

ŽELJKO MRŠIĆ*, MILE KLANAC**

Istraživanje učinkovitosti postupka po prigovoru na obvezni prekršajni nalog kod prekršaja prekoračenja brzine kretanja

Sažetak

U radu je dan prikaz istraživanja učinkovitosti postupka po prigovoru na obvezni prekršajni nalog kod prekršaja prekoračenja brzine kretanja na području Policijske uprave zagrebačke, odnosno Prekršajnog suda u Zagrebu. Istraživanje je provedeno na prigodnom uzorku trenutačno dostupnih predmeta Prekršajnog suda u Zagrebu oblikovanih na temelju prigovora na obvezne prekršajne naloge koje je izdala Policijska uprava zagrebačka. Analiza je obavljena po sljedećim stavkama: spol i dob okrivljenika, žalbena osnova, vrsta presude po prigovoru, obrazloženje presude, je li nastupila zastara, je li ublažena kazna, je li policija poduzela izvide, je li prekršaj utvrđen fiksnim ili mobilnim uređajem za mjerenje brzine, i na čiji su trošak pali troškovi postupka. Navedene stavke promatrane su u odnosu na posljednju značajniju novelu Zakona o sigurnosti prometa na cestama koja je stupila na snagu 1. kolovoza 2019. godine, koja je značajno pooštrila kazne za brojne prekršaje, između ostalih i za prekoračenje brzine kretanja. Kako bi se utvrdilo je li došlo do promjene u postupanju policije i sudova, istraživanjem je obuhvaćeno približno isto razdoblje i broj spisa prije stupanja na snagu zakonskih izmjena, odnosno nakon toga.

Ključne riječi: brzina vozila, prekršajni nalog, prigovor, presuda, promjena zakona.

* dr. sc. Željko Mršić, profesor visoke škole na Visokoj policijskoj školi, Hrvatska.

** Mile Klanac, dip. ing. voditelj prometnog aktiva na Policijskoj školi „Josip Jović“, Hrvatska.

1. UVOD

Prema podacima Svjetske zdravstvene organizacije, prometne nesreće u cestovnom prometu rezultiraju smrću oko 1,35 milijuna ljudi širom svijeta svake godine i između 20 i 50 milijuna ozlijeđenih ljudi. Više od polovice svih smrtnih slučajeva i ozljeda u cestovnom prometu otpada na ranjive sudionike u prometu, poput pješaka, biciklista i motociklista, te njihovih putnika¹.

Mladi su posebno ranjivi na svjetskim cestama, a ozljede u cestovnome prometu vodeći su uzrok smrti djece i mladih u dobi od 5 do 29 godina. Muškarci mlađi od 25 godina predstavljaju posebno ugroženu skupinu².

Osim ljudske patnje, prometne nesreće predstavljaju i težak gospodarski teret za žrtve i njihove obitelji, kako kroz troškove liječenja ozlijeđenih, tako i zbog gubitka produktivnosti stradalih. Šire gledano, ozljede u cestovnom prometu imaju ozbiljan utjecaj na nacionalna gospodarstva, koštajući zemlje otprilike 3 % njihova godišnjeg bruto domaćeg proizvoda.

U Republici je Hrvatskoj 2019. godine smrtno stradalo 297 osoba dok je 12.885 osoba ozlijeđeno.³ Iako je riječ o najmanjem broju smrtno stradalih otkad se u Ministarstvu unutarnjih poslova vodi statistika prometnih nesreća, taj je broj još uvijek gotovo dvostruko veći nego u prometno najrazvijenijim europskim zemljama⁴.

Najčešći pojedinačni prekršaj koji se navodi kao uzrok prometnih nesreća jest nepropisna brzina, odnosno brzina neprimjerena uvjetima (neprilagođena brzina). Tako od svih uzroka prometnih nesreća 21,4 % otpada na prekršaje prekoračenja brzine. Kod prometnih nesreća sa smrtno stradalima, na brzinu kao uzrok otpada 46,3 %, te 31,1 % kod nesreća s ozlijeđenim osobama.⁵

Zbog nezadovoljavajućeg stanja broja prometnih nesreća i stradalih osoba i spoznaje da Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske 2011. – 2020. godine,⁶ nije polučio očekivane rezultate, pristupilo se još jednim u nizu izmjena Zakona o sigurnosti prometa na cestama (u daljnjem tekstu: ZSPC),⁷ koje su stupile na snagu 1. kolovoza 2019. godine. Nove odredbe Zakona značajno su pooštrile kazne za brojne prekršaje, između kojih i za prekršaje prekoračenja dopuštene brzine.

Često se u pravnoj teoriji i praksi postavlja pitanje postoji li uopće korelacija između kažnjavanja i pojave na koju se želi utjecati kažnjavanjem? O pravnoj prirodi kazne i njezinoj djelotvornosti napisani su cijeli traktati. Mnogi teoretičari tvrde da je jedna od ključnih spoznaja znanstvene politike suzbijanja kriminaliteta i moderne kaznenopravne i kriminološke znanosti da se represivnim djelovanjem (kažnjavanjem) ne može dovoljno učinkovito utjecati

¹ https://www.who.int/health-topics/road-safety#tab=tab_1, pristupljeno 14. 7. 2020.

² *Ibidem*

³ Bilten sigurnosti cestovnog prometa MUP-a https://mup.gov.hr/UserDocsImages/statistika/2020/Pokazatelj%20javne%20sigurnosti/bilten_promet_2019.pdf, str. 3, pristupljeno 14. 7. 2020.

⁴ Tako je u 2018. RH imala 77 smrtno stradalih na milijun stanovnika, dok je Ujedinjeno Kraljevstvo imalo 28, Danska 30, Irska i Nizozemska 31, Švedska 32, itd. https://en.wikipedia.org/wiki/Road_safety_in_Europe

⁵ Bilten sigurnosti cestovnog prometa MUP-a, loc. cit., str. 40.

⁶ Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske 2011. – 2020. godine, NN 59/2011.

⁷ 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., 42/20.

na suzbijanje kažnjivih ponašanja⁸. Kod nas je nedavno provedeno zanimljivo istraživanje učinkovitosti kazne u odnosu na upozorenje kod počinitelja prekršaja prekoračenja brzine u cestovnom prometu, i rezultati su pokazali da u podjednakoj mjeri na ponašanje vozača utječe, odnosno ne utječe i kazna i upozorenje.⁹

Može se reći da rezultati brojnih istraživanja provedenih na tu temu u svijetu i u nas variraju ali se na temelju njih, generalno može izvući zaključak da upućuju na određenu djelotvornost kazne osobito ako je povezana s dosljednošću provođenja i izvjesnošću da će kazna nastupiti¹⁰.

Slijedom navedenog, opravdano je postaviti pitanje je li to značajno pooštavanje kazni od 1. kolovoza 2019. godine dovelo do smanjenja broja prometnih nesreća i njihovih posljedica? Činjenica je da su prema podacima za prvih sedam mjeseci (do 1. kolovoza) 2019. i 2020. godine, brojke nešto povoljnije, ali je veliko pitanje jesu li one rezultat legislativne promjene ili nekih drugih okolnosti. Usporedno razdoblje je relevantno jer se odnosi za identično razdoblje u godini prije i poslije stupanja na snagu spominjanih izmjena Zakona.

⁸ O tome više vidi: Horvatić, Cvitanović (1999); Pavišić, Modly, Veić, (2006); Mršić, Labaš, (2016); Mršić, (2017) i drugi.

⁹ O tome više vidi: Mršić, Karlović, Štrk, (2020). Istraživanje efikasnosti kazne u odnosu na upozorenje kod počinitelja prekršaja prekoračenja brzine u cestovnom prometu – metoda i proces rada, *Policija i sigurnost* 3/2020., 211-222.

¹⁰ Tako su odgovor na pitanje smanjuje li dobivanje kazne za prebrzu vožnju vjerojatnost ponovnog dobivanja kazne za prebrzu vožnje ponudili Lawpoolsri, Li, i Braver (2007.), koji su u razdoblju od godinu dana, u američkoj saveznoj državi Maryland, pratili skoro 4 milijuna (3 739 951) vozača koji su u lipnju 2002. godine dobili kaznu za prebrzu vožnju i kao i one koji je nisu dobili te pokazali da pojedinci koji su dobili kaznu imaju dva puta veću vjerojatnost od ponovnog dobivanja kazne u razdoblju praćenja na što nisu značajno utjecale pravne posljedice (vrsta kazne). No, Goldenbled (2017) ističe kako je velika vjerojatnost da ćemo biti uhvaćeni u prekršaju i dovoljno visoka kazna - bitni elementi koji utječu na odvracanje sudionika u prometu od činjenja prometnih prekršaja. O tome više vidi: (Alonso, Esteban, Calatayud, & Sanmartín (2013); 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) i drugi.

Tablica 1: Poredbeni prikaz prometnih nesreća i njihovih posljedica u prvih 7 mjeseci 2019. i 2020. godine¹¹

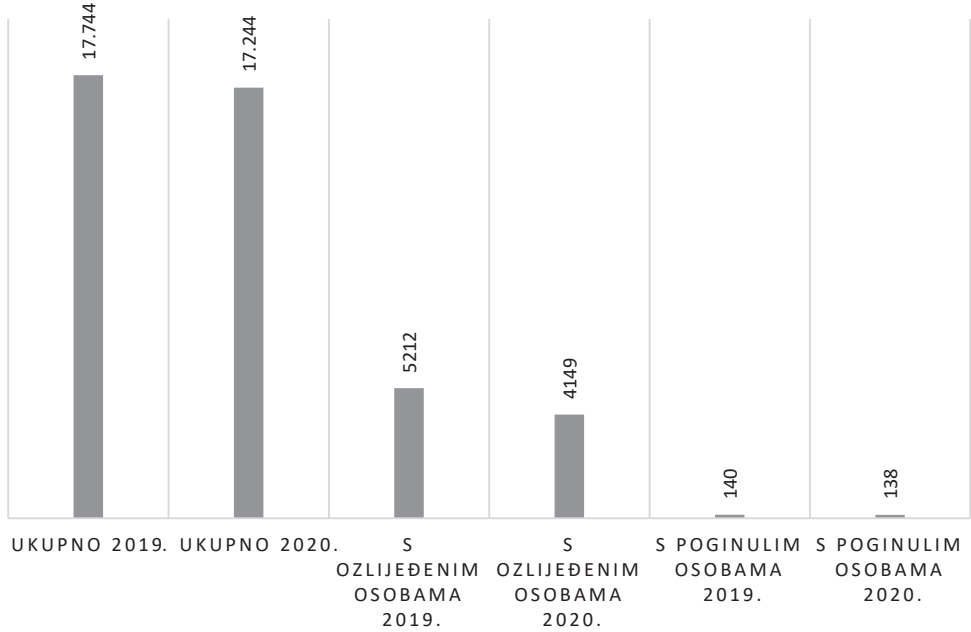
| Poliicijska uprava | PROMETNE NESREĆE | | | | | | | | |
|------------------------|------------------|--------|-------|-----------------------|-------|-------|---------------------|-------|--------|
| | Ukupno | | | S ozlijeđenim osobama | | | S poginulim osobama | | |
| | 2019. | 2020. | +-% | 2019. | 2020. | +-% | 2019. | 2020. | +-% |
| zagrebačka | 4390 | 3760 | -14,4 | 1229 | 1051 | -14,5 | 18 | 27 | +50,0 |
| splitsko-dalmatinska | 1449 | 1241 | -14,4 | 596 | 491 | -17,6 | 14 | 17 | +21,4 |
| primorsko-goranska | 1951 | 1493 | -23,5 | 374 | 353 | -5,6 | 14 | 8 | -42,9 |
| osječko-baranjska | 1179 | 1005 | -14,8 | 325 | 282 | -13,2 | 10 | 7 | -30,0 |
| istarska | 888 | 647 | -27,1 | 297 | 227 | -23,6 | 10 | 8 | -20,0 |
| dubrovačko-neretvanska | 430 | 252 | -41,4 | 217 | 132 | -39,2 | 8 | 4 | -50,0 |
| karlovača | 509 | 407 | -20,0 | 164 | 119 | -27,4 | 7 | 4 | -42,9 |
| sislačko-moslavačka | 784 | 655 | -16,5 | 228 | 155 | -32,0 | 6 | 7 | +16,7 |
| šibensko-kninska | 645 | 439 | -31,9 | 154 | 133 | -13,6 | 7 | 1 | -85,7 |
| vukovarsko-srijemska | 710 | 529 | -25,5 | 223 | 156 | -30,0 | 9 | 7 | -22,2 |
| zadarska | 992 | 790 | -20,4 | 222 | 189 | -14,9 | 3 | 5 | +66,7 |
| bjelovarsko-bilogorska | 381 | 306 | -19,7 | 158 | 121 | -23,4 | 4 | 8 | +100,0 |
| brodsko-posavska | 552 | 473 | -14,3 | 173 | 141 | -18,5 | 6 | 4 | -33,3 |
| koprivničko-križevačka | 386 | 307 | -20,5 | 129 | 90 | -30,2 | 3 | 3 | 0,0 |
| krapinsko-zagorska | 398 | 302 | -24,1 | 137 | 91 | -33,6 | | 3 | |
| ličko-senjska | 607 | 404 | -33,4 | 115 | 82 | -28,7 | 8 | 9 | +12,5 |
| međimurska | 303 | 235 | -22,4 | 111 | 78 | -29,7 | 6 | 7 | +16,7 |
| požeško-slavonska | 294 | 236 | -19,7 | 96 | 61 | -36,5 | 1 | 5 | +400,0 |
| varaždinska | 573 | 478 | -16,6 | 166 | 131 | -21,1 | 4 | 3 | -25,0 |
| virovitičko-podravska | 323 | 285 | -11,8 | 98 | 66 | -32,7 | 2 | 1 | -50,0 |
| UKUPNO | 17.744 | 14.244 | -19,7 | 5212 | 4149 | -20,4 | 140 | 138 | -1,4 |

| Poliicijska uprava | NASTRADALE OSOBE | | | | | | | | |
|------------------------|------------------|-------|--------|------------------|-------|-------|------------------|-------|-------|
| | Poginuli | | | Teško ozlijeđeni | | | Lakše ozlijeđeni | | |
| | 2019. | 2020. | +-% | 2019. | 2020. | +-% | 2019. | 2020. | +-% |
| zagrebačka | 19 | 27 | +42,1 | 210 | 239 | +13,8 | 1416 | 1108 | -21,8 |
| splitsko-dalmatinska | 14 | 18 | +28,6 | 158 | 157 | -0,6 | 634 | 515 | -18,8 |
| primorsko-goranska | 14 | 8 | -42,9 | 100 | 104 | +4,0 | 378 | 340 | -10,1 |
| osječko-baranjska | 11 | 9 | -18,2 | 89 | 58 | -34,8 | 359 | 349 | -2,8 |
| istarska | 11 | 9 | -18,2 | 44 | 52 | +18,2 | 318 | 235 | -26,1 |
| dubrovačko-neretvanska | 9 | 4 | -55,6 | 62 | 43 | -30,6 | 237 | 130 | -45,1 |
| karlovača | 7 | 4 | -42,9 | 42 | 35 | -16,7 | 175 | 137 | -21,7 |
| sislačko-moslavačka | 7 | 7 | 0,0 | 76 | 34 | -55,3 | 255 | 179 | -29,8 |
| šibensko-kninska | 7 | 1 | -85,7 | 48 | 52 | +8,3 | 146 | 132 | -9,6 |
| vukovarsko-srijemska | 12 | 10 | -16,7 | 62 | 63 | +1,6 | 296 | 172 | -41,9 |
| zadarska | 3 | 9 | +200,0 | 83 | 81 | -2,4 | 219 | 169 | -22,8 |
| bjelovarsko-bilogorska | 4 | 10 | +150,0 | 39 | 40 | +2,6 | 160 | 134 | -16,3 |
| brodsko-posavska | 6 | 4 | -33,3 | 54 | 47 | -13,0 | 219 | 176 | -19,6 |
| koprivničko-križevačka | 3 | 3 | 0,0 | 44 | 17 | -61,4 | 124 | 94 | -24,2 |
| krapinsko-zagorska | 1 | 3 | +200,0 | 34 | 25 | -26,5 | 148 | 92 | -37,8 |
| ličko-senjska | 9 | 9 | 0,0 | 44 | 26 | -40,9 | 136 | 80 | -41,2 |
| međimurska | 7 | 7 | 0,0 | 28 | 16 | -42,9 | 141 | 78 | -44,7 |
| požeško-slavonska | 1 | 5 | +400,0 | 18 | 23 | +27,8 | 116 | 57 | -50,9 |
| varaždinska | 4 | 3 | -25,0 | 22 | 30 | +36,4 | 177 | 140 | -20,9 |
| virovitičko-podravska | 227 | 1 | -50,0 | 21 | 26 | +23,8 | 132 | 64 | -51,5 |
| UKUPNO | 151 | 151 | 0,0 | 1278 | 1168 | -8,6 | 5786 | 4381 | -24,3 |

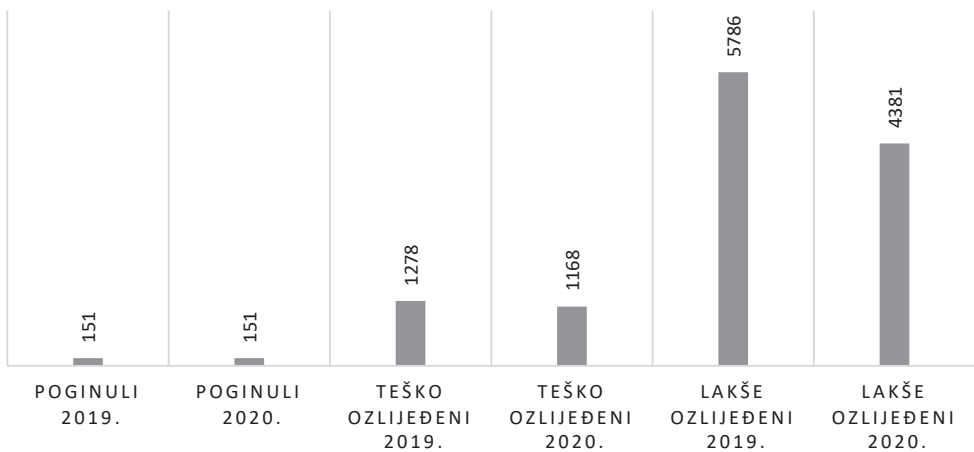
¹¹ https://mup.gov.hr/UserDocsImages/dokumenti/2020/Izvje%C5%A1%C4%87a/Web_hrvatski_I-VII_2020.pdf

Slika 1: Poredbeni prikaz prometnih nesreća i njihovih posljedica u prvih 7 mjeseci 2019. i 2020. godine

PROMETNE NESREĆE



NASTRADALE OSOBE



Iz tablice i slike 1 vidljivo je da je došlo do stanovitog smanjenja broja prometnih nesreća i njihovih posljedica kod lakših i srednje teških prometnih nesreća; dok je kod najtežih prometnih nesreća sa smrtno stradalima stanje ostalo gotovo identično. Teško je razlučiti je li to rezultat neposrednog djelovanja policije, psihološkog pritiska „novog zakona“ i prijetnje visokim kaznama ili nekih drugih faktora. Treba imati u vidu značajno smanjenje prometa zbog mjera ograničenja kretanja uzrokovanih još uvijek aktualnom pandemijom koronavirusom koja je službeno proglašena 11. ožujka 2020.¹², pa u tom kontekstu identičan broj poginulih ne djeluje ohrabrujuće. No, neupitna je činjenica da je stanje sigurnosti prometa na cestama odgovornost Ministarstva unutarnjih poslova¹³, tj. policije - i da bi se aktivnost, odnosno neaktivnost policije po tom pitanju trebala reflektirati na ukupno stanje sigurnosti prometa. Također je neosporna činjenica da je policija posljednjih godina redukciji prekršaja prekoračenja brzine kretanja pristupila vrlo ozbiljno uvođenjem tzv. presrećača, osnivanjem timova za mjerenje brzine, nabavom i postavljanjem fiksnih kamera za mjerenje brzine širom Republike Hrvatske itd. Opći je dojam da se tzv. skraćeni prekršajni postupak u policijskim prekršajnim referadama odraduje vrlo profesionalno i da je mogućnost uplitanja, pogodovanja i sličnih pojava svedena na minimum. No, opravdano je postaviti pitanje što se događa s tim predmetima u postupcima po prigovorima na obvezne prekršajne naloge pred prekršajnim sudovima, odnosno imaju li sudovi i policija jednake kriterije?

2. NORMATIVNO UREĐENJE

Problematiku brzine kretanja vozila ZSPC uređuje člancima od 51. do 55. Člancima 51. i 52. definiraju se opća pravila kao što je prilagođena i neprilagođena brzina, spora vožnja, zabrane naglog ubrzavanja i usporavanja te se općenito definira i druge načine neprikladnog i zabranjenog načina upravljanja vozilima vezano za njihove brzine kretanja. Članci 53. – 55. definiraju konkretna ograničenja brzine u naselju i izvan naselje te iznimke od tih pravila koje se odnose na dodatna ograničenja s obzirom na kategorije ceste i vozila. Za nepoštovanje tih odredaba propisane su novčane kazne u rasponu od 300 pa sve do 20.000 kuna, a za najteže prekršaje uz novčanu kaznu moguće je izreći i kaznu zatvora do 60 dana. Posebno su zanimljive odredbe koje se odnose na recidiviste iz čl. 54. st. 8. i 9. i 54. st. 5. Naime, vozaču koji se vozilom u naselju kreće brzinom koja je za više od 50 km na sat veća od dopuštene, propisano je obligatorno izricanje zaštitne mjere zabrane upravljanja motornim vozilom u trajanju od najmanje šest mjeseci, ako je prekršaj počinjen drugi put, odnosno najmanje dvanaest mjeseci, ako je prekršaj počinjen treći odnosno svaki sljedeći put, dok se vozaču koji prekorači brzinu za 30 - 50 km na sat propisuje obligatorno izricanje te zaštitne mjere u trajanju od najmanje tri mjeseca, ako je prekršaj počinjen drugi put; odnosno najmanje šest mjeseci, ako je prekršaj počinjen treći odnosno svaki sljedeći put. Također, vozaču koji se na cesti izvan naselja kreće brzinom koja je za više od 50 km na sat veća od dopuštene, propisana je zabrana upravljanja motornim vozilom u trajanju od najmanje tri mjeseca, ako je prekršaj počinjen drugi put, tj. najmanje šest mjeseci, ako je prekršaj počinjen treći odnosno svaki sljedeći put.

¹² Odluka o proglašenju epidemije bolesti COVID-19, uzrokovana virusom SARS-CoV-2 <https://zdravstvo.gov.hr/UserDocsImages/2020%20CORONAVIRUS/ODLUKA%20%20PROGLA%20%20C5%A0ENJU%20EPIDEMIJE%20BOLESTI%20COVID-19.pdf>

¹³ Zakon o ustrojstvu i djelokrugu tijela državne uprave, NN 85/20., čl. 6.

Ovakvo zakonsko rješenje među policijskim službenicima i u javnosti izazvalo je određena nerazumijevanja i nesnalaženja do te mjere da su se u javnosti pojavila tumačenja da se, s obzirom na to da ZSPC zaštitnu mjeru propisuje za prekršaje počinjene drugi i svaki sljedeći put, a prvi put ne spominje, kazna za prvi prekršaj i ne izriče. Ministarstvo unutarnjih poslova i Ravnateljstvo policije pojasnili su taj problem a policijskim službenicima koji primjenjuju Zakon izdali su konkretne upute¹⁴ da se za prvi prekršaj zaštitna mjera određuje na temelju čl. 58. Prekršajnog zakona, a za drugi i svaki sljedeći put na temelju iste odredbe PZ-a i odgovarajućeg članka i stavka ZSPC-a. U tom je kontekstu i činjenica da PZ zaštitnu mjeru (kao prvi put), propisuje fakultativno, a ZSPC za drugi i svaki sljedeći put obligatorno, razumljiva i logična.

Uz kaznu i zaštitnu mjeru na temelju čl. 286. ZSPC-a propisuje se i pripadajući broj negativnih prekršajnih bodova te se oni upisuju u evidenciju vozača. Mladom vozaču koji je u razdoblju od dvije godine prikupio devet negativnih prekršajnih bodova - rješenjem se ukida i oduzima vozačka dozvola; dok za ostale vozače ta posljedica nastupa sakupljanjem 12 bodova. Ako ih se ne sakupi taj broj, sukcesivno se brišu iz evidencije nakon proteka dvije godine od dana pravomoćnosti odluke o prekršaju na temelju kojeg su upisani. Vozač koji je na temelju ove osnove ostao bez vozačke dozvole, može ponovno polagati vozački ispit istekom roka od dvije godine, nakon provedenog postupka osposobljavanja kandidata za vozače.

ZSPC člankom 283. propisuje da se brzina kretanja vozila utvrđuje s pomoću uređaja za mjerenje brzine kretanja vozila, tehničkih uređaja, tahografskog zapisa ili neposrednim praćenjem s vozilom te koji će se oblici zapisa o utvrđenoj brzini kretanja vozila moći koristiti kao dokazi u postupku. Isti članak u st. 4. propisuje da se ne smiju rabiti ni ugrađivati u motorno vozilo uređaji ili naprave koje imaju za cilj ometanje ili otkrivanje uređaja koje koriste ovlaštene osobe za nadzor prometa na cestama.

Tehnički uvjeti koje moraju ispunjavati tehnički uređaji kojima se ili s pomoću kojih se utvrđuje brzina kretanja vozila, odnosno koja su to zakonita mjerila, propisao je čl. 20. Zakona o mjeriteljstvu¹⁵, te su detaljno razrađeni Pravilnikom o mjeriteljskim i tehničkim zahtjevima za mjerila brzine u cestovnome prometu¹⁶.

Način rada policijskih službenika prilikom utvrđivanja prekršaja prekoračenja dopuštene brzine definiran je člancima od 19. do 23. Pravilnika o načinu postupanja policijskih službenika u obavljanju poslova nadzora i upravljanja prometom na cestama¹⁷. Precizira se odabir mjesta i dionice ceste na kojima će se obavljati, odnosno neće obavljati nadzor. Tako se nadzor neće obavljati u zoni od 100 metara od postavljenog prometnog znaka za obilježavanja naseljenih mjesta ili od prometnog znaka ograničenja brzine, uz iznimku zona škola ili drugih ustanova gdje se okuplja veći broj djece gdje se mogu obavljati u zoni od 30 metara od postavljenog prometnog znaka ograničenja brzine ili prometnog znaka opasnosti „djeca na cesti“. Spomenutim odredbama precizno se definiraju i drugi detalji oko ovlaštenja za obavljanje nadzora, načina dokazivanja prekršaja, certificiranja osoba i uređaja i dr.

¹⁴ Uputa Ravnateljstva policije Klasa: 211-04/19-05/126, URBROJ: 511-01-53-19-1 od 13. srpnja 2019. i Uputa Ravnateljstva policije Klasa: 211-04/19-05/142 URBROJ: 511-01-53-19-1 od 30. srpnja 2019.

¹⁵ Zakon o mjeriteljstvu, NN 74/14., 111/18.

¹⁶ Pravilnik o mjeriteljskim i tehničkim zahtjevima za mjerila brzine u cestovnom prometu, NN 60/20.

¹⁷ Pravilnik o načinu postupanja policijskih službenika u obavljanju poslova nadzora i upravljanja prometom na cestama, NN 141/11.

Iz izloženog je razvidno da je područje prekršaja prekoračenja dopuštene brzine u prometu na cestama vrlo detaljno uređeno, da su sankcije za naše prilike dosta oštre pa i rigorozne - a prostor za izbjegavanje odgovornosti maksimalno smanjen. Zakonodavni „mač“ naglašeno je usmjeren na recidiviste kao osobe koje i kod ove kategorije prekršitelja predstavljaju poseban rizik.

2.1. Prekršajno pravna procedura

Prekršajni zakon¹⁸ (u daljnjem tekstu: PZ), izdavanje prekršajnog naloga uređuje u glavi XXX., člancima od 228. do 238., dok obvezni prekršajni nalog uređuje glavom XXXI., člancima od 239. do 244.

Prekršajnim nalogom može se izreći odnosno primijeniti svaka od propisanih prekršajnopравниh sankcija za punoljetne počinitelje prekršaja, oduzimanje imovinske koristi, oduzimanje predmeta, odrediti naknada paušalne svote troškova za izdavanje prekršajnog naloga i troškovi nastali utvrđivanjem prekršaja upotrebom tehničkih sredstava ili provođenjem potrebnih analiza i vještačenja; a ne može se izreći kazna zatvora ni zaštitne mjere, osim zabrana upravljanja motornim vozilom (čl. 228. st. 3. 4.). U postupku izdavanja obaveznog prekršajnog naloga na odgovarajući se način primjenjuju i odredbe Zakona o izdavanju prekršajnog naloga (čl. 239. st. 5.). Prigovor koji je pravovremeno podnijela ovlaštena osoba odgađa izvršenje prekršajnog naloga (čl. 236. st. 2.).

Postupak po prigovoru na prekršajni nalog, odnosno obvezni prekršajni nalog uređuje se člancima 235. do 238., te 241. do 244. Prigovor se može podnijeti zbog poricanja prekršaja i izrečene odnosno primijenjene prekršajnopravne sankcije ili određenih troškova u povodu izdavanja prekršajnog naloga (čl. 242. st. 1.). Ako sud nije odbacio prigovor koji je podnesen zbog poricanja prekršaja, ili nije donio presudu zbog povrede materijalnopравниh odredaba, provest će žurni postupak i donijeti presudu protiv koje nije dopuštena žalba (čl. 244.). Presudom se može odbiti prigovor i potvrditi prekršajni nalog, ili preinačiti prekršajni nalog u pogledu odluke o sankciji. Potrebno je naglasiti da od pravila zabrane preinačenja na teže, ako je žalba podnesena samo u korist okrivljenika, uspostavljenom u članku 202. stavku 4. Prekršajnog zakona, postoji iznimka propisana u odredbi članka 238. stavka 12. istoga Zakona, prema kojoj se to pravilo ne primjenjuje u slučaju vođenja prekršajnog postupka u povodu prigovora okrivljenika podnesenog protiv prekršajnog naloga/obaveznog prekršajnog naloga kojim je poricao prekršaj¹⁹. To znači da prvostupanjski sud može, u presudi donesenoj u postupku provedenom u povodu podnesenog prigovora zbog poricanja prekršaja, izreći veću novčanu kaznu u odnosu na novčanu kaznu koja je izrečena u prekršajnom nalogu u istoj pravnoj stvari.

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

¹⁹ Kudrić, Ž., Iznimka od pravila zabrane preinačenja na teže u prekršajnom postupku, Edus info, <https://www.edusinfo.hr/DailyContent/Topical.aspx?id=35004>

3. CILJEVI ISTRAŽIVANJA, HIPOTEZE I IZBOR METODA RADA

Cilj je istraživanja utvrditi kakva je sudska praksa, odnosno kaznena politika na Prekršajnom sudu u Zagrebu u odnosu na počinitelja prekršaja prekoračenja dopuštenih brzina, koje policija i policijska statistika označava kao najteže prometne prekršitelje i najčešće uzročnike prometnih nesreća.

Da bi se polučio zacrtani cilj potrebno je utvrditi:

1. Je li postupak bio učinkovit, odnosno je li prigovor odbijen ili prihvaćen, te je li u povodu prihvaćenog prigovora okrivljenik oslobođen odgovornosti ili je okrivljen, te ukoliko je okrivljen - je li mu kazna postrožena, potvrđena ili ublažena?
2. Koje je dominantno obrazloženje drugostupanjske presude?
3. Koje je radnje policija poduzela u postupku utvrđivanja i dokazivanja prekršaja?
4. Tko je snosio troškove postupka?

3.1. Hipoteza

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

- pokazat će se da Prekršajni sud u Zagrebu, po pitanju ovih prekršaja, pokazuje mnogo veću sklonost ublažavanju kazne negoli odbijanju prigovora.

3.2. Uzorak

Istraživanje je provedeno na prigodnom uzorku od 80 trenutačno dostupnih predmeta na Prekršajnom sudu u Zagrebu. Četrdeset predmeta odnosi se na razdoblje prije novele Zakona o sigurnosti prometa na cestama, a 40 predmeta odnosi se na razdoblje poslije Novele²⁰. Svi spisi formirani su na temelju prigovora na obvezne prekršajne naloge.

3.3. Metoda rada

U istraživanju je korištena metoda analize spisa uz primjenu statističke metode, induktivno-deduktivne metode te metode apstrakcije i konkretizacije.

Za obradu podataka i analizu rezultata rabljen je programski paket IBM SPSS Statistics 25.

²⁰ Mada se uzorak čini malenim, riječ je o svim predmetima koji su pravomoćno okončani u trenutku uzimanja uzorka. Uzorak je uziman tako da su prikupljeni i analizirani svi spisi koji su pravomoćno okončani poslije Novele Zakona, pa se onda prikupljao isti broj posljednjih spisa prije novele. Upravo radi malobrojnosti pravomoćno okončanih postupaka poslije Novele, uzorak je prikupljan u dva navrata: u lipnju kad je na policama suda zatečeno svega 14 pravomoćno okončanih „novih“ predmeta, i u rujnu - do kad je pravomoćno okončano još njih 26.

4. REZULTATI

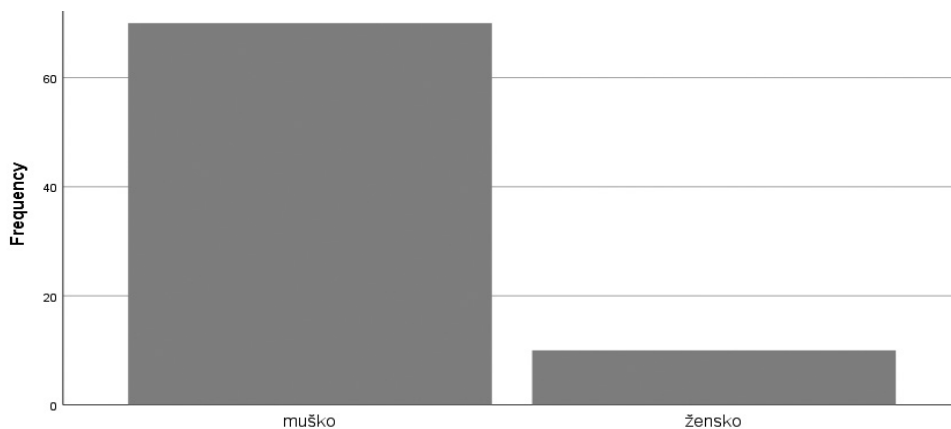
4.1. Deskriptivna statistika

Analizom spisa iz uzorka došlo se do sljedećih rezultata:

Tablica 2: Spol podnositelja prigovora

| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|--------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid | muško | 70 | 87,5 | 87,5 | 87,5 |
| | žensko | 10 | 12,5 | 12,5 | 100,0 |
| | Total | 80 | 100,0 | 100,0 | |

Slika 2: Spol podnositelja prigovora

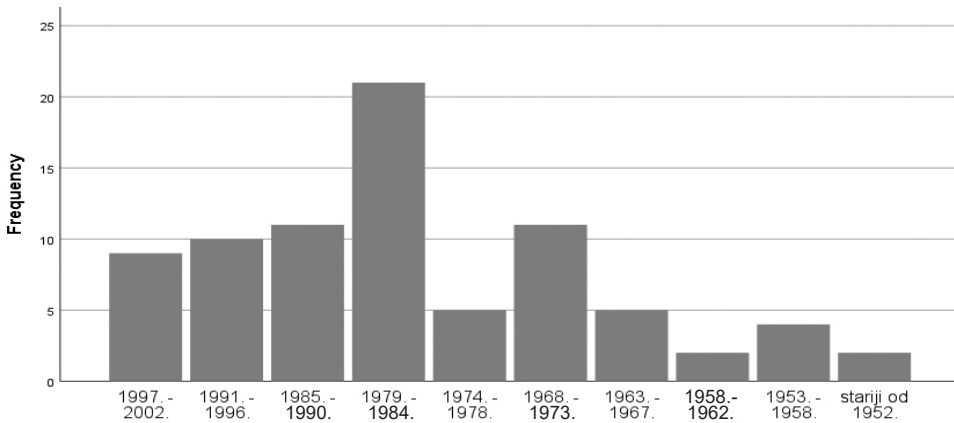


Iz tablice i slike 2 vidljivo je da je na obvezni prekršajni nalog policije prigovor podnijelo 87,5 % muškaraca, odnosno 12,5 % žena.

Tablica 3: Dob podnositelja prigovora

| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|------------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid | 1997. - 2002. | 9 | 11,3 | 11,3 | 11,3 |
| | 1991. - 1996. | 10 | 12,5 | 12,5 | 23,8 |
| | 1985. - 1990. | 11 | 13,8 | 13,8 | 37,5 |
| | 1979. - 1984. | 21 | 26,3 | 26,3 | 63,7 |
| | 1974. - 1978. | 5 | 6,3 | 6,3 | 70,0 |
| | 1968. - 1973. | 11 | 13,8 | 13,8 | 83,8 |
| | 1963. - 1967. | 5 | 6,3 | 6,3 | 90,0 |
| | 1958. - 1962. | 2 | 2,5 | 2,5 | 92,5 |
| | 1953. - 1958. | 4 | 5,0 | 5,0 | 97,5 |
| | stariji od 1952. | 2 | 2,5 | 2,5 | 100,0 |
| | Total | 80 | 100,0 | 100,0 | |

Slika 3: Dob podnositelja prigovora

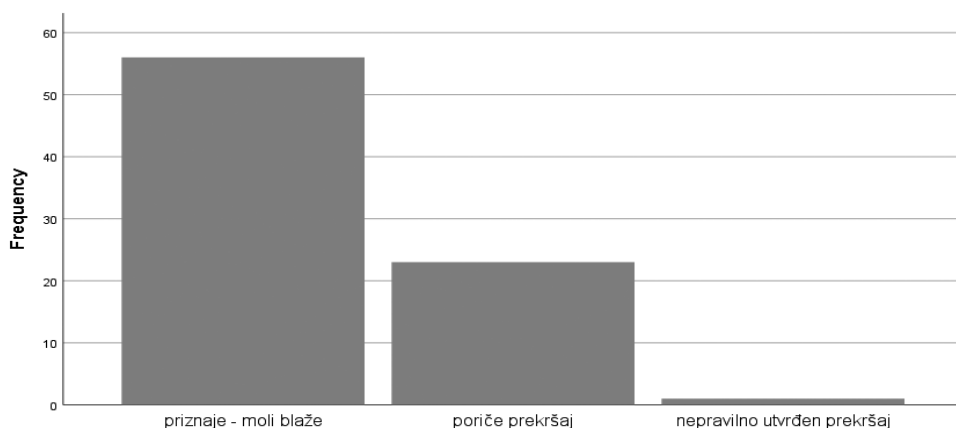


Iz tablice i slike 3 vidljivo je da je najbrojnija dobna skupina među podnositeljima prigovora rođena između 1979. i 1984., tj. između 36. i 41. godine.

Tablica 4: Osnova za prigovor

| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|-----------------------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid | priznaje - moli blaže | 56 | 70,0 | 70,0 | 70,0 |
| | poriče prekršaj | 23 | 28,7 | 28,7 | 98,8 |
| | nepravilno utvrđen prekršaj | 1 | 1,3 | 1,3 | 100,0 |
| | Total | 80 | 100,0 | 100,0 | |

Slika 4: Osnova za prigovor

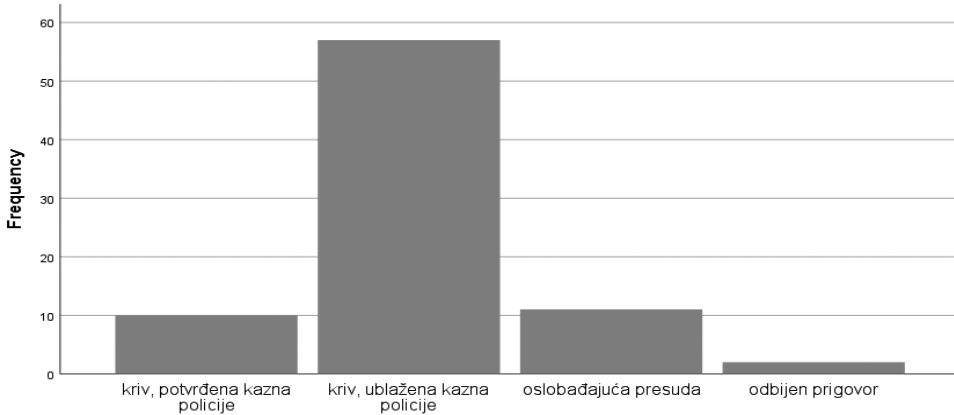


Iz tablice i slike 4 vidljivo je da u 70 % slučajeva podnositelji prigovora priznaju počinjenje prekršaja ali mole sud za blažu kaznu, odnosno da im se ne određuje zaštitna mjera; 28,7 % njih poriče prekršaj a samo jedan žalitelj kao žalbenu osnovu navodi nepravilno utvrđen prekršaj.

Tablica 5: Presuda po prigovoru

| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|--------------------------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid | kriv, potvrđena kazna policije | 10 | 12,5 | 12,5 | 12,5 |
| | kriv, ublažena kazna policije | 57 | 71,3 | 71,3 | 83,8 |
| | oslobađajuća presuda | 11 | 13,8 | 13,8 | 97,5 |
| | odbijen prigovor | 2 | 2,5 | 2,5 | 100,0 |
| | Total | 80 | 100,0 | 100,0 | |

Slika 5: Presuda po prigovoru

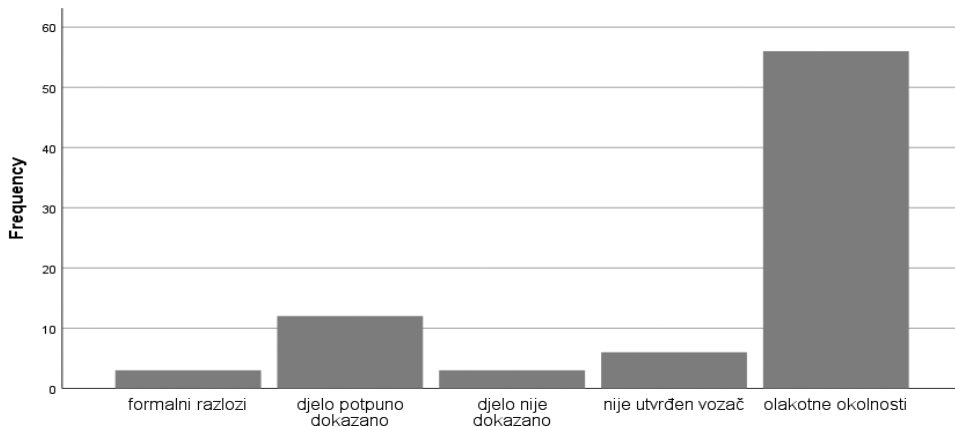


Iz tablice i slike 5 vidljivo je da je u 83,8 % slučajeva sud potvrdio krivnju podnositelja prigovora, međutim je tek u manjem broju slučajeva (12,5 %) potvrđena kazna određena od policije, a u daleko većem broju kazna je ublažena. S obzirom na to da je obveznim prekršajnim nalogom policije u svim slučajevima kod kazne u rasponu određen donji iznos kazne, jasno je da je sud u ublažavanju išao ispod donjeg zakonskog minimuma. Ako se broju ublaženih presuda dodaju oslobađajuće presude, dobije se impresivan broj od 85,1 % slučajeva da je sud ublažio sankciju ili oslobodio podnositelja prigovora.

Tablica 6: Obrazloženje presude

| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|------------------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid | formalni razlozi | 3 | 3,8 | 3,8 | 3,8 |
| | djelo potpuno dokazano | 12 | 15,0 | 15,0 | 18,8 |
| | djelo nije dokazano | 3 | 3,8 | 3,8 | 22,5 |
| | nije utvrđen vozač | 6 | 7,5 | 7,5 | 30,0 |
| | olakotne okolnosti | 56 | 70,0 | 70,0 | 100,0 |
| | Total | 80 | 100,0 | 100,0 | |

Slika 6: Obrazloženje presude

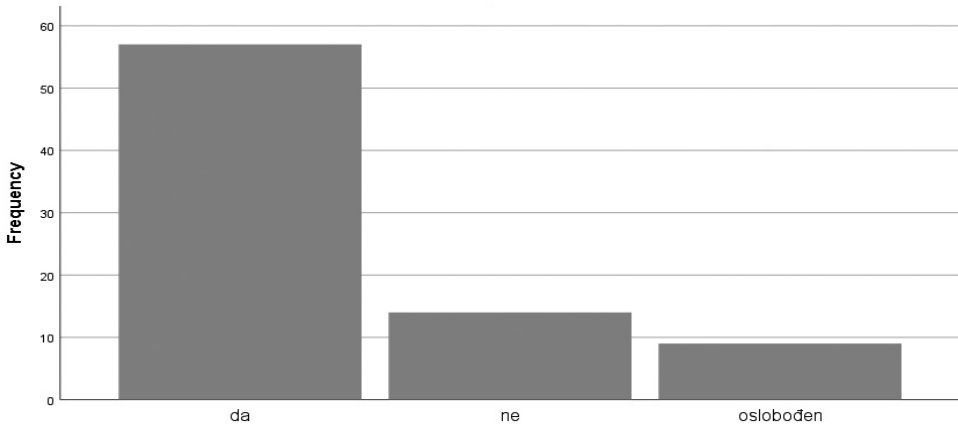


Iz tablice i slike 6 vidljivo je da je dominantno obrazloženje presude (70 %), utvrđivanje olakotnih okolnosti koji su utjecale na presudu, što ne začuđuje s obzirom na prethodno obrazložen broj ublažavajućih i oslobađajućih presuda. Brojka potpuno dokazanih djela također korelira s brojem potvrđenih kazni policije.

Tablica 7: Ublažavanje kazne

| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|-----------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid | da | 57 | 71,3 | 71,3 | 71,3 |
| | ne | 14 | 17,5 | 17,5 | 88,8 |
| | osloboden | 9 | 11,3 | 11,3 | 100,0 |
| | Total | 80 | 100,0 | 100,0 | |

Slika 7: Ublažavanje kazne

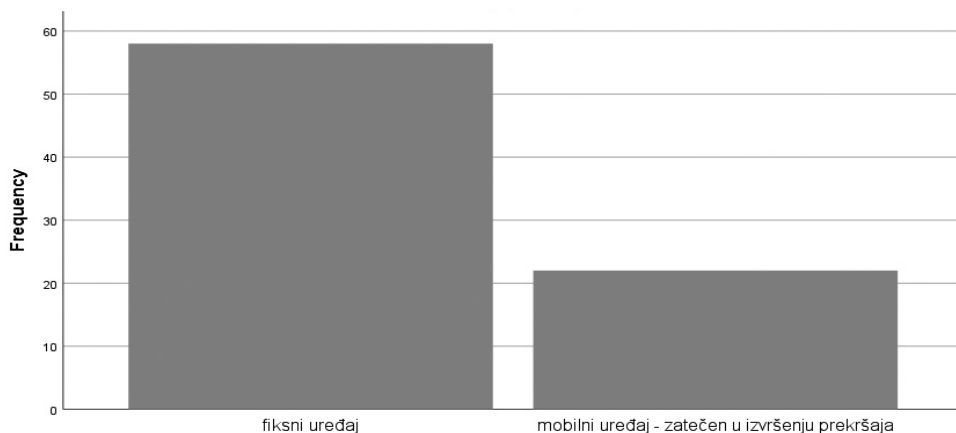


Kad se izdvojeno promatra samo varijabla ublažavanja kazne, vidljivo je da je do ublažavanja došlo u 71,3 % slučajeva, pa kad se tome pridoda 11,3 % oslobađajućih presuda, proizlazi da je postupak po prigovoru u 82,6 % slučajeva završio povoljno za podnositelja prigovora.

Tablica 8: Način utvrđenja prekršaja

| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|---|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid | fiksni uređaj | 58 | 72,5 | 72,5 | 72,5 |
| | mobilni uređaj - zatečen u počinjenju prekršaja | 22 | 27,5 | 27,5 | 100,0 |
| | Total | 80 | 100,0 | 100,0 | |

Slika 8: Način utvrđenja prekršaja

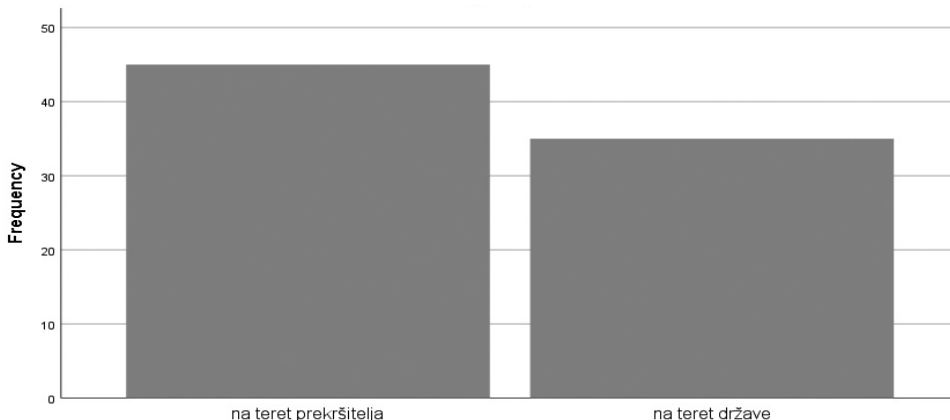


Iz tablice i slike 8 vidljivo je da je u 72,5 % slučajeva prekršaj prekoračenja dopuštene brzine kretanje registriran fiksnim, stacionarnim mjernim uređajima, dok je manji broj prekršaja (27,5 %), utvrđen mobilnim uređajem, odnosno počinitelj je zatečen u prekršaju od strane ovlaštenih policijskih službenika. Otud i terminološka razlika između evidentiran i utvrđen jer se ne može smatrati da je trenutkom evidentiranja vozila koje se kreće većom brzinom od dopuštene, prekršaj formalnopravno utvrđen. S druge pak strane, kad ovlaštenu policijski službenik evidentira prekoračenje brzine kretanja, on zaustavlja vozilo, utvrđuje tko vozilom upravlja, te utvrđuje sva bitna obilježja prekršaja, radnju, protupravnost, biće djela i krivnju pa se okončanjem tog postupka može smatrati da je prekršaj formalnopravno zaista utvrđen. O problemima koji iz toga proizlaze bit će više riječi u diskusiji rezultata.

Tablica 9: Troškovi prekršajnog postupka

| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|-----------------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid | na teret prekršitelja | 45 | 56,3 | 56,3 | 56,3 |
| | na teret države | 35 | 43,8 | 43,8 | 100,0 |
| | Total | 80 | 100,0 | 100,0 | |

Slika 9: Troškovi prekršajnog postupka



Iz tablice i slike 9 vidljivo je da je u 56,3 % slučajeva troškove postupka snosio podnositelj prigovora, a u 43,8 % slučajeva troškovi postupka pali su na teret državnog proračuna. Ako smo prije (tablica 5), utvrdili podatak da su podnositelji prigovora u 83,8 % slučajeva bili oglašeni krivima, proizlazi da je i u tom segmentu sud bio blaži od policije.

Tablica 10: Provedeni policijski izvidi

| | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|----------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid ne | 80 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |

U uzorku također ni iz jednog predmeta nije vidljivo da bi policija poduzela prekršajne izvide u smislu čl. 158. Prekršajnog zakona. U 27,5 % slučajeva može se smatrati da je policijski službenik po zatjecanju na počinjenju prekršaja, odnosno utvrđenju prekršaja mobilnim mjernim uređajem, poduzeo određene izvidne radnje kroz provjeru identiteta, neposredno opažanje prekršajne radnje i drugih elemenata prekršaja - ali je vrlo upitno mogu li se radnje poduzete povodom registriranja prekršaja fiksni uređajem na što otpada 72,5 % slučajeva - smatrati izvidima. Naime, dopis kojim se od vlasnika vozila traži da dostavi vjerodostojne podatke o osobi koja je u inkriminirano vrijeme upravljala vozilom, pa se potom toj osobi ili vlasniku vozila automatizmom izdaje obvezni prekršajni nalog, ili za sporni prekršaj ili prekršaj nedostavljanja vjerodostojnih podataka - iz perspektive Prekršajnog zakona vrlo je upitan. O tome će biti više riječi u diskusiji rezultata.

Tablica 11: Zastara prekršajnog postupka

| | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|----------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid ne | 80 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |

U uzorku nije bilo ni jednog predmeta koji je otišao u zastaru. Objektivno bi to bilo moguće samo za polovinu uzoraka prije stupanja na snagu novele Zakona o sigurnosti prometa na cestama; no imajući u vidu probleme koji su bili prisutni u nedavnoj prošlosti u vezi sa zastarama vođenja prekršajnih postupaka, ta činjenica ohrabruje.

4.2. Usporedba varijabli prije novele Zakona i poslije Novele Zakona

Radi utvrđivanja činjenice je li došlo do promjene stanja prije novele Zakona i poslije Novele Zakona o sigurnosti prometa na cestama, pomoću T-Testa obavljena je usporedba varijabli na koje bi se promjena mogla reflektirati, tj. po žalbenoj osnovi, presudi po žalbi, ublažavanju kazne, obrazloženju presude, načinu utvrđivanja prekršaja i troškovima postupka.

Tablica 12: Usporedba stanja prije novele i poslije Novele

| Group Statistics | | | | | |
|-----------------------------|------------------------------------|----|------|----------------|-----------------|
| T-Test | Prije novele/poslije Novele zakona | N | Mean | Std. Deviation | Std. Error Mean |
| žalbena osnova | prije novele | 40 | 1,40 | ,496 | ,078 |
| | poslije Novele | 40 | 1,23 | ,480 | ,076 |
| presuda po žalbi | prije novele | 40 | 2,15 | ,802 | ,127 |
| | poslije Novele | 40 | 1,98 | ,276 | ,044 |
| ublažavanje kazne | prije novele | 40 | 1,70 | ,791 | ,125 |
| | poslije Novele | 40 | 1,10 | ,379 | ,060 |
| obrazloženje presude | prije novele | 40 | 3,70 | 1,471 | ,233 |
| | poslije Novele | 40 | 4,80 | ,723 | ,114 |
| način utvrđivanja prekršaja | prije novele | 40 | 1,33 | ,474 | ,075 |
| | poslije Novele | 40 | 1,23 | ,423 | ,067 |
| troškovi postupka | prije novele | 40 | 1,43 | ,501 | ,079 |
| | poslije Novele | 40 | 1,45 | ,504 | ,080 |

| | | Independent Samples Test | | | | | | | | |
|-----------------------------|-----------------------------|--------------------------|-------|------------------------------|--------|-----------------|-----------------|-----------------------|-----------------|--------|
| | | Equality of Variances | | t-test for Equality of Means | | | | | | |
| | | F | Sig. | t | df | Sig. (2-tailed) | Mean Difference | Std. Error Difference | Interval of the | |
| | | | | | | | | | Lower | Upper |
| žalbeni osnov | Equal variances assumed | 5,381 | 0,023 | 1,604 | 78 | 0,113 | 0,175 | 0,109 | -0,042 | 0,392 |
| | Equal variances not assumed | | | 1,604 | 77,912 | 0,113 | 0,175 | 0,109 | -0,042 | 0,392 |
| presuda po žalbi | Equal variances assumed | 31,984 | 0,000 | 1,304 | 78 | 0,196 | 0,175 | 0,134 | -0,092 | 0,442 |
| | Equal variances not assumed | | | 1,304 | 48,117 | 0,198 | 0,175 | 0,134 | -0,095 | 0,445 |
| ublažavanje kazne | Equal variances assumed | 45,815 | 0,000 | 4,327 | 78 | 0,000 | 0,600 | 0,139 | 0,324 | 0,876 |
| | Equal variances not assumed | | | 4,327 | 56,006 | 0,000 | 0,600 | 0,139 | 0,322 | 0,878 |
| obrazloženje presude | Equal variances assumed | 48,894 | 0,000 | -4,244 | 78 | 0,000 | -1,100 | 0,259 | -1,616 | -0,584 |
| | Equal variances not assumed | | | -4,244 | 56,812 | 0,000 | -1,100 | 0,259 | -1,619 | -0,581 |
| način utvrđivanja prekršaja | Equal variances assumed | 3,968 | 0,050 | 0,995 | 78 | 0,323 | 0,100 | 0,100 | -0,100 | 0,300 |
| | Equal variances not assumed | | | 0,995 | 76,994 | 0,323 | 0,100 | 0,100 | -0,100 | 0,300 |
| troškovi postupka | Equal variances assumed | 0,191 | 0,663 | -0,223 | 78 | 0,824 | -0,025 | 0,112 | -0,249 | 0,199 |
| | Equal variances not assumed | | | -0,223 | 77,997 | 0,824 | -0,025 | 0,112 | -0,249 | 0,199 |

značajno na razini $p < 0,05$

Iz tablice je vidljivo da je došlo do statistički značajne razlike kod dviju varijabli označenih zvjezdicom; dok kod ostalih varijabli nema statistički značajnih razlika u razdoblju prije, odnosno poslije Novele Zakona o sigurnosti prometa na cestama. Proizlazi da se učinak „strožeg“ zakona nije značajnije odrazio na varijable kod kojih bi se to moglo očekivati, pa ni na presude u žalbenome postupku, ali je naglašeno značajna razlika po varijablama ublažavanje presuda i njihovo obrazloženje i to na način da je daleko više ublaženih presuda nakon Novele Zakona uz dominantno obrazloženje da su utvrđene olakotne okolnosti takve razine da opravdavaju izricanje kazne ispod zakonskog minimuma.

5. RASPRAVA

Iz iznesenih rezultata vidljivo je da je istraživačka hipoteza potvrđena, odnosno pokazalo se da je Prekršajni sud u Zagrebu, po prekršajima prekoračenja brzine kretanja u prometu na cestama, pokazao mnogo veću sklonost ublažavanju kazne negoli odbijanju prigovora. Objektivnosti radi, valja napomenuti da Sud u 70 % slučajeva gdje su podnositelji prigovora priznali prekršaj i molili za blažu sankciju, nije po zakonu ni mogao izreći težu sankciju (zabrana *reformatio in peius*), no to je mogao u 28,7 % slučajeva u kojima su podnositelji prigovora poricali prekršaj. No, ni u jednom slučaju nije se dogodilo da je izrečena sankcija „stroža“ od policijske.

Dominantno obrazloženje jest da je sud u tijeku postupka utvrdio olakotne okolnosti koje su opravdale izricanje kazne ispod zakonskog minimuma.

Statistički je značajno više ublaženih presuda nakon stupanja na snagu „strožih“ odredaba Zakona, što može ukazivati na trend koji će se nastaviti i u budućnosti.

Iz navedenog je moguće zaključiti da su ispunjeni ciljevi istraživanja a rezultati predstavljaju određeni znanstveni doprinos.

U istraživanju su prisutna i određena ograničenja koja mogu imati utjecaj na relevantnost zaključaka. To je u prvom redu pitanje reprezentativnosti Policijske uprave zagrebačke i Prekršajnog suda u Zagrebu; odnosno može li se rezultat istraživanja u Zagrebu preslikati na cijelu državu. Može se povjerovati da bi između pojedinih policijskih uprava i prekršajnih sudova bilo određenih varijacija, no ipak treba voditi brigu o tome da su PU zagrebačka i Prekršajni sud u Zagrebu najveći i pokrivaju teritorij u kojem živi gotovo četvrtina svih stanovnika RH, pa su zasigurno reprezentativniji od bilo kojeg drugog prekršajnog suda ili policijske uprave. S obzirom na to da djeluju u glavnome gradu, kao gravitacijskom središtu u kojem je daleko veća šansa za različite pojavnosti negoli u drugim gradovima - nikoga ne čudi kada pojedini policajac ili sudac iz stanovitih provincijskih centara zove svoje kolege u glavnome gradu s pitanjima kakva je praksa u rješavanju određenih predmeta. Obrnuto gotovo da nije zamislivo. No, svakako bi budući istraživači na tome tragu mogli uzeti uzorke u više gradova pa rezultate usporediti s iznesenima u ovom istraživanju. I potrebno je još jednom naglasiti da se istraživao samo mali dio iznimno široke lepeze prekršaja koji se odnose na prekoračenje brzine kretanja vozila u prometu na cestama, ali koji se u policijskim statistikama navodi kao jedan od najopasnijih prekršaja iz domene sigurnosti cestovnog prometa.

Postavlja se sljedeće pitanje: rezultat čega je diskrepancija između kaznenih politika policije i suda utvrđena ovim istraživanjem? Jesu li suci Prekršajnog suda posebno tolerantni prema počiniteljima prekršaja koji po policijskim statistikama uzrokuju najveći broj prometnih nesreća, poglavito onih s najtežim posljedicama ili je riječ o nečem drugom? Jesu li olakotne okolnosti na koje se pozivaju suci bile poznate i policiji? Nisu nam poznata znanstvena ili stručna istraživanja koja bi dala relevantan odgovor na ova pitanja pa bi to mogla biti dobra osnova za neko novo znanstveno istraživanje.

U obrazloženjima presuda često se navodi da je okrivljenik priznao prekršaj i kaje se, što korelira s podatkom da 70 % žalitelja priznaje prekršaj i moli za blagost. Što bi se dogodilo kad žalitelji ne bi priznavali prekršaj? Imajući u vidu podatak da je 72,5 % prekršaja registrirano fiksним uređajem, nakon čega počinitelj nije zaustavljen i nisu provedeni barem elementarni izvidi, kakvu bi presudu trebalo očekivati u postupku po prigovoru? Bi li troškovi postupka

koji u 43,8 % slučajeva padaju na trošak državnog proračuna, odnosno svih poreznih obveznika u RH, u većoj ili manjoj mjeri teretili državni proračun i s kojim pravom?

I konačno, može se opravdano postaviti pitanje rade li i policija i sud po istome Prekršajnom zakonu, odnosno - koliko se reforma prekršajnog zakonodavstva odrazila na praksu postupanja policije i sudova?

Činjenica je da je reforma prekršajnog zakonodavstva s kojom su se prekršaji etablirali kao dio kaznenog prava u širem smislu,²¹ odnosno kaznena djela u malom, usložila prekršajnopравnu proceduru. Razlozi za reformu bili su brojni i značajni: 1. usuglašavanje s Ustavom Republike Hrvatske; 2. usuglašavanje s Europskom konvencijom o zaštiti ljudskih prava i temeljnih sloboda; 3. ostvarenje koherentnosti (interne i eksterne) prekršajnog prava te 4. unaprjeđenje (modernizacija) sukladno s iskustvima Hrvatske i razvijenih demokratskih zemalja. Pri tome je jedan od najvažnijih ciljeva koji su se željeli postići - bilo podizanje učinkovitosti postupka.

Čini se da se provedena reforma daleko više odrazila na postupanje sudova negoli policije. Razlozi za to mogli bi biti ciljevi nekog sljedećeg istraživanja, no načelno se može reći da je sucu Prekršajni zakon osnovni alat koji u svojim odredbama ne ostavlja mjesta improvizaciji; stranke u postupku, odvjetnici, koriste svaki propust suca da bi sebi ishodili što povoljniji položaj, odnosno presudu i na taj način postaju korektiv sudačkog postupanja na dnevnoj razini.

A kakva je praksa policijskog postupanja kod utvrđivanja i procesuiranja prekršaja prekoračenja dopuštene brzine kretanja vozila u prometu na cestama?

Ona se razlikuje s obzirom na način registriranja, odnosno utvrđivanja prekršaja. Ako je prekršaj utvrđen certificiranim mobilnim uređajem za mjerenje brzine kojim neposredno rukuje osposobljeni policijski službenik koji pri tome utvrdi sve elemente prekršaja, odnosno radnju, protupravnost, biće djela i krivnju - ostavlja se jako malo prostora za prigovor. Podnositelj prigovora može istaknuti prigovor neispravnosti uređaja, zlonamjernosti ili neosposobljenosti policijskog službenika koji bi eventualno izmjerio veliku brzinu nekom od sudionika u prometu pa onda tu (neponištenu) brzinu pripisivao sljedećim vozačima - i time gotovo da je iscrpljen manevarski prostor eventualnog žalitelja. Policijska legislativa i praksa za sve te prigovore ima adekvatan odgovor: za svaki mjerni uređaj postoji dokumentacija o certificiranju i umjeravanju, postoji uvjerenje o osposobljenosti policijskog službenika, a iz poglavlja 2. ovoga rada razvidno je da su potanko normirani i drugi segmenti kao način postupanja policijskog službenika prilikom utvrđivanja prekršaja prekoračenja brzine kretanja; od obveze zaustavljanja, sastavljanja zapisnika i dr. Također je u više navrata naputcima Ministarstva i Ravnateljstva policije razrađivan postupak utvrđivanja te vrste prekršaja pa je

²¹ Horvatić, Ž. T. (1999). Temeljna polazišta za preuređenje hrvatskog prijestupnog i prekršajnog prava, HLJKZP, vol. 6. br. 2/1999. str. 429-443; Horvatić, Ž. (2001.) Novo prijestupno i prekršajno pravo kao dio hrvatskog kaznenopravnog sustava, HLJKZP, 1/2001., Zagreb, 2001., str. 6 i drugdje. Potrebno je napomenuti da je citirani Ljetopis 1/2001. koncipiran kao zbornik radova s II. savjetovanja Hrvatskog udruženja za kazneno pravo i praksu koje je i održano na temu „Novo prijestupno i prekršajno zakonodavstvo“. Također je i znatan dio prostora u Ljetopisu br. 2/2002. i 2/2013. posvećen istoj problematici. O prekršajnoj reformi puno je pisao i Josipović, I. (1999). Neki organizacijski i postupovni aspekti reforme prekršajnog prava u svjetlu mitova koji joj (ne) mogu biti temelj, HLJKZP 2/1999. str. 445-460; Josipović, I. (2005). Projekt novog prekršajnog zakonodavstva: evolucija postojećeg modela prekršajnog sustava, HLJKZP 2/2005., Josipović, I. (2002). Zakon o prekršajima, Zagreb, Narodne novine.

tako propisana obveza da se prilikom utvrđivanja prekoračenja brzine uređajem koji nema mogućnost videozapisa ili fotozapisa, svakom vozaču pokaže njegova brzina i pred njim ju (se) poništi i dr.

No, problemi se pojavljuju kod registriranja prekoračenja brzine fiksnim kamerama gdje izostaje dio koji obavlja policijski službenik u prethodnoj situaciji, odnosno ne utvrđuje se počinitelj i njegova odgovornost. Praksa policijskog postupanja se svodi na to da policija vlasniku vozila upućuje zahtjev za dostavom podataka o osobi koja je u tom spornom trenutku upravljala vozilom. Poslije toga su mogući različiti scenariji. Prvi je da vlasnik dostavi podatke o osobi koja je upravljala vozilom bilo da je on bio taj ili neka druga osoba pa se automatizmom, bez ikakvih daljnjih izvidnih aktivnosti protiv te osobe donese obvezni prekršajni nalog za taj prekršaj. Drugi je da vlasnik vozila odgovori da ne zna tko je upravljao vozilom u sporno vrijeme, pa se, opet automatizmom, protiv njega donese obvezni prekršajni nalog zbog nedostavljanja vjerodostojnih podataka o osobi koja je u sporno vrijeme upravljala vozilom iz čl. 229. st. 3. Zakona. Treći je da vlasnik vozila dostavi podatke o više osoba koje su u sporno vrijeme mogle upravljati vozilom, kao što su članovi obitelji i drugi, pa se, i opet automatizmom, protiv njega donese obvezni prekršajni nalog zbog nedostavljanja vjerodostojnih podataka o osobi koja je upravljala vozilom. Za dva potonja slučaja je predviđena kazna od 5 000 do 15 000 kuna, pa je jedan administrativni prekršaj kod kojeg izostaje bilo kakva opasnost, izjednačen s najtežim prekršajima. Isti stavak članka 229. „pojašnjava“ da se dostava podataka o više osoba koje su upravljale vozilom u vrijeme počinjenja prekršaja ne smatra dostavom vjerodostojnih podataka o identitetu osobe. Što podrazumijeva da vlasnik vozila mora znati tko je u svakom trenutku upravljao njegovim vozilom. Pri tome treba imati u vidu da ponekad između prekršaja i obavijesti o tom prekršaju, odnosno zahtjevom za dostavom podataka može proći više mjeseci. Postavlja se pitanje bi li takva odredba, koja propisuje da se vlasnik vozila mora sjećati tko je u određenom trenutku upravljao njegovim vozilom, a da pri tome nije propisana obveza vođenja evidencije o tome, prošla ocjenu ustavnosti.

Ne treba puno da se zamisli imaginarna situacija gdje otac, majka i više punoljetne djece mogu koristiti jedan automobil i da se utvrđivanje osobe koja je upravljala vozilom u sporno vrijeme pretvori u obiteljsku svađu sa tko zna kakvim posljedicama. To se uvelike kosi sa idejom države koja mora kreirati zakone i procedure po *bona fide* načelima, u dobroj vjeri, dobronamjerno, pošteno.

Stoga ne bi trebalo očekivati a kamoli zahtijevati i stavljati u obvezu vlasniku vozila, kao, između ostalog i presumptivnom okrivljeniku, da umjesto policije provodi izvide i utvrđuje tko je kada upravljao vozilom. Valja napomenuti da se ovdje ne radi o situaciji da vlasnik vozila odbija dati podatke o osobi koja je upravljala vozilom pozivajući se na privilegij od samooptuživanja - već o objektivno mogućoj situaciji da je vlasnik vozila kooperativan ali naprosto ne zna tko je u spornom trenutku upravljao vozilom. Naime, Ustavni je sud RH zauzeo stav²² istovjetan mišljenju Europskog suda za ljudska prava u predmetu O'Halloran i Francis protiv Ujedinjenog Kraljevstva²³ koji traženje podatka o vozaču motornog vozila stavlja u kontekst posebne dužnosti registriranog korisnika motornog vozila kao „opasne stvari“ da

²² Odluka Ustavnog suda broj U-I-19909/2009, U-I-4899/2011, U-I-6274/2012, U-I-1138/2014, U-I-6490/2014, U-I-7776/2014 od 23. 12. 2014.

²³ ESLJP, presuda, 29. lipnja 2007., zahtjevi br. 15809/02 i 25624/02, § 57.

pruži informaciju o vozaču koji je to motorno vozilo vozio u određenim okolnostima²⁴. Ne treba smetnuti s uma ni činjenicu različitog uređenja prekršajne problematike u legislativi Ujedinjenog Kraljevstva i Republike Hrvatske kako u vrijeme donošenja te presude tako i danas.

Nesumnjivo je temeljni pravni postulat da teret dokaza „leži“ na tužitelju koji mora dokazati nečiju krivnju, a nikako se ne može taj teret prebacivati na okrivljenika koji nije dužan dokazivati svoju nedužnost, ona se podrazumijeva kroz tzv. načelo presumpcije nedužnosti koje PZ artikulira u čl. 84.

S druge pak strane, čl. 158. st. 1. istog Zakona, koji igra ulogu tzv. organskog zakona koji propisuje procesne odredbe za sve zakone iz prekršajnog područja, jasno kaže da su ovlaštene osobe tijela državne uprave kada postupaju u okviru svoje nadležnosti za provođenje nadzora ili ako postoje osnove sumnje da je počinjen prekršaj, dužne poduzeti potrebne mjere radi sljedećeg:

1. da se utvrdi je li počinjen prekršaj i tko je počinitelj
2. da se počinitelj ili sudionik ne sakrije ili pobjegne
3. da se otkriju i osiguraju tragovi prekršaja i predmeti koji mogu poslužiti pri utvrđivanju činjenica
4. da se prikupe sve obavijesti koje bi mogle biti od koristi za uspješno vođenje prekršajnog postupka.

Dakle, na temelju osnova sumnje da je počinjen prekršaj, službene osobe dužne su provesti prekršajne izvide.

Nedvojbeno je da tehnička snimka vozila i zapis brzine njihova kretanja predstavlja osnovu sumnje da je počinjen prekršaj što predstavlja pravo i dužnost policije da provede izvide. No, policija „zapinja“ već na točki 1., jer da bi se utvrdilo je li počinjen prekršaj potrebno je poznavati i počinitelja jer se prekršaj u materijalnom pravnom smislu sastoji od objektivnih i subjektivnih sastavnica i to redom: radnje, protupravnosti, bića djela i krivnje.

Očito u ovakvim situacijama policija ne obavlja svoju dužnost već je taj teret prebačen na presumptivnog okrivljenika što je u svojoj biti protuzakoniti postupak. Bilo bi zanimljivo pratiti možebitni postupak pokrenut ovim povodom za kazneno djelo opisano u čl. 291. Kaznenog zakona²⁵, zloraba položaja i ovlasti u kojem jasno stoji: „Službena ili odgovorna osoba koja iskoristi svoj položaj ili ovlast, prekorači granice svoje ovlasti *ili ne obavi dužnost* pa time sebi ili drugoj osobi pribavi korist ili drugome prouzroči štetu, kaznit će se kaznom zatvora od šest mjeseci do pet godina.“ Mada se ovo djelo može počinuti samo s namjerom i nehajni oblik ovog djela nije moguć, bilo bi zanimljivo pratiti obranu i argumente „službene ili odgovorne osobe“ u ustrojstvenoj jedinici policije, zašto nije obavila izričito navedenu zakonsku dužnost. Može se očekivati da bi se oko ovog pitanja podijelila cijela pravna struka i da bi sve prštalo argumentima *pro* i *kontra*, ali je sigurno da nikome dobronamjernome nije potrebno otvarati prostor za ovakve scenarije.

²⁴ Gržin M: Neučinkovitost odredbe o obvezi vlasnika vozila da dostavi vjerodostojan podatak o vlasniku, Policijska i sigurnost (Zagreb), godina 27. (2018), broj 2, str. 240; Gulišija, M: Pravo okrivljenika na uskratno iskaza u prekršajnom postupku, HLJKPP, (Zagreb) vol. 15, broj 1/2008. str. 94, 95.

²⁵ Kazneni zakon, NN 125/11., 144/12., 56/15., 61/15., 101/17., 118/18., 126/19.

Uz to, ovakav postupak tužitelja, u svojoj biti, predstavlja opstrukciju prekršajnog postupka i derogira Prekršajni zakon jer se tako onemogućuje primjena drugih instituta iz Prekršajnog zakona. Jer ako tužitelj propusti prikupiti sve obavijesti koje bi mogle biti od koristi za uspješno vođenje prekršajnog postupka, kako može utvrditi radi li se uopće o prekršaju, možda i o beznačajnom prekršaju iz čl. 24.a, jesu li ispunjeni uvjeti za primjenu odredbe o ublažavanju kazne ili oslobađanju od kazne iz čl. 37. i 38., opomene iz čl. 43, ili možda primjenu tzv. načela oportuniteta iz čl. 109.b i 109.c, ili će se možda odlučiti na pregovaranje o uvjetima priznavanja krivnje i sporazumijevanju o sankciji i mjerama iz čl. 109.e Prekršajnog zakona. A te, i brojne druge odredbe Zakona koje se ovakvim pristupom krše, zakonodavac zasigurno nije predvidio kao ukras Zakona već su to norme koje se zajedno sa svim drugim normama moraju ravnopravno primjenjivati. U suprotnome bila bi riječ o selektivnoj primjeni propisa što je u bitnome istoznačno bezakonju.

Podjednako je opasna pojava u primjeni zakona takozvano „automatizirano“ postupanje po određenim šablonama ili „šprancama“, koja je suprotna duhu zakona i također predstavlja stanovitu opstrukciju i derogaciju zakona.

Možda u tome leži odgovor na prije postavljeno pitanje zna li policija za olakotne okolnosti koje rukovode suce kod ublažavanja presuda. Odgovor je jasan, kod automatiziranog postupanja policija ne zna ni za kakve okolnosti jer nije učinila ništa da ih sazna, odnosno nije provela izvide. To je također odgovor na pitanje bi li se u policiji trebali ljutiti na takvu „blagost“ sudaca. Ne bi - jer suci bolje ili lošije rade svoj posao; dok policija u ovakvim predmetima ne radi svoj posao, upravo suprotno - očekuje da ga odradi presumptivni okrivljenik, tj. vlasnik vozila.

Iz prethodno rečenog proizlazi da policija nakon reforme prekršajnog zakonodavstva nije prilagodila svoje postupanje u konkretnim predmetima utvrđivanja prekoračenja brzine kretanja vozila fiksnim uređajima i u situacijama kad nakon registracije prekoračenja ne dolazi do zaustavljanja vozila i provođenja prekršajnih izvida.

Pitanja kako izaći iz te situacije i u kojim će se smjerovima ona razvijati - može postati predmetom nekog novog znanstvenog istraživanja.

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. Gržin, M: Neučinkovitost odredbe o obvezi vlasnika vozila da dostavi vjerodostojan podatak o vlasniku, Policija i sigurnost (Zagreb), godina 27. (2018), broj 2.
6. Goldenbeld, Charles (2017). Increasing traffic fines. https://www.researchgate.net/publication/322790828_Increasing_traffic_fines
7. Gulišija, M: Pravo okrivljenika na uskratu iskaza u prekršajnom postupku, HLJZKPP, (Zagreb) vol. 15, broj 1/2008.
8. Horvatić, Ž, T. (1999.) Temeljna polazišta za preuređenje hrvatskog prijestupnog i prekršajnog prava, HLJZKZP, 2/1999. Zagreb.
9. Horvatić, Ž., Cvitanović, I. (1999). Politika suzbijanja kriminaliteta, MUP RH, Zagreb.
10. Horvatić, Ž. (2001). Novo prijestupno i prekršajno pravo kao dio hrvatskog kaznenopravnog sustava, HLJZKZP, 1/2001., Zagreb.
11. Josipović, I. (1999). Neki organizacijski i postupovni aspekti reforme prekršajnog prava u svjetlu mitova koji joj (ne) mogu biti temelj, HLJZKZP 2/1999., Zagreb.
12. Josipović, I. (2002). Zakon o prekršajima, Narodne novine, Zagreb.
13. Josipović, I. (2005). Projekt novog prekršajnog zakonodavstva: evolucija postojećeg modela prekršajnog sustava, HLJZKZP 2/2005., Zagreb.
14. Kudrić, Ž. (2018). Iznimka od pravila zabrane preinačenja na teže u prekršajnom postupku, Edus info, <https://www.edusinfo.hr/DailyContent/Topical.aspx?id=35004>
15. 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>
16. 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>
17. Mršić, Ž., Labaš, D. (2016). Prevencija kriminala, *Hrvatska pravna revija* 3/16. Ing biro Zagreb.
18. Mršić (2017). Prevencija kriminala na međunarodnoj i državnoj razini, *Hrvatska pravna revija* 3/17., Ing biro Zagreb.
19. Mršić, Karlović, Štrk (2020). Istraživanje efikasnosti kazne u odnosu na upozorenje kod počinitelja prekršaja prekoračenja brzine u cestovnom prometu – metoda i proces rada, *Policija i sigurnost* 3/2020.
20. 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>
21. Novoa, A., Pérez, C., Santamariña-Rubio, E., Marí-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>
22. Pavišić, B., Modly, D., Veić, P. (2006). *Kriminalistika 1*, Golden marketing – Tehnička knjiga, Zagreb.
23. Studdert, D. M., Walter, S. J., i Goldhaber-Fiebert, J. D. (n.d.). Once ticketed, twice shy? specific deterrence from road traffic laws.
24. 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>

25. 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

26. Kazneni zakon, NN 125/11., 144/12., 56/15., 61/15., 101/17., 118/18., 126/19.
27. Zakon o ustrojstvu i djelokrugu tijela državne uprave, NN 85/20.
28. Prekršajni zakon, NN 107/07., 39/13., 157/13., 110/15., 70/17., 118/18.
29. 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., 42/20.
30. Zakon o mjeriteljstvu, NN 74/14., 111/18.
31. Pravilnik o načinu postupanja policijskih službenika u obavljanju poslova nadzora i upravljanja prometom na cestama, NN 141/11.
32. Pravilnik o mjeriteljskim i tehničkim zahtjevima za mjerila brzine u cestovnom prometu, NN 60/20.
33. Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske 2011. – 2020. godine, NN 59/2011.
34. Odluka Ustavnog suda broj U-I-19909/2009, U-I-4899/2011, U-I-6274/2012, U-I-1138/2014, U-I-6490/2014, U-I-7776/2014 od 23. 12. 2014.
35. Uputa Ravnateljstva policije Klasa: 211-04/19-05/126, URBROJ: 511-01-53-19-1 od 13. srpnja 2019.
36. Uputa Ravnateljstva policije Klasa: 211-04/19-05/142 URBROJ: 511-01-53-19-1 od 30. srpnja 2019.

INTERNETSKI IZVORI

37. https://www.who.int/health-topics/road-safety#tab=tab_1
38. https://mup.gov.hr/UserDocsImages//statistika/2020/Pokazatelji%20javne%20sigurnosti//bilten_promet_2019.pdf
39. https://mup.gov.hr/UserDocsImages/dokumenti/2020/Izvjete%20C5%A1%C4%87a/Web_hrvatski_I-VII_2020.pdf
40. Odluka o proglašenju epidemije bolesti COVID-19, uzrokovana virusom SARS-CoV-2 <https://zdravstvo.gov.hr/UserDocsImages/2020%20CORONAVIRUS/ODLUKA%20O%20PROGLA%20C5%A0ENJU%20EPIDEMIJE%20BOLESTI%20COVID-19.pdf>

Summary

Željko Mršić, Mile Klanac

Investigation of the efficiency of the appeal procedure in case of violation of speeding

This paper presents an investigation of the effectiveness of the appellate procedure in the case of speeding offenses in the area of the Zagreb Police Administration, i.e. the Misdemeanor Court in Zagreb. The investigation was carried out on an appropriate sample of cases found on the shelves of the Misdemeanor Court in Zagreb, formed on the basis of objections to mandatory misdemeanor warrants issued by the Zagreb Police Administration. The analysis was performed on the following items: gender and age of the defendant, ground of appeal, type of verdict on the complaint, reasoning of the verdict, whether the statute of limitations occurred, whether the sentence was mitigated, whether police investigations were undertaken, whether the offense was determined by fixed or mobile device for speed measurement, and at whose expense the costs of the proceedings have fallen. These items were observed in relation to the last significant amendment to the Road Traffic Safety Act, which entered into force on August 1, 2019. It significantly tightened penalties for numerous offenses, including speeding. In order to determine whether there was a change in the conduct of the police and the courts, the survey covered approximately the same period and number of files before or after the entry of the legal changes into force.

Keywords: vehicle speed, misdemeanor warrant, objection, verdict, change of law.