine schwerere Strafe, so trifft sie den Täter oder den Teilnehmer nur, wenn ihm hinsichtlich dieser Folge wenigstens Fahrlässigkeit zur last fällt.“

⁵⁰ O tim raspravama: Korošec, D., Zelo kritično o institutu hujše posledice v slovenskem kazenskem pravu, Pravna praksa, št.19/2012., priloga, str. I-IV, Ljubljana, 2012., i Dežman Z., Posledice prometne nesreće in institut odgovornosti za hujšo posledico. Prav. praksa (Ljublj.), 7. veljače 2013., leto 32, št. 5, str. 17-20, detaljnije i u monografiji D. Korošec i suautori, navedenoj u bilješci 34, str. od 117 do 123 i od 143 do 153.

opisi pojedinih kaznenih djela koji se mogu primijeniti na određenu radnju, a ne i sama kaznena djela. To, naime, znači mogućnost različitih načina procjenjivanja jednog samog, a ne više djela.

Da pravi idealni stjecaj ne dolazi u obzir, dokazuje već sam pojam izvršnja radnje. Radnja je konstitutivni element svakog kaznenog djela. Sukladno zakonskom opisu određenog kaznenog djela, ona limitira zonu kriminalnog. Samo u izvršenoj radnji objektivizira se počiniteljevo subjektivno, dakle ono što je odlučujuće za prosuđivanje njegove krivnje. Ipak, ako je radnja samo kazualna, ona ne odražava počiniteljev subjektivitet. Kao metodološko polazište za prepoznavanje stjecaja uzima se značenje razlikovanja između *jedinstva radnje* (*Handlungseinheit*) i *jedinstva djela* (*Tateinheit*).⁵¹ Na značenje takvog razlikovanja pri rješavanju problematike s područja učenja o stjecaju kaznenih djela (*Konkurrenzlehre*) posebno upozorava Roxin. Ne radi se, naime, samo o terminološkom pitanju, već je posrijedi precizno određivanje njihova sadržaja. Stoga se prema Roxinovim upozorenjima ti pojmovi ne smiju zamjenivati. Jedinstvo radnje kojom može biti prouzročeno više različitih (*ungleichartige*) ili jednakih (*gleichartige*) kršenja zakona, može predstavljati samo jedno kazneno djelo iz kojeg proizlazi više povreda. Upravo kod takve radnje postavlja se pitanje je li ona samo zbog više posljedica idealni stjecaj ili je tek riječ o jednoj radnji i stoga, u pravnom pogledu, djelu s jednom posljedicom. Uz takvo razlikovanje, naravno, postavlja se i pitanje kriterija po kojima se može prepoznati jedinstvo radnje. I na to pitanje odgovara Roxin kada upozorava da je radnja u prirodnom smislu (*Handlung im natürlichen Sinne*) uvijek jedan cjeloviti akt (*Einzelakt*), ali ne i istovremeni akt (*Gleichzeitigakt*). Ako je radnja u prirodnom pogledu cjelina, onda je ona i u pravnom pogledu cjelina, pa se stoga radi tek o jednom djelu (*Tateinheit*), bez obzira na broj posljedica.⁵² To što radnji daje samostalnost jest jedinstvo počiniteljeve volje (*einheitlicher Wille*). Roxin stoga naglašava jedinstvo počiniteljeve volje i u tom pogledu kao značajan kriterij pri razgraničenju jedinstva radnje od jedinstva djela, pa tako i kaznenog djela. Ono zbog čega su kaznena djela, koja su inače u idealnom stjecaju, samostalna, jest *sposobnost suda u prepoznavanju samostalnosti počiniteljeve volje*, o kojoj ovisi i samostalnost samih kaznenih djela vezanih na jedinstvo radnje u naturalističkom smislu riječi. Djela u idealnom stjecaju su dakle samostalna djela kada se u svakom od njih odražava samostalnost počiniteljeve volje. Kod klasičnih djela, počinjenih s namjerom, prepoznatljivost idealnog stjecaja stoga je jednostavnija jer se lakše prepoznaje samostalnost pojedinačnih radnji izvršenih u idealnom stjecaju, gdje svaka za sebe predstavlja kazneno djelo u kojem se na parcijalan način izražava počiniteljeva volja.

⁵¹ Roxin, C., *Strafrecht, Allgemeine Teil, Band II, Besondere Erscheinungsformen der Straftat*, Verlag C.H. Beck, München, 2003., str. 799 do 801.

⁵² Roxin, C., *ibid.*, str. 805.

Na tim kriterijima Roxin utemeljuje jedinstvo radnje kod kaznenih djela kod kojih je izvršna radnja povreda dužne pažnje (*Sorgfaltverstoßen*), bez obzira na broj posljedica. No, pitanje je što radnji daje onaj stupanj autonomije zbog kojeg je takvo jedinstvo radnje samostalno kazneno djelo i u onim slučajevima kada je to samo dio prirodne radnje na koju se odnose posljedice za koje se drži da su u idealnom stjecaju. Da bi potvrdio svoj stav, Roxin navodi slučaj vozača osobnog vozila koji iz nehaja izazove prometnu nesreću u kojoj je ozlijeđeno više osoba – doslovno je pregaženo više pješaka, ali je time zbog jedinstva radnje počinjeno tek jedno kazneno djelo.⁵³

I kod kaznenih djela ugrožavanja i kaznenih djela počinjenih iz nehaja izvršna radnja je konstruirana elementom volje. Kod kaznenih djela činjenjem počinitelj postupa iako zna da ne bi smio. Kod kaznenih djela nečinjenja i kod kaznenih djela počinjenih iz nehaja počinitelj ne postupa onda kad bi, s obzirom na dužno postupanje i na njegovu garantnu funkciju, trebao posegnuti u uzročni niz događaja odnosno takvim bi ga postupanjem trebao usmjeravati dalje od zabranjene posljedice, pa takvo nečinjenje dobiva isti značaj kao kazneno djelo činjenjem (*klauzula jednake vrijednosti*).⁵⁴ Prouzročena teža posljedica je naime modalitet izvršne radnje⁵⁵ takvog kaznenog djela. Stoga se ona ne svrstava među kvalifikatorna obilježja zakonskog bića (*Tatbestandmerkmale*), već je tek pravilo pri odmjeravanju strože kazne (*Strafzumessungsregel*)⁵⁶ odnosno uvjet je strože kažnjivosti. S obzirom na navedeno, hrvatska je teorija pošla pravim putem jer je zadržala institut odgovornosti za težu posljedicu, kad se ima u vidu odnos između članaka 226. i 227. KZH.

S obzirom na to, postavlja se pitanje na kakvom se temelju onda zasniva odgovornost počinitelja kaznenog djela iz članka 226. ako su iz njegovih radnji proizašle takve posljedice koje su predviđene stavcima od 3. do 6. članka 227. KZH. Posve jasan odgovor na to pitanje daje komentar uz članak 226., u kojem se, kako je već spomenuto u uvodnim izlaganjima, naglašava: “Dođe li do prometne nesreće, radit će se namjernom obliku izazivanja prometne nesreće u cestovnom prometu iz članka 227. KZ, pri čemu će *obijest* predstavljati *otegotnu okolnost*.”⁵⁷ Taj se komentar dopunjuje komentarom članka 47. KZH, u kojem se napominje da je takvo rješenje preuzeto po uzoru na § 46. njemačkog KZ.⁵⁸ Iz takvog stajališta znači proizlazi da se radnja iz članka 226. ocjenjuje dva puta različito, ovisno o ostvarenom. Takvo je stajalište problematično iz više razloga.

⁵³ Roxin, C., *ibid.*, str. 817.

⁵⁴ Novoselec, P., Zagreb, 2004., str. 145 i 146.

⁵⁵ Novoselec, P., *Krivično pravo, Krivično pravo i njegovi elementi*, Osijek, 1990., str. 23.

⁵⁶ Jescheck, H. H., *Lehrbuch des Strafrechts, Allgemeiner Teil*, Duncker&Humboldt, Berlin, 1996.

⁵⁷ Turković, K. i suautori, str. 297 i 298.

⁵⁸ Turković, K. i suautori, str. 69 i 70.

U članku 226. KZH *obijest* je zakonsko obilježje tog kaznenog djela, znači njegov *konstitutivni* i *konstantni element*, a takav ga teoretski stav pretvara u *varijabilnu okolnost*, koja kod kaznenog djela iz članka 227. izvršenog radnjom iz članka 226. KZH predstavlja puku *otegotnu okolnost*, znači okolnost iz članka 47. KZH. Takvo rješenje kriminalnopolitički nije prihvatljivo. Za takvo opasno ponašanje, koje je inkriminirano u članku 226. i za koje je određena kazna zatvora do tri godine, kažnjava se počinitelj u istom kaznenom okviru (*Strafzumesungramen*) kao i počinitelj kaznenog djela iz članka 227., iako taj *nije postupio iz obijesti* jer nije teško kršio propise o sigurnosti cestovnog prometa. No to nije jedini razlog, jer se postavlja i pitanje je li moguće da se *obijest* pretvara u *otegotnu okolnost* za kazneno djelo iz članka 227. kad je ono počinjeno iz nehaja. Ako je moguće *obijest* pretvoriti u okolnost iz članka 47. KZH, onda se takvo shvaćanje ne može prihvatiti. Komentar, naime, ne ulazi u razrješavanje pitanja odgovara li počinitelj radnji iz članka 226. za kazneno djelo iz članka 227. *samo za namjerno* kazneno djelo, što bi bilo jedino logično.⁵⁹ A ako je tako, je li članak 226. uopće potreban? To pitanje potencira činjenica da je kazneno djelo iz članka 226. kao čisto kazneno djelo ugrožavanja teško dokazati pa takvi slučajevi redovito ostaju na razini prekršaja, ako uopće budu otkriveni. Čini se da članak 226. stvara više problema nego što ih praktički razrješava jer zaoštrava represiju na području cestovnog prometa. To je očito uvidjela i radna skupina koja je pripremala novi KZH. Komentar uz članak 47. naime navodi "...da se okolnosti koje predstavljaju obilježje kaznenog djela ne mogu uzimati kao još i otegotne ili olakotne, jer bi se ista okolnost dva puta vrednovala pri propisivanju kazne i pri njezinu odmjerenju (tako § 46. njem. KZ)." Takvo je stajalište radna grupa zauzela jer je sudska praksa poštovala ovo pravilo iako nije bilo izričito propisano zakonom.⁶⁰ Baš zbog takvog problema stavak 3. § 46. zabranjuje dvostruko vrednovanje (*Verbot der Doppelverwertung*)⁶¹ okolnosti koje su zakonska obilježja bića kaznenog djela (*Merkmale des Tatbestandes*), pa je takva interpretacija u proturječnosti s rješenjem u njemačkom KZ, dakle uzorom na koji se poziva radna skupina pri interpretaciji odnosa između članka 226. i 227. KZH.

Uz problematiku odnosa između članaka 226. i 227. KZH postavlja se još jedno pitanje, a to je značenje odgovornosti za osobito tešku tjelesnu ozljedu. Stavak 2. članka 27. KZH dovodi u nedoumicu je li kod prouzročenja težih posljedica predviđena mogućnost ne samo kombinacije namjera + nehaj i nehaj + nehaj već čak i kombinacija namjera + namjera, koja se može odnositi oso-

⁵⁹ Također nije logično da stavak 2. članka 324. KZS dopušta nehaj i kad je riječ o radnjama iz stavka 1. tog članka.

⁶⁰ Turković, K. i suautori, str. 70.

⁶¹ Taj stavak, naime, određuje: "*Umstände die schon Merkmale des gesetzlichen Tatbestandes sind, dürfen nicht berücksichtigt werden.*" O toj problematici: Tröndle, H., Fisher, T., Strafgesetzbuch, Verlag C. H. Beck, München, 2007., str. 362 i 363.

bito na namjerno izazivanje izravne opasnosti kao i na *namjerno* prouzročene *osobito teške tjelesne ozljede*, jer takva posljedica nije *osnovna posljedica* nijednog kaznenog djela.⁶² Teorija izričito priznaje takav oblik odgovornosti i kod kaznenog djela izazivanja prometne nesreće iz nehaja kada je prouzročena smrt ne jedne, već više osoba, a jednak stav zastupa i aktualna sudska praksa koja iz opravdanih razloga ne prihvaća idealni stjecaj te na taj institut asocira prividni idealni stjecaj u odnosu specijalnosti.⁶³ Kazneno djelo koje kvalificira teža posljedica poseban je tip kaznenog djela,⁶⁴ koje ima svoju posebnu kriminalnu bit zbog koje zakon predviđa pooštrenu kaznu za osnovno kazneno djelo. S takvom zakonskom konstrukcijom zakonodavac upozorava na izrazito opasno značenje osnovnog oblika kaznenog djela iz kojeg može nastati potencijalno teža posljedica od osnovne. Za izvršenu radnju nije dovoljan ni finalitet. Počinitelj kaznenog djela svojom radnjom pokreće uzročni niz prema nastanku određene posljedice, ali i takva radnja u ontološkom, naturalističkom značenju riječi ne odgovara svim vrstama kaznenih djela. Na temelju finalističkog razumijevanja također se ne mogu obrazložiti kaznena djela nečinjenja i nehajna kaznena djela. Pravo je vrijednosna kategorija, zbog čega je kažnjiva samo radnja s velikim društvenim značenjem (*Sozialerhebliche Handlung*). Zbog toga je i predviđena kaznenopravna posljedica. Počinitelj kod radnje ugrožavanja može namjerno ugrožavati, ali njegova volja nije usmjerena k povredi. U pravilu on to izričito i ne želi, ali je odgovoran ako je svojom radnjom pokrenuo uzročni niz koji je zbog njegova nehaja deviiario u postanak ne samo temeljne već i teže posljedice. Dakle, počinitelj je odgovoran zato što je zbog nehaja dao svojoj konačno zamišljenoj radnji nedovoljno siguran uzročni tijek. Ipak, od počinitelja se ne može zahtijevati sposobnost predviđanja slučajnosti konačne posljedice. Upravo zbog te nepredvidljivosti, aleatornost je u spletu uzročnog događanja značajan aksiološki, vrijednosni moment, pa je opseg teže posljedice potrebno kritički promatrati sa stajališta *ex ante*, a ne *ex post*, kako

⁶² Na taj problem pažnju skreće Novoselec kad navodi: "Ipak će se u nekim slučajevima i namjera u odnosu prema težoj posljedici voditi samo kod kaznenog djela kvalificiranog težom posljedicom. Do toga će najprije doći u slučajevima kad teža posljedica ne predstavlja posebno kazneno djelo pa onda ni osuda za takvo djelo nije moguća". To vrijedi u slučaju teške tjelesne ozljede koja je kvalificirana zato što je dovela do daljnjih težih posljedica, npr. trajne unakaženosti (čl. 99. st. 2.), a to je naime osobito teška ozljeda". Tako Novoselac, P., Zagreb, 2004., str. 245.

⁶³ Presuda Višeg suda u Kopru, posl. br. Kp 227/2008 od 26. veljače 2009. i presuda Višeg suda u Kopru, posl. br. Kp 227/2008 od 26. veljače 2009.

⁶⁴ Bačić, F., Nekoliko nestandardnih modela zakonskih opisa krivičnih djela u KZH, Naša zakonitost, Zagreb, 1983., str. 26 i dalje, te Atanacković, D. R., Krivična dela kvalifikovana težom posljedicom ili naročitom okolnošću; Jugoslovenska revija za krivično pravo i kriminologiju, Beograd, 1972., br 2, str. 389 i 390.

bi se izbjegla zloupotreba i suviše fleksibilnog nesvjesnog nehaja, na osnovi kojeg se počinitelju može pripisati odgovornost odnosno krivnja i za ono što u biti nije bilo predvidljivo pa se stoga nije ni moglo otkloniti. Zbog toga bi bio jako upitn stav da se počinitelja kaznenog djela iz članka 226. i iz stavka 1. članka 227. može prekorigi u odnosu na postanak osobito teške tjelesne ozljede i za *namjeru*.

7. PRIJEDLOZI ZA BUDUĆE UREĐENJE

Analizom zakonskog teksta članaka 324. i 323. KZS te 226. i 227. KZH može se doći do spoznaje o nekim nomotehničkim pogreškama.

Kako je već rečeno, u stavku 1. članka 324. nedostaje sintagma “...*kršenjem propisa o sigurnosti cestovnog prometa.*” Upravo u tom kršenju, naime, leži *povreda dužne pažnje*, koja određuje zakonsko biće kaznenog djela (*Tatbestand*) kojim je indicirana odnosno tipizirana protupravnost. Kaznena djela protiv sigurnosti cestovnog prometa određena su *blanketnom dispozicijom*, koja se poziva baš na kršenje propisa kojim je određeno zakonsko biće kako samih tih prekršaja tako i tih kaznenih djela.⁶⁵ Zbog tog nedostatka, kazneno djelo prema članku 324. KZS -B jedino je iz ove skupine kaznenih djela kod kojeg zakonski opis ne sadrži formulaciju “*krši propise o sigurnosti cestovnog prometa*”, a članak 226. KZH takvog nedostatka nema. Toj općoj primjedbi mogu se dodati još i neke druge, koje su možda čak i bitnije.

U stavku 3. članka 324. KZS suviše je pozivanje *na lakšu tjelesnu ozljedu* kad je djelo iz članka 1. počinjeno iz nehaja jer je stvaranje konkretne opasnosti s takvom posljedicom *još uvijek prekršaj* s prometnom nesrećom I. kategorije. U suprotnom, ovisit će o prekršajnom organu, državnom odvjetniku ili napokon o sudu koja će se kvalifikacija prihvatiti, prekršaj ili kaznjeno djelo, jer nije postavljen nikakav objektivni, to jest zakonski kriterij razlikovanja između tih dviju kaznenopravnih kategorija. Uz to, postavlja se adekvatnost i rješenja po kojem se može počinuti kazneno djelo iz stavka 1. članka 324. KZS i iz *nehaja*. Pitanje nehaja u tom se kontekstu postavlja podudarno, zato jer se prekršaji mogu u pravilu počinuti nehajem kao osnovnim oblikom odgovornosti za prekršaje, a namjerno jedino kad je to zakonom posebno određeno (članak 9. Zakona o prekršajima - ZP-1). A isto je tako problematičan umišljaj na izravnu opasnost kada ona ima za daljnju posljedicu lakšu tjelesnu ozljedu.

⁶⁵ O kvantitativnom razlikovanju kaznenih djela od prekršaja, koji ulaze u njihovo biće, vidi odluku Ustavnog suda RS br. U-I-134/11 od 11. 7. 2013. O uređenju kaznenopravne zaštite u RS vidi Karakaš, A., Kazenski zakonik 2008., u monografiji: D. Korošec i suautori, navedenoj u bilješci 34, str. od 31 do 33.

Zbog toga profesor Bavcon s pravom skreće pažnju baš na problem tog razgraničenja kaznenog djela prema članku 324. KZS od prekršaja, od kojih se ta kaznena djela *razlikuju samo kvantitativno*, a ne i kvalitativno. No i dokazivanje analognog kaznenog djela prema članku 226. mora da je pouzdanije kao dokazivanje kaznenog djela iz članka 324. KZS jer se kod članka 226. traži samo *namjera* kao jedini mogući oblik krivnje. Zato bi zakonski tekst članka 324. KZS-B bio dosljedniji kad bi određivao prouzročenje izravne opasnosti uz postojanje *namjere*. A to znači da je to kazneno djelo u članku 324. KZS-1 bilo bolje rješenje nego što je to u sadašnjem KZS-1 B. Zbog toga bi bilo pragmatično da se iz stavka 3. članka 324. izuzme sintagma "*lakšu tjelesnu ozledu jedne ili više osoba.*" i da se eliminiira odgovornost za nehaj. Također, nije jasno ni zašto je iz stavaka 4. i 5. članka 324. KZS izostavljena odgovornost za *tešku tjelesnu ozljedu ili smrt jedne ili više osoba*, kad je takva teža posljedica proizašla iz *nehajne radnje*. Stavci 4. i 5. odnose se, naime, samo na stavak 1., a ne i na stavak 2., ako je već predviđen i nehaj. Što se tiče pojmova "*predrzne vožnje*" i "*bezobzirne vožnje*", najbolje ih je eliminirati iz točke 3. stavka 1. članka 324. KZS i svrstati u članak 49. KZS, to jest među otegotne okolnosti.

Trebalo bi dopuniti i članak 226. KZH, i to kvalificiranim oblicima, te odrediti odgovornost za težu posljedicu na osnovi stavka 2. članka 27. KZH. U tom pogledu ipak je bolje rješenje u KZS-1 B. Zbog dogmatičnih i praktičnih problema članak 226. KZH u biti je čak suvišan jer ostaje bez praktične vrijednosti ako se njegov konstitutivni element, njegovo zakonsko obilježje "*iz obje-sti*" pretvori u otegotnu okolnost u slučaju ostvarivanja posljedica iz stavaka od 3. do 6. članka 227. KZH, a počinitelj se kažnjava u istom zakonskom okviru kao i onaj sudionik u cestovnom prometu koji nije kršio propise o sigurnosti cestovnog prometa iz obje-sti. Zbog toga se postavlja pitanje je li članak 226. KZH uopće potreban i predstavlja li stvarno doprinos jačanju kaznene represije u cestovnom prometu. S obzirom na to, predlaže se da se pojam "*iz obje-sti*" svrsta među *otegotne okolnosti* u članak 47. KZH i da se odatle utječe na pooštreno kažnjavanje za kazneno djelo iz članka 227. KZH ako je izvršeno radnjama iz članka 226. KZH.

Da bi članak 323. KZS bio konzistentan s člankom 324. KZS, trebalo bi da i stavak 1. određuje to kazneno djelo u njegovu osnovnom obliku također kao *namjerno* kazneno djelo izazivanja izravne opasnosti, pa bi sadašnji stavak 1. postao stavak 2., a stavak 2. stavak 3. i *izostavio bi se pojam prometne nesreće*, kako je to učinjeno u članku 227. KZH. Članak 227. KZH u biti je sasvim na mjestu, ako se izostavi "*osobito teška telesna ozljeda*" ili se toj sintagmi doda tekst "*jedne ili više osoba.*" I u stavku 1. članka 323. KZS trebalo bi *tešku tjelesnu ozljedu koja u biti predstavlja težu posljedicu* dopuniti sintagmom "... *tešku tjelesnu ozljedu jedne ili više osoba.*" Takav kakav je članak 323. KZS

naime dopušta čak i veoma radikalnan prijedlog, a to je da se radnje iz članka 323. KZS i stavka 2. članka 227. KZH *svrstaju među prekršaje*. Kao što smo već spomenuli, nameće se naime gotovo retoričko pitanje je li prihvatljivo da se radi o prometnoj nesreći IV. kategorije i kada stradali umre 30 dana nakon nesreće, kako to određuju članak 109. stavak 2. točka 4. ZPrCP i Zakon o sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske u točki 84. članka 2., ako dođe do posljedica iz stavaka od 3. do 6. članka 227. KZH i kada one proizlaze također iz radnji određenih u članku 226. KZH. Pitanje koje se postavlja jest, dakle, ne suprostavlja li se inkriminacija članka 323. KZS i stavka 2. članka 227. KZH teoriji o kvantitativnom razlikovanju tih kaznenih djela od odgovarajućih prekršaja. Zbog toga se s velikom skepsom očekuje odgovor na pitanje ne bi li bilo možda ipak prihvatljivije ako bi zakonodavac u obje zemlje zadržao samo kazneno djelo izazivanja izravne opasnosti u cestovnom prometu izvršeno samo s namjerom, a za kvalificirane posljedice odgovornost u smislu 28. članka KZS odnosno stavka 2. članka 27. KZH. Na taj bi način bilo jasno određeno koje su radnje u cestovnom prometu predmet kaznenopravnog prijedloga, kao najopasnije, a jasnije bi bio određen i kriterij za razgraničenje takvog kaznenog djela od odgovarajućih prekršaja na jednoj i nesretnog slučaja na drugoj strani, koji ne zahtijevaju nikakvu represiju. Time bi se dvojaka pravna zaštita sigurnosti cestovnog prometa pokazala konzistentnijom, racionalnijom, manje represivnom i humanom, s istaknutijim negativno moralno-etičkim temeljem kaznenog djela prema članku 324. KZS kao ekstremnim oblikom društveno neprihvatljivog ponašanja u cestovnom prometu.

8. ZAKLJUČAK

Zakonsko uređenje kaznenopravne zaštite cestovnog prometa, kako u KZS tako i u KZH, jasno pokazuje nastojanje za zaoštavanjem kaznenopravne represije, naročito protiv najopasnijih kršenja propisa o prometnoj sigurnosti s obzirom na način izvršenja tih kaznenih djela kao i na težinu posljedica proizašlih iz predviđenih radnji. Ono što se pri određivanju uvjeta kažnjivosti može prigovoriti obama kaznenim zakonima jest primjena pojmova kojima je teorija dosta jasno odredila značenje i mjesto u dogmatici kaznenog materijalnog prava i suviše jaka tendencija da se doziraju zapriječene kazne s prilično velikim razlikama za svaku kategoriju teže posljedice, posebno jer su te posljedice u pravilu često rezultat pukog kauzaliteta i aleatornosti. Kazneno materijalno pravo je enciklopedijska nauka, nauka određivanja i svrstavanja pojmova u konzistentan sistem, što je i bit izgrađivanja njegove dogmatike. Analiza problematike zakonskog uređenja kaznenopravne zaštite cestovnog prometa i u Republici Sloveniji i u Republici Hrvatski pokazuje da nije lako

obuhvatiti u njezinim okvirima svu dinamičnost i kompleksnost događaja u cestnom prometu. No, to nije problem s kojim se suočavaju samo te dvije zemlje, već je to problem stvaranja racionalnih uvjeta kod primjene kaznenopravne represije na tom specifičnom društvenom području.⁶⁶

Summary

LEGAL PROTECTION AGAINST CRIMINAL OFFENCES IN ROAD TRAFFIC ACCORDING TO THE CRIMINAL CODE OF SLOVENIA AND THE CRIMINAL CODE OF CROATIA

Among the many changes in criminal legislation, both in Slovenia and in Croatia, the legal concept of criminal offences against road safety has been significantly changed with the intention of penalising the endangering of road traffic, particularly through dangerous conduct as well as other less dangerous behaviour. A comparative legal analysis of the benefits of the legal framework in fact reveals a number of theoretical, doctrinal and nomotechnical problems which will be subject to further theoretical studies. Therefore, this work represents an attempt to compare the legal definition of criminal offences according to Articles 323 and 324 of the Criminal Code of the Republic of Slovenia (KZS) and Articles 226 and 227 of the Criminal Code of the Republic Croatia (KZH) to find an answer to the question of to what extent the legislators in both countries acquired a certain theoretical understanding of the manner to more precisely regulate road traffic safety by criminal law, and whether they have been successful in this attempt. In this paper, by comparing the conditions of culpability and criminality in endangering road traffic according to the KZS and KZH, we deal with the following: 1. the importance of the legal regulation of the legal protection of road traffic in the KZS and KZH; 2. an analysis of initial doctrinal issues; 3. the etymological significance of the terms “audacious”, that is, too daring and “reckless” driving under item 3 of paragraph 1 of Article 324 KZS and the notion of “arrogance” in Article 226 KZH; 4. the role of the notion of traffic accidents in the structure of these criminal offences; 5. an analysis of the (in)consistency between Article 226 and 227 KZH; and 6. proposals for the future legal regulation of the KZS and KZH.

⁶⁶ Za komparativnopravni pregled kaznenopravnog uređenja cestovnog prometa založili su se: Korošec, D. za Finsku; Nerat, B. za Austriju, Zgaga, S. za Mađarsku, Estoniju, Bugarsku i SDA (New York, Kaliforniju i Alabamu) u monografiji D. Korošec i suautori, navedenoj u bilješki 34, str. od 69 do 73, od 95 do 106 i od 130 do 141.