

OBIJESNA VOŽNJA – SPORNA OBILJEŽJA I DRUGA OTVORENA PITANJA

Pregledni znanstveni rad

UDK 343.346.5(497.5)

343.346.5(497.4)

343.346.5(430)

340.5

Primljeno: 25. listopada 2018.

Marta Dragičević Prtenjača*

Matija Brkić**

U radu će biti razmotrene neke nedoumice koje su se pojavile s primjenom kaznenog djela obijesne vožnje u cestovnom prometu. Posebna pozornost bit će posvećena pravnoj prirodi i značenju pojma obijesti te terminu 'teška kršenja', koji se nalaze u zakonskom opisu tog kaznenog djela. Zatim će biti razmotreni oblici krivnje s kojima se djelo može počinuti te će biti uspoređeno hrvatsko rješenje sa slovenskim i njemačkim rješenjima u vezi s modalitetom počinjenja predmetnog kaznenog djela. Posebno je pravno zanimljiva situacija kada se obijesnom vožnjom izazovu tjelesne ozljede jer se u tom slučaju postavlja pitanje dolazi li do pravne praznine. U vezi sa svim navedenim predlažu se određena rješenja de lege ferenda, osobito u pogledu načina uređenja modaliteta počinjenja kaznenog djela obijesne vožnje i posljedica do kojih može doći takvom vožnjom.

Ključne riječi: obijesna vožnja, obijest, ugrožavanje, sigurnost u prometu, cestovni promet

1. UVODNO O OBIJESNOJ VOŽNJI

U prometu dolazi do raznih situacija koje mogu biti same po sebi opasne i koje nerijetko rezultiraju vrlo teškim posljedicama za život ili tjelesni integritet ljudi ili za imovinu. Takva ponašanja najviše dolaze do izražaja u cestovnom prometu jer je cestovni promet i najzastupljeniji u strukturi prometa te u njemu svakodnevno sudjeluje najveći broj ljudi.¹ Prometna su kaznena djela inkriminirana ponajprije zbog teških posljedica do kojih mogu dovesti, a prema dostupnim izvješćima nisu toliko zastupljena u ukupnom kriminalu (4,2 % prema Izvješću DORH-a,² odnosno 7,7 % prema Izvješću DZS-a³). Prijevozno sredstvo,

* Marta Dragičević Prtenjača, docentica na Katedri za kazneno pravo Pravnog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu

** Matija Brkić, odvjetnički vježbenik iz Zagreba

¹ Iako se najviše putnika u Hrvatskoj preveze zračnim putem, u cestovnom prometu sudjeluje najviše ljudi. Za više vidjeti na: <https://www.dzs.hr/> (20. 10. 2018.) (Priopćenja i statistička izvješća / Transport i komunikacije / Transport).

² Izvješće Državnog odvjetnika Republike Hrvatske za 2017. god., dostupno na: <http://www.dorh.hr/dorh07062018> (20. 10. 2018.) str. 24, 79.

³ Izvješće DZS-a br. 1627/2018, Punoljetni počinitelji kaznenih djela, prijave, optužbe i osude u 2017. god., str. 128.

primjerice automobil, opasno je sredstvo samo po sebi, pa upravljanje vozilom iziskuje poseban oprez i vještinu.

Hrvatski zakonodavac procijenio je da je potrebno reagirati i prije negoli dođe do izazivanja teških posljedica, pa je odlučio inkriminirati i vožnju u cestovnom prometu koja dovodi do ugrožavanja života ili tijela ljudi, bez njihova ozljeđivanja.⁴ Inkriminacija je nazvana obijesna vožnja u cestovnom prometu (čl. 226. Kaznenog zakona; dalje: KZ⁵).⁶ Ako se ispune sva obilježja tog djela, više neće biti govora o prekršajima iz Zakona o sigurnosti prometa na cestama (dalje: ZOSPC),⁷ nego o predmetnom kaznenom djelu, jer, kako navodi *Novoselec*, „obijesna vožnja je iznimno opasna vožnja koja dovodi do ugrožavanja života ili tijela ljudi“⁸, pa ju je potrebno regulirati kaznenim pravom.

Takva je regulacija u skladu s tendencijama u međunarodnom pravu, primjerice s odredbama Bečke konvencije UN-a o cestovnom prometu (dalje: Konvencija o cestovnom prometu ili Bečka konvencija);⁹ Europske konvencije Vijeća Europe o kažnjavanju za djela počinjena u cestovnom prometu;¹⁰ Direktive 2011/82/EU o olakšavanju prekogranične razmjene informacija o prometnim prekršajima vezanim za sigurnost prometa na cestama (dalje: Direktiva 2011/82/EU)¹¹, kojima se želi povećati sigurnost prometa na cestama.¹²

⁴ Kod kaznenih djela konkretnog ugrožavanja dolazi do izazivanja opasnosti za objekt radnje, a izostanak povređivanja vrlo često ovisi samo „od sretnog stjecaja okolnosti“. *Novoselec*, P. (2016), *Opći dio kaznenog prava*, Osijek, str. 117.

⁵ Kazneni zakon, NN, 125/11, 144/12, 56/15, 61/15, 101/17, 118/18. Obijesna vožnja (čl. 226. KZ-a) novo je kazneno djelo, koje je u hrvatsko kazneno zakonodavstvo uvedeno Kaznenim zakonom iz 2011., koji je stupio na snagu 2013. te je, uz nekoliko novela, i danas na snazi. God. 2012. zakonodavac je novelom napravio manju izmjenu navedenog članka na način da se „iza riječi 'ograničenjem brzine' briše zarez i dodaju riječi: 'i time'“. Izmjene i dopune Kaznenog zakona, NN, 144/2012.

⁶ „Sudionik u cestovnom prometu koji iz obijesti teško krši propise o sigurnosti prometa vozeći u stanju nesposobnosti za vožnju izazvanom 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 i time izazove opasnost za život ili tijelo ljudi, kaznit će se kaznom zatvora do tri godine“. Čl. 226. KZ-a.

⁷ Zakon o sigurnosti prometa na cestama, NN, 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15, 108/17.

⁸ *Novoselec*, P. (2015.), *Sudska praksa*, Hrvatski ljetopis za kazneno pravo i praksu (Obijesna vožnja u cestovnom prometu), Zagreb, vol. 22, br. 1/2015, str. 320.

⁹ Bečka konvencija Ujedinjenih naroda o cestovnom prometu iz 1968., s amandmanima iz 1993.; dostupna na: <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/crt1968e.pdf> (14. 10. 2018.).

¹⁰ Europska konvencija Vijeća Europe o kažnjavanju za djela počinjena u cestovnom prometu (engl. *European Convention on the Punishment of Road Traffic Offences*), ETS No. 052 iz 1964., koja je stupila na snagu 1972. god.; dostupna na: <https://www.coe.int/en/web/conventions/full-list/-/conventions/treaty/052> (14. 10. 2018.). Hrvatska je nije ni potpisala ni ratificirala. Informacije dostupne na: https://www.coe.int/en/web/conventions/full-list/-/conventions/treaty/052/signatures?p_auth=QJ1oWumZ (14. 10. 2018.).

¹¹ Direktivom 2011/82/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 25. listopada 2011. o olakšavanju prekogranične razmjene informacija o prometnim prekršajima vezanim za sigurnost prometa na cestama; dostupna na: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32011L0082&from=EN> (14. 10. 2018.).

¹² Za više o prometnom prekršajnom pravu RH i njegovoj usuglašenosti s pravom EU-a vidjeti: Čižmešija, D. (2012), *Prometno prekršajno pravo RH i njegovo usuglašavanje s Europskom unijom*. Magistarska radnja,

Obijesna vožnja, kao i druga prometna kaznena djela, nalazi se u posebnoj glavi (Glava XXII.), kojom su propisana kaznena djela protiv sigurnosti prometa. Takvo je rješenje različito od prijašnjega (onog u Kaznenom zakonu iz 1997.; dalje: KZ/97),¹³ u kojem su se prometna kaznena djela nalazila među kaznenim djelima 'protiv opće sigurnosti ljudi i imovine i sigurnosti prometa' (Glava XX.).¹⁴ Može se reći kako se današnjim reguliranjem prometnih delikata u posebnoj glavi vraća na 'staro' rješenje prije KZ/97. Tada je Krivičnim zakonom Republike Hrvatske¹⁵ (dalje: KZRH) kazneno djelo sličnog sadržaja 'ugrožavanja javnog prometa uslijed omamljenosti' (čl. 157. KZRH)¹⁶ bilo regulirano u posebnoj Glavi XIV. KZRH ("Krivična djela protiv sigurnosti javnog prometa"), kojom su bila regulirana prometna kaznena djela.¹⁷ Vrlo je vjerojatno zakonodavac današnjom

branjena na Pravnom fakultetu Sveučilišta u Zagrebu. Za više o prometnom pravu u okviru Europske unije vidjeti: Kocijan I. (2009), Revisiting the formative years of European transport policy. Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, sv. 59, br. 2-3.

¹³ Kazneni zakon, NN, 110/97, 27/98, 50/00, 129/00, 84/05, 51/01, 111/03, 190/03, 105/04, 71/06, 110/07, 152/08, 57/11, 77/11.

¹⁴ Kaznenim zakonom iz 1997., koji ostaje na snazi uz neke novele do 2013., učinjen je velik (negativan) zaokret u pogledu prometnih delikata jer se kaznena djela protiv sigurnosti prometa, za razliku od dotadašnje regulacije, više ne nalaze u posebnoj glavi Kaznenog zakona, nego se reguliraju zajedno s kaznenim djelima protiv opće sigurnosti ljudi i imovine (Glava XX., Kaznena djela protiv opće sigurnosti ljudi i imovine i sigurnosti prometa). Za više vidjeti Bačić, F. (1998), Marginalije uz novi Kazneni zakon, posebni dio, Hrvatski ljetopis za kazneno pravo i praksu, Zagreb, br. 1, (Kaznena djela protiv opće sigurnosti ljudi i imovine i sigurnosti prometa, 134-136); i Bačić, F.; Pavlović, Š. (2001), Kazneno pravo – posebni dio, Informator, str. 305-308 i 323-331. U toj glavi nalazila su se dva kaznena djela koja su se odnosila na kaznenopravnu prometnu delinkvenciju, i to kazneno djelo izazivanja prometne nesreće (čl. 272. KZ/97) te nepružanje pomoći osobi koja je teško tjelesno ozlijeđena u prometnoj nesreći (čl. 273. KZ/97). Njime su bila sankcionirana kršenja prometnih propisa kojima je dolazilo do teške tjelesne ozljede ili imovinske štete velikih razmjera, a kvalificirani je oblik bio kada je nesrećom prouzročena smrt jedne ili više osoba. Bila je propisana odgovornost i za nehajno postupanje te kvalificirani oblik nehajnog postupanja kada je nastupila smrt jedne ili više osoba (čl. 273. st. 4. KZ/97). Predmetno kazneno djelo bilo je tzv. *mixtum compositum*, ono je omogućavalo paralelno postojanje ugrožavanja (sigurnosti prometa) i povređivanja (života ili tijela ljudi, ili imovine), što je vrlo rijetko u kaznenom pravu, i predstavlja iznimnu i vrlo neobičnu podjelu po tipovima bića kaznenih djela. Za više vidjeti: Novoselec (2016), *op. cit.* (bilj. 4), str. 118; Bojanić, I.; Cvitanović, L.; Derenčinović, D.; Grozdanić, V.; Kurtović, A.; Novoselec, P.; Turković, K. (2007), Posebni dio kaznenog prava, Zagreb, str. 300 (Izazivanje prometne nesreće, str. 296-303).

¹⁵ Krivični zakon Republike Hrvatske (pročišćeni tekst), NN 32/1993. Pročišćeni tekst Krivičnog zakona Republike Hrvatske obuhvaća preuzete odredbe Krivičnog zakona Socijalističke Republike Hrvatske (Narodne novine, br. 25/77) te njegove izmjene i dopune objavljene u Narodnim novinama br. 50/78, 25/84, 52/87, 43/89, 8/90, 9/91, 33/92, 39/92, 77/92 i 91/92; dostupno na: http://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/1993_04_32_574.html (6. 6. 2017.).

¹⁶ Tako je upravljanje motornim vozilom pod utjecajem „alkohola ili omamljujućih sredstva“ bilo regulirano kaznenim djelom ugrožavanja javnog prometa uslijed omamljenosti (čl. 157. KZRH). To je kazneno djelo bilo *lex specialis* u odnosu na kazneno djelo ugrožavanja javnog prometa. Osim što se odnosilo na upravljanje motornim vozilom u svim vrstama prometa, jasno je bilo navedeno da osoba mora biti ne samo pod utjecajem alkohola ili omamljujućih sredstava nego i da zbog toga mora biti i „očigledno nesposobna za sigurnu vožnju“ te takvim postupanjem dovesti „u opasnost život ili tijelo ljudi ili imovinu većeg opsega“. Predmetno kazneno djelo bilo je u punom smislu riječi kazneno djelo ugrožavanja i najsličnije je današnjem kaznenom djelu obijesne vožnje (bez drugih propisanih modaliteta počinjenja), a bila je propisana i odgovornost za nehaj. Kvalificirani oblici kao imovinska šteta velikih razmjera, teška tjelesna ozljeda ili smrt (jedne ili više osoba) bili su propisani čl. 161. KZRH Teška djela protiv sigurnosti javnog prometa. Za više vidjeti Šeparović, Z. (1987), Stradanje u prometu – sigurnost i odgovornost, Zagreb – Beograd (Krivična djela ugrožavanja javnog prometa u važećem pravu SFPR i SR Hrvatske, str. 151-179).

¹⁷ U toj se glavi nalazilo još i kazneno djelo ugrožavanja javnog prometa (čl. 156. KZRH). Potrebno je istaknuti kako je kod kaznenog djela ugrožavanja javnog prometa bilo potrebno lake tjelesne ozljede ili imovinske štete „preko petsto pedeset tisuća dinara“ (čl. 156. KZRH). Smatralo se da su i nastup tjelesne

regulacijom prometnih kaznenih djela u posebnoj glavi želio naglasiti važnost sigurnosti prometa kao pravnog dobra, što se ogleda i u znatnom proširivanju represije te pojačanoj pravnoj regulaciji ponašanja u prometu.¹⁸

Obijesna je vožnja od trenutka kada je propisana KZ-om 2011., a osobito od kada se ta norma počela primjenjivati 2013., predmet polemiziranja u praksi i teoriji ponajprije zbog tumačenja pojma obijesti i pravne prirode tog pojma, ali i drugih pitanja do kojih se došlo primjenom tog kaznenog djela.

2. SPORNA OBILJEŽJA I DRUGA OTVORENA PITANJA KOD OBIJESNE VOŽNJE

Primjenom inkriminacije obijesne vožnje iskristaliziralo se nekoliko nedoumica, i to ponajprije, kako je već spomenuto, u vezi sa značenjem, tj. pravnom prirodom pojma obijesti, zatim značenjem pojma teško, modalitetom počinjenja djela, oblikom krivnje kojim se djelo može počinuti, počiniteljem tog kaznenog djela, a otvara se i pitanje što učiniti kada su obijesnom vožnjom uzrokovane lake tjelesne ozljede.

2.1. O pravnoj prirodi i značenju pojma obijesti

Značenje pojma obijesti pokazalo se naročito spornim u praksi, što onda ima važne implikacije i u primjeni inkriminacije obijesne vožnje. Upravo su nedoumice na koje je upozorila praksa djelovale kao kotač zamašnjak za rasprave o značenju i pravnoj prirodi pojma obijesti u teoriji.¹⁹ U konačnici sve se svodi na dva pitanja – iscrpljuje li se pojam obijesti u taksativno navedenim modalitetima počinjenja tog kaznenog djela (u tom bi se slučaju radilo samo o pleonazmu) ili pojam obijesti u zakonskom opisu kaznenog djela, osim što zauzima mjesto, ima i neko značenje?

Mažuranić navodi kako riječ *obijest* (*obest, obist* itd.) svoje značenje izvodi po jednom rječniku iz riječi „*obijesti se*“, što bi značilo „*uslied sreće i dobra života uzoholiti se*“, dok po drugome izvodi svoje korijene iz riječi „*bijes*“.²⁰ Prema njemu podrijetlo te riječi i njezini korijeni mogu se tražiti u dvije potpuno različite riječi. U *Klaićevu Rječniku stranih riječi* navode se sinonimi za pojam obijesti: „*drskost, bezobrazluk; razuzdanost, blud, pohotljivost*“.²¹

ozljede i imovinske štete objektivni uvjeti kažnjivosti, o čemu je kritički pisao Horvatić. Za više vidjeti Horvatić, Ž. (2004), Normativni aspekti kaznenog prava u području cestovnog prometa *de lege lata* i *de lege ferenda*, u: Kazneno pravo i druge kaznene znanosti (odabrani radovi 1963.-2003.), (str. 151-158), str. 154. Inače je to kazneno djelo obuhvaćalo povrede svih vrsta prometa (npr. željezničkog, brodskog, tramvajskog, autobusnog i dr.), a bilo je propisano i kažnjavanje za nehaj.

¹⁸ Za više vidjeti Vuletić, I.; Dumančić, K. (2013), Nova koncepcija kaznenopravne zaštite prometa u hrvatskom kaznenom pravu, *Pravni vjesnik*, god. 29, br. 2, 21-34.

¹⁹ Za više vidjeti Novoselec (2015), *op. cit.* (bilj. 8).

²⁰ Mažuranić, V. (1975), Prinosi za hrvatski pravno-povjestni rječnik, *Informator*, Zagreb, str. 774.

²¹ Informacije su dostupne na: <https://hr.glosbe.com/hr/en/obijest>, (6. 6. 2017.).

Danas je treba shvatiti kao "neobuzdanost u ponašanju i zahtjevima",²² pa bi u tom kontekstu kod kaznenog djela obijesne vožnje obijest trebalo tumačiti kao neobuzdanost i bezobzirnost ponašanja vozača tijekom upravljanja vozilom.²³ Manifestirala bi se kao neobuzdano, drsko, naprasito, arogantno, bezobrazno, bezobzirno ponašanje, tj. vožnja. Kolokvijalno nazvano, kako to navodi Moslavac, „divljanje u cestovnom prometu“,²⁴ koje dovodi do velike vjerojatnosti, tj. povećane opasnosti od nastupa, konkretne opasnosti za život ili tijelo ljudi.²⁵

Pojam obijest koristila je i ranija sudska praska kod kaznenog djela izazivanja prometne nesreće i vrlo ga je često izjednačavala s pojmom bezobzirnosti. Međutim potrebno je istaknuti kako navedeni pojmovi, iako su značenjem slični, nisu sinonimi. Bezobziran je onaj koji nema obzira; koji ne preza ni pred čim; bezočan^{26, 27}

Sudska je praksa pri odlučivanju radi li se o kaznenom djelu obijesne vožnje u nekim svojim odlukama zauzela stav da je „obijest“ definirana kroz taksativno navođenje četiri modaliteta obijesne vožnje te da nije potrebno posebno utvrđivati postupanje iz „obijesti“. Tako je sudska praksa u nekim svojim odlukama zauzela stajalište kako „obijest“ nije subjektivno obilježje djela,²⁸ nego tautologija, odnosno pleonazam. Takav stav primjerice zauzima Županijski sud u Bjelovaru u svojoj odluci Kž-283/2013, u kojoj se navodi da se „kazneno djelo obijesne vožnje u cestovnom prometu sastoji od dva elementa“:²⁹ teškog kršenja prometnog propisa i nastupa konkretne opasnosti za život ili tijelo ljudi. U svojoj odluci, prema mišljenju autora pogrešno, navodi: „... evidentna je namjera zakonodavca

²² Značenje riječi obijest, Hrvatski jezični portal; dostupno na: <http://hrvatski.enacademic.com/41790> (10. 1. 2019.). Identična se definicija nalazi i u Aniće, V. (2007), Rječnik hrvatskoga jezika, Novi Liber (i Jutarnji list), Zagreb, str. 302.

²³ Pavlović, Š. (2011), Obijesti je svojstvena neobuzdanost i bezobzirnost u upravljanju vozilom; dostupno na: <http://www.znet.hr/2011/10/sime-pavlovic-obijesti-je-svojstvena-neobuzdanost-i-bezobzirnost-u-upravljanju-vozilom/> (20. 10. 2018.).

²⁴ Moslavac, B. (2015), Obijesno i grubo kršenja prometnih propisa uz nesposobnost za (sigurnu) vožnju zbog prekomjerne alkoholiziranosti, Hrvatska pravna revija, ožujak, 15, 3, str. 87.

²⁵ Za više o posljedicama takve vožnje u građanskom pravu vidjeti Leder, D. (2014), Kazneno djelo obijesne vožnje u cestovnom prometu kao razlog gubitka prava iz osiguranja, HPR, svibanj 2014., str. 16.

²⁶ Značenje riječi bezobziran. Hrvatski jezični portal; dostupno na: <http://hrvatski.enacademic.com/11504> (9. 1. 2019.).

²⁷ Cvitanović, L.; Derenčinović, D.; Turković, K.; Munivrana Vajda, M.; Dragičević Prtenjača, M.; Maršavelski, A.; Roksandić Vidlička, S. (2018), Kazneno pravo – posebni dio (Kaznena djela protiv sigurnosti prometa, str. 269-293), Zagreb, 2018, str. 279-283.

²⁸ Za više o tome što su subjektivna obilježja vidjeti Horvatić, Ž.; Derenčinović, D.; Cvitanović, L. (2017), Kazneno pravo, Opći dio 2 – kazneno djelo i kaznenopravne sankcije, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, str. 28, i Novoselec (2016), *op. cit.* (bilj. 4), str. 112.

²⁹ Rješenje Županijskog suda u Bjelovaru, Kž-283/2013, od dana 24. travnja 2014., str. 2; dostupno na: <https://sudskapraksa.csp.vsrh.hr/decisionPdf?id=090216ba803f0274> (14. 1. 2019.). Optuženik je 18. 8. 2013. po danu upravljao osobnim automobilom golf s koncentracijom od 1,74 g/kg apsolutnog alkohola u krvi vrludajući po cesti. Kako je o tome obaviještena prometna policija, na ulazu u Viroviticu dočekao ga je policijski službenik na motociklu i pokušao zaustaviti bljeskalicom, zvučnom sirenom i podignutom rukom. Optuženik je unatoč tome nastavio vožnju i pritom udario automobilom policijski motocikl. Za njime je na drugom motociklu krenuo drugi policijski službenik i zaustavio ga dvadesetak metara od mjesta na kojem je došlo do kontakta vozila. Optuženik nije htio izići iz automobila, a kad je izvučen, potužio se da mu nije dobro te je pozvana hitna pomoć. Za više vidjeti Novoselec (2015), *op. cit.* (bilj. 8), str. 318.

da taksativno navedene oblike teškog kršenja propisa označi kao obijesne³⁰, čime jasno zauzima gore rečeni stav da je obijest pleonazam. Ističe dalje kako smatra da se „radi o opisanim oblicima kršenja propisa u cestovnom prometu koji sami po sebi ukazuju da je okrivljenik kršeći te propise na tako grub način postupao obijesno“.³¹ Zanimljivo je kako je ipak prvostupanjski sud³² u tom predmetu bio zauzeo drugačije stajalište. ŽSBj u svojoj odluci navodi kako je prvostupanjski sud bio zauzeo stajalište „da je za ostvarenje bića terećenog djela potrebno dokazati ispunjenje triju konstitutivnih elemenata: obijest na strani počinitelja, teško kršenje prometnog propisa i nastup konkretne opasnosti za život ili tijelo ljudi“ te je okrivljenika u skladu s tako zauzetim shvaćanjem oslobodio optužbe s obrazloženjem da kod njega nije utvrdio obijest.³³

Znači, ipak u praksi nije zauzet ujednačen stav i shvaćanje u vezi s pravnom interpretacijom pojma obijesti kod kaznenog djela obijesne vožnje.

Međutim, usprkos postojanju drugačijih shvaćanja u vezi s pravnom prirodom i značenjem pojma obijesti (kao kod spomenutog prvostupanjskog suda),³⁴ izgleda kako Županijski sud u Bjelovaru isto stajalište zauzima i u predmetu Kž-8/2014. U svojoj odluci navodi da „čini kazneno djelo obijesne vožnje u cestovnom prometu iz čl. 226. KZ/11 okrivljenik koji je, kršeći odredbe čl. 199. st. 2. i čl. 57. st. 2. ZOSPC-a“,³⁵ upravljajući osobnim automobilom u stanju nesposobnosti za vožnju, započeo radnju skretanja ulijevo ne propustivši osobni automobil koji je dolazio iz suprotnog smjera, ... već je skrenuo na lijevi kolnički trak i pritom je udario svojim automobilom u nailazeći automobil, čime je konkretno ugrozio cestovni promet, ali bez težih posljedica“.³⁶ U toj odluci opet zauzima stav da se „kazneno djelo obijesne vožnje u cestovnom prometu sastoji od četiri modaliteta teškog kršenja propisa o sigurnosti prometa, kojima se izaziva opasnost za život ili tijelo ljudi, zbog čega se počinitelja kažnjava za samo ugrožavanje koje nije dovelo do težih posljedica“.³⁷ Zanimljivo je da sud u toj svojoj odluci, prema mišljenju autora, opetovano pogrešno interpretira volju zakonodavca kada navodi da „zakonodavac očito element obijesti poistovjećuje sa teškim kršenjem propisa o sigurnosti prometa i to upravo tada kada se radi o nesposobnosti za vožnju uslijed utjecaja alkohola uz određenu

³⁰ *Ibidem.*

³¹ *Ibidem.*

³² Prvostupanjski je sud bio Općinski sud u Virovitici, koji je rješenjem K-423/13 oslobodio okrivljenika optužbe. Novoselec (2015), *op. cit.* (bilj. 8), str. 318.

³³ Rješenje ŽSBj Kž-283/2013, str. 2.

³⁴ Općinski sud u Virovitici, K-423/13- *Ibid.*

³⁵ Rješenje ŽSBj Kž-8/2014 od 13. veljače 2014., str. 2; dostupno na: <https://sudskapraksa.csp.vsrh.hr/decisionPdf?id=090216ba803ee600> (10. 1. 2019.). Prvostupanjski sud Općinski sud u Virovitici u predmetu br. K-467/13 oslobodio je okrivljenika od optužbe za kazneno djelo obijesne vožnje iz čl. 226. KZ-a.

³⁶ *Ibidem.* Potrebno je još napomenuti kako je za postojanje kaznenog djela obijesne vožnje važno da je došlo do konkretnog ugrožavanja života ili tijela ljudi, odnosno to je jedan od njegovih konstitutivnih elemenata, a nije važno da je bio konkretno ugrožen cestovni promet, jer je konkretno ugrožavanje prometa relevantno za prekršaje. U tom je smislu sud na pogrešan način u tom dijelu obrazložio svoju odluku.

³⁷ Rješenje ŽsBj, Kž-8/2014, str. 2.

koncentraciju (od najmanje 1,50 g/kg alkohola u krvi) i kada zbog toga dolazi do izazivanja konkretne opasnosti za život ili tijelo drugih osoba.“³⁸

U predmetu K-322/15, koji se vodio pred Općinskim kaznenim sudom u Zagrebu,³⁹ autori su mišljenja da je sud ispravno osudio vozača za kazneno djelo obijesne vožnje (iz čl. 226. KZ-a) jer je, „upravljajući osobnim vozilom iz smjera Rijeke u smjeru Zagreba, nakon dolaska do čvora Bosiljevo zaustavio vozilo na zaustavnoj traci, nakon čega se polukružno okrenuo i nastavio voziti u smjeru Ogulina autocestom A-1 kolničkim trakom namijenjenim za promet vozila iz suprotnog smjera“.⁴⁰ Sud je smatrao da je takvom vožnjom vozač ugrozio sudionike u prometu, konkretno vozača i suvozača autocisterne na koju je bila priključena poluprikolica, a koji je, kako bi izbjegao sudar, morao naglo skrenuti udesno na zaustavnu traku. Iako presuda sadrži vrlo šturo obrazloženje u kojem se ne spominje obijest (niti se o njoj polemizira), iz navedenog činjeničnog stanja razaznaje se kako upravo takva vožnja po svojoj prirodi odgovara onome što se ima shvatiti obijesnim postupanjem, odnosno vožnjom, koja je u konačnici dovela do izazivanja ozbiljne opasnosti za život i tijelo vozača autocisterne i vozača i suvozača teretnog vozila. Ne upuštajući se u detaljnu razradu i obrazloženje što sud smatra obijesnim postupanjem, ipak je naveo kako je „utvrđeno da su u postupanju okrivljenika ispunjena sva subjektivna i objektivna obilježja kaznenog djela stavljenog mu na teret...“⁴¹ što upućuje na to da je sud ipak promišljao o postojanju subjektivnih obilježja, a može se reći i zauzeo stav da kod kaznenog djela obijesne vožnje moraju biti ispunjena i subjektivna obilježja kaznenog djela. Doduše, nije naveo koje bi to subjektivno obilježje bilo, ali kod obijesne vožnje to je samo jedno – obijest.

Može se reći kako je intencija zakonodavca prilikom propisivanja kaznenog djela obijesne vožnje bila suzbijanje baš takvih vrlo rizičnih ponašanja u prometu,⁴² kod kojih postoji visok stupanj vjerojatnosti, koji graniči s izvjesnošću nastupanja posljedica za život ili tijelo ljudi. Onaj tko vozi u suprotnom smjeru na autocesti pri brzinama kojima je dopušteno voziti na autocesti ugrožava sve ljude koji se ondje nalaze.

Ranija je sudska praksa „kod kaznenog djela izazivanja prometne nesreće postupanje iz 'obijesti', tj. pod obijesnom, odnosno bezobzirnom vožnjom podrazumijevala neka ponašanja koja su danas modaliteti kaznenog djela obijesne vožnje; primjerice pretjecanje na nepreglednom mjestu (VSRH, I Kž-485/94),⁴³ vožnju puno većom brzinom od

³⁸ *Ibidem*.

³⁹ Presuda Općinskog kaznenog suda u Zagrebu, K-322/15, od dana 26. svibnja 2015.

⁴⁰ U presudi je navedeno kako je takvim postupanjem vozač ugrozio sudionike u prometu, konkretno vozača i suvozača autocisterne na koju je bila priključena poluprikolica, a koji je, kako bi izbjegao sudar, morao naglo skrenuti udesno na zaustavnu traku. *Ibid.*, str. 1, 3. Za takvo postupanje osuđen je na kaznu zatvora u trajanju od jedne godine, koja je zamijenjena radom za opće dobro, te je izrečena sigurnosna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom u trajanju od dvije godine.

⁴¹ *Ibid.*, str. 3.

⁴² Konačni prijedlog Kaznenog zakona, Vlada RH, 2011.; dostupno na: <http://www.sabor.hr/Default.aspx?art=41259> (20. 10. 2018.), str. 225.

⁴³ Odluka VSRH Kž-485/94 od 29. kolovoza 1995. Za više Garačić, A. (2016), Kazneni zakon u sudskoj praksi – posebni dio, Rijeka, str. 536.

dozvoljene, brzinom preko 50 km/h od dozvoljene (ŽsKop, Kž-244/04), vožnju pod utjecajem veće količine alkohola (ŽsBj, Kž-128/2015)⁴⁴.⁴⁵ U tom smislu treba shvatiti zašto su sudovi u recentnim odlukama većinom zauzimali stajališta da se obijesno postupanje iscrpljuje u taksativno navedena četiri modaliteta počinjenja kaznenog djela obijesne vožnje.

Međutim *Novoselec* je zauzeo drugačije stajalište i utro je put drugačijem shvaćanju obijesti, a time i samog kaznenog djela obijesne vožnje. On smatra da je „obijest subjektivno obilježje kojim se dopunjuje biće djela, kao što su primjerice niske pobude kod ubojstva“,⁴⁶ pa je u svakom slučaju potrebno utvrditi je li postupanje bilo obijesno. *Novoselec* tako navodi da, ako je „... obijest samo ponavljanje onog što slijedi u zakonskom opisu djela, to bi bio zakonodavni promašaj jer opis kaznenog djela mora biti krajnje ekonomičan i ne smije sadržavati ništa suviše ... obijest je dakle subjektivno obilježje kojim se dopunjuje biće djela...“.⁴⁷ *Bačić* smatra kako se „radnja počinjenja djela sastoji od objektivnih elemenata i subjektivnih tendencija i stanja, a upravo je ta subjektivna stanja čine radnjom koja jest i koja se manifestira na takav određen način“,⁴⁸ odnosno ne bi se radilo o tom kaznenom djelu ukoliko ne bi postojalo to subjektivno obilježje. U obrazloženju Kaznenog zakona stoji kako „ovaj prijedlog to kazneno djelo (obijesne vožnje o. a.)⁴⁹ predviđa u vrlo uskom opsegu, što je osobito došlo do izražaja na subjektivnom planu jer se traži počiniteljeva obijest“.⁵⁰ S tim u vezi ima se zaključiti kako pojam 'obijest' nije pleonazam u zakonskom opisu kaznenog djela, nego ga je zakonodavac smišljeno i s razlogom propisao u biću djela. U tom kontekstu treba zaključiti kako je riječ o subjektivnom obilježju bića kaznenog djela, koje se mora utvrditi u svakom konkretnom slučaju.

U vezi s navedenim ne bi se radilo o kaznenom djelu obijesne vožnje „primjerice, ako osoba sa 2,25 g/kg alkohola u krvi vozi u 'gluho' doba noći u ulici u zabranjenom smjeru, ali vrlo oprezno, pažljivo i polako (npr. 30 km/h), pa izbjegne nalet na pješaka koji tetura ulicom jer je pod utjecajem alkohola (izazvao je opasnost za život ili tijelo ljudi), jer njezino ponašanje nije drsko, bezobzirno, niti predstavlja „divljanje po cesti“,⁵¹ nije obijesno postupanje i ne bi predstavljalo teško kršenje prometnih propisa.

Također ne bi bilo riječi o obijesnoj vožnji ni u slučaju osobe „koja se kreće u zabranjenom smjeru na parkiralištu ispred trgovačkog centra, vrlo malom brzinom od 30 km/h i

⁴⁴ Odluka ŽsBj Kž-128/2015 od 18. lipnja 2015. *Ibid.*, str. 520.

⁴⁵ Cvitanović i dr. (2018), *op. cit.* (bilj. 27), str. 281.

⁴⁶ Novoselec, (2015), *op. cit.* (bilj. 8), str. 319.

⁴⁷ *Ibidem.*

⁴⁸ Bačić, F. (1998), *Kazneno pravo: opći dio*, Informator, str. 161. Za više vidjeti Cvitanović i dr. (2018), *op. cit.* (bilj. 27), str. 281.

⁴⁹ Opaska autora.

⁵⁰ Konačni prijedlog Kaznenog zakona (2011), *op. cit.* (bilj. 42), str. 225. Drugačije Moslavac, B. (2017), *Dokazivanje obijesti u vožnji kao nekonstitutivnog elementa kaznenog djela obijesne vožnje u cestovnom prometu*, Hrvatska pravna revija, veljača, 17, 2, str. 54.

⁵¹ Cvitanović i dr. (2018), *op. cit.* (bilj. 27), str. 282.

izbjegne nalet na osobu koja je pretrčavala parkiralište⁵². Ni u slučaju kada „vozač pretječe kolonu od tri vozila na nepreglednom mjestu na cesti izvan naselja, dozvoljenom brzinom, i izbjegne nalet na pješaka koji je odjednom počeo pretrčavati cestu“⁵³ ne bi se radilo o obijesnoj vožnji. U opisanom primjeru pješak kao sudionik u prometu također krši propise o sigurnosti prometa, pa vozač u takvoj situaciji ne bi nikako mogao predvidjeti pješakovo ponašanje i tome prilagoditi svoje ponašanje kako ga ne bi ugrozilo.

Može se zaključiti da, iako bi se vozilo na neki od taksativno navedenih načina, to još ne znači da bi takva vožnja bila i obijesna, a kako je to zorno prikazano u gore navedenim primjerima. Ipak, treba istaknuti kako će „u većini slučajeva sama radnja, tj. jedan od četiri taksativno navedena modaliteta u sebi sadržavati obijest, odnosno predstavljat će obijesno postupanje.“⁵⁴ Međutim to se ne može smatrati razumljivo samo po sebi, nego će „sud morati u svakom konkretnom slučaju utvrditi i obrazložiti radi li se o obijesnom postupanju“.⁵⁵ Ako djelo nije počinjeno obijesno, neće biti riječ o predmetnom kaznenom djelu, nego o prekršaju.

U konačnici se može zaključiti kako, kao što je ranije već napisano, sudska praksa nije zauzela decidan stav o pravnoj prirodi obijesti u smislu podrazumijeva li se obijesno postupanje čim se vozi na jedan od taksativno navedenih načina počinjenja, čemu se trenutačno više priklanja, ili se obijesno postupanje ipak mora utvrditi u svakom konkretnom slučaju, na što je upozoravao prvostupanjski sud u predmetu Kž-283/2013,⁵⁶ pa bi obijest bila subjektivno obilježje djela. Očito je kako praksa različito pristupa interpretaciji pojma obijesti, što se onda reflektira i na konačne zaključke iznesene u presudama o tome radi li se u tim predmetima o obijesnoj vožnji.

Autori smatraju, a time se i priklanjaju Novoselčevu shvaćanju, da obijest jest subjektivno obilježje djela, koje se mora utvrditi u svakom konkretnom slučaju. Takav se zaključak nameće sam po sebi kada se razmotre primjeri koji su prikazani u ovom poglavlju. Iz njih jasno proizlazi kako se čak i u onim situacijama kada je prisutan jedan od taksativno navedenih načina počinjenja i kada je došlo do ugrožavanja života ili tijela ljudi neće automatski raditi o kaznenom djelu obijesne vožnje.

2.2. Neke nedoumice u vezi s modalitetom počinjenja obijesne vožnje

Prema dikciji inkriminacije obijesne vožnje može se kazati kako obijesno vozi sudionik koji u cestovnom prometu⁵⁷ „iz obijesti teško krši propise o sigurnosti prometa vozeći u

⁵² *Ibidem.*

⁵³ *Ibidem.*

⁵⁴ *Ibidem.*

⁵⁵ *Ibidem.*

⁵⁶ Rješenje ŽsBj, Kž-283/2013, str. 2.

⁵⁷ „Promet na cesti je definiran člankom 1. stavkom 2. ZOSPC-a, pa se 'prometom na cesti, prema ovom Zakonu, podrazumijeva promet vozila, pješaka i drugih sudionika u prometu na javnim cestama i nerazvrstanim cestama koje se koriste za javni promet'. Međutim cestovni je promet potrebno tumačiti šire,

stanju nesposobnosti za vožnju izazvane 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 brzine⁵⁸ i time izazove opasnost za život ili tijelo ljudi“.⁵⁹ Za takvo postupanje propisana je kazna zatvora do tri godine, što podrazumijeva i izricanje novčane kazne,⁶⁰ odnosno u situaciji izricanja novčane kazne ili kazne zatvora do jedne godine i primjenu uvjetne osude ili zamjenu kazne radom za opće dobro.⁶¹ U nacrtu prijedloga novog Kaznenog zakona (iz 2011. godine) zakonodavac se izravno poziva na njemačko i slovensko zakonsko rješenje, koje je poslužilo kao predložak za hrvatsku inačicu tog kaznenog djela,⁶² iako nije propisao sve načine počinjenja koji su sadržani u slovenskoj i njemačkoj inačici obijesne vožnje.

Primjerice Njemački kazneni zakon *Strafgesetzbuch* (dalje: StGB)⁶³ u kaznenom djelu ugrožavanja cestovnog prometa *Gefährdung des Straßenverkehrs* (čl. 315.c StGB-a)⁶⁴ propisuje tzv. sedam smrtnih grijeha u prometu,⁶⁵ odnosno sedam modaliteta počinjenja. Tako je inkriminirano postupanje vozača koji nije sposoban sigurno voziti zbog utjecaja alkohola ili drugih opojnih sredstava ili mentalnog ili psihičkog ograničenja (gdje je kažnjiv i sam pokušaj) ili koji teško krši prometne propise i ponaša se neoprezno na način da: a) vozi u pogrešnom smjeru, b) nepropisno pretječe, c) nepropisno vozi blizu pješačkih

kao promet na cesti ili drugoj prometnoj površini, a kako je to navedeno u čl. 45. st. 1. ZOSPC-a. S tim u vezi obijesna se vožnja može odvijati na svim prometnim površinama u cestovnom prometu. Što se sve ima smatrati prometnom površinom, definirano je čl. 2. st. 1. t. 1.-27. ZOSPC-a. Tako se uz ceste, javne ceste, brze ceste i sl. prometnom površinom na kojoj se može dogoditi nesreća u cestovnom prometu smatra i biciklistička staza (čl. 2. st. 1. t. 19. ZOSPC-a), nogostup („je posebno uređena prometna površina namijenjena za kretanje pješaka, koja nije u razini s kolnikom ceste ili je od kolnika odvojena na drugi način“, čl. 2. st. 1. t. 20. ZOSPC-a), nerazvrstana cesta koja „je površina koja se koristi za promet po bilo kojoj osnovi i koja je dostupna većem broju raznih korisnika“, odnosno u ovaj pojam ulaze „seoski, poljski i šumski putovi, putovi na nasipima za obranu od poplava, pristupne ceste i prostori parkirališta, benzinskih crpki i sl.“ (čl. 2. st. 1. t. 9. ZOSPC-a). Ako se nesreća dogodi izvan prometne površine, tada se neće raditi o ovom kaznenom djelu.“ Cvitanović i dr. (2018), *op. cit.* (bilj. 27), str. 273-274.

⁵⁸ Za više o ovim modalitetima i njihovim osobitostima vidjeti Cvitanović i dr. (2018), *op. cit.* (bilj. 27), str. 275-278, i Čop, R. (2016), Obijesna vožnja u cestovnom prometu, Informator, 8, br. 6435 (12. 9. 2016.).

⁵⁹ Čl. 226. KZ-a.

⁶⁰ Vidjeti čl. 40. st. 4. KZ-a.

⁶¹ Uz uvjetnu osudu sukladno članku 62. KZ-a sud može izreći i posebnu obvezu odvikavanja od ovisnosti o alkoholu, drogama ili drugih vrsta ovisnosti u slučaju da je ovisnost bila uzrok tog kaznenog djela. Uz navedeno sud također, sukladno članku 72. KZ-a, može izreći i sigurnosnu mjeru zabrane upravljanja motornim vozilom. Navedena mjera izriče se „počinitelju kaznenog djela protiv sigurnosti prometa kada postoji opasnost da će se upravljajući motornim vozilom ugroziti sigurnost prometa... Svrha takve mjere je da se na određeno vrijeme iz prometa isključe osobe koje su nepodobne za upravljanje motornim vozilima.“ Novoselec (2016), *op. cit.* (bilj. 4), str. 446.

⁶² Konačni prijedlog Kaznenog zakona (2011), *op. cit.* (bilj. 42), str. 225.

⁶³ Criminal Code in the version promulgated on 13 November 1998, Federal Law Gazette [Bundesgesetzblatt] I p. 3322, last amended by Article 1 of the Law of 24 September 2013, Federal Law Gazette I p. 3671 and with the text of Article 6(18) of the Law of 10 October 2013, Federal Law Gazette, I p. 3799. https://www.gesetze-im-internet.de/englisch_stgb/englisch_stgb.html#p2675 (6. 6. 2017.).

⁶⁴ Section 315c Endangering road traffic. *Ibid.*

⁶⁵ Konačni prijedlog Kaznenog zakona (2011), *op. cit.* (bilj. 42), str. 225.

prijelaza, d) prebrzo vozi na mjestima sa slabom vidljivošću, križanjima i prijelazima preko pruge, e) ne drži se desne strane ceste u mjestima s niskom vidljivošću, f) okreće se, vozi unatrag ili protivno smjeru prometa ili pokušava to na autocesti ili brznoj cesti, g) propusti vozila koja su stala ili su se pokvarila učiniti vidljivima na dostatnoj udaljenosti iako je to nužno za sigurnost prometa i time ugrozi život ili tijelo druge osobe ili imovinu znatne vrijednosti⁶⁶ druge osobe.⁶⁷ Nužan je uvjet da postoji veza između ugrožavanja prometa i izazvane opasnosti u smislu nezakonitosti postupanja.⁶⁸

Njemački zakonodavac propisuje odgovornost i za nehajni oblik tog kaznenog djela, koje obuhvaća nehajno izazivanje opasnosti, kao i nehajno postupanje kojim se nehajno izaziva opasnost.⁶⁹ Njemačka je proširila zaštitu kod ovog kaznenog djela i na tuđu imovinu velike vrijednosti, što nije regulirano primjerice obijesnom vožnjom u cestovnom prometu iz čl. 226. KZ-a.

Slovenska inkriminacija opasne vožnje u cestovnom prometu (slov. *Nevarna vožnja v cestnem prometu*, čl. 324. KZS-a), koja je pandan hrvatskoj inačici tog kaznenog djela (obijesnoj vožnji)⁷⁰ također sadrži više modaliteta počinjenja djela. Inkriminirana je vožnja pod utjecajem alkohola s više od 1,10 g/kg alkohola u krvi ili više od 0,52 miligrama alkohola u litri izdisanog zraka ili vožnja pod utjecajem zabranjenih droga, psihoaktivnih lijekova ili drugih psihoaktivnih tvari; prekoračenje brzine za više od 30 km/h od dozvoljene u zoni za pješake, zoni smirenog prometa⁷¹ ili na području ograničenja brzine ili za više od 50 km/h od dopuštena na cesti. Drska ili bezobzirna vožnja ili vožnja motornog vozila bez prava na vožnju, pri čemu se ne poštuju pravila o pretjecanju, prednosti ili sigurnosnom odstojanju, kao i vožnja u suprotnom smjeru na cesti s dvije ili više označenih traka, okretanje ili vožnja unatrag, zatim neprilagođavanje brzine vožnje na nepreglednim dijelovima ceste, u raskrižjima, ispred pješačkih prijelaza ili uz njih, na biciklističkim stazama ili prijelazima ili željezničkim prijelazima također je opasna vožnja. Nužan uvjet za postojanje djela jest da se takvom vožnjom izazove izravna opasnost za

⁶⁶ U Njemačkoj sudska praksa određuje koja je to imovina znatne vrijednosti i trenutačno je minimalna granica određena na iznos od 1300 eura. Schönke, A.; Schröder, H. (2010), *Strafgesetzbuch, Kommentar*, 28. Auflage, München, str. 2744, § 31.

⁶⁷ Propisano je kažnjavanje novčanom kaznom ili kaznom zatvora do pet godina ili kada je djelo počinjeno iz nehaja novčanom kaznom ili kaznom zatvora do dvije godine. *Ibid.*, str. 2737.

⁶⁸ Za više vidjeti Schönke, A.; Schröder, H. (1997), *Strafgesetzbuch, Kommentar*, 25. Auflage, München, str. 2131, § 36.

⁶⁹ Čl. 315.c. st. 3. StGB-a.

⁷⁰ Kazneni zakonik Republike Slovenije (dalje: KZS) uveo je 2008. u kazneno zakonodavstvo drsku vožnju u cestovnom prometu (*Predrzna vožnja v cestnem prometu*) člankom 324., kako Ambrož navodi, djelomično po uzoru na StGB. Ambrož, M. (2008), *Novi slovenski Kazneni zakonik, Hrvatski ljetopis za kazneno pravo i praksu* (Zagreb), vol. 15, broj 1, str. 340. Naziv i opis tog kaznenog djela izmijenjeni su novelom Kaznenog zakonika (KZ-1B 2012) 2012. godine, koje se od tada naziva opasna vožnja u cestovnom prometu (*Nevarna vožnja v cestnem prometu*). Uradni list RS, 91/2011, dostupno na: <https://zakonodaja.com/zakon/kz-1/324-clen-nevarna-voznja-v-cestnem-prometu> (20. 10. 2018.) i čl. 324. KZS-a, *Nevarna vožnja v cestnem prometu*, Uradni list RS, 50/2012; dostupno na: <https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/2012-01-2065?sop=2012-01-2065> (20. 10. 2018.).

⁷¹ „U hrvatskom prekršajnom pravu 'zona smirenog prometa' je područje u naselju obilježeno propisanim prometnim znakom, u kojem se vozila ne smiju kretati brzinom većom od brzine hoda pješaka i u kojem je dječja igra svugdje dopuštena.“ Čl. 2. st. 1. toč. 25. ZOSPC-a.

život ili tijelo ljudi. Za temeljni oblik tog kaznenog djela propisano je kažnjavanje novčanom kaznom ili kaznom zatvora do tri godine. Inkriminirano je i nehajno postupanje, a počinitelj se može kazniti s novčanom kaznom ili s kaznom zatvora do jedne godine.⁷² Slovenski je zakonodavac predvidio situacije u kojima takvom opasnom vožnjom dođe do nanošenja lakih tjelesnih ozljeda (jedne ili više osoba), ali i teških tjelesnih ozljeda te smrti osoba.⁷³ Posebno je zanimljiva odredba kojom se nalaže obvezno oduzimanje vozila, pa čak i onda kada je vozilo bilo vlasništvo treće osobe ako je ta osoba znala ili mogla znati da počinitelj kaznenog djela nema pravo voziti, a ona mu je to omogućila ili dopustila.⁷⁴ Hrvatski zakonodavac to prepušta ocjeni suda primjenom odredbe o oduzimanju predmeta sadržane u članku 79. KZ-a.

U hrvatskom kaznenom pravu modaliteti obijesne vožnje taksativno su navedeni, što znači da ovo djelo nije moguće počinuti ni na jedan drugi način. Važno je istaknuti, naročito u pogledu razlikovanja prekršaja od kaznenih djela, da se takvim postupanjem mora uzrokovati opasnost po život ili zdravlje ljudi, da vožnja mora biti obijesna i predstavljati teško kršenje propisa o sigurnosti prometa (na cestama). Nužan uvjet postojanja djela jest, kao i kod slovenske inačice, da je takvom vožnjom izazvana opasnost za život ili zdravlje ljudi. U protivnom će se raditi o prekršaju, a ne kaznenom djelu.⁷⁵

Potrebno je upozoriti kako postoji vjerojatnost da je hrvatska sudska praksa počela primjenjivati inkriminaciju obijesne vožnje na situacije koje su vrlo izgledno prekršaji, smatrajući, čim je vožnja počinjena na jedan od taksativno navedenih načina i njome je uzrokovana opasnost za život ili tijelo ljudi, da je to automatski obijesna vožnja. Primjerice

⁷² Čl. 324. st. 2. KZS-a.

⁷³ Ako je gore opisanim postupanjem došlo do nastupa lake tjelesne ozljede jedne ili više osoba, počinitelj će se kazniti novčanom kaznom ili kaznom zatvora od tri mjeseca do dvije godine, a u slučaju počinjenja takva djela iz nehaja kaznit će se novčanom kaznom ili kaznom zatvora do dvije godine. Čl. 324. st. 3. KZS-a. Gore opisano postupanje koje rezultira teškom tjelesnom ozljedom jedne ili više osoba kažnjava se znatno teže, pa se počinitelju može izreći kazna zatvora do pet godina i izreći će mu se zabrana upravljanja motornim vozilom (čl. 324. st. 4. KZS-a). Ukoliko nastupi smrt jedne ili više osoba, tada se počinitelj može kazniti kaznom zatvora od jedne do dvanaest godina i zabranom vožnje motornog vozila (čl. 324. st. 5. KZS-a). Zakonodavac je očigledno procijenio kako je u slučajevima najbezobzirnijih vozača i najopasnijih vozača potrebna i ova doza specijalne prevencije kako bi se što više utjecalo na počinitelja da ne ponovi kazneno djelo. Za posljednja dva oblika, kada je opasnom vožnjom prouzročena teška tjelesna ozljeda ili smrt jedne ili više osoba, nije propisana odgovornost za nehajno postupanje. Razlog tome jest to što inkriminacija izazivanja prometne nesreće iz nehaja (čl. 323. KZS-a) regulira te situacije. Drugim riječima, ta inkriminacija opasne vožnje u cestovnom prometu (čl. 324. KZ-a) obuhvaća i kazneno djelo izazivanja prometne nesreće, pa se sastoji od dva kaznena djela. Jedno je ugrožavanje, tj. ono bi odgovaralo hrvatskom kaznenom djelu obijesne vožnje, a drugo je izazivanje prometne nesreće, koje bi odgovaralo kaznenom djelu izazivanja prometne nesreće u cestovnom prometu (čl. 227. KZ-a), dok je nehajno izazivanje prometne nesreće s teškim tjelesnim ozljedama ili smrću jedne ili više osoba regulirano čl. 323. KZS-a, a odgovaralo bi nehajnom obliku izazivanja prometne nesreće (čl. 227. st. 2., 5. i 6. KZ-a) u hrvatskom kaznenom pravu.

⁷⁴ Čl. 324. st. 6. KZS-a.

⁷⁵ U prekršajnom pravu prometni su delikti najzastupljeniji i na njih otpada 47 % svih prekršaja (ukupno je 2017. bilo proglašeno 107.691 krivima za prekršaje). Za više vidjeti Priopćenje Državnog zavoda za statistiku - Počinitelji prekršaja prema vrsti prekršaja u 2017. U 2016 na prometne je prekršaje otpalo čak 49 % (ili 53.883) svih prekršaja (111.006); a vezano za navedene modalitete obijesne vožnje za vožnju nepropisnom brzinom 5145 osoba proglašeno je krivima; za nepropisno pretjecanje 587, a za upravljanje vozilom pod djelovanjem alkohola ili drugih omamljujućih sredstava 13.046. Izvješće DZS-a br. 1607/2017 Počinitelji prekršaja u 2016.

u gore spomenutom predmetu Županijskog suda u Bjelovaru (KŽ-8/2014) sud je zauzeo stajalište da se radi o kaznenom djelu obijesne vožnje u situaciji kada se, kolokvijalno rečeno, osoba pod utjecajem alkohola nepažljivo i nepropisno okretala vozilom jer je željela promijeniti smjer kretanja, pri čemu je udarila u drugi automobil koji je dolazio iz suprotnog smjera. Sud je smatrao da je takvim postupanjem vozač ugrozio život ili tijelo osobe u tom drugom vozilu te da je pri tome postupao obijesno, ne obrazlažući u čemu se sastoji obijesno postupanje.

Za veliku je diskusiju je li takvo shvaćanje opravdano i u skladu s intencijom zakonodavca pri propisivanju te odredbe, a naročito kad se imaju u vidu i inačice tog kaznenog djela u spomenutim zakonodavstvima (Njemačke i Slovenije) na koje se hrvatski zakonodavac poziva.

S takvim rezoniranjem sudske prakse mogla bi se gotovo svaka nepropisna vožnja pod utjecajem alkohola (kada osoba ima više od 1,5 g/kg alkohola u krvi), a koja bi inače ulazila u domenu prekršajnog prava, smatrati ovim kaznenim djelom, jer gotovo da i nema prometnih prekršaja u kojima neka osoba nije tjelesno ugrožena.

Sud je u tom predmetu još zaključio da je osoba bila nesposobna za vožnju i pozvao se na čl. 199. st. 2. ZOSPC-a, koji regulira situaciju kada osoba ima više od 0,5 g/kg alkohola u krvi,⁷⁶ iako je kao način počinjenja kaznenog djela obijesne vožnje naveden nužan uvjet da osoba mora imati najmanje 1,5 g/kg alkohola u krvi.

Zaključak koji je sud iznio da je osoba u takvu stanju bila nesposobna za vožnju trebalo je posebno obrazložiti, to više što se sud pozvao na odredbu ZOSPC-a koja regulira vožnju pod utjecajem alkohola u vrijednostima znatno manjima (0,5 g/kg alkohola u krvi) od onih propisanih za kazneno djelo. Dodatno, potrebno je posebno utvrditi nesposobnost za vožnju kao jedno od obilježaja kaznenog djela obijesne vožnje, to više što i sama sudska praksa smatra da „zaključak o tome može li se ili ne može upravljanje motornim vozilom pod utjecajem alkohola označiti kao 'očigledna nesposobnost za sigurnu vožnju' predstavlja pravnu, a ne činjenju ocjenu“.⁷⁷ Drugim riječima, mora se u svakom konkretnom slučaju vrednovati i utvrditi je li osoba stvarno bila nesposobna za vožnju u određenoj situaciji, a ne automatski smatrati da je osoba bila nesposobna ako joj je utvrđena ona koncentracija alkohola u krvi koja je nužna za postojanje djela (1,5 g/kg alkohola u krvi.). Razlog je to što će sigurno biti i onih slučajeva kada će neki vozači zbog dobrog podnošenja alkohola imati i više od 1,5 g/kg alkohola u krvi, ali će biti sposobni za vožnju, pa će možda zbog toga što su oprezniji čak i bolje voziti nego inače. U takvim slučajevima radilo bi se o prekršaju, a ne kaznenom djelu, jer neće biti ispunjena sva

⁷⁶ „Vozač vozila kategorije A1, A2, A, B, BE, F, G i AM ne smije upravljati vozilom na cesti niti početi upravljati vozilom ako je pod utjecajem droga ili lijekova ili ako u krvi ima alkohola iznad 0,50 g/kg, odnosno odgovarajući iznos miligrama u litri izdahnutog zraka“. Čl. 199. st. 2. ZOSPC-a.

⁷⁷ VSRH KŽ-216/95, od 8. svibnja 1997. u Garačić, A. (2013), Novi Kazneni zakon, Organizator, Zagreb, str. 460.

obilježja kaznenog djela obijesne vožnje zbog toga što osoba nije bila nesposobna za vožnju.

Za diskusiju ostaje zašto se hrvatski zakonodavac odlučio upravo za navedena četiri načina počinjenja,⁷⁸ i to na taksativan način, umjesto da je primijenio otvoreniji pristup unošenjem generalnih klauzula (npr. 'ili na drugi način', 'ili na sličan način' i sl.). Postoje razne situacije u kojima bi vožnja u suštini bila obijesna, a zbog ovakva pristupa nije ih moguće podvesti pod inkriminaciju obijesne vožnje. Primjerice tzv. slalom-vožnja, učestale promjene prometnih traka, pretjecanje na mjestima gdje je to zabranjeno, „utrkivanje“, znatna prekoračenja brzine, primjerice dvostruko iznad dopuštene,⁷⁹ nezaustavljavanje na znak crvenog svjetla, vožnja tehnički neispravnim vozilom, vožnja bez svjetala na brzim cestama, ulijetanje u raskrižje velikom brzinom uslijed čega dođe do prevrtanja vozila i sl. Možda bi bilo potrebno uzeti u obzir i neka druga ponašanja sukladno onome što propisuju slovenski i njemački zakonodavci, kao primjerice nepoštivanje pravila o prednosti, sigurnosnom odstojanju, neprilagođivanje brzine mjestima sa slabom vidljivošću ili pak na nepreglednim dijelovima ceste, u raskrižjima, ispred pješačkih prijelaza ili uz njih, na biciklističkim stazama ili prijelazima ili željezničkim prijelazima i sl.

Otvorenim pitanjima ostaju i odluke hrvatskog zakonodavca u vezi s propisivanjem modaliteta počinjenja obijesne vožnje prekoračenjem brzine više od 50 km/h (ne vodeći računa o razlikama među područjima u kojima se vozi), kao i određivanjem granice od 1,5 g/kg alkohola u krvi kada se zna da je ključno kod tog modaliteta da osoba mora biti nesposobna za vožnju. Znači, ne bi smjela biti toliko relevantna količina alkohola u krvi koliko činjenica da je osoba nesposobna za vožnju. Ta nesposobnost može postojati i pri manjim količinama alkohola u krvi. Tako slovenski zakonodavac propisuje granicu od 1,1g/kg alkohola u krvi, a ima jednaku propisanu dopuštenu razinu alkohola u krvi za vozače kao i Hrvatska.⁸⁰ Također, slovenski zakonodavac propisuje da će se raditi o opasnoj vožnji već u situaciji prekoračenja brzine od 30 km/h od dozvoljene u zoni za pješake, zoni umirenog prometa ili na području ograničenja brzine, odnosno za više od 50

⁷⁸ Potrebno je istaknuti kako prvi način počinjenja prati njemački i slovenski primjer, a odnosi se na vožnju u stanju nesposobnosti izazvanom alkoholom, drogom ili psihoaktivim lijekovima. Drugi oblik kršenja također je vjerno preuzet iz StGB-a i KZS-a, a odnosi se na vožnju u zabranjenom smjeru, dok je treći, koji StGB općenito postavlja kao nepropisno pretjecanje, a KZS kao nepoštivanje pravila o pretjecanju, opsegom sužen samo na pretjecanja kolone vozila na nepreglednom mjestu. Posljednji oblik kršenja predstavlja vožnja brzinom koja prelazi 50 km/h iznad dopuštene na naseljenom mjestu ili području s naznačenim ograničenjem brzine i takvo je rješenje znatno blaže od slovenskog.

⁷⁹ Inkriminacija obijesne vožnje ne može se primijeniti na vozača koji je vozio dvostruko više od dopuštene brzine, primjerice prekršio je brzinu u području u kojem je ograničenje 30 km/h i time ugrozio djecu, iako je u suštini riječ upravo o obijesnoj vožnji.

⁸⁰ Čl. 105. st. 2. Zakona o pravilima u cestovnom prometu (slov. *Zakon o pravilih cestnega prometa* (ZPrCP)), Uradni list RS., št. 109/2010; dostupan na: <https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/101702/#4.%C2%A0%C4%8Dlen> (20. 10. 2018.).

km/h od dopuštene na cesti, dok Hrvatska ima propisano samo prekoračenje više od 50 km/h.

S tim u vezi predlaže se postojećoj inkriminaciji dodati još neke modalitete počinjenja ili, još bolje, kako to predlaže i Đuras,⁸¹ neka se uvede jedna od generalnih klauzula, primjerice '...ili na drugi način'. Razlog je to što je vrlo teško i gotovo nemoguće predvidjeti i propisati sva opasna ponašanja do kojih može doći u prometu obijesnim postupanjem vozača, tj. obijesnom vožnjom.

Razvidno je da se prema trenutačnom stanju stvari neka postupanja koja bi u suštini bila obijesna vožnja ne mogu podvesti pod postojeću inkriminaciju, dok se druga postupanja koja bi načelno i u suštini ipak bila prekršaji podvode pod inkriminaciju obijesne vožnje.

2.3. Značenje pojma 'teško'

Pojam 'teško' u inkriminaciji obijesne vožnje, slično kao i pojam 'obijest', izazvao je dilemu je li njegova uporaba nužna i opravdana, odnosno ima li on neko posebno značenje ili se radi o tautologiji, tj. pleonazmu? Razlog je to što su modaliteti počinjenja taksativno navedeni, a i u inkriminaciji je već navedeno da načini počinjenja moraju biti popraćeni obijesnim postupanjem, pa ostaje pitanje koje značenje ima riječ 'teško'. Treba li je shvatiti kao pleonazam, kojim se željelo naglasiti da posrijedi trebaju biti 'teška kršenja' propisa o sigurnosti prometa, koja se ogledaju u taksativno navedenim modalitetima, ili se radi o tome da ti modaliteti moraju biti teški? U konačnici se postavlja pitanje kako tumačiti sintagmu 'sudionik u cestovnom prometu koji iz obijesti teško krši propise o sigurnosti prometa'. Ako se shvati da su pojmovi 'obijest' i 'teško' uneseni u inkriminaciju s razlogom, tada je jedino ispravno tumačenje da taksativno navedeni načini počinjenja moraju predstavljati teška kršenja propisa o sigurnosti prometa i da moraju biti počinjeni obijesno. Razlog je to što bi svaka riječ u zakonskom opisu kaznenog djela trebala imati jasno značenje, zbog kojega je i dobila mjesto u inkriminaciji. Zakonski opis, kako to navodi *Novoselec* za obijest, ali je primjenjivo i u ovom kontekstu, morao bi biti krajnje ekonomičan i ne bi smio sadržavati ništa suviše.⁸² Ako se prihvati to shvaćanje i tumačenje kao ispravno, tada je pitanje što je potrebno da bi kršenja propisa o sigurnosti prometa kod obijesne vožnje bila teška. S obzirom na to da se radi o kaznenom djelu koje je teže od prekršaja, teška kršenja prometnih propisa trebalo bi shvatiti na tri načina. Prvi je kada se obijesnim postupanjem ostvaruje (barem) jedan od taksativno navedenih načina počinjenja, pri čemu je taj način takav da je pojačanog intenziteta u odnosu na taj modaliteti u prekršajnom pravu, pa dolazi do povećane opasnosti od nastupa posljedice (povređivanja), primjerice vožnja u zabranjenom (suprotnom)⁸³ smjeru na autocesti ili pretjecanje kolone od desetak vozila na vrlo nepreglednom mjestu. Međutim to ne bi bila vožnja u zabranjenom smjeru na parkiralištu (pod pretpostavkom da je došlo do

⁸¹ Đuras, I. (2016), *Obijesna vožnja kao novo kazneno djelo*, Polic. sigur., Zagreb, sv. 25, br. 2, str. 161.

⁸² Novoselec (2015), *op. cit.* (bilj. 8), str. 319.

⁸³ Za više o ovom modalitetu počinjenja djela vidjeti Cvitanović i dr. (2018), *op. cit.* (bilj. 27), str. 277.

konkretnog ugrožavanja života ili tijela ljudi) ili vožnja u suprotnom smjeru u ulici slabog prometa, a vozač vozi vrlo oprezno i polako.

Drugo bi shvaćanje bilo da se teškim kršenjem prometnih propisa kod kaznenog djela obijesne vožnje smatra situacija kada bi se ostvario jedan od taksativno navedenih modaliteta koji bi po svojem intenzitetu bio lakši, ali bi se uz njega kršile i neke druge odredbe prometnih propisa koje sami po sebi nisu jedan od taksativno navedenih modaliteta, nego su 'obični' prekršaji. Primjerice vožnja u zabranjenom smjeru na parkiralištu, ali vrlo velikom brzinom (koja nije prekoračenje brzine od 50 km/h) ili vožnja u suprotnom smjeru u ulici smirenog prometa, po noći bez svjetala pri brzini koja znatno premašuje ograničenje i sl.

Treće, teškim kršenjem prometnih propisa imalo bi se smatrati kada su vožnjom ispunjena barem dva taksativno navedena modaliteta, ali blažeg intenziteta, koji sami za sebe možda ne bi predstavljali teška kršenja po intenzitetu. Primjerice vožnja u suprotnom (zabranjenom smjeru) u ulici slabog prometa, kada vozač vozi vrlo oprezno i polako (ispod ograničenja brzine primjerice 30 km/h), ali pod utjecajem alkohola od 1,5 g/kg alkohola u krvi i očito je nesposoban za vožnju, pa izbjegne nalet na osobu. U takvoj situaciji radilo bi se o teškom kršenju prometnih propisa. Drugo je pitanje bi li u prikazanoj situaciji bio ispunjen i element obijesti, u kontekstu čega bi se onda odlučivalo radili li se o obijesnoj vožnji ili ne.

U konačnici, kada se sumira sve navedeno i ako se inkriminacija obijesne vožnje tumači tako da se mora raditi o teškim kršenjima prometnih propisa i da barem jedna od taksativno navedenih radnja mora biti učinjena iz obijesti, tada, da bi se radilo o tom kaznenom djelu, moraju biti kumulativno ispunjena četiri uvjeta. Vozač mora postupati (1) iz obijesti + (2) teško kršiti propise o sigurnosti prometa na cestama + (3) raditi to na najmanje jedan od načina koji su taksativno navedeni + (4) takvim ponašanjem mora doći do izazivanja (konkretne) opasnosti za život ili tijelo ljudi. Ako se obijesna vožnja shvati na iole drugačiji način, gotovo svaki prekršaj koji je počinjen na jedan od taksativno navedenih načina počinjenja obijesne vožnje kojim dođe do konkretne opasnosti za život ili tijelo ljudi smatrat će se obijesnom vožnjom. Međutim, kako ističe *Novoselec*, zakonodavcu to nije bila intencija, nego je išao s vrlo restriktivnim poimanjem kaznenog djela obijesne vožnje.⁸⁴ U tom kontekstu *Novoselec* navodi kako zakonodavac „nije htio proglasiti kaznenim djelima sva konkretna ugrožavanja koja nisu dovela do teške tjelesne ozljede, nego se ograničio na ona koja su počinjena iz obijesti“.⁸⁵

2.4. Počinitelj kaznenog djela obijesne vožnje

Inkriminacija obijesne vožnje navodi kao počinitelja djela „sudionika u cestovnom prometu“. Sudionik u cestovnom prometu vrlo je širok pojam te, sukladno članku 2.

⁸⁴ *Novoselec* (2015), *op. cit.* (bilj. 8), str. 320.

⁸⁵ *Ibidem.*

stavku 1. točki 66. ZOSPC-a, sudionikom treba smatrati „osobu koja na bilo koji način sudjeluje u prometu na cesti“. Iz navedenoga jasno proizlazi da je sudionik u prometu i pješak. „Međutim, iz nomotehnike zakonskog opisa, modaliteta počinjenja, a i gramatičkog tumačenja norme, proizlazi da počinitelji ovog djela nisu svi sudionici u prometu, već samo vozači, i to u prvom redu motornih vozila, ali i drugih prijevoznih sredstava u cestovnom prometu (npr. vozači bicikla⁸⁶)“.⁸⁷ „Kod nekih modaliteta bit će po prirodi stvari isključeni i vozači nekih vrsta vozila (vozači bicikala kod četvrtog modaliteta, tj. vožnje brzinom preko 50 km/h iznad dozvoljene)“.⁸⁸

Neovisno o samoj formulaciji pojma, ovo kazneno djelo stoga predstavlja posebno kazneno djelo (*delicta propria*)⁸⁹ s obzirom na to da ga mogu počiniti samo osobe sa svojstvom sudionika u prometu, odnosno, preciznije, kod obijesne vožnje to će biti vozači raznih vozila. Vozača definira Zakon o sigurnosti prometa na cestama kao „osobu koja na cesti upravlja vozilom“,⁹⁰ i to je definicija koju treba smatrati relevantnom za tumačenje pojma vozača kod kaznenog djela obijesne vožnje. Bečka Konvencija pojam vozača definira puno šire, tako da obuhvaća i neke druge sudionike u prometu, pa se taj pojam odnosi kako na „osobe koja upravljaju motornim vozilom ili drugim vozilom uključujući i bicikl“⁹¹ tako i na osobe koje vode životinje po cesti.⁹² Direktiva 2011/82/EU ne koristi pojam vozač, nego korisnik vozila, koji definira kao „osobu u čije ime je vozilo registrirano, kako je utvrđeno u zakonu države članice u kojoj je vozilo registrirano“.⁹³ Termin korisnik vozila koristi i ZOSPC u nekim svojim odredbama, ali ne definira taj pojam.⁹⁴ Zanimljivo je s tim u vezi da razna zakonodavstva, uključujući i hrvatsko u ZOSPC-u,⁹⁵ određuju obvezu vlasnika vozila (na kojega je vozilo registrirano) da u slučaju počinjenja prekršaja imenuje osobu koja je vozila, tj. vozača.⁹⁶ Razlog je to kako bi nadležna tijela znala tko je počinio prekršaj i koga je potrebno prekršajno goniti, odnosno na koga izdati prekršajni nalog, a u nekim zakonodavstvima, primjerice u Ujedinjenom Kraljevstvu, i kazneno goniti.⁹⁷ Upravo je zahtjev obveznog navođenja osobe koja je upravljala vozilom koje je izazvalo prekršaj (ili kazneno djelo) bio povod upućivanja zahtjeva Europskom sudu za ljudska

⁸⁶ Za više o stradanjima biciklista u prometu vidjeti Mršić, Ž (2016), Sigurnost biciklističkog prometa u Republici Hrvatskoj, HPR, 16, 6, str. 77-83.

⁸⁷ Cvitanović i dr. (2018), *op. cit.*, (bilj. 27), str. 274.

⁸⁸ *Ibidem.*

⁸⁹ Novoselec, P.; Bojanić, I. (2013), *Opći dio kaznenog prava*, Zagreb, str. 136.

⁹⁰ Čl. 2. st. 1. t. 68. ZOSPC-a. Definira još i mladog vozača koji je „vozač motornog vozila u dobi do navršene 24 godine života, koji posjeduje vozačku dozvolu izdanu na teritoriju Republike Hrvatske.“ Čl. 2. st. 1. toč. 69. ZOSPC-a.

⁹¹ Čl. 1. toč. v. Konvencije o cestovnom prometu, str. 6.

⁹² *Ibidem.*

⁹³ Čl. 3. toč. n Direktive 2011/82/EU.

⁹⁴ Npr. čl. 86. st. 1., 180. st. 1. i st. 2. ZOSPC-a.

⁹⁵ Čl. 229. st. 7. ZOSPC-a u vezi s čl. 229. st. 3. ZOSPC-a.

⁹⁶ „Novčanom kaznom u iznosu od 2.000,00 do 5.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vlasnik vozila, osoba kojoj je vozilo povjereno ili odgovorna osoba u pravnoj osobi ako, u roku od 15 dana, ne da vjerodostojan dokaz o osobi koja je upravljala vozilom u vrijeme počinjenja prekršaja“. Čl. 229. st. 7. ZOSPC-a.

⁹⁷ Za više vidjeti Odluku ESLJP-a *O'Halloran i Francis protiv Ujedinjenog Kraljevstva*, zahtj. br. 15809/02 i 25624/02, od dana 29. lipnja 2007. Dva su predmeta spojena u jedan.

prava (dalje: ESLJP) u predmetu *O'Halloran i Francis*⁹⁸ protiv *Ujedinjenog Kraljevstva*.⁹⁹ Zahtjevi su podneseni zbog povrede čl. 6. st. 1. (pravo na pravično suđenje) Europske konvencije za zaštitu ljudskih prava i temeljnih sloboda (dalje: Konvencija)¹⁰⁰ u vezi s potencijalno povrijeđenim pravom na šutnju i privilegijem od samookrivljavanja u slučaju Francis te povrede čl. 6. st. 2. Konvencije u vezi s pretpostavkom nedužnosti u oba slučaja. ESLJP je u oba slučaja, i po obje pravne osnove, zaključio kako nije bilo povreda odredaba Konvencije. Drugim riječima, zahtjev ovlaštenih tijela za navođenjem osobe koja je upravljala vozilom ne smatra se kršenjem nijednog prava zajamčenog Konvencijom.

Za razumijevanje toga što se ima smatrati vozilom potrebno je također konzultirati ZOSPC. Njime su definirane vrste vozila u cestovnom prometu. Definicija vozila iz ZOSPC-a ne odnosi se samo i isključivo na motorna vozila, za razliku od definicije vozila u Kaznenom zakonu, pa je vozilo u cestovnom prometu „svako prijevozno sredstvo namijenjeno za kretanje po cesti, osim dječjih prijevoznih sredstava, prijevoznih sredstava na osobni ili motorni pogon za osobe s invaliditetom ili starije osobe, ako se pri tom ne kreću brzinom većom od brzine čovječjeg hoda“.¹⁰¹ Upravo je ta definicija relevantna za razumijevanje pojma vozila kod kaznenog djela obijesne vožnje. Direktiva 2011/82/EU definira „vozilo“ kao „bilo koje motorno vozilo uključujući motocikle, koje se obično koristi za cestovni prijevoz osoba ili robe“,¹⁰² dok Bečka konvencija navodi razne vrste vozila (bicikle, mopede, motocikle, pogonska vozila, motorna vozila i dr.).¹⁰³

Motorno je vozilo definirano i ZSOPC-om i KZ-om i te se definicije razlikuju. Prema ZOSPC-u motorno je vozilo „svako vozilo koje se pokreće snagom vlastitog motora, osim vozila koja se kreću po tračnicama i pomoćnih pješačkih sredstava“,¹⁰⁴ dok se definicija

⁹⁸ Odluka ESLJP-a *O'Halloran i Francis protiv Ujedinjenog Kraljevstva*, zahtj. br. 15809/02 i 25624/02, od dana 29. lipnja 2007. god.

⁹⁹ U tom su predmetu dva slučaja spojena u jedan. U predmetu *O'Halloran* kamera je zabilježila da se vozilo koje je bilo registrirano na gosp. O'Hallorana kretalo brzinom od 69 milja na sat na mjestu gdje je ograničenje bilo 40 milja/h. Desetak dana poslije zaprimio je obavijest od policije da je dužan imenovati osobu koja je tog dana upravljala njegovim vozilom ili pružiti druge informacije koje mogu dovesti do identifikacije vozača, a nepostupanje po zahtjevu prekršaj je prema čl. 172. Zakona o cestama (engl. *the Road Traffic Act 1988*). O'Halloran je odgovorio da je on upravljao vozilom. Nakon desetak dana bio je pozvan na sud, gdje je bio osuđen na novčanu kaznu u iznosu od 100 funti, a on je tražio da se izuzme iz spisa dokaz, tj. njegov dopis koji se smatrao priznanjem, što je sud odbio. Zatražio da se njegov predmet razmatra pred višim sudom, što je sud odbio.

U istom predmetu drugog podnositelja zahtjeva Francisa (zahtj. br. 25624/02) kamera je zabilježila da se vozilo kretalo brzinom od 47 milja na sat na mjestu gdje je ograničenje bilo 30 milja na sat. Zaprimio je isti poziv kao i gosp. O'Halloran da mora imenovati osobu koja je upravljala vozilom ili pružiti druge informacije potrebne za identifikaciju vozača. Francis je to odbio pozivajući se na pravo na šutnju i privilegij od samookrivljavanja. Sud je odgodio prvo ročište za prekoračenje brzine jer je gosp. Francis predao zahtjev ESLJP-u, ali ga je onda 2002. god. osudio na 750 funti, tri kaznena boda i troškove postupka. Međutim nije protiv njega pokrenuo kazneni postupak za nepostupanje po zahtjevu prema čl. 172. Zakona o cestama. Gosp. Francis je istaknuo kako je puno teže kažnjen negoli je to inače uobičajeno za prekoračenje brzine.

¹⁰⁰ Europska konvencija za zaštitu ljudskih prava i temeljnih sloboda, MU 18/97, 6/99, 14/02, 13/03, 9/05, 1/06, 2/10.

¹⁰¹ Čl. 2. st. 1. toč. 28. ZOSPC-a.

¹⁰² Čl. 3. toč. a Direktive 2011/82/EU.

¹⁰³ Također određuje i što treba smatrati parkiranim i zaustavljenim vozilom. Čl. 1. toč. k.-u. Konvencije o cestovnom prometu, str. 4-5.

¹⁰⁴ Čl. 2. st. 1. t. 33. ZOSPC-a.

(motornog) vozila iz KZ-a odnosi na sva motorna vozila u kopnenom, cestovnom, vodenom i zračnom prometu.¹⁰⁵ Za razumijevanje toga što bi se smatralo motornim vozilom u kontekstu kaznenog djela obijesne vožnje u cestovnom prometu jasno je da je relevantna definicija motornog vozila prema ZOSPC-u. Razlog je to što se njome definiraju motorna vozila koja prometuju u cestovnom prometu (na cestama i prometnim površinama).¹⁰⁶ Iz te definicije proizlazi kako se tramvaj ne smatra motornim vozilom,¹⁰⁷ ali jest vozilo. Vozila su još prema ZOSPC-u i bicikli,¹⁰⁸ ali ne romobili.¹⁰⁹ Međutim u prometu sudjeluju i razna druga vozila, od kojih neka još nisu definirana ZOSPC-om, primjerice *segwayi*,¹¹⁰ „romobili na motorni i električni pogon“¹¹¹ i sl. Ekstenzivnim tumačenjem oba ta vozila mogla bi se podvesti pod kategoriju „mopeda“,¹¹² ali je „činjenica kako bi bilo bolje regulirati ih kao posebnu potkategoriju vozila“.¹¹³

Iako u praksi upotrijebljen termin 'sudionik u cestovnom prometu' vjerojatno neće uzrokovati nedoumice, autori, kao i *Moslavac*¹¹⁴, smatraju kako bi radi jasnoće zakonskog teksta bilo potrebno to promijeniti. Primjerice StGB kao počinitelja navodi onoga „tko vozi“, dok KZS koristi pojam „vozač motornog vozila“. Autori smatraju njemačko rješenje najprikladnijim s obzirom na to da dovoljno sužava općenit pojam sudionika u prometu, no, za razliku od slovenskog rješenja, ostavlja moguću prostor i za kazneno gonjenje, primjerice vozača tramvaja ili vozača bicikla, koji bi također mogli izvršavati neka od inkriminiranih ponašanja koja su navedena u članku 226. KZ-a.

2.5. Oblici krivnje kojima se obijesna vožnja može počinuti

Posebno je prijeporno u teoriji i praksi je li moguće namjerno ugroziti promet, jer ako bi vozač u odnosu na ugrožavanje prometa postupao čak s neizravnom namjerom (svjestan je da ugrožava promet i pristaje na to), time bi pristao na ugrožavanje sebe, pa čak

¹⁰⁵ Motorno je vozilo 'svako prometno sredstvo na motorni pogon u kopnenom, vodenom i zračnom prometu'. Čl. 87. st. 17. KZ-a.

¹⁰⁶ Što se sve smatra cestovnim prometom, vidjeti čl. 45. st. 1. ZOSPC-a. Prometna površina definirana je čl. 2. st. 1. t. 1-27. ZOSPC-a.

¹⁰⁷ Tramvaj „je vozilo na tračnicama s električnim pogonom, namijenjeno javnom prijevozu, koje je radi napajanja motora električnom energijom vezano za električni vodič“. Čl. 2. st. 1. t. 46. ZOSPC-a.

¹⁰⁸ Bicikl je definiran kao „vozilo koje ima najmanje dva kotača i koje se pokreće isključivo snagom vozača ili koje je opremljeno pedalama i pomoćnim električnim motorom čija najveća trajna snaga nije veća od 0,25 kW i koja se progresivno smanjuje do nule kad brzina dostigne 25 km/h, ili prije, ako vozač prestane pokretati pedale“. Čl. 2. st. 1. t. 49. ZOSPC-a.

¹⁰⁹ Čl. 12. st. 2. ZOSPC-a

¹¹⁰ Vozilo koje se pokreće na struju, a može razviti brzinu do približno 20 km/h. Informacija dostupna na: <http://hr-hr.segway.com/products/segway-i2-se> (14. 10. 2018.). „Nije ga moguće smatrati biciklom jer se ne pokreće isključivo snagom vozača i nije opremljeno pedalom, ali bi se ekstenzivnim tumačenjem mogao smatrati motornim vozilom, ako se uzme da je namijenjen za kretanje po cesti.“ Cvitanović i dr. (2018), *op. cit.* (bilj. 27), str. 274-275.

¹¹¹ *Ibidem*.

¹¹² Moped „je motorno vozilo s dva ili tri kotača čiji radni obujam benzinskog motora nije veći od 50 cm³ ili čija trajna snaga u slučaju elektromotora ne prelazi 4 kW i koje na ravnoj cesti ne može razviti brzinu veću od 45 km/h“. Čl. 2. st. 1. t. 38. ZOSPC-a.

¹¹³ Cvitanović i dr. (2018), *op. cit.* (bilj. 27), str. 274-275.

¹¹⁴ Vidjeti *Moslavac* (2015), *op. cit.* (bilj. 24), str. 88.

posljedično i na svoje povređivanje (ozljeđivanje ili smrt).¹¹⁵ U tom je kontekstu u Sloveniji zauzeto shvaćanje kako to nije moguće te da su prometni delikti čisto nehajni delikti.¹¹⁶ Međutim *Novoselec* i *Bojanić* navode kako je, unatoč tako zauzetom shvaćanju slovenskog zakonodavca, koji smatra da su prometni delikti čisti nehajni delikti, hrvatski zakonodavac zauzeo drugačije stajalište u smislu da se određena prometna kaznena djela, primjerice kazneno djelo izazivanja prometne nesreće iz članka 227. KZ-a, mogu počinuti s namjerom ili iz nehaja.¹¹⁷

U vezi s tim kojim se oblikom krivnje može počinuti kazneno djelo obijesne vožnje potrebno je napomenuti kako kod tog kaznenog djela postoje dvije vrste ugrožavanja – ugrožavanje prometa i ugrožavanje ljudi, pa se oblik krivnje počinjenja mora razmatrati za svako ugrožavanje posebno.

Ugrožavanje prometa mora biti počinjeno s namjerom jer su KZ-om regulirana namjerna kaznena djela, a za nehaj se kažnjava samo ako je to izrijekom propisano KZ-om,¹¹⁸ pa kako je ugrožavanje prometa glavno zaštićeno dobro, to se ono mora namjerno ugrožavati da bi bila riječ o prometnim kaznenim djelima, pa samim time i o obijesnoj vožnji. Međutim postoje nedoumice u vezi s vrstom namjere. Mora li ono biti počinjeno samo s izravnom namjerom, kako je to navedeno u Komentaru Kaznenog zakona¹¹⁹, ili je moguće da se promet ugrozi i neizravnom namjerom.

Jasno je da se ugrožavanje prometa može počinuti s izravnom namjerom. Primjerice vozač koji hoće demonstrirati snagu vlastitog automobila i praviti se važan, pa svjesno izvodi opasne radnje u prometu, kao i vozač koji svjesno zanemaruje propisana ograničenja brzine te vozi 100 km/h ondje gdje je dopuštena brzina 40 km/h, i to na obijestan način, obojica ugrožavaju promet izravnom namjerom prvog stupnja. Moguća je i konstrukcija izravne namjere drugog stupnja, primjerice kod vozača koji ne idu za time da ugrožavaju promet, ali žele poduzeti određenu radnju i svjesni su da će njihovo ponašanje izazvati opasnost (npr. zbog bržeg putovanja). Međutim potrebno je istaknuti kako autori smatraju da se to djelo može počinuti i s neizravnom namjerom.¹²⁰ To se može vidjeti na hipotetskom primjeru kada je vozač svjestan mogućnosti počinjenja djela, ponajprije kršenja propisa o sigurnosti prometa na cestama (i ugrožavanja života i tijela ljudi), pa na to i pristaje, vozeći 50 km/h više od dopuštene brzine.¹²¹

¹¹⁵ Novoselec; Bojanić (2013), *op. cit.* (bilj. 89), str. 246.

¹¹⁶ *Ibid.*

¹¹⁷ *Ibid.*

¹¹⁸ Čl. 27. KZ-a

¹¹⁹ Turković, K.; Novoselec, P.; Grozdanić, V.; Kurtović Mišić, A.; Derenčinović, D.; Bojanić, I.; Munivrana Vajda, M.; Mrčela, M.; Nola, S.; Roksandić Vidlička, R.; Tripalo, D.; Maršavelski, A. (2013), Komentar Kaznenog zakona, Narodne novine, Zagreb, str. 297.

¹²⁰ Novoselec; Bojanić (2013), *op. cit.* (bilj. 89), str. 242 i 243, i Cvitanović i dr. (2018), *op. cit.* (bilj. 27), str. 274 i 275.

¹²¹ Cvitanović i dr. (2018), *op. cit.* (bilj. 27), str. 283-284.

Kada bi se zauzelo stajalište da se to djelo može počinuti isključivo s izravnom namjerom,¹²² to bi značilo da će primjerice u situaciji kada će vozač pretjecati kolonu vozila na nepreglednom mjestu on biti kriv za obijesnu vožnju po tom shvaćanju jedino u slučaju ako je vozač siguran da će time ugroziti promet, ali ne i ako smatra takvo ugrožavanje samo mogućim i ako pristane na to (svjestan je da može počinuti djelo i pristaje na to – neizravna namjera). Autori smatraju kako takva pravna interpretacija ne bi bila opravdana te kako je ispravno prihvatiti shvaćanje da je to kazneno djelo moguće počinuti i s neizravnom namjerom. Kako *Moslavac* navodi, „dokazivanje namjere je uobičajeno upitno kod kaznenih djela iz kategorije prometnih delikata, jer se može svesti na utvrđivanje elemenata grubog kršenja prometnih pravila i propisa, na temelju čega možemo s potrebnom izvjesnošću utvrditi postojanje...“ barem „... neizravne namjere kod okrivljenika“.¹²³ Zanimljivo je promotriti i stajalište Županijskog suda u Bjelovaru u već spomenutoj odluci Kž-283/2013, zauzeto u pogledu oblika krivnje kojim se može počinuti djelo. Sud je naveo da je „kod ovog kaznenog djela potrebno da je okrivljenik s namjerom iz obijesti teško kršio prometne propise, dok se drugi element djela u vidu nastupa konkretne opasnosti za život ili tijelo ljudi pripisuje nehaju okrivljenika“.¹²⁴

Upravo u vezi s nastupom konkretne opasnosti za život ili tijelo ljudi također postoje nedoumice u pogledu oblika krivnje s kojim bi trebalo biti pokriveno to ugrožavanje ljudi, s namjerom ili nehajem. S tim u vezi načelno bi oba ugrožavanja (prometa i ljudi) trebala biti obuhvaćena namjerom počinitelja. Primjerice vozač je svjestan da krši propise o sigurnosti prometa (na jedan od taksativno navedenih načina) i hoće ih prekršiti te istodobno hoće ugroziti i ljude u prometu kako bi ih zastrašio. Slična konstrukcija može se zamisliti i u vezi s neizravnom namjerom. Kod nehaja bi se radilo da je vozač bio svjestan da može ugroziti ljude takvom vožnjom, ali je lakomisleno smatrao da neće doći do njihova ugrožavanja (svjesni nehaj) ili uopće nije bio svjestan, ali je trebao i mogao biti svjestan te mogućnosti (nesvjesni nehaj).

Ako se zauzme stajalište da se oba ugrožavanja moraju počinuti s izravnom namjerom, tada bi se vozač koji nije smatrao sigurnim da će se, primjerice dok nepropisno pretječe kolonu iz suprotnog smjera, pojaviti vozilo, što će izazvati opasnost u prometu i dovesti do ugrožavanja života i tijela vozača u drugom vozilu, već je takav scenarij samo smatrao mogućim (neizravna namjera, svjestan je te mogućnosti i pristaje na nju), trebao ekskulpirati od primjene ovog kaznenog djela. Takvo rješenje zasigurno ne bi bilo opravdano, to više što se kod prometnih delikata inače dopušta i konstrukcija nehaja za ugrožavanje ljudi (ili povređivanje, primjerice kod izazivanja prometne nesreće u cestovnom prometu, čl. 227. KZ-a).

Zaključno se može reći kako bi kršenje prometnih propisa moralo biti obuhvaćeno namjerom počinitelja (izravnom ili neizravnom), dok bi ugrožavanje života ili tijela ljudi

¹²² Kako je to naznačeno u Konačnom prijedlogu, „to, drugim riječima, znači da se oblik krivnje ograničava na *dolus directus*“. Konačni prijedlog Kaznenog zakona (2011), *op. cit.* (bilj. 42), str. 225.

¹²³ *Moslavac* (2015), *op. cit.* (bilj. 24), str. 87

¹²⁴ Rješenje ŽsBj Kž-283/2013, str. 3.

trebalo biti pokriveno barem nehajem počinitelja (što je lakše konstruirati), a može i namjerom. Doduše, takvo rješenje nije potpuno u skladu s tim da sva obilježaja (namjernog) kaznenog djela moraju biti obuhvaćena namjerom počinitelja, ali, kao što je ranije već navedeno, to se tolerira kod prometnih delikata, koji su često složena kaznena djela kod kojih postoje dva ili više zaštićena, a time i ugrožena pravna dobra. Može se reći kako se može voditi time i obrazlagati kako je dovoljno da počinitelj postupi s namjerom kršenja barem jednog (glavnog) zaštićenog pravnog dobra (primjerice prometa, koji je i glavno zaštićeno pravno dobro ovom Glavom). S tim u vezi, kako je riječ o kaznenom djelu konkretnog ugrožavanja, ugrožavanje života ili tijela ljudi ne bi se moglo smatrati objektivnim uvjetom kažnjivosti,¹²⁵ kojem i inače nije mjesto u kaznenom pravu, jer nije u skladu s načelom krivnje.

Zakonodavac nije predvidio mogućnost kažnjavanja za nehajnu obijesnu vožnju (nehajno ugrožavanje prometa i nehajno ugrožavanje ljudi), pa je kažnjavanje za takvu vožnju kod tog kaznenog djela isključeno. Ovakvo zakonsko rješenje dovodi do zaključka da će kršenja prometnih propisa na jedan od taksativno navedenih načina kod kaznenog djela obijesne vožnje, uz konkretno ugrožavanje života i tijela, koja su počinjena nehajno biti prekršaji (prema ZOSPC-u), dok će ista kršenja koja su počinjena s namjerom (naravno, ukoliko postoji obijest i ispunjeni su drugi elementi kaznenog djela obijesne vožnje) biti kaznena djela.

Činjenica je da je u praksi utvrđivanje oblika krivnje kod prometnih kaznenih djela vrlo komplicirano. Oblik krivnje s kojim je djelo ili prekršaj počinjen morat će se utvrđivati temeljem svih specifičnih okolnosti slučaja. Potrebno je podsjetiti kako je temelj odgovornosti za prekršaje prema Prekršajnom zakonu (dalje: PZ)¹²⁶ upravo nehaj, pa se u prekršajnom pravu odgovora ponajprije za nehajno postupanje.¹²⁷ U tom će kontekstu utvrđivanje s kojim je oblikom krivnje (namjera/nehaj) osoba postupala zasigurno biti i prioritetno pitanje, jer će o tome ovisiti i pravilna kvalifikacija određenog ponašanja kao kaznenog djela (obijesne vožnje), odnosno prekršaja. S tim u vezi vrlo je važno odmah na početku dobro odrediti kvalifikaciju nekog ponašanja, tj. radi li se o prekršaju ili kaznenom djelu, kako ne bi slučajno došlo do paralelnog ili konsekutivnog vođenja prekršajnog i kaznenog postupka, te time do povrede načela *ne bis in idem*. Povredu načela *ne bis in idem*, zajamčenoga čl. 4. Protokola 7. uz Konvenciju, ESLJP je utvrdio u predmetima *Maresti protiv Hrvatske*¹²⁸ i *Tomasović protiv Hrvatske*.¹²⁹ Danas je čl. 10. PZ-

¹²⁵ Za više o objektivnim uvjetima kažnjivosti vidjeti Cvitanović i dr. (2018), *op. cit.* (bilj. 27), str. 133.

¹²⁶ Prekršajni zakon, NN, 107/2007, 39/2013, 157/2013, 110/2015, 70/2017.

¹²⁷ Čl. 25. st. 1. i 2. PZ-a.

¹²⁸ Odluka ESLJP-a *Maresti protiv Hrvatske*, zahtj. br. 55759/07, od dana 25. lipnja 2009. (konačna 25. 9. 2009.); dostupna na:

<https://hudoc.echr.coe.int/eng#%7B%22fulltext%22:%5B%22%5C%22CASE%20OF%20MARESTI%20v.%20CROATIA%22%5D,%22documentcollectionid%22:%5B%22GRANDCHAMBER%22,%22CHAMBER%22%5D,%22itemid%22:%5B%22001-93260%22%5D%7D> (17. 10. 2018.).

¹²⁹ Odluka ESLJP-a *Tomasović protiv Hrvatske*, zahtj. br. 53785/09, od 18. listopada 2011. (konačna 18. 1. 2012.); dostupna na:

<https://hudoc.echr.coe.int/eng#%7B%22fulltext%22:%5B%22%5C%22CASE%20OF%20TOMASOVIC%20v.%20CROATIA%22%5D%7D>

a¹³⁰ izričito isključena mogućnost paralelnog ili konsekutivnog vođenja prekršajnog i kaznenog postupka za isto činjenično stanje.

Vidi se kako je u hrvatskom pravu važno utvrditi postupa li vozač s namjerom ili nehajem, o čemu će, kao što je bilo rečeno, ovisiti hoće li se raditi o kaznenom djelu ili prekršaju. Drugačije je u anglosaksonskom pravu, jer se ondje za prometna kaznena djela odgovora prema načelu objektivne odgovornosti,¹³¹ pa ta kaznena djela ulaze u tzv. *strict liability offences*.¹³² Tako *Fletcher* navodi da su vožnja u pijanom stanju i prometna kršenja kažnjiva sama po sebi jer stvaraju rizik od nastupanja povreda¹³³ te da se u novije vrijeme sve više izbjegava primjena takva oblika odgovornosti (*strict liability*), za koju nije potrebno dokazivanje ni nehajnog postupanja počinitelja, osobito u onim predmetima u kojima bi mogla biti izrečena ozbiljnija kazna od novčane kazne, oduzimanja vozačke dozvole ili opoziva drugih licenci.¹³⁴

2.6. (Ne)odgovornost za povrjeđivanje

Obijesna je vožnja, kao što je navedeno, kazneno djelo konkretnog ugrožavanja, jer se ugrožavanje prometa mora realizirati u posljedici izazivanja opasnosti za život ili tijelo ljudi, tj. u konkretnom ugrožavanju osoba, odnosno sudionika u prometu.¹³⁵ Svejedno je ugrožavaju li se takvim postupanjem, tj. vožnjom, ljudi izvan vozila ili u vozilu.¹³⁶ Ono je i materijalno kazneno djelo jer se njegova posljedica¹³⁷ očituje u konkretnom ugrožavanju

OATIA\%22%22],%22documentcollectionid%22:[%22GRANDCHAMBER%22,%22CHAMBER%22],%22itemid%22:[%22001-107047%22]} (17. 10. 2018.)

¹³⁰ U prekršajnom je pravu u čl. 10. PZ-a jasno navedeno da, „ako je protiv počinitelja prekršaja započeo kazneni postupak zbog kaznenog djela kojim je obuhvaćen i prekršaj, ne može se za taj prekršaj pokrenuti prekršajni postupak, a ako je postupak pokrenut, ne može se dalje voditi“.

¹³¹ Objektivna je odgovornost odgovornost za radnju i sve što proizađe iz te radnje, tj. za posljedicu, samim time što je radnja poduzeta (ili nije poduzeta), pa se u takvim slučajevima ne utvrđuje krivnja. Ne utvrđuje se ni nehaj, a kamoli namjera, ni razlozi za njihovo isključenje.

¹³² Reville, G. (1981), *Mens rea in traffic offences* (sažetak). *The Police Journal: Theory, Practice and Principles*; dostupno na: <http://journals.sagepub.com/doi/pdf/10.1177/0032258X8105400404> (17. 10. 2018.).

¹³³ Fletcher, G. P. (1998), *Basic Concepts of Criminal Law*, New York, Oxford, Oxford University Press, str. 176, 220.

¹³⁴ *Ibid.*, str. 19, 152-154, 204.

¹³⁵ „Kako je bit prometnih kaznenih djela da se odvijaju u prometu, potrebno je da se i opasnost izazove prema sudionicima u prometu. Kako je obijesna vožnja ponajprije prometno kazneno djelo, bilo bi prikladnije drugačije i jasnije nomotehnički urediti inkriminaciju i jasno napisati da je potrebno izazvati opasnost za život ili tijelo sudionika u prometu. Ako je opasnost izazvana prema ljudima koji nisu sudionici u prometu (ljudima u parku, kućama i dr.), tada bi bila riječ o drugim kaznenim djelima, primjerice dovođenju u opasnost života i imovine općeopasnom radnjom ili sredstvom (čl. 215. KZ-a), ili ako je došlo do povrede, o teškim kaznenim djelima protiv opće sigurnosti (čl. 222. KZ-a)“. Cvitanović i dr. (2018), *op. cit.* (bilj. 27), str. 273.

¹³⁶ Cvitanović i dr. (2018), *op. cit.* (bilj. 27), str. 273.

¹³⁷ Posljedica u užem smislu jest učinak na objektu radnje koji je prostorno i vremenski odvojen od radnje. Vidjeti Horvatić i dr. (2017), *op. cit.* (bilj. 28), str. 31, i Novoselec (2016), *op. cit.* (bilj. 4), str. 115.

ljudi, kao što je prije već bilo navedeno. Ukoliko takve opasnosti, tj. konkretnog ugrožavanja, nema, tada će biti riječ o prekršaju, a ne o kaznenom djelu.

Međutim otvara se pitanje što ukoliko se takvom obijesnom vožnjom izazove laka tjelesna ozljeda sudionika u prometu. Naravno, slično se pitanje postavlja i u situaciji kada dođe do imovinske štete, ali rješenja ne moraju biti niti će biti jednaka.

U situaciji nastupa lakše tjelesne ozljede ili tzv. obične tjelesne ozljede uslijed obijesne vožnje bilo bi logično pomisliti da će se tada ta okolnost (nastup tjelesne ozljede) vrednovati kao otegotna okolnost. Može se argumentirati da je, ako je nužni minimum potreban za kvalifikaciju djela obijesne vožnje, došlo do konkretnog ugrožavanja života i tijela ljudi, pa ako je došlo do povređivanja, to se to više ili logičkom argumentacijom *argumentum a maiore ad minus* ima raditi o ovom kaznenom djelu. Međutim upravo tu dolazi do problema.

Kao što je već spomenuto, biće djela obijesne vožnje jest konkretno ugrožavanje. U trenutku nastupa tjelesne ozljede radit će se o povređivanju. Drugim riječima, ako dođe do tjelesne ozljede, biće djela se mijenja. S tim u vezi nastupanje tjelesne ozljede kao posljedice promijenit će tip bića kaznenog djela ili u kazneno djelo povređivanja ili u *mixtum compositum*, tj. kazneno djelo mješovitog tipa¹³⁸ (što je za jednu posebnu raspravu, koja trenutačno prelazi okvire ovog rada). U tom kontekstu, ako povređivanje nije propisano kao kvalifikatorna okolnost, tada ju nije moguće podvesti pod biće djela obijesne vožnje, a u suprotnom bi se radilo o zabranjenoj analogiji. Otegotna se okolnost uvijek mora vrednovati u okviru bića kaznenog djela, a u ovom je slučaju vrlo jasno da je biće djela konkretno ugrožavanje.¹³⁹

Što tada učiniti? Jedino rješenje koje preostaje jest stjecaj kaznenog djela obijesne vožnje (čl. 226. KZ-a) i tjelesne ozljede (čl. 117. KZ-a), pri čemu bi se radilo o idealnom (heterogenom) stjecaju (jednom se radnjom ostvaruju obilježja dva ili više kaznenih djela). Jedini problem kod ove konstrukcije jest to što se postupak za nanošenje tjelesne ozljede pokreće u pravilu privatnom tužbom,¹⁴⁰ pa ako ona nije podnesena, tada se neće moći konstruirati stjecaj i može doći do pravne praznine.

¹³⁸ Za više o tome što je *mixtum compositum*, odnosno kazneno djelo mješovitog tipa, vidjeti: Horvatić i dr. (2017), *op. cit.* (bilj. 28), str. 33, i Novoselec (2016), *op. cit.* (bilj. 4), str. 118.

¹³⁹ Kada bi se propisala tjelesna ozljeda u biću djela obijesne vožnje, tada bi se moglo postaviti pitanje njezine pravne prirode. Bi li se radilo o povređivanju kao posljedici (ili *mixtum compositum*) ili o objektivnom uvjetu kažnjivosti. Međutim za takvo razmatranje potrebno ju je prvo propisati zakonom, pa potom razmatrati njezinu pravnu prirodu. Logičnije ju je ipak propisati kao kvalificirani oblik djela obijesne vožnje, u kojem slučaju više neće doći u pitanje njezina pravna priroda u spomenutom kontekstu (posljedica - objektivni uvjet kažnjivosti).

¹⁴⁰ Uz iznimku čl. 117. st. 2. KZ-a, tj. po službenoj će se dužnosti postupak pokrenuti kada je netko drugoga tjelesno ozlijedio iz mržnje, ili je ozlijedio blisku osobu ili osobu koja je posebno ranjiva zbog njezine dobi, teže tjelesne ili duševne smetnje, trudnoće, ili kada službena osoba u obavljanju službe počini tjelesnu ozljedu ili odgovorna osoba u obavljanju javne ovlasti.

Tada opet nastaje problem kako će se osoba teretiti za obijesnu vožnju u kojoj je nastupila posljedica. Dva su moguća rješenja: ili jednostavno zanemariti posljedicu i počinitelja koji je obijesnom vožnjom prouzročio tjelesne ozljede kazniti za obijesnu vožnju (što je upitno jer se zapravo više ne radi o tom djelu) ili cijelu situaciju prepustiti prekršajnoj sferi. Prema Zakonu o sigurnosti prometa na cestama počinitelj bi odgovarao za prometnu nesreću¹⁴¹ prema odredbama ZOSPC-a te bi se, ovisno o modalitetu počinjenja, mogao kazniti novčanom kaznom ili kratkotrajnom kaznom zatvora¹⁴² i njegova bi kazna, sukladno čl. 293. ZOSPC-a, bila uvećana za 2000 kn,¹⁴³ što nije baš najbolje rješenje takve situacije.

S tim u vezi predlaže se da se *de lege ferenda* ova situacija jasno regulira i inartikulira Kaznenim zakonom, pa da nastup tjelesne ozljede (jedne ili više osoba) uslijed obijesne vožnje predstavlja kvalifikatornu okolnost, tj. da se propiše kao kvalificirani oblik tog kaznenog djela.

Obijesna vožnja koja rezultira teškom tjelesnom ozljedom kvalificira se trenutačno kao kazneno djelo izazivanja prometne nesreće (čl. 227. KZ-a), a obijest je otegotna okolnost.¹⁴⁴ Takvo rješenje, kao što to navodi i *Dežman*¹⁴⁵, nije idealno, ali je trenutačno zadovoljavajuće. *Pro futuro* se predlaže razmišljanje u pravcu treba li se kod kaznenog djela izazivanja prometne nesreće predvidjeti obijesno postupanje kao kvalifikatorna okolnost ili bi bilo bolje da se nastupanje teških tjelesnih posljedica ili smrt propiše kao kvalifikatorna okolnost kod kaznenog djela obijesne vožnje, kao što je to propisano kod opasne vožnje u cestovnom prometu slovenskim Kaznenim zakonom.

Smatra se kako bi se predloženim rješenjima propisivanjem kvalificiranih oblika djela obijesne vožnje u cestovnom prometu (za nastup tjelesne ozljede, /osobito/ teške tjelesne ozljede i smrti) uvela jasna razlika između kaznenog djela obijesne vožnje (čl. 226. KZ-a) i izazivanja prometne nesreće (čl. 227. KZ-a) te bi bila riješena situacija koja može dovesti do pravne praznine.

¹⁴¹ Čl. 2. st. 1. toč. 86. ZOSPC-a: „'prometna nesreća' je događaj na cesti, izazvan kršenjem prometnih propisa, u kojem je sudjelovalo najmanje jedno vozilo u pokretu i u kojem je najmanje jedna osoba ozlijeđena ili poginula, ili u roku od 30 dana preminula od posljedica te prometne nesreće, ili je izazvana materijalna šteta“.

¹⁴² Npr. čl. 53. st. 3. ZOSPC-a: „Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna ili kaznom zatvora u trajanju do 60 dana kaznit će se za prekršaj vozač koji se vozilom u naselju kreće brzinom koja je za više od 50 km na sat veća od dopuštene ili prometnim znakom ograničene brzine.“ To bi bio primjer kada bi tjelesnu ozljedu prouzročio obijesnom vožnjom za jedan od modaliteta počinjenja kaznenog djela obijesne vožnje.

¹⁴³ Čl. 293. st. 2. ZOSPC-a: „Ukoliko je prekršajem izazvana prometna nesreća u kojoj ima ozlijeđenih osoba, kaznit će se počinitelj prekršaja novčanom kaznom propisanom za taj prekršaj uvećanom za iznos od 2.000,00 kuna.“

¹⁴⁴ „Dođe li do prometne nesreće, radit će se o namjernom obliku izazivanja prometne nesreće u cestovnom prometu iz članka 227. KZ-a, pri čemu će obijest predstavljati otegotnu okolnost.“ Turković i dr. (2013), Komentar KZ-a, *op. cit.* (bilj. 119), str. 297 i 298.

¹⁴⁵ Za više vidjeti Dežman, Z. (2014), Kaznenopravna zaštita cestovnog prometa prema KZ Slovenije i KZ Hrvatske, Hrvatski ljetopis za kazneno pravo i praksu Zagreb, vol. 21, br. 1., str. 156.

Druga i nešto lakša situacija jest kada se obijesnom vožnjom izazove imovinska šteta koja ne doseže velike razmjere (jer bi se u protivnom moglo konstruirati kazneno djelo izazivanja prometne nesreće u cestovnom prometu). Slično kao i kod nastupa tjelesne ozljede, moglo bi se pomisliti da se biće djela obijesne vožnje mijenja u povređivanje ili tzv. *mixtum compositum* jer je došlo do materijalne štete, odnosno do povređivanja. No to ne mora nužno biti tako. Razlog je to što je, iako je činjenica da je nastupila materijalna šteta, moguće (i vrlo vjerojatno) da je takvim postupanje bio ugrožen život ili tijelo sudionika u prometu, pa može ostati i kvalifikacija obijesne vožnje, a materijalna se šteta može razmatrati kao otegotna okolnost, jer se ostaje u okviru bića djela (konkretnog ugrožavanja). Primjerice obijesnom vožnjom netko se zabije u drugi automobil i nastupi šteta na oba automobila, a nijedna osoba ne bude tjelesno ozlijeđena. S tim u vezi sudska je praksa ponudila i vrlo zanimljivu konstrukciju odgovornosti za kazneno djelo obijesne vožnje u slučaju kada je osoba s koncentracijom od 2,15 g/kg apsolutnog alkohola u krvi pod optužbom da je bježala pred policijom izazvala prometnu nesreću jer je svojom vožnjom oduzela prednost prolaska drugom vozilu, pri čemu je došlo do slabog naleta vozila optuženika.¹⁴⁶ Sud je izveo konstrukciju da je tim naletom bio ugrožen život ili tijelo osobe u drugom vozilu i teretio je okrivljenika za kazneno djelo obijesne vožnje (čl. 226. KZ-a). To znači da je došlo do povređivanja imovine (manje štete na vozilu), što nije obilježje kaznenog djela obijesne vožnje, pri čemu je sud zauzeo stajalište da je takvim postupanjem vozača došlo do konkretne opasnosti za život vozača drugog vozila, čime bi onda bilo ostvareno biće kaznenog djela obijesne vožnje.¹⁴⁷

Potpuno je drugačija kvalifikacija djela ovisno o situaciji je li nastupila materijalna šteta ili tjelesna ozljeda. Ako je nastupila materijalna šteta, može se raditi o obijesnoj vožnji. Međutim ako je nastupila (laka) tjelesna ozljeda (iz čl. 117. KZ-a), može se, ovisno o tome je li podnesena privatna tužba za tjelesne ozljede ili ne, rješavanju situacije pristupiti na dva načina. Prvi je način, ako je podnesena privatna tužba, stjecaj kaznenog djela obijesne vožnje (čl. 226. KZ-a) i tjelesne ozljede (čl. 117. KZ-a), a drugi je način, ukoliko nije podnesena privatna tužba, djelo kvalificirati, kao što je rečeno, obijesnom vožnjom te 'zažmiriti' na postojanje posljedice (tjelesno ozljeđivanje, u kontekstu čega se uistinu postavlja pitanje radi li se o tom djelu čije biće završava konkretnim ugrožavanjem, tj. hoće li se u toj situaciji raditi o zabranjenoj analogiji) ili djelo kvalificirati kao prekršaj, prometnu nesreću prema ZOSPC-u.

Ne može se reći da bi takvo rješenje bilo pravedno (jer bi se za težu posljedicu u obliku nastupanja tjelesne ozljede, ako nije podnesena privatna tužba, najvjerojatnije radilo

¹⁴⁶ Rješenje Županijskog suda u Varaždinu Kž-378/17 od 12. rujna 2017. str. 2, dostupno na: <https://sudskapraksa.csp.vsrh.hr/decisionText?id=090216ba807b74c7&q=objesna+vo%C5%BEnja> (10. 9. 2018.).

¹⁴⁷ „...u činjeničnom opisu djela opisano je da je optuženik inkriminiranom vožnjom izazvao konkretnu opasnost za život ili tijelo druge osobe, s obzirom da u činjeničnom opisu stoji tvrdnja da je optuženik svojom inkriminiranom vožnjom oduzeo prednost prolaska vozilu kojim je upravljao B. M. s posljedicom da je prednjim dijelom svog vozila udario u prednju desnu bočnu stranu vozila kojim je upravljao B. M.. Na taj način u činjeničnom opisu je opisano izazivanje konkretne opasnosti za život ili tijelo druge osobe, tj. B. M...“. Rješenje Županijskog suda u Varaždinu Kž-378/17 od 12. rujna 2017., str. 2.

samo o prekršaju) i uopće nije dobro rješenje, ali su to trenutačno jedini mogući zakoniti okviri kretanja.

Ukoliko je obijesnom vožnjom nanесena šteta velikog razmjera, prema trenutačnoj normativi takvu situaciju treba okvalificirati kao izazivanje prometne nesreće iz čl. 227. KZ-a, a obijest će predstavljati otegotnu okolnost.

2.7. Statistički pokazatelji

Kako je već navedeno, kazneno djelo obijesne vožnje u cestovnom prometu inkriminirano je novim Kaznenim zakonom iz 2011., koji je stupio na snagu 1. siječnja 2013. To je važno napomenuti jer se 2013. uzima kao početna godina promatranja karakteristika tog djela. Promatranje će obuhvaćati petogodišnje razdoblje od 2013. do 2017. Promatrat će se ponajprije podaci Državnog zavoda za statistiku (dalje: DZS) kako bi se dobio uvid u statističke pokazatelje za to kazneno djelo. Posebna će se pozornost posvetiti broju prijava, optužaba i osuda koje su izrečene počiniteljima tih djela kako bi se dobila saznanja o zastupljenosti tog kaznenog djela, kao i o vrstama i mjerama kazni koje se izriču za obijesnu vožnju u cestovnom prometu.

Podaci za posljednju godinu (2017.) pokazuju kako su za kazneno djelo obijesne vožnje bile osuđene 24 osobe, a za sva kaznena djela iz te Glave (XXII. – protiv sigurnosti prometa) 924 osobe.¹⁴⁸ Zastupljenost tog kaznenog djela među kaznenim djelima protiv sigurnosti prometa jest 2,6 %, što je vrlo mali postotak (najviše je bilo kaznenih djela izazivanja prometne nesreće, čl. 227. KZ-a, čak 898, tj. 97 %). Podaci Državnog odvjetništva Republike Hrvatske (dalje: DORH) malo se razlikuju od podataka DZS-a. Iz njih proizlazi da je među kaznenim djelima protiv sigurnosti prometa obijesna vožnja u cestovnom prometu zastupljena s 1,9 %.¹⁴⁹

¹⁴⁸ Izvješće DZS-a br. 1627/2018, str. 128

¹⁴⁹ Izvješće DORH-a za 2017., str. 80.

Tablica 1. Punoljetni počinitelji kaznenog djela obijesne vožnje u cestovnom prometu: prijave, optužbe i osude te izrečene sankcije 2013.-2017.¹⁵⁰

Punoljetni počinitelji	2013.¹⁵¹	2014.¹⁵²	2015.¹⁵³	2016.¹⁵⁴	2017.¹⁵⁵	ukupno
Prijavljeni	29	23	26	37	30	145
Optuženi	10	16	21	24	26	97
Osuđeni	10	16	21	22	24	93
K.z. 2-3 mj.	-	2 uvjetno	2 uvjetno	-	2 uvjetno	6 uvjetno
K.z. 3-6 mj.	6 uvjetno	5 (4 uvjetno)	13 uvjetno	9 uvjetno	15 (14 uvjetno)	48 (46 uvjetno)
K.z. 6-12 mj.	3 uvjetno	3 (2 uvjetno)	5 (3 uvjetno)	13 (12 uvjetno)	7 (5 uvjetno)	31 (22 uvjetno)
Novčana kazna	1	5	1 uvjetno	-	-	7 (1 uvjetno)

¹⁵⁰ Izvješća DZS-a, br. 1528/2014, 1551/2015, 1576/2016, 1605/2017, Punoljetni počinitelji kaznenih djela, prijave, optužbe i osude u 2013., 2014., 2015., 2016., dostupno na: <https://www.dzs.hr/> (12. 2. 2018.).

¹⁵¹ Izvješće DZS-a, br. 1528/2014, Punoljetni počinitelji kaznenih djela, prijave, optužbe i osude u 2013., str. 26, 78, 182 i 183 (6. 6. 2017.).

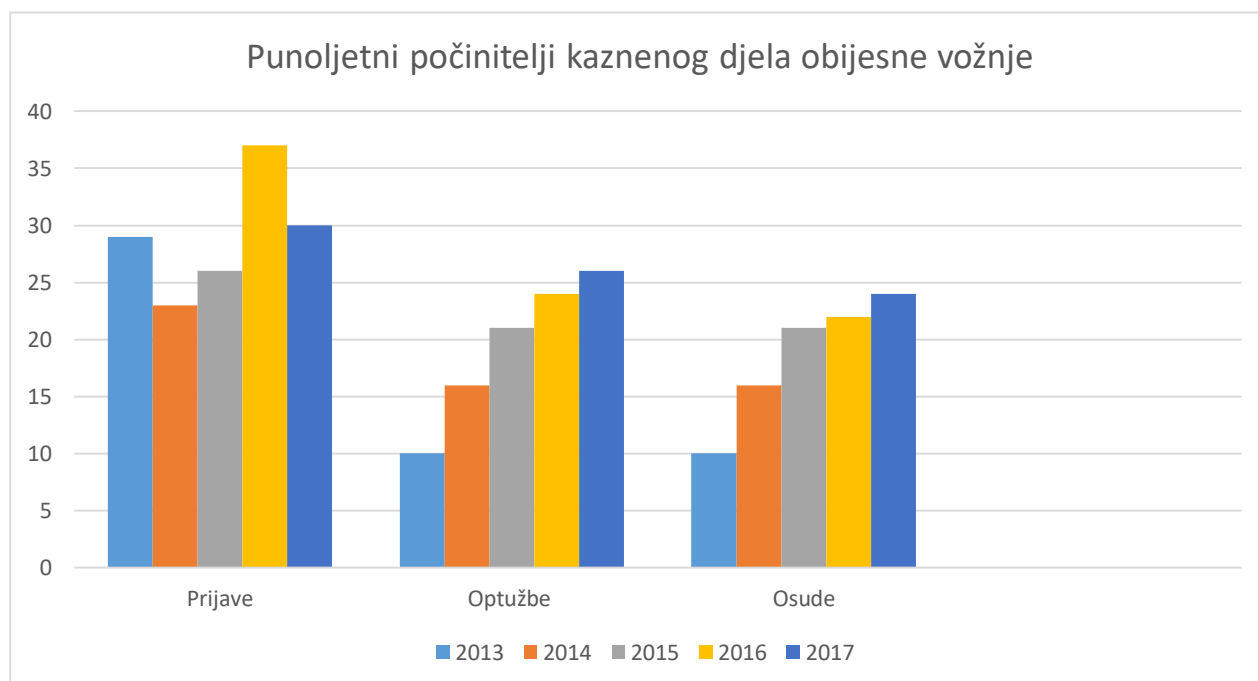
¹⁵² Izvješće DZS-a, br. 1551/2015, Punoljetni počinitelji kaznenih djela, prijave, optužbe i osude u 2014., str. 26, 63, 186 i 187 (6. 6. 2017.). Uz 15 osuda na kaznu zatvora i novčanu kaznu bila je izrečena i jedna odgojna mjera.

¹⁵³ Izvješće DZS-a, br. 1576/2016, Punoljetni počinitelji kaznenih djela, prijave, optužbe i osude u 2015., str. 28, 72, 216 i 217 (6. 6. 2017.).

¹⁵⁴ Izvješće DZS-a, br. 1605/2017, Punoljetni počinitelji kaznenih djela, prijave, optužbe i osude u 2016., str. 50, 72, 138.

¹⁵⁵ Izvješće DZS-a, br. 1627/2018, str. 28, 71, 128.

Iz podataka prikazanih u tablici proizlazi da je u promatranom petogodišnjem razdoblju (2013.-2017.) bilo ukupno 145 prijavljenih počinitelja kaznenog djela obijesne vožnje te su za to djelo bile osuđene 93 osobe.¹⁵⁶ Pretežno su bile izricane kazne zatvora (u 85 slučajeva, tj. 91 %), koje su u velikom postotku bile uvjetovane (njih 74, što je 87 % izrečenih kazni zatvora). Bilo je izrečeno i sedam novčanih kazni, od čega jedna i uvjetno (2015.), dok idućih godina (2016. i 2017.) nije bila izrečena nijedna novčana kazna. Kazne zatvora kreću od dva do 12 mjeseci. Najviše je bilo izrečenih kazni zatvora u trajanju od tri do šest mjeseci (56 %), a zatim od šest do 12 mjeseci (36 %). Ne može se ne primijetiti kako su sve sankcije bile izrečene u prvoj trećini okvira propisane kazne, tj. do jedne godine.¹⁵⁷ Ako se ima na umu da je 81 % svih sankcija bilo uvjetovano, uočava se velika blagost u kažnjavanju počinitelja tih djela, pa se može zaključiti kako sudska praksa ta djela smatra lakšim oblikom kriminala.



Graf 1. Punoljetni počinitelji kaznenog djela obijesne vožnje u cestovnom prometu: prijave, optužbe i osude 2013.-2017.

Iz prikazanih podataka opaža se kako kazneno djelo obijesne vožnje ima trend blagog porasta, jedino broj prijava od godine do godine varira. Iz svih prikazanih i analiziranih podataka proizlazi kako je kazneno djelo obijesne vožnje u cestovnom prometu slabo zastupljeno u praksi. Što je stvarni razlog takva stanja, je li to velika tamna brojka ili se stvarno rijetko obijesno vozi (u kontekstu kaznenog prava), ili se pak to djelo još ne

¹⁵⁶ U promatranom razdoblju bile su osuđene 93 osobe za kazneno djelo obijesne vožnje, od čega je bila izrečena i jedna odgojna mjera 2014.

¹⁵⁷ Podsjeća se kako je propisana kazna zatvora do tri godine, što znači da se za to djelo može izreći i novčana kazna.

prepoznaje, pa izostaje pravilna kvalifikacija, ili se obijesna vožnja namjerno kvalificira kao prekršaj, a ne kao kazneno djelo, možda i zbog straha od otežanog dokazivanja 'obijesti' ili 'teških kršenja' prometnih propisa, ostaje otvoreno za neka daljnja istraživanja.

3. ZAKLJUČAK

Kazneno djelo obijesne vožnje u cestovnom prometu (čl. 226. KZ-a) predstavlja važan korak u hrvatskom kaznenom zakonodavstvu. Uvođenje tog kaznenog djela za cilj je imalo sankcioniranje onih situacija u kojima vozači „divljanjem“ na cesti teško krše propise o sigurnosti prometa te na taj način ugrožavaju ostale sudionike. Do uvođenja tog kaznenog djela Kazneni je zakon sankcionirao samo ona ponašanja koja su dovela do teških posljedica (teške tjelesne ozljede ili smrti), pa stoga novo rješenje zasigurno predstavlja povećanje represije u cestovnom prometu.

Ipak, nakon njegova uvođenja te njegovom primjenom uočeno je kako dolazi do određenih nedoumica, posebice u vezi s pravnom prirodom pojma 'obijesti', značenja termina 'teško krši', određivanja mogućih oblika krivnje, taksativno navedenih modaliteta počinjenja te u konačnici odgovornosti za teže posljedice, posebno u vezi s nastupom tjelesne ozljede, u slučaju koje se pod određenim okolnostima može pojaviti i pravna praznina. To sve otežava njegovu kvalitetu primjenu, dovodi do neujednačene sudske prakse, a što onda u konačnici kao ishod može imati pravnu nesigurnost.

U tom kontekstu autori predlažu *de lege ferenda* drugačija rješenja, koja neće dovesti do nejednakih tumačenja i rješenja u praksi, imajući na umu kako kaznena djela moraju biti jasna i razumljiva te u skladu s načelom *lex certa*.

U vezi sa spomenutim nedoumicama predlaže se preciznije naznačiti tko može biti počinitelj kaznenog djela obijesne vožnje u cestovnom prometu jer trenutačno postojeći termin 'sudionik u cestovnom prometu' nije odgovarajuće rješenje, pa se predlaže uvođenje sintagme 'tko upravlja vozilom u cestovnom prometu', slično onoj u njemačkom zakonodavstvu ('tko vozi').

Autori su mišljenja kako pojam obijest treba shvatiti kao subjektivno obilježje djela i utvrditi njegovo postojanje u svakom konkretnom slučaju, dok bi 'teška kršenja' prometnih propisa trebalo razumjeti kako je to navedeno u radu na tri spomenuta načina.

U pogledu načina počinjenja tog kaznenog djela predlaže se da se postojećoj inkriminaciji dodaju još neki modaliteti, primjerice tzv. 'slalom' vožnja, vožnja prekoračenjem dvostrukog ograničenja brzine i drugi oblici koju su navedeni u radu, ili da se uvede neka od generalnih klauzula, primjerice '... ili na drugi način'.

Dalje se predlaže dodati novi stavak u kojem bi se regulirala situacija kada je obijesnom vožnjom (lako tjelesno) ozlijeđena jedna ili više osoba. Takva situacija nije pokrivena zakonskim opisom obijesne vožnje, pa trenutačno rješenje treba tražiti u konstrukciji

stjecaja obijesne vožnje (čl. 226. KZ-a) s tjelesnom ozljedom (čl. 117. KZ-a). Međutim, u situaciji kada nije podnesena privatna tužba za tjelesnu ozljedu iz čl. 117. KZ-a može nastati pravna praznina. Situacija, kao što je ranije u radu već navedeno, kada je obijesnom vožnjom uzrokovana teška tjelesna ozljeda ili smrt osobe, razmatra se pod kaznenim djelom izazivanja prometne nesreće, a obijesno postupanje predstavlja otegotnu okolnost. No predlaže se zakonodavcu promišljanje o tome bi li obijesno postupanje moglo biti jedan od kvalificiranih oblika izazivanja prometne nesreće ili bi bilo bolje teške posljedice (tešku tjelesnu ozljedu ili smrt) propisati kao posebne kvalificirane oblike obijesne vožnje, kao što je slučaj u Sloveniji.

Iz statističkih podataka proizlazi kako je relativno malen broj predmeta o kojima se odlučivalo u praksi od uvođenja i početka primjene ovog kaznenog djela (2013. godine) do danas (osuđene su 93 osobe). To izaziva sumnju u nepravilne kvalifikacije tih djela i neprepoznavanje određenih ponašanja kao kaznenog djela obijesne vožnje, pa se može pretpostaviti kako većina takvih ponašanja ostaje u prekršajnoj zoni.

Može se zaključiti i kako trenutačno sav teret oko postojećih nedoumica u vezi s kaznenim djelom obijesne vožnje snosi praksa. Rezultat je to što ona nije ujednačena u svojim stavovima i tumačenjima, a ima i neka vrlo zanimljiva i kreativna tumačenja i rješenja u pogledu tog kaznenog djela. U tom se kontekstu može reći da, ukoliko ne dođe do promjene zakonskog opisa tog djela ili do ujednačavanja sudske prakse u vezi s primjenom te inkriminacije ili do prihvaćanja ponuđenih doktrinarnih rješenja, uočene nedoumice, pravne praznine i pitanja i dalje će ostati otvorena i sporna. Takva situacija pridonosi već spomenutoj pravnoj nesigurnosti i jednim je dijelom i uzrokuje, što bi se u svakom slučaju trebalo izbjeći. U konačnici kaznena djela moraju biti ogledalo jasnoće i preciznosti jer moraju biti razumljiva svim adresatima, ponajprije onima koji primjenjuju normu (sucima, državnim odvjetnicima), ali i odvjetnicima te laicima na koje se norma odnosi i treba primijeniti ukoliko je prekrše. Posebno je važno da je norma, tj. kazneno djelo, jasno i nedvosmisleno nomotehnički uređeno kako bi svi građani mogli svoja ponašanja uskladiti s normom.

**WANTON DRIVING (IN ROAD TRAFFIC):
ITS CONTROVERSIAL CHARACTERISTICS AND OTHER OPEN QUESTIONS**

The paper deals with the most important issues that have emerged in the practice of wanton driving. Special attention is given to some issues regarding the legal nature of the term 'wanton' and the term 'serious breaches' of traffic legislation, the modalities of this offence, and the forms of guilt or *mens rea*. The author also refers to the situation where bodily injury may occur as a result of such driving, especially in the context of a possible legal gap. In this regard, some *de lege ferenda* solutions are suggested.

Keywords: wanton driving, wantonness, road traffic, traffic safety, endangering road traffic.

Marta Dragičević Prtenjača, Assistant Professor in the Department of Criminal Law at the Faculty of Law, University in Zagreb

Matija Brkić, Law Trainee from Zagreb