

IVANA ĐURAS*

Obijesna vožnja kao novo kazneno djelo**

Sažetak

Članak načinja aktualnu i tešku temu iz oblasti kaznenih djela u cestovnom prometu, a neposredni povod obradi teme jest činjenica da smo svjedoci učestalog stradavanja sudionika u prometu, posebice pješaka, zbog neprilagođenog kretanja vozila, vožnje pod utjecajem opijata ili alkohola te kršenja, često i kumulativnog, brojnih blanketnih odredbi Zakona o sigurnosti prometa na cestama. Zakonodavac je stoga prepoznao potrebu uvođenja novoga kaznenog djela obijesne vožnje koje supsumira izrazitu drskost na subjektivnom planu te ograničava oblik krivnje na dolus directus, odnosno izravnu namjeru i u onim slučajevima kada takva vožnja nije prouzročila teške tjelesne ozljede ili smrt neke osobe, niti veću materijalnu štetu.

Ovdje se otvaraju i pitanja definicije kaznenog djela (zakonskog opisa), njegova važenja isključivo u cestovnom prometu i razgraničenja kaznenog djela i prekršaja te problema dokazivanja svih bitnih elemenata kaznenog djela iz članka 226. Kaznenog zakona.

Ključne riječi: obijesna vožnja, izravna namjera (dolus directus).

UVOD

Usporedno s tehnološkim napretkom i općenitim ubrzanjem životnog ritma u novome dobu, svakodnevno se susrećemo s potrebom mijenjanja i/ili dopunjavanja aktualnih zakonskih propisa kako bi rješenja pravnih situacija koja su nova i nepoznata, bila na primjeren način usklađena s vremenom u kojem živimo i temeljnim ljudskim pravima koje u svojoj osnovi svako zakonsko rješenje treba štiti. Tako nailazimo na recentne promjene na području informatičkog kriminaliteta svih oblika, gospodarskog kriminaliteta ili za svakoga od nas iznimno važnog – kriminaliteta iz oblasti prometa.

* Ivana Đuras, samostalna savjetnica pri Ustavnom sudu Republike Hrvatske.

** Izražena stajališta isključivo su stručno pravno mišljenje autorice i nisu službeno stajalište Ustavnog suda RH.

Hrvatsko kazneno zakonodavstvo, od samostalnosti Republike Hrvatske pa do danas, uz brojne izmjene, dopune i objavljene pročišćene tekstove (prvi je objavljen pročišćeni tekst Osnovnoga krivičnog zakona Republike Hrvatske u Narodnim novinama 31/93. i 35/93., a potom i pročišćeni tekst Krivičnog zakona Republike Hrvatske u Narodnim novinama 32/93. i 38/93.) kaznena djela iz prometa prvobitno smješta u glavu XIV. pod nazivom Krivična djela protiv sigurnosti javnog prometa, da bi kasnijim izmjenama i dopunama navedena kaznena djela nalazili u glavi XX. pod nazivom Kaznena djela protiv opće sigurnosti ljudi i imovine i sigurnosti prometa (Kazneni zakon, Narodne novine 110/97., 27/98., 50/00., 129/00., 51/01., 105/04., 84/05., 71/06., 110/07. i 152/08.) te u novom Kaznenom zakonu (Narodne novine 125/11., u daljnjem tekstu: KZ/11.) u glavi XXII. pod nazivom Kaznena djela protiv sigurnosti prometa.

Upravo je člankom 226. KZ/11. propisano novo kazneno djelo – objiesna vožnja u cestovnom prometu – za koje je zakonodavac predvidio mogućnost izricanja kazne zatvora u trajanju do najviše tri godine.

OBRAZLOŽENJE PRIJEDLOGA NOVOGA KAZNENOG ZAKONA

Iz izvješća Odbora za pravosuđe o Prijedlogu kaznenog zakona dostavljenog na prvo čitanje Hrvatskom saboru pod oznakom P.Z.E. br. 866 te prijedloga Kaznenog zakona od 7. srpnja 2011. kojeg je Vlada Republike Hrvatske podnijela predsjedniku Hrvatskoga sabora, usklađeno je zakonodavstvo Republike Hrvatske sa zakonodavstvom Europske unije, te je u prilogu prijedloga dostavljena i Izjava o njegovoj usklađenosti s pravnom stečevinom Europske unije i pravnim aktima Vijeća Europe.

Na 23. sjednici Hrvatskoga sabora 15. srpnja 2011. usvojen je Zaključkom prijedlog Kaznenog zakona, koji u odnosu na članak 226. (u Prijedlogu je označen kao 227.) na stranici 218. navodi:

"Ovo je prijedlog novog kaznenog djela kojim se "ispravlja" postojeće zakonodavno rješenje prema kojem se ugrožavanje cestovnog prometa smatra kaznenim djelom samo ako je dovelo do određenih povređivanja kao posljedica. U nekim slučajevima treba kaznenu odgovornost proširiti i na taksativno nabrojene drastične oblike kršenja prometnih propisa i kad nema takvih posljedica; tipičan je primjer iz najnovije prakse vožnja zabranjenim smjerom na autocesti, koja je, srećom, završila bez posljedica. Slično kazneno djelo je ugrožavanje cestovnog prometa iz § 315c njemačkog Kaznenog zakona prema kojem se ugrožavanje kažnjava samo u stanju opitosti ili kršenja sedam prometnih propisa ("sedam smrtnih grijeha u prometu"), a nedavno ga je uvela i Slovenija pod nazivom "predrzna vožnja v cestnem prometu" (članak 324. slovenskog Kaznenog zakona).

Ovaj prijedlog to kazneno djelo predviđa u vrlo uskom opsegu, što je osobito došlo do izražaja na subjektivnom planu jer se traži počiniteljeva objiest. To, drugim riječima, znači da se oblik krivnje ograničava na *dolus directus*."

Zakonodavac je prijedlogom za propisivanje novoga kaznenog djela objiesne vožnje u cestovnom prometu prepoznao trend povećanja broja drskih, naprasitih, odnosno arogantnih i objiesnih vozača (sinonimi prema podacima iz Hrvatskog leksikona), čije ponašanje u cestovnom prometu, iako u konkretnom slučaju nije prouzročilo teške posljedice za zdravlje ili imovinu, treba sankcionirati, kako ne bi nastavili s opasnom i bezobzirnom vožnjom koja

sama po sebi višestruko povećava rizik od počinjenja kaznenog djela s teškim posljedicama. Takvim normativnim pristupom dodatno je pojačana svijest vozača o odgovornom ponašanju u cestovnom prometu, ispunjena svrha generalne prevencije te podignuta razina zaštite i ostalih sudionika u prometu i objesnih vozača.

ANALIZA ČLANKA 226. KAZNENOG ZAKONA

Člankom 226. KZ/11 propisano je:

"Objesna vožnja u cestovnom prometu

Članak 226.

Sudionik u cestovnom prometu koji iz objesti teško krši propise o sigurnosti prometa vozeći u stanju nesposobnosti za vožnju izazvanoj trošenjem 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 brzinom koja prelazi pedeset km/h iznad dopuštene u naseljenom mjestu ili području s naznačenim ograničenjem brzine, izazove opasnost za život ili tijelo ljudi,

kaznit će se kaznom zatvora do tri godine."

Teorija kaznenog prava poznaje ukupno četiri osnovna elementa, odnosno obilježja kaznenog djela: radnju, protupravnost, krivnju i kažnjivost. Za konkretan slučaj, na dvojbenost i potrebu za raspravom, upućuje krivnja, kao subjektivni element i podredno radnja, kao objektivni element. Protupravnost i kažnjivost nisu sporni sagledavajući kazneno djelo objesne vožnje u cestovnom prometu u širem kontekstu.

Dakle, svako kazneno djelo, pa i citirano, da bi ga počinitelj u cijelosti ostvario, mora sadržavati i subjektivne i objektivne elemente. Subjektivni elementi predmnijevaju postupanje s kažnjivim oblikom krivnje ili nehaja, dok su objektivni elementi kaznenog djela precizno navedeni u samom zakonskom opisu pojedinog kaznenog djela.

Subjektivni element kaznenog djela

Krivnja je ocjena o tome može li se počinitelju uputiti osobni prijekor za izvršeno kazneno djelo. Krivnja obuhvaća zbroj pretpostavki zbog kojih određena osoba može biti osobno proglašena odgovornom za djelo koje je počinila. Krivnja je pretpostavka za kazneno djelo; člankom 28. Ustava Republike Hrvatske propisano je da je svatko nedužan i nitko ga ne smije smatrati krivim za kazneno djelo, dok mu se pravomoćnom sudskom presudom ne utvrdi krivnja. Citirana se presumpcija nevinosti ubraja u osobne i političke slobode i prava čiju zaštitu jamči naš Ustav, jednako kao i članak 6. stavak 2. Konvencije za zaštitu ljudskih prava i temeljnih sloboda, gdje je kao konvencijski standard smještena pod pravo na pošteno suđenje.

Načelo krivnje definirano je u članku 4. ZKP/11. koji glasi: "Nitko ne može biti kažnjen ako nije kriv za počinjeno kazneno djelo."

U najvećem broju slučajeva u zakonski opis kaznenog djela nije unesena okolnost koja

bi odredila može li se konkretno kazneno djelo počiniti direktnom, izravnom ili indirektnom, eventualnom, odnosno neizravnom namjerom, što znači da se gotovo svako kazneno djelo može počiniti s oba oblika namjere. Međutim, postoje kaznena djela koja su zakonski opisana tako da ih se može počiniti samo s oblikom krivnje – izravnom namjerom. O izravnoj namjeri će se raditi kada zakon zahtijeva da počinitelj kaznenog djela tražene okolnosti drži izvjesnim (Bačić, 1995, str. 209). U konkretnom slučaju zakonodavac je, što je vidljivo iz definiranja načina na koji citirano kazneno djelo može biti počinjeno, a radi se o postupanju *iz obijesti*, propisao upravo to: da se citirano kazneno djelo može počiniti s oblikom krivnje – izravnom namjerom, odnosno *dolus directusom*.

Člankom 28. stavkom 2. KZ/11. propisano je da počinitelj postupa s izravnom namjerom kada je svjestan obilježja kaznenog djela i hoće ili je siguran da će kazneno djelo ostvariti.

Objektivni elementi kaznenog djela

Drugi kumulativni segment utvrđivanja elemenata kaznenog djela odnosi se na zakonski opis kaznenog djela. Imajući u vidu da svako kazneno djelo ima svoja posebna obilježja koja u svojoj ukupnosti predstavljaju pravni pojam kaznenog djela, navedeni posebni elementi svakog kaznenog djela opisuju dio inkriminacije koji se u teoriji kaznenog prava naziva dispozicija. Ukupnost svih, u dispoziciji sadržanih okolnosti o kojima ovisi kažnjavanje i koje određuju pravni pojam svakog pojedinog kaznenog djela, jest ono što bi se moglo nazvati zakonskim opisom kaznenog djela.

Prema zakonskom opisu kaznenog djela obijesne vožnje u cestovnom prometu, da bi ono bilo počinjeno, potrebno je da je počinitelj isključivo sudionik u cestovnom prometu, što je ponajprije obuhvatilo onaj dio prometa – cestovnog – u kojem je očigledno zabilježen najveći broj stradanja zbog kršenja prometnih propisa. Sljedeća pretpostavka jest da počinitelj prilikom obijesne vožnje teško krši propise o sigurnosti prometa, dakle blanketnog propisa u vidu Zakona o sigurnosti prometa na cestama, kojih može biti i više istovremeno (primjerice prekoračenje brzine, vožnja kroz crveno svjetlo na semaforu i vožnja bez potrebnih dioptrijskih naočala). Dodatne pretpostavke navode se alternativno, ali se preciziraju: ili da se takav vozač uključuje u promet u stanju nesposobnosti za vožnju izazvanom trošenjem alkohola uz koncentraciju od najmanje 1,50 g/kg alkohola u krvi, odnosno trošenjem droge ili trošenjem psihoaktivnih lijekova, ili da se radi o vožnji u zabranjenom smjeru (što znači i suprotnom; imali smo primjere iz prakse gdje je počinitelj vozio automobil u suprotnom kolničkom traku autoceste), ili da se radi o pretjecanju na nepreglednom mjestu kolone vozila, ili vožnji brzinom koja prelazi pedeset km/h iznad dopuštene u naseljenom mjestu, ili o takvoj vožnji na području s naznačenim ograničenjem brzine.

U odnosu na voljnu intoksikaciju (*voluntary intoxication*) bilo alkoholom, bilo opijatima ili psihoaktivnim lijekovima i u drugim, poredbenim zakonodavstvima, utvrđuje se neispričivost takvoga stanja koje neće umanjiti niti krivnju, niti kaznu prema počinitelju, (*actiones libere in causa*), osim ako bi se radilo o intoksikaciji protiv volje počinitelja (*involuntary intoxication*), no navedena situacija nije u fokusu ovoga članka.

Kumulativni objektivni element u svakom od nabrojanih slučajeva jest okolnost da takva vožnja mora izazvati opasnost za život ili tijelo ljudi. Navedena opasnost konkretne je

naravi, te pretpostavlja blisku i neposrednu mogućnost nastupanja štetnih posljedica za život ili tijelo ljudi. Međutim, ta konkretna posljedica stvarno ne nastupa izvršenjem kaznenog djela obijesne vožnje u cestovnom prometu, kako je to predviđeno kod drugih "prometnih" kaznenih djela, primjerice kaznenog djela izazivanja prometne nesreće u cestovnom prometu, iz članka 227. KZ/11. Naime, za počinjenje kaznenog djela obijesne vožnje u cestovnom prometu, kao posljedicu je dostatno utvrditi da je postupanje počinitelja, uz prethodno utvrđene pretpostavke, dovelo do opisane konkretne opasnosti za život ili tijelo ljudi. U tom smislu valja istaknuti da oblik namjere (*dolus*) nije jednak u odnosu na samo postupanje u cestovnom prometu i u odnosu na posljedicu; za počinjenje kaznenog djela traži se izravna namjera (*dolus directus*) koja je apostrofirana upravo izrazom *obijesna*, što ne vrijedi i za posljedicu koja je bitan element kaznenog djela; naime, uz postojanje svijesti o svim bitnim obilježjima tog kaznenog djela i htijenje njegova počinjenja bez obzira na sve, bezobzirno i bahato (*obijest*), neizravna namjera (*dolus eventualis*) obuhvaća, u odnosu na posljedicu, pristanak na ugrožavanje, na stvarnu i neposredno izazvanu opasnost za živote ili zdravlje drugih osoba. Nije naodmet podsjetiti da obijesna vožnja, da bi se ostvarila kao kazneno djelo iz članka 226. KZ/11., mora biti izvršena s izravnom namjerom (opisuje ju izraz "obijest"), mora biti u uzročnoj vezi s nastupjelom konkretnom opasnošću za život ili tijelo ljudi, a da je pritom posljedica (u vidu konkretnog izazivanja opasnosti za život ili tijelo ljudi) bila obuhvaćena neizravnom (eventualnom) namjerom počinitelja.

Slična zakonska rješenja nalazimo i kod kaznenih djela propisanih u glavi XXI. KZ/11. koja normiraju protupravna ponašanja protiv opće sigurnosti, na primjer kazneno djelo dovođenja u opasnost života ili imovine općeopasnom radnjom ili sredstvom iz članka 215. KZ/11. Valja istaknuti da je do uvođenja novoga kaznenog djela obijesne vožnje u cestovnom prometu, takva protupravna postupanja vozača bilo moguće podvesti pod kazneno djelo dovođenja u opasnost života ili imovine općeopasnom radnjom ili sredstvom (koje u bitnome nije izmijenjeno u odnosu na prethodno važeći Kazneni zakon), gdje bi upravo vozilo bilo to zakonski navedeno općeopasno sredstvo kojim je počinitelj izazvao opasnost za život ili tijelo ljudi ili imovinu većeg opsega.

OBIJESNA VOŽNJA U SUDSKOJ PRAKSI

Kazneno djelo obijesne vožnje u cestovnom prometu propisano je KZ-om /11. koji je stupio na snagu 1. siječnja 2013. (prema članku 387. KZ/11.). Bez obzira na stvarnu brojku počinjenih kaznenih djela, još uvijek je premalen broj nepravomoćnih prvostupanijskih presuda (općinskih sudova koji su stvarno nadležni za suđenje u prvom stupnju), povodom žalbi stranaka u kaznenom postupku, koje su preispitivala žalbena vijeća županijskih sudova, koji su po svojoj funkciji i kreatori stabilne sudske prakse.

U svrhu analize recentne sudske prakse (izvor: Portal sudske prakse, internetska stranica Vrhovnog suda Republike Hrvatske) slijedi prikaz dviju presuda za kazneno djelo obijesne vožnje, koje su zbog uložene žalbe preispitane u drugom stupnju na nadležnom županijskom sudu. Napominje se da je u navedenim slučajevima u prvom stupnju nepravomoćno presudio isti općinski sudac, dok je u drugom stupnju odlučivalo vijeće županijskog suda u istom sastavu. U obama slučajevima, nakon što su oslobađajuće nepravomoćne prvostupanijske presude ukinute, predmeti su dodijeljeni drugom sucu općinskog suda koji je nakon provedene glavne rasprave donio pravomoćnu osuđujuću presudu.

ŽS BJ, Kž-283/2013-3 od 24. travnja 2014.

Navedenom presudom kao sporno u oslobađajućoj prvostupanjskoj presudi ocijenjeno je pogrešno utvrđeno činjenično stanje i to zbog toga što je izražen stav kako je za navedeno kazneno djelo potrebno da počinitelj postupi s izravnom namjerom, koja u konkretnom slučaju nije dokazana; naime, nije dokazano da se počinitelj svjesno upustio u ugrožavanje policijskog službenika. Također su naponi žalitelja (državnog odvjetnika) da dokaže ostvarenje "navodnog konstitutivnog elementa obijesti na strani počinitelja" prema ocjeni drugostupanjskog suda – nepotrebni. Nadalje, iz drugostupanjske presude proizlazi kako bi se, da je dokazano kako je okrivljenik namjerno nastavio vožnju u pravcu motocikla policijskog službenika, radilo o pokušaju nekog drugog kaznenog djela, primjerice nanošenja teške tjelesne ozljede, odnosno nekoga drugog kaznenog djela nevezanog uz (prethodnu) nepropisnost u cestovnom prometu. U tom smislu drugostupanjski sud između ostalog navodi:

"Kod ovog kaznenog djela potrebno je dokazati da okrivljenik s izravnom namjerom iz obijesti teško krši prometne propise što će biti dokazano samom činjenicom utvrđivanja, kao npr. u ovom postupku da se okrivljenik upustio u upravljanje automobilom u stanju alkoholi-ziranosti s preko 1,5 g/kg alkohola u krvi. U ovom postupku, dakle, nema nikakvog spora da je okrivljenik s izravnom namjerom teško kršio prometne propise. Drugi element djela u vidu nastupa konkretne opasnosti za život ili tijelo ljudi pripisuje se nehaju okrivljenika. Možemo reći da je okrivljenik sjedajući u automobil u stanju znatne alkoholiziranosti bio svjestan da može ostvariti konkretnu opasnost, no lakomisleno je smatrao da se to neće dogoditi."

ŽS BJ, Kž-8/2014-3 od 13. veljače 2014.

U ovom slučaju prvostupanjska presuda ukinuta je također zbog nepravilno utvrđenog činjeničnog stanja tijekom glavne rasprave pred prvostupanjskim sudom. Drugostupanjski sud u bitnome je obrazložio svoju presudu na sljedeći način:

"Naime, sud prilikom pravne ocjene utvrđenih činjenica u postupku zanemaruje da se kazneno djelo obijesna vožnja u cestovnom prometu sastoji od četiri modaliteta kršenja propisa o sigurnosti prometa, kojima izaziva opasnost za život ili tijelo ljudi, zbog čega se počinitelje kažnjava samo za ugrožavanje koje nije dovelo do težih posljedica. Prvi od takva četiri kršenja propisa o sigurnosti prometa predstavlja vožnja u stanju nesposobnosti za vožnju, jer je zakonodavac propisao da je takva nesposobnost izazvana ako koncentracija alkohola u krvi iznosi najmanje 1,50 g/kg i taj vid kaznenog djela upravo se optuženiku u postupku stavlja na teret.

Upravo utvrđene činjenice u postupku već za sada govore da je optuženik vozio u stanju nesposobnosti za vožnju i pritom je grubo kršio propise o sigurnosti prometa na cestama. Proizlazi da je postupao protivno odredbama članka 199. stavka 2. i članka 57. stavka 2. Zakona o sigurnosti prometa na cestama, jer da zbog nesposobnosti za vožnju zbog utjecaja alkohola nije propustio vozilo koje je dolazilo iz suprotnog smjera i zadržavalo pravac kretanja, već je skrenuo na lijevi kolnički trak i pritom udario svojim automobilom u nailazeći automobil, čime je konkretno ugrozio cestovni promet, ali bez težih posljedica. Takve okolnosti sadržane u postupanju optuženika sud u pobijanoj presudi pogrešno ocjenjuje i daje im pogrešan pravni značaj."

U ovom je slučaju drugostupanjski sud zasnivao ukidajuću presudu na pogrešnoj ocjeni i pristupu prvostupanjskoga suda utvrđenim činjenicama i to stoga što prvostupanjski sud nije u načinu na koji je optuženik upravljao vozilom našao elemente objesti, njegovu vožnju nije smatrao ekscencom, a uzimajući u obzir prethodno ponašanje u prometu, kazneno djelo ocijenio je izuzetkom. Takav pristup ocjeni činjeničnog stanja županijski sud smatra pogrešnim, zbog navedenoga u prethodnom citatu. Zaključno, drugostupanjski sud navodi da je za opstojnost kaznenog djela objesne vožnje u cestovnom prometu u konkretnom slučaju odlučujuća činjenica da je optuženik upravljao vozilom u stanju nesposobnosti za vožnju, izazvanom konzumacijom alkohola iznad granice koju je zakonodavac propisao kao minimalnu, što predstavlja grubo kršenje blanketnog propisa, zbog čega je posljedično došlo do konkretnog ugrožavanja sigurnosti prometa na cestama.

Iz obaju navedenih primjera vidljivo je da prvostupanjski sud jedan od konstitutivnih elemenata bića kaznenog djela – objest – smatra nedokazanom, slijedom čega postupanje optuženika u vožnji nije kvalificirao kao kazneno djelo te donosi oslobađajuću presudu. Naprotiv, u obama slučajevima, drugostupanjski sud objest smatra dokazanom već samom vožnjom optuženika u alkoholiziranom stanju, pri čemu je povrijeđeno blanketno zakonodavstvo (Zakon o sigurnosti prometa na cestama) i prouzročena konkretna opasnost. Iako se radi o svega dva slučaja, kako je prethodno navedeno, koja su raspravljana pred istim prvostupanjskim i drugostupanjskim sudom, u nedostatku recentnih presuda drugih sudova, za sada nije moguće govoriti o smjeru koji je zauzela sudska praksa kod prosuđivanja opstojnosti kaznenog djela objesne vožnje u cestovnom prometu. Međutim, u duhu prethodnih analiza, valja podsjetiti da je upravo objest kao način ponašanja, kao oblik (izravne) namjere bila vodeći razlog zakonodavca prilikom propisivanja navedenoga kaznenog djela i uočena je (pogrešna?) praksa drugostupanjskih sudova koji objest smatraju inherentnom samoj vožnji u stanju nesposobnosti, gdje su prekršeni blanketni propisi i izazvana konkretna opasnost za život ili tijelo ljudi. Naime, kada bi takva praksa zaživjela, kada bi dokazivanje objesti bilo nepotrebno, postavlja se pitanje kada bi i bi li uopće ikad više bila ostvarena bića (idealnog stjecaja) prekršaja prema mjerodavnim člancima Zakona o sigurnosti prometa na cestama i konačno, bi li takva praksa predstavljala primjenu u biti strožeg zakonodavstva, što je protivno i načelu pravičnosti iz članka 29. Ustava Republike Hrvatske.

U tu svrhu razmotrena je sudska praksa stvorena za vrijeme važenja starijih kaznenih zakona koji nisu propisivali kazneno djelo objesne vožnje, gdje izraz "objest" nalazimo uz objašnjenje načina postupanja u prometu kao "bezobzirna vožnja" i gdje je navedeni subjektivni odnos prema vožnji predstavljao otegotnu okolnost, a ne konstitutivni element bića kaznenog djela.

Analizom presuda Vrhovnog suda koji je u vrijeme važenja Krivičnog zakona Republike Hrvatske (Narodne novine 8/90., 9/91., 33/92., 39/92., 77/92., 91/92. i 32/93.) sudio kao sud drugog stupnja za teško krivično djelo protiv sigurnosti javnog prometa (čl. 161., odnosno 168.), uočeno je zauzeto stajalište da se bezobzirnost u cestovnom prometu mora utvrđivati prema okolnostima svakog pojedinog, konkretnog slučaja. U obrazloženjima drugostupanjskih presuda to je i konkretizirano (I Kž-988/1990-5 od 23. travnja 1991., I Kž-63/1990-5 od 17. siječnja 1991., I Kž-542/1990-7 od 12. lipnja 1991., I Kž-661/1991-4 od 31. ožujka 1992., I Kž-368/1991-5 od 15. siječnja 1992., I Kž-248/1996-3 od 18. prosinca 1997. i dr.) tako da se nije smatralo dostatnim da je optuženik pod utjecajem alkohola i grubim kršenjem prometnih propisa, što je imalo za posljedicu teške tjelesne ozljede ili smrt

neke osobe ili imovinsku štetu velikih razmjera, ujedno i postupio bezobzirno. Naime, svaka drugostupanjska presuda u svojem obrazloženju u bitnome ističe da valja razlikovati bezobzirnu vožnju od grubog nemara te krajnje neoprezne i nepromišljene vožnje, pa tako navodi:

"Ustrajati stoga na ocjeni o postojanju bezobzirne vožnje optuženika i grubom kršenju prometnih propisa, u ovakvoj konkretnoj prometnoj situaciji, upućivalo bi na prihvaćanje objektivne odgovornosti za nastalo kršenje prometnih propisa od strane optuženika."

(I Kž-248/1996-3)

"... zbog svega navedenog u konkretnom slučaju sigurno razgraničenje između eventualnog umišljaja i nehata, nije jasno vidljivo. S obzirom na činjenicu da postoji dvojba sud je dužan uzeti u obzir blažu varijantu za optuženika."

(I Kž-988/1990-5)

"Proizvoljna je žalbena tvrdnja da je vožnja optuženog sadržavala elemente obijesnog, bezobzirnog i grubog kršenja propisa. Niti okolnosti pod kojima je djelo počinjeno, a niti ranije ponašanje optuženika u prometu nisu mogle opravdati izricanje mjere sigurnosti ... a niti je žalba u tom pravcu dala osnovane razloge, jer nije ukazala na to iz kojih bi činjenica i kojih dokaza proizlazio zaključak da je opasno da optuženi upravlja u prometu motornim vozilom"

(I Kž-542/1990-7)

"Pravilno prvostepeni sud utvrđuje, da se vožnja optuženika kritične zgrade ne može podvesti pod pojam bezobzirne vožnje. (...) Brzina njegove vožnje se doista ukazuje nedozvoljenom, ali obzirom na okolnosti događaja ne i bezobzirnog. (...) Ne može se tvrditi, sa punom sigurnošću, da je optuženik obijesno, grubo kršio propise, očigledno ugrožavajući tuđe živote. U trenutku kada se on odlučuje za pretjecanje i počinje pretjecati - još oštećenica ne skreće preko kolnika. Prema tome, tada se još opasnost nije konkretizirala."

(I Kž-661/1991-4)

Uvažavajući citiranu sudsku praksu, vidljiva je primjena odlučivanja *in favorem* optuženika, odnosno u slučaju dvojbe, uzima se utvrđenje povoljnije za optuženika (institut *in dubio pro reo*), budući da se u vrijeme važenja tadašnjeg Krivičnog zakona najviše dvojilo o obliku krivnje – grubi nehat ili eventualni umišljaj.

Primjenjujući navedeno na današnje slučajeve kaznenog djela obijesne vožnje u cestovnom prometu, upravo zahtjevi pravičnosti u kaznenim stvarima, koje jamči Ustav RH člankom 29. stavkom 1., a sagledavajući kazneni postupak kao jedinstvenu cjelinu, mogu dati ocjenu je li konkretan postupak bio vođen na način koji optuženiku osigurava pravično suđenje.

Imajući u vidu sve prethodno navedeno, za kazneno djelo obijesne vožnje u cestovnom prometu ipak valja pričekati bogatiju praksu različitih općinskih i županijskih sudova te povodom izvanrednih pravnih lijekova i Vrhovnog suda RH, kako bi se osiguralo ustavno jamstvo iz članka 119. Ustava RH o osiguranju jedinstvene primjene prava i ravnopravnosti svih u njegovoj primjeni.

NACIONALNI PROGRAM SIGURNOSTI CESTOVNOG PROMETA

Efektivno djelovanje na smanjenje broja prometnih nesreća i pojačanje svijesti vozača da sjedaju u opasnu stvar prilikom upravljanja motornim vozilom, osim u području zakonodavstva, uočava se i na aktivitetu izvršne vlasti, konkretnije resornog ministarstva zaduženog, između ostalog, i za praćenje stanja i brige za sigurnost sudionika cestovnog prometa, utvrđivanje i sankcioniranje prekršaja i provođenja izvida kod počinjenja prometnih kaznenih djela.

U tom smislu Ministarstvo unutarnjih poslova Republike Hrvatske s definiranim ciljem smanjenja broja poginulih osoba u prometnim nesrećama za 50 posto u odnosu na stanje u 2010. godini, i dostizanjem brojke od 213 poginulih osoba na kraju 2020. godine, donijelo je Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa RH 2011.-2020., koji je usklađen sa 4. akcijskim programom za sigurnost cestovnog prometa zemalja članica EU i Desetljećem akcije Ujedinjenih naroda, te su u njega implementirana svjetska i europska kretanja u području sigurnosti cestovnog prometa. Vizija Nacionalnog programa je drastično smanjenje svih oblika stradavanja, a prethodno navedeni definirani cilj ostvariv je pod uvjetom sinkroniziranog uključivanja svih razina društva u njegovu realizaciju, dajući mu time stvarnu i učinkovitu, a ne samo formalnu podršku. Planirana područja na kojima treba poduzeti planirane mjere su promjena ponašanja sudionika u prometu, bolja cestovna infrastruktura, sigurnija vozila i konačno učinkovitija medicinska skrb nakon prometnih nesreća.

Za svako područje djelovanja navedene su specifične aktivnosti, a za svaku aktivnost određene su konkretne mjere koje će se provoditi te faze provedbe i subjekti koji su odgovorni za provođenje.

Za nositelja Programa Vlada RH odredila je Ministarstvo unutarnjih poslova, dok će za djelotvorniju provedbu Programa, a na prijedlog ministarstava i stručnih organizacija, ministar unutarnjih poslova imenovati radnu skupinu. Članovi radne skupine bit će, uz MUP i predstavnici Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, Ministarstva znanosti, obrazovanja i športa, Ministarstva zdravstva i socijalne skrbi, Ministarstva pravosuđa, Hrvatskog autokluba, Centra za vozila Hrvatske, Hrvatskih cesta i Hrvatskog ureda za osiguranje.

Za financiranje Nacionalnog programa planirano je nekoliko izvora, odnosno sredstva stručnih organizacija i sredstva osiguravajućih društava, utvrđena posebnim ugovorom s MUP-om, i donacije fizičkih i pravnih osoba.

NEKA PRAKTIČNA PITANJA

Recentne prometne nesreće koje su, osobito u gradu Zagrebu, podigle čitavu buru reakcija javnosti, novinskih kuća, tijela kaznenog progona i redarstvenih vlasti, upozoravaju na očiti nedostatak stabilne sudske prakse koja će u prirodno potrebnom vremenskom tijeku i nakon dostatnog broja pravomoćno okončanih sudskih predmeta, dati odgovore na pitanje koje se uvijek postavlja: je li počinitelj opisanim postupanjem ostvario sve bitne, i subjektivne i objektivne elemente kaznenog djela obijesne vožnje u cestovnom prometu? Iako je na ova-kvo formulirano pitanje teško dati zadovoljavajući odgovor i uz dostatnu količinu stabilne sudske prakse, imajući u vidu da se procjenjuju okolnosti svakog slučaja zasebno i u sprezi sa svim dokazima, materijalnim i personalnim koji su prikupljeni tijekom očevida mjesta događaja, legalistima je nužno procijeniti prije svega oblik krivnje te potom, ako utvrde da

se radi o izravnoj namjeri (*dolus directus*), nastaviti s utvrđivanjem materijalnih pretpostavki kaznenog djela. Naime, već iz zakonskog opisa kaznenog djela vidljivo je da će materijalne pretpostavke (objektivne okolnosti kaznenog djela) biti relativno jednostavno utvrditi, međutim upravo će u nekim slučajevima dokazivanje izravne namjere na obijesnu vožnju naići na podijeljenost i različite pristupe u praksi, ponajprije redarstvenih vlasti i nadležnoga državnog odvjetnika kao ovlaštenog tijela kaznenog progona.

Podsjećajući se na prethodne primjere iz aktualne sudske prakse, ali i na one iz starije, doticajne sudske prakse, uočava se da je kazneno djelo obijesne vožnje u cestovnom prometu još uvijek u premalom broju slučajeva prošlo kontrolu na drugom stupnju, pa se niti opće smjernice koje je zauzela trenutačna sudska praksa još ne mogu valjano preispitivati. No, već je sada uočena značajna razlika od tumačenja zakonske odredbe na sudovima prvog stupnja, od onog tumačenja koje zauzimaju drugostupanjski sudovi. U tom smislu uočena je manjkavost zakonskog opisa kaznenog djela koji dopušta razne, čak i suprotne interpretacije vezano uz ispunjenje objektivnih i subjektivnih elemenata koji ga tvore. Naime, zakonski opis taksativno nabroja moguće radnje počinjenja kaznenog djela obijesne vožnje u cestovnom prometu, pa se stječe dojam da su to ujedno i jedini modusi radnji izvršenja; s druge strane, svjesni smo složenosti životnih okolnosti, osobito u području cestovnog prometa, koje su potencijalni izvor mnogih drugih prometnih situacija koje bi se, u ukupnosti svih utvrđenih činjenica, mogle podvesti pod zakonski opis članka 226. KZ-a, kao što je primjerice hotimična vožnja automobila s povezom na očima ili vožnja po željezničkim tračnicama, a koje nisu pobrojane u zakonskom opisu. Stoga bi povoljniji zakonski opis mogao, uz postojeće konkretne primjere, uvrstiti i formulaciju "ili na neki drugi ... slični ... način", s obzirom na to da su postojećim zakonskim opisom implicirani samo navedeni slučajevi, a tek će praksa pokazati jesu li dostatni za pokrivanje i drugih, obijesnih prometnih situacija. Zatim, je li zakonodavac u svakom slučaju mislio na kumulativno ispunjenje jedne radnje ili više nabrojanih radnji vožnje uz utjecaj alkohola/opijata, da bi navedeno kazneno djelo bilo u cijelosti izvršeno? Ako je odgovor "da", o kojoj se koncentraciji grama po kilogramu apsolutnog alkohola u tom slučaju mora raditi? Što je, primjerice sa situacijom kada netko hotimično brzo vozi po suprotnom traku autoceste u trijeznom stanju ili pri punoj brzini i trijezan naglo poduzme radnju kočenja po zaleđenoj prometnici? Ili slučaj kada je vozač pripit, pa vozi brže od dopuštenog po naseljenome mjestu? Pripisujemo li mu odmah zbog pripitosti i obijest?

Daljnja pitanja koja se nameću već pri samom čitanju naziva kaznenog djela odnose se na obijesna ponašanja koja se pojavljuju i u drugim vrstama prometa, a kazneno djelo se na te vrste prometa ne odnosi, primjerice morskom, gdje usporedno s porastom ljetnog turizma, raste i broj plovila i plovnih nesreća ili pak zračnom prometu gdje također često svjedočimo raznim manjim i većim nesrećama zbog nedovoljnog iskustva u upravljanju letjelicama; također vrlo su aktualni "dronovi" koji gotovo svakodnevno dovode u opasnost ne samo ostale sudionike zračnog prometa, već i ljude, pa i imovinu. Ovo potonje otvara sljedeće pitanje, a to je zašto je zakonodavac izostavio zaštitni objekt – imovinu? Naravno, i u ostalim vrstama prometa vrlo je izvjesno da će dolaziti do obijesnih postupaka vozača, no kako ćemo takvu vožnju kvalificirati?

U prethodnom dijelu članka naznačen je problem razgraničenja kaznenog djela iz članka 226. KZ-a i mogućih prekršaja iz blanketnog zakonskog propisa – Zakona o sigurnosti prometa na cestama. Nesporno je da će samo praksa, konkretno očevid na mjestu događaja i zbir svih okolnosti prometne nezgode, te kvaliteta utvrđenih činjenica i prikupljenih dokaza,

moći za svaki pojedinačni slučaj dati odgovor na pitanje odgovara li vozač koji je sudjelovao u nekoj prometnoj situaciji kao objestan vozač za kazneno djelo iz članka 226. KZ-a ili odgovara za jedan prekršaj ili više prekršaja prema Zakonu o sigurnosti prometa na cestama ili pak u njegovu postupanju neće biti utvrđen neki od bitnih elemenata kaznenog djela/prekršaja koji bi opravdali njegov kazneni/prekršajni progon kao okrivljenika.

Naime, u prvom dodiru s mogućim počiniteljem kaznenog djela objesne vožnje u cestovnom prometu, nije nevažno potražiti i gramatičko tumačenje zakonske odredbe. Naime, bahatost, arogancija, drskost ili naprasitost, kao istoznačnice za objest, okolnost je subjektivnog karaktera koju je moguće dokazati jedino iskustvenim doživljajem – promatranjem i ispitivanjem počinitelja potencijalnog kaznenog djela. Ako bi nedostajao taj ključni element objesti koji je imanentan izravnoj namjeri, bez obzira na sve druge pretpostavke koje je počinitelj ispunio kako to propisuje članak 226. KZ/11., ne bi se radilo o navedenom kaznenom djelu, već o jednom prekršaju ili više prekršaja, u skladu sa Zakonom o sigurnosti prometa na cestama. Podsjećamo da je *ratio* zakonodavca bio upravo sankcionirati teške prekršitelje koje objesnom vožnjom na cesti, opisanom kao vožnja pod utjecajem opojnih tvari ili alkohola ili vozeći u zabranjenom smjeru, ili pretječući na nepreglednom mjestu kolonu vozila, ili vozeći brzinom koja prelazi pedeset km/h iznad dopuštene u naseljenom mjestu ili području s naznačenim ograničenjem brzine, dovode u opasnost život ili tijelo ljudi, u slučajevima kada konkretna šteta nije nastupila.

Stoga pravi legalisti ne bi smjeli posustati pred pritiscima nestručne javnosti i dopustiti provođenje "javnog linča", odlučujući *ad hoc*, bez dublje analize i dobre komunikacije i zajedničke koordinacije tima za očevid i ovlaštenog državnog odvjetnika. Navedeno je nužno ne samo zbog ispunjenja svrhe prije svega specijalne, a potom i generalne prevencije, već i u odnosu na jasno razgraničenje kaznenog djela i prekršaja, kako bi se izbjegle pravne situacije nužnosti primjene načela *ne bis in idem*.

ZAKLJUČAK

Uvođenjem novoga kaznenog djela objesne vožnje u cestovnom prometu dopunjava se, u skladu s potrebama za većom sigurnosti i jačanju svijesti o opasnostima kojima neodgovorni vozači izlažu druge sudionike prometa, postojeće zakonodavno rješenje prema kojem se ugrožavanje cestovnog prometa smatra kaznenim djelom samo ako je dovelo do određenih tjelesnih ozljeda, smrti ili materijalnih šteta kao posljedica. Time je kaznena odgovornost proširena i na zakonski nabrojene slučajeve grubog kršenja prometnih propisa i kada nema takvih posljedica.

Osobitost ovog kaznenog djela jest u tome da ga je moguće izvršiti samo s oblikom krivnje – izravnom namjerom, što u neku ruku otežava tijelima kaznenog progona i redarstvenim vlastima prikupljanje dokaza o namjeri na njegovo izvršenje iz – objesti.

Nedostatnost prakse redovnih sudova u odnosu na kazneno djelo objesne vožnje u cestovnom prometu još uvijek ne dopušta utvrđenje i ocjenu stabilnog smjera kojeg zauzimaju redovni sudovi prilikom utvrđivanja krivnje i sankcioniranja počinitelja tog kaznenog djela.

LITERATURA

1. Bačić, F. (1995). *Krivično pravo, opći dio*. Informator, Zagreb.
2. Bojanić, I., Mrčela, M. (2012). *Koncepcija krivnje u novom kaznenom zakonu*. Hrvatski ljetopis za kazneno pravo i praksu, 389-407.
3. Krapac, D. (2015). *Staze prema procesnoj istini i essentialia suvremenog kaznenog postupka*. Strukturne spremembe kaznenskoga postopka, Slovenska akademija znanosti in umetnosti, Ljubljana, 87-104.
4. Cherif Bassiouni, M. (2013). *Introduction to international criminal law: second revised edition*, Martinus Nijhoff publishers, Leiden/Boston,
5. Vlada Republike Hrvatske (listopad 2011). *Konačni prijedlog Kaznenog zakona s obrazloženjem*. Zagreb.
6. Pavlović, Š. (2012). *Kazneni zakon - zakonski tekst, obrazloženje, poveznice, komentar, sudska praksa*. Rijeka.
7. Turković, K., Novoselec, P., Grozdanić, V., Kurtović Mišić, A., Derenčinović, D., Bojanić, I., Munivrana Vajda, M., Mrčela, M., Nola, S., Roksandić Vidlička, S., Tripalo, D., Maršavelski, A. (travanj 2013). *Komentar kaznenog zakona i drugi izvori novoga hrvatskog kaznenog zakonodavstva*. Narodne novine, Zagreb.
8. Mihoci, I. *Samoskrivljena neubrojivost kao dvoaktno zblivanje*. Hrvatski ljetopis za kazneno pravo i praksu, Zagreb, vol. 16, broj 2/2009., str. 839-906.

Summary _____

Ivana Đuras

Wanton driving - new offense

This article highlights and introduces a new criminal offense of arrogant, almost rampant driving on roads that represents a kind of supplement in accordance with the needs for greater security and raising awareness of the dangers that irresponsible drivers exposing other people in traffic. The existing legislative solution incriminates the endangering of road traffic and constitute a criminal offense only if it leads to a physical injury, death or damage to property as a result. New case of criminal offense provides that criminal responsibility is extended to the legal enumerated cases of terrible violations of traffic regulations with no such effects - injury, death or property damage, when the danger is abstract, but guilt of arrogant driver is indisputable. The peculiarity of this crime is that it can be done only with a form of guilt - direct intent, which in some ways makes it difficult for law enforcement authorities and police authorities gather evidence of intent on its execution of - arrogance.

Effect of this new criminal offense is previously general prevention of such crimes.

Recent praxis of the ordinary courts is still insufficient in relation to a crime of rampant driving on roads, so there is no determined and stable direction in fortification of guilt and punishment for this criminal act yet.

Key words: arrogance, direct intent.