

ŽELJKO MRŠIĆ*, RUŽA KARLOVIĆ**, DAVOR ŠTRK***

Istraživanje učinkovitosti kazne u odnosu na upozorenje u počinitelja prekršaja prekoračenja brzine u cestovnom prometu – metoda i proces rada

Sažetak

U radu je dan prikaz terenskog istraživanja djelotvornosti kazne u odnosu na upozorenje u počinitelja prekršaja prekoračenja dozvoljene brzine u cestovnom prometu. U realnim uvjetima policijski su službenici stacionarno mjerili brzine vozila u prometu na cestama, zaustavljali one koji su prekoračili brzinu, a potom je slijedio različit postupak prema svakom drugom počinitelju prekršaja. Prvi je kažnjen, drugi upozoren i tako naizmjenice kažnjavajući i upozoravajući, prikupljen je uzorak od 193 počinitelja prekršaja. Počiniteljima prekršaja neposredno nakon policijskog postupanja ponovno je mjerena brzina na način da ih je slijedilo civilno policijsko vozilo opremljeno uređajem za mjerenje brzine u pokretu, tzv. presretač; ponovno su zaustavljeni te anketirani. Rezultati ukazuju na podjednak broj vozača koji su ponovili, odnosno nisu ponovili prekršaj nakon kazne odnosno upozorenja, iz čega proizlazi da je na njih podjednako djelovala i kazna i upozorenje. U ovome radu prezentiran je istraživački okvir, metoda i proces rada te brojčani pokazatelji stanja recidiva nakon prvog utvrđenja prekršaja.

Ključne riječi: cestovni promet, kazna, upozorenje, prevencija, represija.

* dr. sc. Željko Mršić, profesor na Visokoj policijskoj školi u Zagrebu, Hrvatska.

** dr. sc. Ruža Karlović, profesorica i pomoćnica voditelja i dekana na Visokoj policijskoj školi u Zagrebu, Hrvatska.

*** mr. sc. Davor Štrk, viši predavač i pomoćnik voditelja i dekana na Visokoj policijskoj školi u Zagrebu, Hrvatska.

1. UVOD

Pitanje učinkovitosti kazne ili upozorenja može se nazvati već pomalo kulturnim pitanjem kaznenopravne i kriminološke znanosti, odnosno politike suzbijanja kriminaliteta. Nema znanstvenika ni laika koji nema svoj stav o tome djeluje li na počinitelja nekog prijestupa bolje kazna ili upozorenje. Pri tome se najčešće kazna uzima kao mjerilo za represiju, a upozorenje kao mjerilo za prevenciju¹.

Mada je to „svevremeno“ pitanje koje se reflektira na mnoge segmente društvenog života kao što je odgoj djece, radni odnosi i slično - u pravilu se ta pitanja aktualiziraju u vremenima promjena - nekih medijima zanimljivih zakona - kao što je posljednja izmjena Zakona o sigurnosti prometa na cestama (NN 70/19.)², kojim su se kazne za neke prekršaje značajno uvećale. Iskustveno govoreći, stavovi o učinkovitosti kazne i/ili upozorenja kreću se u rasponu od svemoći represije koja se manifestira kroz široko rasprostranjeni stav kako narod razumije samo kad ga se novčano kazni, pa do potpune nemoći represije, a svemoći prevencije. Valja odmah napomenuti da je, po tvrdnjama većine znanstvenika i stručnjaka, jedna od ključnih spoznaja znanstvene politike suzbijanja kriminaliteta i moderne kaznenopravne i kriminološke znanosti da se represivnim djelovanjem ne može dovoljno učinkovito utjecati na suzbijanje kažnjivih ponašanja (Horvatić, Cvitanović, 1999; Pavišić, Modly, Veić, 2006; Mršić, Labaš, 2016; Mršić, 2017 i drugi).

Jedan od novovremenih pionira bavljenja tim pitanjima na području Republike Hrvatske bio je profesor Horvatić koji je davne 1980. godine na širem području grada Rijeke, u suradnji Pravnog fakulteta u Rijeci i riječke policije napravio zanimljiv terenski eksperiment, odnosno istraživanje (Horvatić, 1981, 91-119). Svrha je bila da se utvrdi i provjeri neposredan efekt mandatnog kažnjavanja zbog prekršaja vozača motornih vozila koji voze brzinom većom od dozvoljene. Istraživanje je provedeno na način da se na prikladno mjesto postavilo vozilo bez policijskih obilježja snabdjeveno uređajem za mjerenje brzine „trafipaks“, te se nakon nekoliko stotina metara zaustavljalo i kažnjavalo vozače koji su vozili nedozvoljenom brzinom. Podaci o kažnjanim vozačima i vozilima potom bi se dojavili drugoj policijskoj ophodnji koja je na sljedećoj dionici ceste gdje je brzina bila znakom ograničena ponovno mjerila brzinu, sada ciljano, onim vozačima i vozilima koji su prethodno bili kažnjeni. U četiri su navrata policijski službenici kažnjavali počinitelje prekršaja, a u petome navratu umjesto prekršaja samo su opominjali prekršitelje. Rezultat je bio takav da je 45,2 % kažnjenih i 25,7 % opomenutih, ponovilo prekršaj iz čega se može zaključiti da je recidiv kod opomenutih bio gotovo dvostruko manji, tj. da je prevencija utoliko učinkovitija od represije. Rezultatu se može prigovoriti zbog nekoliko momenata. Prvi je neujednačenost uzorka kažnjenih i opomenutih. Zatim - da se kod nekih mjerenja, uz kaznu, kod jednih jest a kod drugih nije izdavalo upozorenje prekršiteljima o tome da postoji velika vjerojatnost da će im se ubrzo opet mjeriti brzina; dok je to upozorenje dano svima koji su bili upozoreni pa je reakcija na upozorenje mogla ukazivati i na odnos građana i policije u smislu vjeruje li građanin policajcu kao i na druge relacije. Uz neizbježno međusobno upozoravanje vozača svjetlima, tzv. blicanjem, sve to je donekle kontaminiralo dobiveni rezultat istraživanja.

¹ To teoretski nije potpuno točno u pogledu upozorenja jer se i ono izriče nakon što je prekršaj počinjen pa se i ono smatra sankcijom, naravno blagom, ali se u najširoj javnosti a i u dobrom dijelu stručnih krugova upozorenje percipira kao preventivna mjera.

² Zakon o sigurnosti prometa na cestama, NN 67/08., 48/10., 74/11., 80/13., 158/13., 92/14., 64/15., 108/17., 70/19.

U kontekstu prevencije brze vožnje kažnjavanjem, jedno novije španjolsko istraživanje na uzorku od 1100 vozača pokazalo je kako je polovica vozača koji su bili kažnjeni za brzu vožnju izjavila da su promijenili svoje navike nakon kažnjavanja (Alonso, Esteban, Calatayud, & Sanmartín, 2013). Međutim, ostala polovica vozača izjavila je kako kažnjavanje nije utjecalo na promjenu njihova ponašanja u pogledu brze vožnje. Ovo je istraživanje pokazalo kako su vozači koji brzo voze u potpunosti svjesni činjenice da krše prometna pravila. U 80 % slučajeva u analiziranom uzorku namjerno su vozili brzo, ali se pokazalo kako nisu svjesni rizika svoje brze vožnje jer su opravdavali svoje ponašanje niskim ograničenjem brzine te kako uvjeti na cesti omogućavaju brzu vožnju ili kako im je brza vožnja navika. Slična istraživanja na temu utjecaja kazne na ponašanje vozača na većem ili manjem uzorku provodili su Bar-Ilan i Sacerdote (2004), Lawpoolsri, Li, i Braver (2007), Tavares, Mendes i Costa (2008.), Novoa i suradnici (2010), Li i suradnici (2011), De Paola, Scoppa i Falcone (2013), Moolenaar (2014), Studdert, Walter i Goldhaber-Fiebert (2015), Walter i Studdert (2015), Elvik (2016), Goldenbled (2017). Rezultati istraživanja variraju ali se na temelju njih, generalno može izvući zaključak da upućuju na određenu djelotvornost kazne osobito ako je povezana s dosljednošću provođenja i izvjesnosti da će kazna nastupiti. No, nije pronađeno ni jedno istraživanje koje bi se baziralo na eksperimentu u realnim uvjetima i realno mjerljivim rezultatima a posebno ne takvo koje bi paralelno „mjerilo“ učinak kazne i upozorenja na prekršitelja neposredno nakon primjene takve mjere.

Stoga se rodila ideja da bi bilo dobro ponoviti istraživanje iz 1980. godine uz maksimalni trud da se izbjegne svaka kontaminacija rezultata, ali i da se istraživanje obogati dodatnim informacijama iz kojih bi bilo moguće odgonetnuti zašto se neki vozači ponašaju tako da ponove prekršaj, a drugi pak ne. Slijedom toga, istraživanje je uvršteno u Plan istraživanja Visoke policijske škole te je usvojeno na Vijeću i potpisao ga je glavni ravnatelj policije.

2. PRIPREMA ISTRAŽIVANJA

Prvotna zamisao težila je ponavljanju istraživanja u identičnim uvjetima i na identičnim lokacijama kako bi rezultati bili što usporediviji s rezultatima iz 1980. godine, ali se od toga moralo odustati jer ni jedna prometnica na kojoj su obavljena mjerenja više nije u istome statusu kao tada budući da se jedna rekonstruirala i uklopila u tzv. riječku obilaznicu, druga je temeljito rekonstruirana tako da je ostala samo jedna traka za smjer - dok je druga traka pretvorena u parkirališni prostor - a ostale su lokacije i renovirane i „pokrivene“ fiksnim kamerama za mjerenje brzine. Stoga se prišlo iznalaženju lokacija koje bi po svojim karakteristikama bile što sličnije tadašnjim a radi praktičnih razloga odabrano je šire područje Zagreba. Članovi istraživačkog tima zajedno su s čelnicima prometne policije grada Zagreba proveli terensko izviđanje te utvrdili da je iznimno malo lokacija koje pružaju mogućnost za dva uzastopna mjerenja brzine a da to ne bi bilo uočljivo i alarmiralo vozače koji bi onda svjetlima ili na druge načine upozoravali druge vozače³. Stoga se pokazalo nužnim da samo neophodan broj

³ Velike zasluge za provođenje ovog istraživanja pripadaju rukovoditeljima i policijskim službenicima PU zagrebačke koji su zdušno podržali istraživanje i osobno u njemu sudjelovali. Posebna zahvala pripada načelniku PU zagrebačke, g. Marku Rašiću, načelniku Sektora policije, g. Davoru Posiloviću, voditelju Službe za sigurnost cestovnog prometa, g. Tihomiru Svatošu te načelnicima I. i II. Postaje prometne policije g. Danijelu Blaiću i g. Josipu Medvedu.

sudionika istraživanja bude u policijskoj odori i s policijskim obilježjima i to samo oni koji će zaustavljati vozila. Svi drugi sudionici trebaju biti u građanskom odijelu i s vozilima bez policijskih obilježja. Također je zaključeno da bi drugo mjerenje brzine trebalo obavljati u pokretu, iz civilnog vozila opremljenog uređajem za mjerenje brzine u pokretu, tzv. presretača. Pri tome je trebalo osigurati da radi ujednačenosti i kontinuiteta u aktivnostima sudjeluju uvijek isti policijski službenici.

Prije samog istraživanja valjalo je riješiti neke dvojbene momente, a kako se planiralo raditi eksperiment s ljudima - valjalo je ishodovati i pozitivno mišljenje Etičkog povjerenstva Visoke policijske škole. Prva dvojba odnosila se na zakonsku mogućnost izdavanja upozorenja kad za to ne bi bili ispunjeni strogo formalni zakonski uvjeti, dok je druga dvojba više etičke prirode. Naime, etički je teško prihvatljivo da se jednoj skupini vozača za istovrsno ponašanje izda upozorenje a drugoj kazna. Uz to, u pitanje bi bilo dovedeno i načelo jednakosti iz čl. 3. i 14. Ustava Republike Hrvatske⁴. Za prvu dvojbu pronađeno je rješenje u nekim normama Prekršajnog zakona⁵, u prvom redu odredbama o beznačajnom prekršaju iz čl. 24.a, o opomeni iz čl. 43., izdavanju upozorenja iz čl. 245. st. 8., o mogućnosti pregovaranja u uvjetima priznavanja krivnje i sporazumijevanju o sankcijama i mjerama iz čl. 109.e, te o primjeni načela oportuniteta iz čl. 109.c. Ako bi bili utvrđeni prekršaji koji se ne bi mogli podvesti pod neku od navedenih normi, kao i u slučajevima kad se utvrde prekršaji koji nisu predmet istraživanja, kao npr. istek registracije i dr., prema njima bi se postupalo u redovnom postupku, a ne u okviru istraživačkog projekta.

Za drugu dvojbu pronađeno je rješenje koje naznačuje da se zapravo nikoga ne kazni, već da se stvori privid kažnjavanja izdavanjem obavijesti o počinjenom prekršaju i izdavanjem uplatnice o čemu bi vozač bio obaviješten prilikom zaustavljanja nakon druge kontrole brzine te bi mu se umjesto kazne izdalo upozorenje.

Slijedom toga, Etičko povjerenstvo Visoke policijske škole dalo je pozitivno mišljenje.

3. CILJEVI ISTRAŽIVANJA, HIPOTEZE I IZBOR METODA RADA

Imajući u vidu gore navedeno, stvoreni su uvjeti za preciziranje ciljeva istraživanja, definiranje radne hipoteze te određivanje metoda rada.

3.1. Ciljevi istraživanja

Ovim istraživanjem željelo se sljedeće:

1. Utvrditi koji će udio vozača ponoviti prekršaj nakon što bude kažnjen za prekršaj
2. Utvrditi koji će udio vozača ponoviti prekršaj nakon što bude upozoren za prekršaj
3. Utvrditi razloge zašto su/nisu vozači ponovili prekršaj u 1. i 2. slučaju
4. Usporediti rezultate i relacije s istraživanjem iz 1980. g.

⁴ Ustav Republike Hrvatske, NN 56/90., 135/97., 08/98., 113/00., 124/00., 28/01., 41/01., 55/01., 76/10., 85/10., 05/14.

⁵ Prekršajni zakon, NN 107/07., 39/13., 157/13., 110/15., 70/17., 118/18.

3.2. Hipoteza

Sukladno s problemom rada i postavljenim ciljevima, definirana je sljedeća hipoteza:

- Pokazat će se da će na tragu istraživanja iz 1980. godine biti veći broj recidivista među kažnjenim nego upozorenim, tj. da će se prevencija pokazati učinkovitijom od represije.

3.3. Uzorak

Istraživanje je provedeno na prigodnom uzorku od N=193 vozača koji su prekoračili dopuštenu brzinu kretanja.

3.4. Metoda rada

Iz prethodno izloženog, može se razaznati da se kao centralna metoda rabio eksperiment u realnim uvjetima, odnosno imitacija prirodnih socijalnih relacija⁶, te anketa.

3.4.1. Postupak

Na odabranoj je lokaciji, iz kombi vozila bez policijskih obilježja, dodatno zamaskirano određenim detaljima, policijski službenik u građanskoj odjeći, osposobljen za rukovanje mjernim uređajem, mjerio brzinu uređajem *pro laser* (slika 1). Tada je, odbijajući propisanu toleranciju, utvrdio kažnjivo prekoračenje brzine, a iz zadnjeg dijela kombija izašao je propisno odjeven policijski službenik u odori, zaustavio vozilo, vozaču priopćio razloge zaustavljanja (zbog prekršaja), i pozvao ga do kombi vozila gdje mu je policijski službenik u građanskoj odjeći pokazao njegovu brzinu na uređaju, te pred njim poništio izmjerenu brzinu i preuzeo postupanje u povodu prekršaja. Dotle se policijski službenik u odori povukao u vozilo kako bi bio što manje vidljiv. Postupajući policijski službenik vozaču je priopćio iznos kazne, ispisao obavijest o počinjenom prekršaju i dao mu uplatnicu te ga upoznao s mogućnošću da se uplatom u roku od tri dana iznos kazne prepolovi. Prema sljedećem vozaču kojemu je bilo izmjereno prekoračenje brzine ponovio se istovjetan postupak, samo on nije bio kažnjen već mu je na vrlo korektan način izdano upozorenje da se ubuduće pridržava ograničenja brzine. Ako je netko htio platiti kaznu na mjestu počinjenja prekršaja, rečeno mu je da nismo u mogućnosti naplatiti kaznu na taj način već da je uplati na temelju izdane uplatnice. Nakon što bi vozači sjeli u svoja vozila i krenuli dalje, za njima je kretalo civilno policijsko vozilo, tzv. presretač, opremljen uređajem za mjerenje brzine - *traffivision*; vozače bi pustili da odmaknu dio puta te im ponovno mjerili brzinu (slika 2). Pri tome se vodila briga o tome

⁶ U nekoj literaturi o istraživačkim metodama u društvenim znanostima navodi se izraz „kvazi-eksperiment“ ili „terenski eksperiment“. Drugim riječima, radi se o ispitivanju nekih društvenih intervencija u prirodnom okruženju u kojem nije baš moguće kontrolirati neke vanjske uvjete (Giddens, Sutton, 2017; Milas, 2009).

da se mjeri brzina u tzv. slobodnom toku kad vozač sam bira svoju brzinu a nije uvjetovana situacijom u prometu, vožnjom u koloni i slično. Također se vodila briga o tome da slijeđenje vozila ne traje predugo već na određenoj razumnoj dionici od 2 do 3 km. Naravno da je tu bilo određenih odstupanja uvjetovanih prometnom situacijom kao kad se npr. „presrećač“ ne bi mogao uključiti u promet neposredno iza ciljanog vozila nego bi morao pretjecati više vozila a da uopće dođe u situaciju da mu se izmjeri brzina i tome slično. Upravo nepredvidivost i jedinstvenost svake pojedinačne prometne situacije čini ovaj eksperiment donekle hendikepiranim jer nije moguće kontrolirati sve varijable, ali dovoljno velik uzorak može ukazati na obrasce ponašanja i opravdati relevantnost zaključaka. S obzirom na to da je „presrećaču“ bilo potrebno neko vrijeme da ode i vrati se, procijenjeno je da će to biti „usko grlo“ pa su taj dio posla obavljala dva „presrećača“. Kad bi oba „presrećača“ bila u akciji koristila se prilika za uzimanje kontrolnog uzorka, tj. zaustavljalo bi se i anketiralo vozače koji su vozili brzinama unutar ograničenja. Posadu „presrećača“ činili su policijski službenici, vozač i operater uređaja za mjerenje brzine te studenti koji su anketirali vozače. Oni su putem sredstva veze upoznati s prvotno izmjerenom brzinom i poduzetom mjerom, tj. s činjenicom je li vozač slijeđenog vozila upozoren ili kažnjen kako bi mogli planirati postupanje u svakom pojedinom slučaju. Nakon što bi po drugi put izmjerili brzinu ciljanom vozilu, prišlo se njegovu zaustavljanju na prvoj prikladnoj lokaciji. Policijski bi službenik vozaču objasnio razloge ponovnog zaustavljanja, objasnio da se postupalo u okviru istraživačkog projekta; one koji su „bili kažnjeni“ upoznao s tim da će im se kazna zamijeniti za upozorenje te od njih uzeo izdanu obavijest o počinjenom prekršaju i uplatnicu te prepustio daljnje postupanje anketarima⁷. Zadatak anketara svodio se na to da ishoduju informirani pristanak vozača na temelju dobrovoljnosti te mogućnosti odustajanja u svakome trenutku, te da ga se upozna s detaljima istraživanja i činjenicom da se podaci analiziraju skupno a ne pojedinačno tako da ne mogu ni na koji način ugroziti njihovu sigurnost i ugled. Potom bi zamolili vozače za iskrenost kod odgovora s obzirom na važnost istraživanja te im uručili *e-mail* adresu glavnog istraživača za slučaj da o istraživanju i rezultatima žele doznati nešto više. Nakon toga bi ponudili vozaču anketni upitnik koji su oni osobno ispunili i potpisali.

⁷ U prva dva mjerenja anketarke su bile redovne studentice prve godine Stručnog studija Kriminalistike - Aleksandra Rak, Gracijela Šunjo, Iva Zagorščak i Sara Guša; u druga dva mjerenja anketarke su bile polaznice Programa srednjoškolskog obrazovanja odraslih za zanimanje policajac/ka, P 14, Antonela Pear, Eni Lovrić, Mateja Novosel i Josipa Perković; a u posljednja dva mjerenja opet redovne studentice prve godine Stručnog studija Kriminalistike Šeila Omičević, Ana Čurković, Dora Dent i Anita Križanović.



Slika 1: Kombi vozilo iz kojeg se stacionarno mjerila brzina



Slika 2: Civilno vozilo, tzv. presretač iz kojeg se mjerila brzina u pokretu

Na slici je vidljivo civilno vozilo „presretač“, opremljeno *traffivision* uređajem za mjerenje brzine i snimanje.

3.4.2. Opis lokacije rada, vrijeme i vremenski uvjeti

Lokacija je morala ispunjavati najmanje četiri uvjeta. Prvi je uvjet sigurnost, tj. mora se omogućavati sigurnost svih sudionika, vozača, policijskih službenika i anketara. Drugi je uvjet dostatna preglednost koja omogućava mjerenje brzine iz oba smjera na dovoljnoj udaljenosti koja će omogućiti policijskom službeniku u odori da iz zadnjeg dijela vozila izađe i sigurno zaustavi vozilo koje je prekoračilo brzinu kretanja. Treći je uvjet optička vidljivost između mjesta zaustavljanja vozača i presretača tako da ne bi došlo do slijeđenja pogrešnog vozila. Posljednji uvjet odnosio se na to da vozilo iz kojeg se mjeri brzina i presretači ne privlače pozornost vozača kako bi se maksimalno smanjio efekt vozačke solidarnosti i međusobnog obavještavanja.

Tri mjerenja provedena su na cesti broj 41 (Dugo Selo-Vrbovec), u mjestu Greda, dana 30. 5. 2019., 3. 6. 2019. i 17. 10. 2019.; dok su tri mjerenja obavljena na Svetonedeljskoj cesti u mjestu Kerestinec, dana 10. 6. 2019., 17. 6. 2019. i 23. 10. 2019. Sva mjerenja provedena su po danu u vremenu od 9,00 do 16,00 sati, po povoljnim vremenskim uvjetima, od sunčanog do oblačnog vremena⁸.

3.4.3. Upitnik

U svrhu istraživanja izrađeno je 5 upitnika za 5 kategorija vozača:

1. vozači koji su kažnjeni pa su ponovili prekršaj
2. vozači koji su kažnjeni pa nisu ponovili prekršaj
3. vozači koji su upozoreni pa su ponovili prekršaj
4. vozači koji su upozoreni pa nisu ponovili prekršaj
5. kontrolna skupina - vozači koji su se prilikom prvog mjerenja držali ograničenja brzine.

Upitnik se sastojao od 4 dijela: uputa, sociodemografskih podataka (5 čestica), pitanja koja se odnose na razloge prekoračenja brzine (2 čestice) te IPIP-15 upitnika ličnosti (15 čestica).

Upitnici su se međusobno razlikovali po 3. dijelu upitnika – kojim se ispituju razlozi prekoračenja brzine na način da su pitanja postavljena u odnosu na gore navedene kategorije vozača. Prvo pitanje ispitivalo je razloge prekoračenja, a drugo razloge ponovnog prekoračenja (kategorije 1. i 3.) ili pridržavanja brzine (kategorije 2. i 4.). Jedino je upitnik za kontrolnu skupinu ispitanika u 3. dijelu sadržavao jedno pitanje (razlozi pridržavanja brzine). U svim upitnicima uz ponuđene razloge prekoračenja brzine (npr. žurba, stanje na cesti itd.) ponuđeno je i navođenje ostalih razloga (koji nisu prethodno obuhvaćeni). Isto se odnosilo i na pitanje o pridržavanju ograničenja brzine. Upitnici su ukupno imali 22 čestice te kontrolni upitnik 21 česticu.

⁸ Uz pristanak vlasnika, mjerenja su provedena s privatnih posjeda uz kolnik, pa se zbog zaštite podataka tih privatnih osoba neće navoditi precizna pozicija mjerenja ali je ona razvidna iz svakog anketnog upitnika na kojima su navedene pozicije i prvog i drugog mjerenja brzine.

Dio upitnika s podacima o vozilu, izmjerenim brzinama, mjestu i vremenu te o broju i dobi osoba u vozilu, popunjavali su anketari.

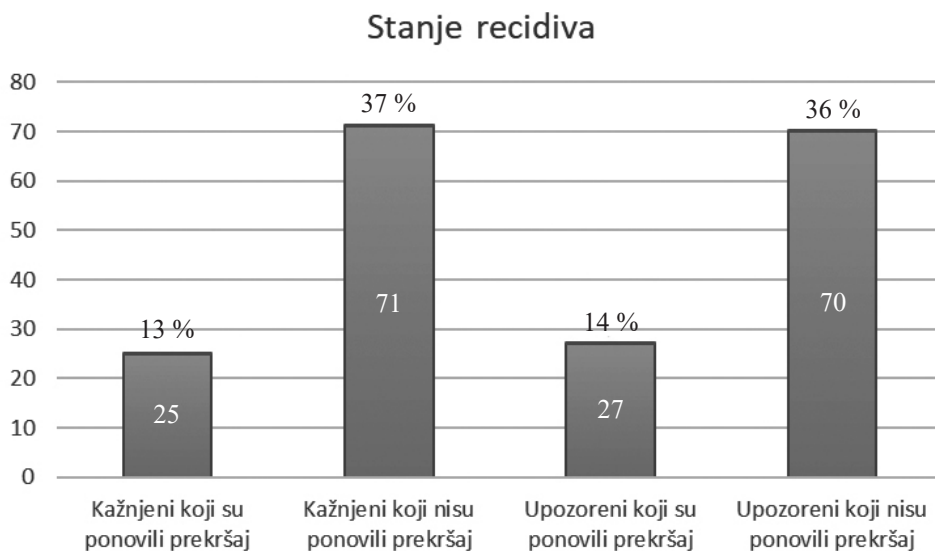
Prije provođenja istraživanja, za anketare je održana odgovarajuća edukacija o samome istraživanju, načinu provođenja te postupku ispitivanja.

4. REZULTATI

Na gore opisani način postupano je prema 193 počinitelja prekršaja prekoračenja brzine kretanja a stanje recidiva vidljivo je iz sljedeće tablice i grafikona.

Tablica 1: Stanje recidiva u drugome mjerenju brzine

Kažnjeni koji su ponovili prekršaj	Kažnjeni koji nisu ponovili prekršaj	Upozoreni koji su ponovili prekršaj	Upozoreni koji nisu ponovili prekršaj
25	71	27	70
13 % (26 %) ⁹	37 % (74 %)	14 % (28 %)	36 % (72 %)



Grafikon 1: Stanje recidiva u drugome mjerenju brzine

⁹ Prvi postotak odnosi se na ukupan broj kažnjenih i upozorenih a drugi se odnosi posebno na udio kažnjenih a posebno na udio upozorenih.

5. DISKUSIJA I ZAKLJUČAK

Rezultati su vrlo zanimljivi, a početna hipoteza da je upozorenje djelotvornije od kazne, odnosno da je prevencija učinkovitija od represije - osporena je. Naime, iz rezultata je razvidno da se brojevi recidivista i nerecidivista razlikuju u svega nekoliko postotnih poena te da se ti brojevi značajno razlikuju od rezultata istraživanja profesora Horvatića iz 1980. godine. No, unatoč tome, ipak ohrabruje misao da rezultati ukazuju na to da je prevencija barem približno jednako učinkovita kao i represija.

Iz navedenog je moguće zaključiti da su u ovoj fazi projekta ispunjeni ciljevi istraživanja. Slijedi analitička obrada anketnih upitnika kako bi se pokušalo proniknuti u etiologiju prometne delinkvencije, barem kad je u pitanju kršenje odredbi o ograničenju brzine kretanja – s mogućnošću šire projekcije te publiciranja dobivenih rezultata u nekom sljedećem radu.

Procjenjujemo da je znanstveni doprinos istraživanja značajan.

U istraživanju su prisutna i određena ograničenja koja mogu imati utjecaj na relevantnost zaključaka. S obzirom na to da se drugo mjerenje brzine provodilo neposredno nakon kažnjavanja/upozoravanja, proizlazi da se utvrđivao kratkoročni utjecaj kazne/upozorenja. Postavlja se pitanje je li isti utjecaj tih mjera i na dulji rok, na što bi odgovor moglo dati longitudinalno istraživanje i praćenje tih vozača na dulje razdoblje. Može se pretpostaviti da na vozače na koje kazna/upozorenja nisu djelovala neposredno nakon izricanja te mjere, na isti način neće djelovati ni na dulji rok. Za vozače na koje su kazna/upozorenje djelovali na kratki rok, može se očekivati da će djelovati i na dulji rok, a da će učinak slabiti protokom vremena. Svakako u obzir treba uzeti i visinu kazne, no, to treba ostaviti nekim budućim istraživačima i istraživanjima.

Sljedeće ograničenje jest relativno malen uzorak; no ako se uzmu u obzir sve zapreke koje su stajale na putu istraživačima, od zakonskog okvira kao zapreke istraživanju (kako upozoriti ako zakon predviđa kaznu i sl.), te to što su korištene snage iz redovnog funkcioniranja policije koje su u vrijeme provođenja istraživanja nedostajale njihovim jedinicama, potom zahtjeva da postupaju isti policijski službenici koji u različito vrijeme imaju različite obveze, godišnje odmore i drugo, također odgađanja planiranih aktivnosti zbog neočekivanih sigurnosnih događaja, vremenskih prilika i kvarova na uređajima i opremi koja je korištena - onda taj uzorak dobiva na težini i važnosti. Ne može se zanemariti i određeni utjecaj vozačke solidarnosti i međusobnog obavješćavanja svjetlima ili mobilnim aplikacijama o aktivnostima policije na tom području. Ma kako pomno „kamufirali“ svoju djelatnost, vozilo iz kojeg se stacionarno mjerila brzina i aktivnosti „presrećača“ koje su na različitim pozicijama po drugi put zaustavljali vozila, ne mogu ostati nezapaženi od određenog broja vozača. Dodatno ograničenje predstavlja činjenica da su sva mjerenja provedena po danu i po „suhom“ vremenu pa je upitno mogu li se rezultati odnositi na noć i uvjete poput padalina, kiše, snijega, poledice i sl. Također se može postaviti pitanje bi li slični rezultati bili u drugim regijama Republike Hrvatske ili drugim državama s obzirom na različite mentalitete npr. u Dalmaciji, Slavoniji, Istri ili drugim regijama. Posebno bi bilo zanimljivo utvrditi kakva bi bila distribucija na području grada Rijeke s obzirom na rezultate istraživanja iz 1980. godine.

Najznačajnije je ograničenje ipak u tome što je svaka pojedina situacija, unatoč svim naporima za ujednačavanjem, jedinstvena i neponovljiva. Tako nije moguće utjecati na to da vozilo koje slijedi „presrećač“, ne skrene na prvo parkiralište, isključi se iz prometa pred nekim ugostiteljskim objektom, uklopi se u kolonu vozila ili ga „presrećač“ iz mnoštva razloga

ne može sustići i izmjeriti mu brzinu u razumnoe vremenu. Teško da će na to moći utjecati i budući istraživači, ali se može preporučiti da se u budućim istraživanjima povede briga o navedenim ograničenjima kako bi se izbjegao njihov negativni učinak.

Unatoč svim navedenim ograničenjima, dobiveni će rezultati u svojoj ukupnosti ipak predstavljati značajan doprinos kaznenopravnoj i kriminološkoj teoriji i praksi i dobar putokaz zakonodavcu u smislu preveniranja i normativnog uređenja predmetne problematike *de lege ferenda*.

LITERATURA

1. Alonso, F., Esteban, C., Calatayud, C., & Sanmartín, J. (2013). Speed and road accidents: Behaviors, motives, and assessment of the effectiveness of penalties for speeding. *American Journal of Applied Psychology*, 1(3), 58–64. doi:10.12691/ajap-1-3-5
2. Bar-Ilan, A., i Sacerdote, B. (2004). The response of criminals and noncriminals to fines. *Journal of Law and Economics*. The Journal of Law and Economics 2004 47:1, 1-17. <https://doi.org/10.1086/380471>
3. De Paola, M., Scoppa, V., i Falcone, M. (2013). The deterrent effects of the penalty points system for driving offences: A regression discontinuity approach. *Empirical Economics*, 45(2), 965–985. <https://doi.org/10.1007/s00181-012-0642-9>
4. Elvik, Rune. (2016). Association between increase in fixed penalties and road safety outcomes: A meta-analysis. *Accident Analysis & Prevention*. 92. 202-210. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2016.03.028>
5. Giddens, A., Sutton, PW. (2017). *Sociology*, 8th edition. Cambridge: Polity Press.
6. Goldenbeld, Charle s. (2017). Increasing traffic fines. https://www.researchgate.net/publication/322790828_Increasing_traffic_fines
7. Horvatić, Ž., Cvitanović, I. (1999). *Politika suzbijanja kriminaliteta*, MUP RH, Zagreb.
8. Horvatić, Ž. (1981). Djelotvornost postojećeg reakcionarnog sistema u suzbijanju prometne delinkvencije, zbornik radova s drugog savjetovanja Udruženja za krivično pravo i kriminologiju Hrvatske održano u Haludovu 4. do 6. lipnja 1981. g., RO za grafičku djelatnost Zagreb.
9. Lawpoolsri, S., Li, J., i Braver, E. R. (2007). Do speeding tickets reduce the likelihood of receiving subsequent speeding tickets? A longitudinal study of speeding violators in Maryland. *Traffic Injury Prevention*, 8(1), 26–34. <https://doi.org/10.1080/15389580601009764>
10. Li, J., Amr, S., Braver, E. R., Langenberg, P., Zhan, M., Smith, G. S., i Dischinger, P., C. (2011). Are Current Law Enforcement Strategies Associated with a Lower Risk of Repeat Speeding Citations and Crash Involvement? A Longitudinal Study of Speeding Maryland Drivers. *Annals of Epidemiology*, 21(9), 641–647. <https://doi.org/10.1016/j.annepidem.2011.03.014>
11. Milas, G. (2009). *Istraživačke metode u psihologiji i drugim društvenim znanostima*, Naklada Slap, Jastrebarsko.
12. Mršić, Ž.; Labaš, D. (2016). *Prevenција kriminala*, Hrvatska pravna revija 3/016., Inženjerski biro, Zagreb.
13. Mršić, Ž. (2017). *Prevenција kriminala na međunarodnoj i državnoj razini*, Hrvatska pravna revija 3/017., Inženjerski biro, Zagreb.

14. Moolenaar, Debora (2014). Motorist's Response to an Increase in Traffic Fines. *Journal of Criminology*. 2014. 1-12. <https://doi.org/10.1155/2014/827194>
15. Novoa, A., Pérez, C., Santamariña-Rubio, E., Mari-Dell'Olmo, M., Ferrando, J., Peiró, R., Tobías, A., Zori, P. i Borrell, C. (2010). Impact of the Penalty Points System on Road Traffic Injuries in Spain: A Time-Series Study. *American journal of public health*. 100,2220_2227, <https://doi.org/10.2105/AJPH.2010.192104>
16. Pavišić, B., Modly, D., Veić, P. (2006). *Kriminalistika, treće izmijenjeno i dopunjeno izdanje, Golden marketing – Tehnička knjiga*, Zagreb.
17. Studdert, D. M., Walter, S. J. i Goldhaber-Fiebert, J. D. (n.d.). Once ticketed, twice shy? specific deterrence from road traffic laws.
18. Tavares, A. F., Mendes, S. M., i Costa, C. S. (2008). The impact of deterrence policies on reckless driving: The case of Portugal. *European Journal on Criminal Policy and Research*, 14(4), 417–429. <https://doi.org/10.1007/s10610-008-9082-7>
19. Walter, S. J., & Studdert, D. M. (2015). Relationship between penalties for road traffic infringements and crash risk in Queensland, Australia: a case-crossover study. *International Journal of Epidemiology*, 44(5), 1722–1730. <https://doi.org/10.1093/ije/dyv148>

Pravni izvori:

20. Ustav Republike Hrvatske, NN 56/90., 135/97., 08/98., 113/00., 124/00., 28/01., 41/01., 55/01., 76/10., 85/10., 05/14.
21. Prekršajni zakon, NN 107/07., 39/13., 157/13., 110/15., 70/17., 118/18.
22. Zakon o sigurnosti prometa na cestama, NN 67/08., 48/10., 74/11., 80/13., 158/13., 92/14., 64/15., 108/17., 70/19.

Summary

Željko Mršić, Ruža Karlović, Davor Štrk

Surveying the Efficiency of Penalties in Relation to Warning Motoring Offenders for Exceeding the Prescribed Speed Limits in Road Traffic – Method and Process of Work

This paper presents field research on the effectiveness of penalties in comparison to warning motoring offenders for exceeding the prescribed speed limits in road traffic. In real conditions, stationary police officers measured the speed of vehicles in road traffic, stopped those exceeding the speed limits, and then applied a different procedure for every subsequent offender. The first was punished, the second was given a warning, and by alternating speeding penalties and warnings, a sample of 193 offenders was collected. Immediately after the police procedures, an unmarked police intercept vehicle equipped with a device for measuring speed in motion followed the offenders. It measured their driving speed again, stopped and interviewed them. The results indicate the same number of drivers repeating and not repeating the offence after being punished or given a warning, which implies that they were equally affected both by the penalty and the warning. This paper presents the research framework, method, and process of work, as well as numerical indicators of repeated offending following the initial recording of a motoring offence.

Keywords: road traffic, punishment, warning, prevention, repression.