

Kriminološka analiza fenomenologije i etiologije kaznenog djela obijesne vožnje s kriminalno-političkim pogledom u budućnost

Zirdum, Maja

Master's thesis / Diplomski rad

2024

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Law / Sveučilište u Zagrebu, Pravni fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:199:758889>

Rights / Prava: [In copyright](#) / [Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-14**



Repository / Repozitorij:

[Repository Faculty of Law University of Zagreb](#)



Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu

Katedra za kazneno pravo

Maja Zirdum

**KRIMINOLOŠKA ANALIZA FENOMENOLOGIJE I
ETIOLOGIJE KAZNENOG DJELA OBIJESNE VOŽNJE S
KRIMINALNO-POLITIČKIM POGLEDOM U BUDUĆNOST**

Diplomski rad

Zagreb, ožujak 2024.



**REPUBLIKA HRVATSKA
SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
PRAVNI FAKULTET**



Studentica:

Maja Zirdum

Naslov diplomskog rada:

**KRIMINOLOŠKA ANALIZA
FENOMENOLOGIJE I ETIOLOGIJE
KAZNENOG DJELA OBIJESNE VOŽNJE S
KRIMINALNO-POLITIČKIM POGLEDOM U
BUDUĆNOST**

Kolegij:

KAZNENO PRAVO

Mentorica:

Prof. dr. sc. Anna-Maria Getoš Kalac

Zagreb, ožujak 2024.

Sadržaj

1. Uvod.....	1
2. Pravni pojam kaznenog djela obijesne vožnje i razgraničenje od drugih prometnih delikata 2	
2.1. Pravni pojam kaznenog djela obijesne vožnje.....	2
2.2. Razgraničenje kaznenog djela obijesne vožnje od drugih prometnih delikata.....	4
3. Fenomenološka obilježja obijesne vožnje i kriminogeni čimbenici	6
3.1. Fenomenološka obilježja obijesne vožnje	6
3.2. Kriminogeni čimbenici.....	10
3.2.1. Alkohol	10
3.2.2. Spol.....	14
3.2.3. Dob	16
4. Etiologija obijesne vožnje	18
4.1. Endogeni čimbenici	19
4.2. Egzogeni čimbenici	21
5. Kriminalno-politički pogled na suzbijanje obijesnih vožnji	23
6. Zaključak	27
Literatura	30

IZJAVA O AUTORSTVU DIPLOMSKOG RADA

Ja, Maja Zirdum pod punom moralnom, materijalnom i kaznenom odgovornošću, izjavljujem da sam isključiva autorica diplomskog rada „Kriminološka analiza fenomenologije i etiologije kaznenog djela obijesne vožnje s kriminalno-političkim pogledom u budućnost“ te da u radu nisu na nedozvoljeni način (bez pravilnog citiranja) korišteni dijelovi tuđih radova te da se prilikom izrade rada nisam koristila drugim izvorima do onih navedenih u radu.

Maja Zirdum v. r.

1. Uvod

Obijesna vožnja relativno je novo kazneno djelo, ali u kaznenom zakonodavstvu predstavlja veliki potencijal u borbi protiv prometne delinkvencije.¹ Za kazneno djelo obijesne vožnje dovoljno je da se izazove opasnost za život ili tijelo ljudi, no da bi se moglo govoriti o počinjenju kaznenog djela obijesne vožnje, moraju biti ispunjeni elementi koji će obijesnu vožnju razlikovati od prekršaja ili kaznenog djela izazivanja prometne nesreće u cestovnom prometu koji će detaljnije biti obrađeni u idućem poglavlju. Neki će reći da je u pitanju „bezobzirnost“², dok će drugi obijest opisivati kao „neobuzdano ponašanje“³. Moglo bi se reći da se radi o ponašanju u kojem počinitelj, odnosno obijesni vozač traži uzbuđenje. Kako god bilo, radi se o brzopletom, a moglo bi se reći i impulzivnom ponašanju⁴ s određenim nedostatkom empatije⁵ prema ostalim sudionicima u prometu koje zaslužuje odgovarajuću osudu.

Na samom početku diplomskog rada, nakon kratkog pravnog pregleda pojma kaznenog djela obijesne vožnje i razgraničenja kaznenog djela obijesne vožnje od drugih prometnih delikata, dat će se osvrt na osnovna fenomenološka obilježja obijesne vožnje s posebnim naglaskom na kriminogene čimbenike poput alkohola, spola i dobi. Kada su u pitanju riskantna ponašanja na cestama, prevladava mišljenje da su žene opreznije prilikom vožnje, dok su muškarci skloniji riskantnom i agresivnom ponašanju u prometu, no je li zaista tako?⁶ Pojava

¹ Moslavac, B. (2020). Obijesna vožnja u cestovnom prometu (monografija). Libertin naklada. Rijeka, str. 13–14.

² Ibid., str. 77.

³ Značenje riječi neobuzdan. Hrvatski jezični portal. Preuzeto s <https://hjp.znanje.hr/index.php?show=search> (pristupljeno 4. veljače 2024.).

⁴ Tri su definicije impulzivnosti, sudeći prema Međunarodnom društvu za istraživanje impulzivnosti (International Society for Research on Impulsivity). Prva definicija polazi od toga da impulzivnost možemo primijetiti po ponašanju koje nema adekvatno razmišljanje, druga je definicija da se impulzivnost očituje u nedostatku prethodnog razmišljanja, za razliku „od većine pojedinaca jednakih sposobnosti i znanja“, dok treća definicija polazi od toga da u impulzivnosti dolazi do naglih, neplaniranih akcija neovisno o negativnim posljedicama. DeYoung, C. G. (2010). Impulsivity as a personality trait. *Handbook of self-regulation: Research, theory, and applications*, 2, str. 485–502.

⁵ Općepoznata činjenica je da je empatija urođena svakom mentalno zdravom ljudskom biću. No, istraživanje pokazuje drugačije. Kako bi ispitali razinu empatije Konrath, O'Brien i Hsing koristili su test koji se koristi od 1979. godine. Međutim, rezultati su zabrinjavajući, pokazalo je kako ispitani studenti manje suosjećaju s drugima nego studenti iz 1970-ih i 1980-ih godina. Neki od mogućih uzroka pada empatije su nedostatak vremena, usmjerenost na samog sebe, socijalni mediji, socijalna izolacija i materijalizam. Konrath, S. H.; O'Brien, E. H.; Hsing, C. (2011). Changes in dispositional empathy in American college students over time: A meta-analysis. *Personality and Social Psychology Review*, 15(2), 180-198. Preuzeto s <https://doi.org/10.1177/1088868310377395> (pristupljeno 4. veljače 2024.).

⁶ Vidi opširnije u Reason, J. i dr. (1990). Errors and violations on the roads: a real distinction? *Ergonomics*, 33 (10–11), str. 1315–1332, Laapotti, S.; Keskinen, E.; Rajalin, S. (2003). Comparison of young male and female drivers' attitude and self-reported traffic behaviour in Finland in 1978 and 2001. *Journal of safety research*, 34 (5), str. 579–587 i Mannering, F. L. (1993). Male/female driver characteristics and accident risk: some new evidence. *Accident Analysis & Prevention*, 25 (1), str. 77–84.

riskantnog ponašanja na prometnicama nije nikakva novost, a odgovor na pitanje zašto se pojavljuje obijesna vožnja može se tražiti u dijelovima moderne kriminologije, psihologije i psihijatrije.

Cilj je diplomskog rada istražiti osnovna fenomenološka obilježja obijesne vožnje da bi se dobio odgovor na pitanje događa li se obijesna vožnja u realnosti te koji su trendovi u dinamici njezinih stopa kretanja. Osim fenomenologije bit će riječi i o etiologiji obijesne vožnje, odnosno o endogenim i egzogenim čimbenicima za koje se smatra da doprinose razvoju ovog oblika kažnjivog ponašanja. Istražit će se koji se čimbenici pokazuju bitnim i zašto te će se pokušati dati odgovor na pitanje zašto se takav tip kažnjivih ponašanja ostvaruje. Pitanje suzbijanja takvog oblika kažnjivih ponašanja i razrade strategije u vezi s njegovom prevencijom bit će obrađeno na samom kraju diplomskog rada.

2. Pravni pojam kaznenog djela obijesne vožnje i razgraničenje od drugih prometnih delikata

2.1. Pravni pojam kaznenog djela obijesne vožnje

Prometna delinkvencija generira društvenu opasnost te predstavlja bitan razlog koji će doprinijeti reformama prometnih kaznenih djela.⁷ Kada govorimo o prometnim kaznenim djelima, bitno je napomenuti da njihovo normiranje započinje davne 1929. godine u jugoslavenskom Krivičnom zakonu,⁸ no zbog ograničenog prostora u diplomskom će se radu izostaviti kronološki slijed normativnog uređenja prometnih kaznenih djela,⁹ dok će se fokus staviti na Kazneni zakon (NN 125/11, 144/12, 56/15, 61/15, 101/17, 118/18, 126/19, 84/21, 114/22, 114/23; dalje KZ).

KZ u glavi XXII. pod nazivom Kaznena djela protiv sigurnosti prometa uvodi novo kazneno djelo.¹⁰ Dok se zakonodavac u prethodnim uređenjima prometne delinkvencije vodio principom da kaznenopravna zaštita mora biti „posljednje sredstvo zaštite društva od kažnjivih

⁷ Vuletić, I.; Dumančić, K. (2013). Nova koncepcija kaznenopravne zaštite prometa u hrvatskom kaznenom pravu, *Pravni vjesnik*, 29 (2), str. 21–34. Preuzeto s <https://hrcak.srce.hr/111312> (pristupljeno 4. veljače 2024.).

⁸ Kraljevina Jugoslavija donijela je 27. siječnja 1929. cjeloviti Krivični zakonik koji je stupio na snagu 1. siječnja 1930. godine. Prometna kaznena djela koja se navode u jugoslavenskom Krivičnom zakonu bila su zamišljena kao tipična kaznena djela ugrožavanja. Moslavac (2020), op. cit. u bilj.1, str. 46–50, Miletić, J. (2005). Povijesni razlozi terminoloških promjena u novom hrvatskom kaznenom zakonodavstvu. *Croatia et Slavica Iadertina*, 1 (1), str. 77 i Mršić, Ž.; Orehovec, P. (2010). Prometna kaznena djela. *Hrvatski ljetopis za kazneno pravo i praksu*, 17 (2). Zagreb, str. 643.

⁹ Vidi opširnije u Vuletić; Dumančić (2013), op. cit. bilj. 7, str. 22–31 i Moslavac (2020), op. cit. u bilj.1, str. 46–74.

¹⁰ Vlada Republike Hrvatske (2011). Prijedlog Kaznenog zakona. Zagreb, str. 218, preuzeto s https://www.sabor.hr/sites/default/files/uploads/sabor/2019-01-18/080213/PZE_866.pdf. (pristupljeno 4. veljače 2024.).

ponašanja“ te se kaznena zaštita pripisivala samo onim kaznenim djelima koja bi prouzrokovala teže posljedice, ovime zakonodavac polako pokazuje dobru namjeru u sankcioniranju nesavjesne vožnje.¹¹

Pojam obijesne vožnje¹² nalazi se u zakonskoj definiciji kaznenog djela protiv sigurnosti prometa iz čl. 226. KZ-a koji glasi da kumulativno moraju biti ispunjena 4 uvjeta:

1. obijest¹³ na strani počinitelja
2. teško kršenje propisa o sigurnosti prometa na cestama
3. vožnja na najmanje jedan od načina koji su taksativno navedeni¹⁴
4. nastup konkretne opasnosti za život ili tijelo ljudi.¹⁵

U čl. 226. KZ-a može se vidjeti da je dovoljno da se izazove opasnost za život ili tijelo, što implicira da nije potrebno da nastupe i posljedice. Da vozači ne bi olako shvatili obijesnu vožnju, predviđena je kazna zatvora do tri godine. Zanimljivo je napomenuti da je u zakonskoj definiciji obijesne vožnje u čl. 226. KZ-a navedeno *sudionik u prometu*, a ne isključivo vozač, što predstavlja širi pojam¹⁶ koji podrazumijeva „osobu koja na bilo koji način sudjeluje u prometu“. ¹⁷ Kako ističe Moslavac, počinitelj kaznenog djela obijesne vožnje može biti i vozač

¹¹ Vuletić; Dumančić (2013), op. cit. bilj. 7, str. 25–31 i Moslavac (2015). Obijesno i grubo kršenje prometnih propisa uz nesposobnost za (sigurnu) vožnju zbog prekomjerne alkoholiziranosti. Hrvatska pravna revija, 3, str. 77-78.

¹² Obijesna vožnja (čl. 226. KZ-a) u hrvatsko je kazneno zakonodavstvo uvedena Kaznenim zakonom iz 2011., koji je stupio na snagu 2013. godine. Dragičević Prtenjača, M.; Brkić, M. (2018). Obijesna vožnja – sporna obilježja i druga otvorena pitanja. Zagrebačka pravna revija, 7 (3), str. 278, preuzeto s <https://hrcak.srce.hr/file/334207> (pristupljeno 4. veljače 2024.)

¹³ Može se vidjeti raščlamba obijesti s obzirom na to da se obijest, povijesno gledano, sadržajno izjednačava s bezobzirnim ponašanjem. Obijesni vozač je vozač koji je neobuzdan, divlji i sklon riskantnom ponašanju, dok je osoba s bezobzirnim ponašanjem svjesna mogućnosti izazivanja opasnosti, no odbija takvu mogućnost i ne želi se prilagoditi situaciji, već je i dalje rob svojih navika koje ju dovode do delinkventnog ponašanja. Moslavac (2015), op. cit. u bilj. 11, str. 79, Bačić, F.; Pavlović, Š. (2004). Komentar kaznenog zakona. Organizator. Zagreb, str. 941, Moslavac (2020), op. cit. u bilj. 1. str. 74–86 i Đuras, I. (2016). Obijesna vožnja kao novo kazneno djelo. Policijska i sigurnost, 25 (2/2016), str. 153, preuzeto s <https://hrcak.srce.hr/file/243258> (pristupljeno 4. veljače 2024.).

¹⁴ U čl. 226. KZ-a propisana su četiri modaliteta:

1. vožnja u stanju nesposobnosti za vožnju izazvanom u stanju vidne alkoholiziranosti, pod utjecajem droga ili psihoaktivnih lijekova
2. vožnja u zabranjenom smjeru
3. odluka vozača da pretječe kolonu vozila na nepreglednom mjestu
4. vožnja brzinom od 50 km/h iznad dopuštene u naseljenom mjestu ili području s naznačenim ograničenjem brzine (Moslavac (2015), op. cit. u bilj. 11, str. 78).

¹⁵ Dragičević Prtenjača; Brkić (2018), op. cit. u bilj. 12, str. 285–292 i Moslavac (2020), op. cit. u bilj. 1, str. 219, 133.

¹⁶ Moslavac (2015), op. cit. u bilj. 11, str. 77.

¹⁷ Članak 2., st. 1., t. 66. Zakona 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, 85/22, 114/22), dalje: ZSPNC.

mopeda, biciklist, ali može biti i pješak.¹⁸ Takvo široko definiranje povlači za sobom određenu pravnu nesigurnost, no iz modaliteta počinjenja može se zaključiti da u kategoriju potencijalnih počinitelja ovog kaznenog djela ne spadaju svi sudionici u prometu, već samo vozači „motornih vozila, ali i drugih prijevoznih sredstava u cestovnom prometu“, primjerice i biciklisti.¹⁹

2.2. Razgraničenje kaznenog djela obijesne vožnje od drugih prometnih delikata

Već u početnoj fazi primjene čl. 226. KZ-a vozačima, a ni pravnicima nije bilo jasno u kojim okolnostima vozači mogu biti okrivljeni za to kazneno djelo. Ako se polazi od činjenice da su prometni delikti jedna od najbrojnijih skupina protupravnih ponašanja, ne bi trebala biti iznenađujuća pojava polemike o razgraničenju obijesne vožnje od sadržajno sličnih delikata.²⁰ Da bi se obijesna vožnja što bolje razlikovala od prekršaja, potrebno je uzeti u obzir zakonske elemente kaznenog djela.²¹

Može se pogledati i sudska praksa.²² Primjera radi, Općinski sud u Virovitici u svojoj odluci K-423/13-10 oslobađa okrivljenika optužbe da je počinio kazneno djelo obijesne vožnje.²³ Zaključak prvostupanjskog suda je „kako utvrđene činjenice ne ukazuju da je okrivljenik svojim radnjama ostvario sve elemente terećenog djela.“²⁴ Slijedom navedenog, državni odvjetnik podnosi žalbu protiv te presude.²⁵ Drugostupanjski sud prihvaća žalbu te ukida prvostupanjsku presudu Općinskog suda u Virovitici br. K-423/13-10 i predmet vraća prvostupanjskom sudu na ponovno suđenje i odluku pred drugim sucem pojedincem s

¹⁸ Kako navodi Moslavac, pješak može biti adresat kaznenopravne norme ako u svom organizmu ima visoku koncentraciju alkohola (minimalno 1,50 g/kg) te nekom svojom radnjom izazove opasnost za život ili tijelo drugog sudionika u prometu. Moslavac (2015), op. cit. u bilj. 11, str. 77.

¹⁹ Dragičević Prtenjača; Brkić (2018), op. cit. u bilj. 12, str. 292–294, Cvitanović, L. i dr. (2018), Kazneno pravo: posebni dio. Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu. Zagreb, str. 274.

²⁰ Vidi opširnije u Moslavac (2015), op. cit. u bilj. 11, str. 76–77 i Moslavac (2020), op. cit. u bilj. 1, str. 131–134.

²¹ Ono što obijesnu vožnju razlikuje od prekršaja je „posljedica kaznenog djela i oblik krivnje“ počinitelja određenog protupravnog ponašanja. Moslavac (2020), op. cit. u bilj. 1., str. 131–133. Kod kaznenog djela obijesne vožnje „traži se konkretno ugrožavanje“. Turković i dr. (2013). Komentar Kaznenog zakona. Narodne novine. Zagreb, str. 297 i Vuletić; Dumančić (2013), op. cit. bilj. 7, str. 28–30.

²² Vidi opširnije u Moslavac (2020), op. cit. bilj. 1, str. 254–286 i Moslavac (2015), op. cit. u bilj. 11, str. 86–87.

²³ Prvostupanjski sud u svojoj odluci zauzima stav da za ostvarenje kaznenog djela obijesne vožnje koje se okrivljeniku stavlja na teret trebaju biti ispunjena tri konstitutivna elemenata, dok je razlog za donošenje oslobađajuće presude neutvrđena obijest na strani počinitelja. Rješenje Županijskog suda u Bjelovaru, KŽ-283/2013-3, od 24. travnja 2014., str. 2-4. Preuzeto s <https://sudskapraksa.csp.vsrh.hr/decisionText?id=090216ba803f0274&q=objjesna+vo%C5%BEnja> (pristupljeno 4. veljače 2024.). Vidi u Novoselec, P. (2015). Sudska praksa, hrvatski ljetopis za kazneno pravo i praksu (Obijesna vožnja u cestovnom prometu), vol. 22, br. 1/2015, Zagreb, str. 318.

²⁴ Ibidem.

²⁵ Državni odvjetnik nastoji dokazati postojanost obijesti na strani okrivljenika i „pitanje stupnja krivnje kojom je moguće počiniti ovo kazneno djelo.“ (Rješenje Županijskog suda u Bjelovaru, op. cit. u bilj. 23, str. 3). Budući da prvostupanjski sud zauzima stav da je kazneno djelo obijesne vožnje „moguće počiniti samo s izravnom namjerom.“ (Rješenje Županijskog suda u Bjelovaru, op. cit. u bilj. 23, str. 3 i Novoselec (2015), op. cit. u bilj. 23, str. 319).

obrazloženjem da se presuda ukida zbog pogrešno utvrđenog činjeničnog stanja.²⁶ Kazneno djelo obijesne vožnje nužno je promatrati u kontekstu zakonodavčeve volje, koja proizlazi iz čl. 226. KZ-a; „praktično to znači da teška kršenja propisa i ugrožavanje predstavljaju kazneno djelo samo ako su izraz počiniteljeve obijesti“.²⁷ Novoselec navodi da se krenulo u dobrom smjeru, uzevši u obzir nedostatak „ustaljenih stajališta“ u vezi s definiranjem obijesnih vožnji,²⁸ iako se to opravdano moglo i očekivati s obzirom na to da su se prvi put u domeni kaznenopravne zaštite pojavila ponašanja koja su prije zadirala u područje prekršajne odgovornosti.²⁹ S druge strane, razgraničenje čl. 226. od čl. 227. KZ-a, odnosno kaznenog djela izazivanja prometne nesreće, vidljivo je već u samoj radnji pojedinog kaznenog djela.³⁰

Obijesna vožnja, predstavlja impulzivnu, opasnu, neobuzdanu i bezobzirnu vožnju. Počinitelj, odnosno obijesni vozač pokazuje sklonost prekoračenju brzine i vožnji u alkoholiziranom stanju. Na taj način dovodi u opasnost ne samo svoj život već i živote ostalih sudionika u prometu. Esencija problema je nesuglasje u pogledu pravne interpretacije „pojma obijesti kod kaznenog djela obijesne vožnje“.³¹

Da bi se obijesna vožnja razgraničila od drugih prometnih delikata, prvo se mora razumjeti što se sve podrazumijeva pod obijesnom vožnjom. Obijesna je vožnja nesavjesna vožnja s fokusom na namjernom i nadasve teškom kršenju prometnih propisa. Zanimljivo je napomenuti da je potrebna namjera za ostvarivanje ovog bića kaznenog djela.³² Kod kaznenih

²⁶ Prema mišljenju drugostupanjskog suda okrivljenik postupao obijesno, budući da se u vidno alkoholiziranom stanju upustio u vožnju. Znači, ne govori se o „uobičajenom pijanstvu“ već o koncentraciji alkohola koja prelazi 1,5 g/kg. (Rješenje Županijskog suda u Bjelovaru, op. cit. u bilj. 23, str. 3). Drugostupanjski sud zauzima stav da se radi o kaznenom djelu obijesne vožnje, budući da u „opisanim oblicima kršenja propisa o cestovnom prometu koji sami po sebi ukazuju da je okrivljenik kršeći te propise na tako grub način postupao obijesno.“ (Rješenje Županijskog suda u Bjelovaru, op. cit. u bilj. 23, str. 3). Dok zaključak prvostupanjskog suda u pogledu stupnja krivnje je neprovediv. Kada bi govorili da se kazneno djelo može počinuti samo s izravnom namjerom, tada bi se „radilo o pokušaju nanošenja teške tjelesne ozljede ili slično.“ (Rješenje Županijskog suda u Bjelovaru, op. cit. u bilj. 23, str. 3, Novoselec (2015), op. cit. u bilj. 23, str. 319 i Moslavac (2015), op. cit. u bilj. 11, str. 80). Slijedom navedenog, možemo primijetiti da drugostupanjski sud zauzima stav da su obilježja kaznenog djela obijesne vožnje samo „teško kršenje prometnih propisa i nastup konkretne opasnosti, dok obijest to nije.“ (Novoselec (2015), op. cit. u bilj. 23, str. 319).

²⁷ Novoselec (2015), op. cit. u bilj. 23, str. 319–320.

²⁸ Novoselec naglašava da iako je Županijski sud u Bjelovaru otvorio „raspravu“ o „dometu“ kaznenog djela obijesne vožnje, međutim teško je takav stav „uskладiti sa zakonskim tekstom i voljom zakonodavca.“ (Novoselec (2015), op. cit. u bilj. 23, str. 319).

²⁹ Vuletić; Dumančić (2013), op. cit. u bilj. 7, str. 28–31.

³⁰ Moslavac (2020), op. cit. u bilj. 1. str. 131–133 i Vuletić; Dumančić (2013), op. cit. u bilj. 7, str. 28–31.

³¹ Dragičević – Prtenjača; Brkić (2018), op. cit. u bilj. 12, str. 282–285. Vidi opširnije Novoselec (2015), op. cit. u bilj. 23, str. 319–321, Moslavac (2020), op. cit. u bilj. 1, str. 74–86 i Moslavac (2015), op. cit. u bilj. 11, str. 86–87.

³² Kada se govori o kaznenom djelu obijesne vožnje, tada je fokus na izravnoj ili neizravnoj namjeri. Moslavac (2015), op. cit. u bilj. 11, str. 80, Bačić, F.; Šeparović, Z. (1997). Krivično pravo - posebni dio. Informator. Zagreb, str. 212 i Vuletić; Dumančić (2013), op. cit. u bilj. 7, str. 29.

djela protiv sigurnosti cestovnog prometa teško će se razlikovati namjeru od nehaja.³³ S druge strane, postoje i drugi prometni delikti koji mogu biti rezultat nepažnje, neznanja i neodgovornog ponašanja, primjerice namjerni prolazak kroz crveno svjetlo, vožnja u alkoholiziranom stanju, vožnja bez položenog vozačkog ispita, nepropisno pretjecanje i obilaženje – sve su to nedopuštena ponašanja u prometu koja mogu biti opasna i protuzakonita, ali se neće smatrati kaznenim djelom obijesne vožnje. Može se primijetiti da navedeni modaliteti koji su taksativno navedeni u čl. 226. KZ-a zapravo predstavljaju teže oblike kršenja prometnih propisa te je bilo logično da će takva ponašanja, koja su prvotno zadirala u prekršajnu odgovornost, biti transformirana u kaznenopravnu odgovornost. Slijedom navedenog, može se zaključiti da razlika u odnosu na druge prometne delikte leži u obijesti na strani počinitelja, teškom kršenju prometnih pravila te dovođenju u situacije koje su opasne po život ili tijelo.

3. Fenomenološka obilježja obijesne vožnje i kriminogeni čimbenici

3.1. Fenomenološka obilježja obijesne vožnje

Predmet kriminologije je fenomenologija, odnosno pojavni oblici i etiologija, tj. uzroci kažnjivih ponašanja.³⁴ Kriminološkom fenomenologijom dolazi se do spoznaja vezanih uz pojavne oblike kažnjivih ponašanja sudionika u prometu.³⁵ Kada se govori o fenomenologiji obijesne vožnje, zanimljivo je istaknuti podatak koliko je ukupno prijavljenih kaznenih djela protiv sigurnosti cestovnog prometa te dolazi li do porasta ili pada broja zabilježenih obijesnih vožnji tijekom godina. Ponajprije će se promatrati podatci koje su objavili Ministarstvo unutarnjih poslova, dalje u tekstu MUP, i Državni zavod za statistiku, dalje u tekstu DZS, a zatim će se analiziranjem kriminogenih čimbenika kod prometne delinkvencije, s naglaskom na obijesnu vožnju, dobiti šira slika o obijesnoj vožnji.

Pogledaju li se najrecentniji podatci Statističkog pregleda temeljnih sigurnosnih pokazatelja i rezultata rada u 2022. godini, koje je objavilo Ministarstvo unutarnjih poslova, može se vidjeti da je ukupno prijavljenih obijesnih vožnji 28, pri čemu je u činjenju kaznenog djela obijesne vožnje zatečeno troje počinitelja, dok ih je devetero nepoznato.³⁶ Ako se govori

³³ U praksi je iznimno „teško razgraničiti neizravnu namjeru od svjesnog nehaja“. Aljinović, N. (2018). Izazivanje prometne nesreće u cestovnom prometu. *Zagrebačka pravna revija*, 7 (2), str. 209–210, 227–231.

³⁴ Derenčinović, D.; Getoš, A. M. (2008). Uvod u kriminologiju s osnovama kaznenog prava. Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu. Zagreb, str. 3.

³⁵ Ibid., str. 31. Kriminološka fenomenologija učenje je o pojavnim oblicima kažnjivih ponašanja te „odgovara na tri pitanja:

1. Da li se kažnjiva ponašanja zbivaju u realnosti?

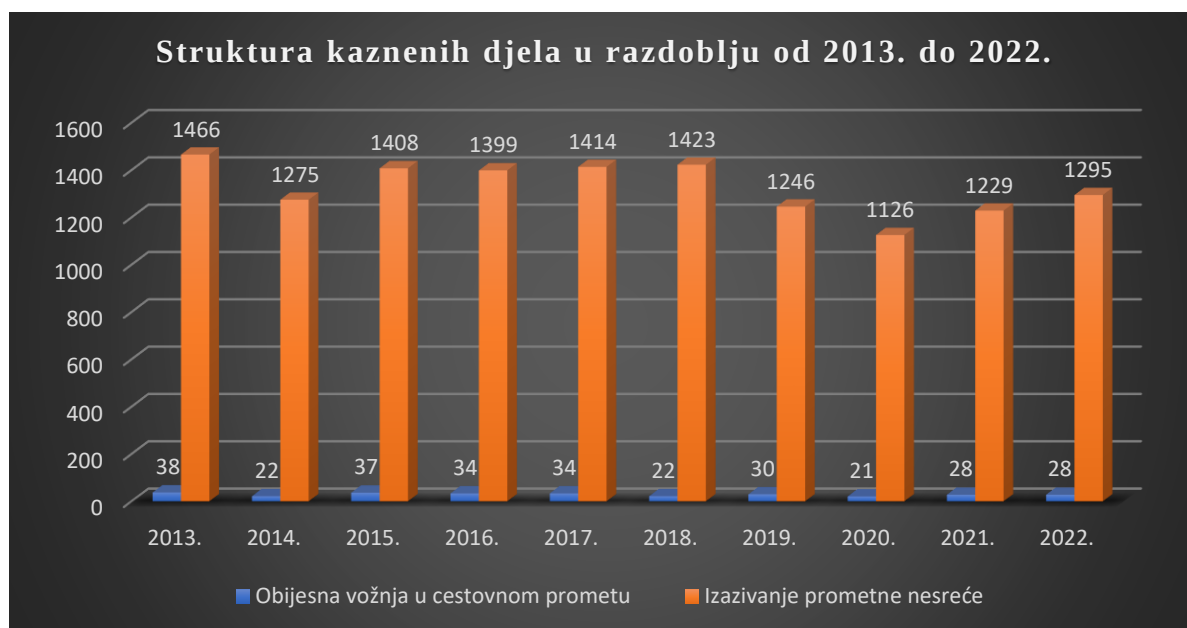
2. Koja se kažnjiva ponašanja zbivaju?

3. Kako se ta kažnjiva ponašanja ostvaruju?“.

³⁶ Ministarstvo unutarnjih poslova (2023). Statistički pregled temeljnih sigurnosnih pokazatelja i rezultata rada u 2022., str. 80 i 143. Preuzeto s

o postotcima, tada je 107,1 % slučajeva razriješeno.³⁷ Struktura kaznenih djela u prometu, prema podacima iz MUP-a, dijeli se na nepružanje pomoći, ugrožavanje prometa opasnom radnjom ili sredstvom, ugrožavanje posebnih vrsta prometa, obijesnu vožnju u cestovnom prometu, izazivanje prometne nesreće u cestovnom prometu i neizvršavanje sudske odluke.

Grafikon 1: Broj prijavljenih kaznenih djela obijesne vožnje i izazivanja prometne nesreće od 2013. do 2022. godine³⁸



Prema statističkim podacima MUP-a koji se u diplomskom radu analiziraju u razdoblju od deset godina, od 2013. do 2022. godine, može se vidjeti da je izazivanje prometne nesreće u odnosu na preostala kaznena djela zastupljeno s poprilično visokim postotkom od 95,22 %, dok je obijesna vožnja zastupljena sa svega 2,11 %. Zbog toga će se u daljnjoj analizi u diplomskom radu obijesna vožnja i izazivanje prometne nesreće uspoređivati kao relevantna kaznena djela u prometu, dok nepružanje pomoći, ugrožavanje prometa opasnom radnjom ili sredstvom, ugrožavanje posebnih vrsta prometa i neizvršavanje sudske odluke, koji sveukupno iznose 2,67 %, zbog male zastupljenosti nisu analizirani u ovome diplomskom radu.

https://mup.gov.hr/UserDocsImages/statistika/2023/Statisticki_pregled_2022_web%20prelim.pdf (23. siječanj 2024.).

³⁷ Ibidem. U 2022. godini evidentirano je 28 prijava kaznenog djela obijesne vožnje i iste je godine razriješeno svih 28 slučajeva te dva slučaja iz ranijih godina tako da koeficijent razriješivosti iznosi 107,1 %.

³⁸ Ministarstvo unutarnjih poslova. Bilteni o sigurnosti cestovnog prometa 2022., 2021., 2020., 2019., 2018., 2017., 2016., 2015., 2014. i 2013. Preuzeto s <https://mup.gov.hr/pristup-informacijama-16/statistika-228/statistika-mup-a-i-bilteni-o-sigurnosti-cestovnog-prometa/bilteni-o-sigurnosti-cestovnog-prometa/287330> (pristupljeno 4. veljače 2024.).

Da bi se promotrla dinamika kretanja kaznenog djela obijesne vožnje, nužno je pratiti podatke u dužem vremenskom razdoblju. Referentno razdoblje tijekom kojeg se u grafikonu br. 1 prati kretanje obijesne vožnje deset je godina, odnosno vremensko razdoblje od 2013. do 2022. godine.³⁹ U grafikonu br. 1, prema statističkim podacima koje je objavilo Ministarstvo unutarnjih poslova, može se vidjeti da je na godišnjoj razini zabilježen razmjerno mali broj slučajeva obijesne vožnje, što je posebno upečatljivo kada se uspoređi s godišnjim brojem izazivanja prometne nesreće. U promatranom desetogodišnjem razdoblju MUP je zabilježio čak 13 281 kazneno djelo izazivanja prometne nesreće, a svega 294 kaznenih djela obijesne vožnje, dok je broj ukupnih kaznenih djela u prometu u ovom razdoblju iznosio 13 947. Tako se može reći da je obijesna vožnja u razdoblju od deset godina zastupljena sa svega 2,11 % u prometnim kaznenim djelima, dok je izazivanje prometne nesreće zastupljeno s poprilično velikim postotkom od 95,22 %.

U grafikonu br. 1 može se vidjeti da je najznačajniji pad broja prijavljenih obijesnih vožnji, ujedno i pad prijavljenih za kazneno djelo izazivanja prometnih nesreća, zabilježen na prijelazu iz 2013. godine u 2014. godinu.⁴⁰ Iako se broj poginulih i teško ozlijeđenih u prometnim nesrećama smanjuje, stanje sigurnosti još uvijek nije na zadovoljavajućem nivou. Povećanju broja u 2015. godini (grafikon br. 1) pridonose lošija cestovna infrastruktura i prometna nekultura.⁴¹ Godine 2019., radi podizanja razine sigurnosti i prometne kulture na hrvatskim prometnicama, Hrvatski je sabor usvojio značajne izmjene i dopune Zakona o sigurnosti prometa na cestama koje su stupile na snagu 1. kolovoza 2019. godine.⁴² Ove su dopune predviđale snažnije kažnjavanje počinitelja za osam najtežih prekršaja koji uzrokuju

³⁹ Referentno razdoblje započinje od 2013. godine jer je kazneno djelo obijesne vožnje inkriminirano u KZ-u iz 2011., koji je stupio na snagu 1. siječnja 2013. godine.

⁴⁰ Da bi se razumjelo zašto je došlo do pada prijave obijesnih vožnji, ujedno i prometnih nesreća, treba pogledati u zakonodavstvo i sagledati izmjene zakona. Godine 2008., točnije 17. lipnja 2008., u Narodnim novinama br. 67/08 objavljen je Zakon o sigurnosti cestovnog prometa (u nastavku teksta: ZSPC); on doprinosi poboljšanju stanja i većoj prometnoj sigurnosti. Zakon „nije odmah ostavio traga u statistici prometnih nesreća jer je u 2008. godini u odnosu na 2007. godinu poginulih bilo više za 7,3 %, ali je već u 2009. godini broj poginulih bio znatno manji i iznosio je 548, da bi se taj trend nastavio pa je u 2014. godini najmanji broj poginulih u posljednjih deset godina iznosio svega 308“. Ujedno i Vlada „od 1994. godine periodično (1994., 1996., 2002., 2006., 2011.) donosi Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa“ kojim se nastoji smanjiti brojka stradalih na cestama. Izvor: Ministarstvo unutarnjih poslova (2015). Bilten o sigurnosti cestovnog prometa za 2014. godinu, str. 17–18. Preuzeto s <https://mup.gov.hr/UserDocsImages/dokumenti/bilteni/bilten%20za%202014.pdf> (pristupljeno 4. veljače 2024.) i Kudrić, Ž. (2015). Izmjene i dopune Zakona o sigurnosti prometa na cestama. Ius-info. 23. lipanj 2015. Preuzeto s <https://www.iusinfo.hr/aktualno/u-sredistu/izmjene-i-dopune-zakona-o-sigurnosti-prometa-na-cestama-22158> (pristupljeno 4. veljače 2024.).

⁴¹ Ministarstvo unutarnjih poslova (2016). Bilten o sigurnosti cestovnog prometa za 2015. godinu, str. 9. Preuzeto s https://mup.gov.hr/UserDocsImages/dokumenti/bilteni/bilten_promet_2015.pdf (pristupljeno 30. siječnja 2024.).

⁴² Ministarstvo unutarnjih poslova. (2020). Bilten o sigurnosti cestovnog prometa 2019., str. 9, preuzeto s https://mup.gov.hr/UserDocsImages/statistika/2020/Pokazatelj%20javne%20sigurnosti/bilten_promet_2019.pdf (pristupljeno 4. veljače 2024.).

najteža stradanja u prometu.⁴³ Može se primijetiti da u opisu najtežih prekršaja leže modaliteti koji su taksativno navedeni u čl. 226. KZ-a i može se pretpostaviti da je donošenje ovog Zakona utjecalo na rast prijavljenih kaznenih djela obijesne vožnje u 2019. godini u odnosu na 2018. godinu. Na pad broja kako obijesnih vožnji, tako i izazivanja prometnih nesreća u 2020. godini utjecali su pandemija i smanjenje broja vozila na cestama. U trećem tromjesečju 2020. godine prevezlo se gotovo 13,6 milijuna putnika, što je u usporedbi s trećim tromjesečjem 2019. godine pad od 42,2 %, ⁴⁴ dok se ponovno povećanje kako obijesne vožnje, tako i izazivanje prometnih nesreća u 2021. godini (i stagnacija u 2022. godini) djelomično može objasniti i povećanjem gustoće prometa nakon pandemije.

Ako se pogleda razdoblje kada se kazneno djelo obijesne vožnje inkriminiralo u KZ-u, može se primijetiti da su u razdoblju od 2013. godine do 2017. godine⁴⁵ većinom bile izricane kazne zatvora, no potrebno je napomenuti da su u velikom postotku bile izrečene uvjetne osude.⁴⁶ Iz dostupnih podataka DZS-a može se primijetiti da se isti trend nastavio i u 2018. te 2019. godini.⁴⁷ Na temelju sudske prakse učestalog izricanja uvjetnih osuda može se zaključiti da sud naginje blažem kažnjavanju,⁴⁸ dok se sigurnosne mjere koje se izriču počiniteljima kaznenog djela obijesne vožnje u prvom redu odnose na opću zabranu upravljanja motornim vozilom.⁴⁹ Pogleda li se kakav utjecaj kazne imaju na počinitelje, može se primijetiti da one nisu značajno pridonijele poboljšanju situacije, zbog čega KZ propisuje da sud počinitelju može izreći sigurnosnu mjeru zabrane upravljanja motornim vozilom ako postoji opasnost za ugrožavanje sigurnosti prometa.⁵⁰ Za razliku od kazne, sigurnosnom mjerom zabrane

⁴³ Ibidem.

⁴⁴ Zuber, N. (2021). Analiza: Covid pandemija i sigurnost cestovnog prometa. Nacionalni plan sigurnosti cestovnog prometa. 21. veljače 2021. Preuzeto s <https://npscp.hr/vijesti/item/678-analiza-covid-pandemija-i-sigurnost-cestovnog-prometa> (pristupljeno 30. siječnja 2024.).

⁴⁵ Izvješća DZS-a, br. 1528/2014, 1551/2015, 1576/2016, 1605/2017 i 1627/2018. Punoljetni počinitelji kaznenih djela, prijave, optužbe i osude u 2013., 2014., 2015., 2016. i 2017. Preuzeto s <https://podaci.dzs.hr/hr/arhiva/kazneno-pravosude-i-socijalna-zastita-metodologija-esspros/punoljetni-pocinitelji-kaznenih-djela-prijave-optuzbe-i-osude/> (pristupljeno 4. veljače 2024.). Vidi opširnije Dragičević Prtenjača; Brkić (2018), op. cit. u bilj. 12, str. 303-306.

⁴⁶ U čak 85 slučajeva, odnosno 91 %, izrečena je kazna zatvora, dok su u 74 slučaja kazne uvjetovane. Dragičević Prtenjača; Brkić (2018), op. cit. u bilj. 12, str. 305.

⁴⁷ Zadnje dostupno statističko izvješće DZS-a datira iz 2020. godine. Izvješća DZS-a, br. 1650/2019 i 1671/2019, Punoljetni počinitelji kaznenih djela, prijave, optužbe i osude u 2018. i 2019., preuzeto s <https://podaci.dzs.hr/hr/arhiva/kazneno-pravosude-i-socijalna-zastita-metodologija-esspros/punoljetni-pocinitelji-kaznenih-djela-prijave-optuzbe-i-osude/> (pristupljeno 4. veljače 2024.).

⁴⁸ Dragičević Prtenjača; Brkić (2018), op. cit. u bilj. 12, str. 303–306 i Moslavac (2020), op. cit. u bilj. 1, str. 267–273.

⁴⁹ Moslavac (2015), op. cit. u bilj. 11, str. 78.

⁵⁰ Juras, D. (2020). Sigurnosna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom. Policija i sigurnost, 29 (3/2020.), str. 288 i čl. 66. i 72. KZ-a.

upravljanja motornim vozilom nastoji se suzbiti ili ukloniti opasnost od ugrožavanja sigurnosti prometa.⁵¹

Iako kazneno djelo obijesne vožnje ne spada u teža kaznena djela, to ne bi trebalo umanjiti njegov značaj te bi se ovom kaznenom djelu trebala pridati veća pozornost. Neki će samo odmahnuti rukom nakon saznanja da nije nastupila posljedica, no potrebno se zapitati treba li se nad problemima samo slijegati ramenima? Pojedini vozači nemaju osjećaj odgovornosti, smatraju da se mogu izvući ako upadnu u probleme, stoga tu dolazi do problema s katastrofalnim posljedicama. Donijeti oštrije kazne nakon što nastupe posljedice nije rješenje kojem treba težiti jer ovo nisu problemi koji se mogu riješiti preko noći.⁵² Potrebno je daljnje ulaganje kako u cestovnu infrastrukturu, tako i u obrazovanje vozača. U idućim poglavljima obradit će se odabrani kriminogeni čimbenici, alkohol, spol i dob, i vidjeti postoji li referenta točka koja utječe na pojavu kaznenog djela obijesne vožnje.

3.2. Kriminogeni čimbenici

3.2.1. Alkohol

Ovo će poglavlje započeti citatom bivšeg ministra pravosuđa Ante Šprlje: „Ne shvaćaju da je alkohol u kombinaciji s volanom jednako kao oružje u rukama neodgovornog djeteta.“⁵³ Alkohol i droga najčešći su uzročnici prometnih nesreća, posebice kod mladih i neiskusnih vozača.⁵⁴ Moslavac navodi da je najčešći modalitet počinjenja kaznenog djela obijesne vožnje vožnja u alkoholiziranom stanju.⁵⁵ Koliko je alkohol opasan problem pokazuju rezultati EUROSTAT-a⁵⁶ za 2019. godinu prema kojima je Hrvatska među prvih pet europskih država

⁵¹ Ibidem. „Statistički podaci o radu državnih odvjetništava pokazuju da je tijekom 2020. godine izrečeno znatno manje sigurnosnih mjera zabrane upravljanja motornim vozilom u odnosu na ranija razdoblja.“ Izvor: Novine u kaznenom zakonodavstvu-2021. Zbornik radova. Opatija, 20. - 21. svibnja 2021., str. 69. Preuzeto s <https://www.pak.hr/cke/obrazovni%20materijali/Novine%20u%20kaznenom%20zakonodavstvu%20-%202021.pdf> (pristupljeno 4. veljače 2024.).

⁵² Iako mnogi rješenje problema vide u oštrijem kažnjavanju, ne postoji nijedan dokaz koji ide u prilog takvom načinu rješavanja problema. Štoviše, postoje raznorazna empirijska istraživanja koja pokazuju da inkriminiranje nekog ponašanja, kao i propisivanje strožih kazni u smislu prevencije/zastrašivanja potencijalnih počinitelja, nema nikakvog efekta. Vidi opširnije u Hirtenlehner, H.; Wikström, P. O. H. (2017). Experience or deterrence? Revisiting an old but neglected issue. *European journal of criminology*, 14(4), 485-502 i Apel, R. Sanctions (2013). Perceptions, and Crime: Implications for Criminal Deterrence. *Journal of quantitative criminology*, 29, 67–101. <https://doi.org/10.1007/s10940-012-9170-1> (pristupljeno 4. veljače 2024.).

⁵³ Pezo Moskaljov, I. Šokantna istina: u tri godine niti jedna zatvorska kazna za obijesnu vožnju. *Dnevnik.hr*. 13. travnja 2016. Preuzeto s <https://dnevnik.hr/vijesti/hrvatska/od-stupanja-na-snagu-postrozenog-zakona-niti-jedna-osoba-nije-zavrсила-u-zatvoru-zbog-obijesne-voznje---433462.html> (pristupljeno 4. veljače 2024.).

⁵⁴ Mandić, M. (2021). Uzroci nastanka prometnih nesreća. Diplomski rad. Veleučilište u Šibeniku. Šibenik, str. 8.

⁵⁵ Moslavac (2015), op. cit. u bilj. 11, str. 78 i 84.

⁵⁶ Eurostat je „statistički ured Europskih zajednica, prikuplja i objavljuje statističke podatke iz država članica, država izvan Europske unije“. Wikipedija. Preuzeto s https://hr.wikipedia.org/wiki/Statisti%C4%8Dki_ured_Europskih_zajednica (pristupljeno 4. veljače 2024.).

po svakodnevnom konzumiranju alkohola.⁵⁷ Zabrinjavajući je podatak da 10,2 % Hrvata svakodnevno konzumira alkohol, 17,9 % konzumira ga svaki tjedan, dok 21 % Hrvata mjesečno uživa u konzumaciji alkoholnih pića.⁵⁸

U tablici br. 2 može se vidjeti dinamika kretanja prometnih nesreća koje su skrivili mladi vozači pod utjecajem alkohola i droga.⁵⁹ Referentno razdoblje tijekom kojeg se u tablici br. 2 prati kretanje prometnih nesreća deset je godina, odnosno vremensko razdoblje od 2013. do 2022. godine. Podatci su podijeljeni u dvije skupine. Prva su skupina prometne nesreće prouzročene vožnjom pod utjecajem alkohola, a druga su skupina prometne nesreće prouzročene vožnjom pod utjecajem droge. Gledajući prometne nesreće koje su skrivili mladi vozači pod utjecajem alkohola u razdoblju od 2013. do 2022. godine, vidljivo je da je 2013. godine bilo najviše prometnih nesreća (621) prouzročenih vožnjom pod utjecajem alkohola i droga. U 2013. je godini zabilježen najveći broj ozlijeđenih osoba (uzrok je vožnja pod utjecajem alkohola); riječ je o 582 osobe, što je udio od 13,37 %. Tragično je preminulih bilo 14 osoba, što iznosi 8,59 % od ukupnog broja nesreća. Ako se pogleda 2022. godina, primijetit će se da se, kad su u pitanju prometne nesreće prouzrokovane vožnjom u alkoholiziranom stanju, stanje nije poboljšalo. No zato je u 2022. godini vidljivo poboljšanje jer se broj prometnih nesreća prouzrokovanih vožnjom pod utjecajem droga smanjio. Vidljivo je da je u razdoblju od 2013. do 2022. godine 2019. godina bila godina s najmanje ozlijeđenih u prometnim nesrećama koje su skrivili mladi vozači pod utjecajem alkohola (363), dok je u 2014. i 2018. godini zabilježeno 10 poginulih osoba, što predstavlja najmanji broj poginulih u odnosu na promatrano razdoblje.

⁵⁷ „Istraživanje u Hrvatskoj je proveo Hrvatski zavod za javno zdravstvo u suradnji s domovima zdravlja i njihovim patronažnim službama, županijskim zavodima za javno zdravstvo, Državnim zavodom za statistiku i Ministarstvom zdravstva.“ Hrvatski zavod za javno zdravstvo. Preuzeto s <https://www.hzjz.hr/sluzba-promicanje-zdravlja/objava-rezultata-eurostat-a-o-konzumaciji-alkohola-i-ekscesivnom-epizodicnom-pijenju/> (pristupljeno 4. veljače 2024.).

⁵⁸ Ibidem.

⁵⁹ Mladim je vozačima strogo zabranjena vožnja ako popiju i samo kap alkohola tako da mladi vozači mogu zaboraviti, primjera radi, najdraže Kraševe *Griotte*. Prilikom upravljanja vozilom primjenjuje se „nulta tolerancija“ na alkohol u krvi (čl. 199., st. 1. ZSPNC-a). Postavlja se pitanje čemu odredba o nula promila? Budući da mala količina alkohola brzo utječe na sposobnost upravljanja vozilom, utjecaj alkohola treba se shvatiti puno ozbiljnije. Alkohol doprinosi smanjenju oštine vida i vozača čini usporenijim odnosno umornijim, što dovodi do sporijih reakcija. Vidi opširnije u objavi Hrvatskog zavoda za javno zdravstvo Dubrovačke-neretvanske županije. Preuzeto s <https://www.zzzjzdnz.hr/zdravlje/zdravlje-djece-i-mladih/242> (pristupljeno 4. veljače 2024.).

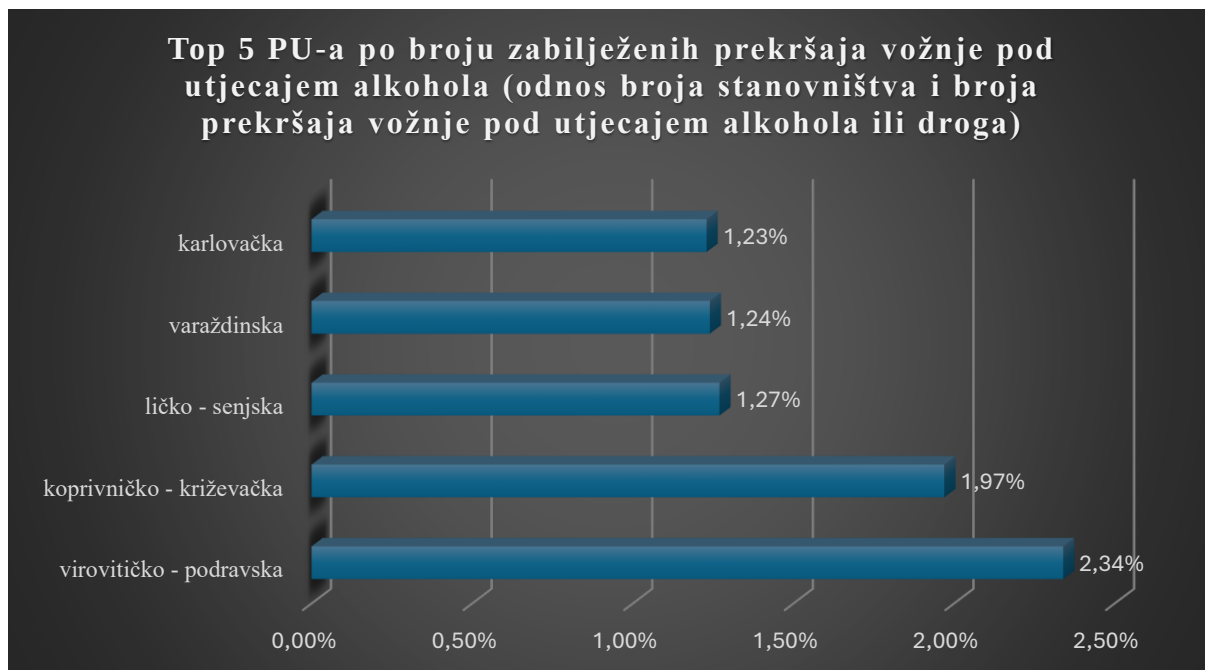
Tablica 2: Prometne nesreće koje su prouzročili mladi vozači pod utjecajem alkohola i droge i nastradale osobe u tim nesrećama⁶⁰

Godine	Utjecaj alkohola		Utjecaj droge		Prometne nesreće
	poginuli	ozlijeđeni	poginuli	ozlijeđeni	
2013.	14	582	2	23	621
2014.	10	422	2	14	448
2015.	13	440	1	6	460
2016.	16	433	3	10	462
2017.	17	407	/	12	436
2018.	10	366	1	18	395
2019.	18	363	/	15	396
2020.	25	444	1	21	491
2021.	14	394	/	42	450
2022.	26	503	/	28	557
Ukupno	163	4354	10	189	4716

⁶⁰ Izvor grafikona: Ministarstvo unutarnjih poslova (2023). Bilten o sigurnosti cestovnog prometa 2022., str. 135, preuzeto https://mup.gov.hr/UserDocsImages/statistika/2023/6/Bilten_o_sigurnosti_cestovnog_prometa_2022.pdf (pristupljeno 4. veljače 2024.).

Iz podataka koje je objavilo Ministarstvo unutarnjih poslova u 2022. godini može se vidjeti (grafikon br. 3) koje policijske uprave prednjače u bilježenju prekršaja pod utjecajem alkohola ili droga.

Grafikon 3: Top-ljestvica PU-a po broju zabilježenih prekršaja vožnje pod utjecajem alkohola ili droga u 2022. godini⁶¹



Potrebno je naglasiti da vozač pod utjecajem alkohola neće nužno biti okarakteriziran kao mogući počinitelj kaznenog djela obijesne vožnje, a razlog je tome u odredbi čl. 226. KZ-a koji određuje da je minimalna granica za okarakteriziranje djela kao obijesne vožnje 1,50 g/kg. No je li manja količina alkohola štetna? Autorica ovoga rada osobno je smatrala da manje količine alkohola neće ostaviti nikakve posljedice na organizam, no istraživanje koje su proveli znanstvenici sa Sveučilišta Pennsylvania daje drugačiji uvid u pogledu utjecaja alkohola na organizam.⁶² Provedeno istraživanje ukazuje na to da mala količina alkohola može itekako

⁶¹ Obrada autora prema podacima Ministarstva unutarnjih poslova, možemo vidjeti omjer broja stanovništva u odnosu na broj prekršaja, nakon usporedbe stopa možemo vidjeti da PU virovitičko-podravska u tome prednjači. Izvor grafikona: Ministarstvo unutarnjih poslova, op. cit. u bilj. 36, str. 152, Ministarstvo unutarnjih poslova, op. cit. u bilj. 60, str. 22 i Državni zavod za statistiku. Konačni rezultati popisa stanovnika 2021. godine. Dostupno na: <https://dzs.gov.hr/vijesti/objavljeni-konacni-rezultati-popisa-2021/1270>. (pristupljeno 4. veljače 2024.).

⁶² Vidi Daviet, R. i dr. (2022). Associations between alcohol consumption and gray and white matter volumes in the UK Biobank. Nature Communications, 13(1), 1175, dostupno na <https://www.nature.com/articles/s41467-022-28735-5.pdf> (pristupljeno 4. veljače 2024.).

negativno utjecati na mozak te doprinijeti slabijem kognitivnom i socijalnom funkcioniranju, stoga je zastrašujuća pomisao da osoba s minimalno 1,50 g/kg upravlja vozilom.⁶³

Za utvrđivanje obijesne vožnje bitno je da vozač ima minimalno 1,50 g/kg alkohola u krvi. Ako vozač u krvi ima koncentraciju alkohola nižu od 1,50 g/kg, tada ne odgovara kazneno, već prekršajno.⁶⁴ Treba biti svjestan da jedna sporija reakcija, jedna pjesma pojačana do maksimuma glasnoće, jedno pivo poslije stresnog pismenog ispita ili stresnog poslovnog sastanka mogu biti kobni. Zbog toga je nestrpljivim mladim vozačima potrebno usmjeriti pažnju na odgovornost koju donosi vozačka dozvola.

U prometu se neiskustvo, nesnalaženje, neznanje, nepažnja i bahato ponašanje ne opraštaju, a posljedice mogu biti kobne. Potrebno je razviti svijest o opasnostima koje se kriju iza umora i alkohola koji predstavljaju podcijenjenu opasnost. Zbog toga je nakon konzumacije veće količine alkohola važno pozvati taxi ili, u krajnjem slučaju, prespavati u autu dok ne nastupi otrežnjenje. Uzimanjem u obzir podataka poput spola, dobi, zanimanja i stručne spreme počinitelja dobiva se širi uvid u kazneno djelo obijesne vožnje.

3.2.2. Spol

Prema podatcima MUP-a, u desetogodišnjem razdoblju od 2013. godine do 2022. godine 59 % vozača motornih vozila bili su muškarci, a 41 % žene.⁶⁵

⁶³ Ibidem.

⁶⁴ Kod osobe koja u svom organizmu ima minimalno 1,50 promila postoji 25 % veći rizik da se dogodi prometna nesreća. Vidi u objavi Policijske uprave bjelovarsko-bilogorske. Preuzeto s <https://bjelovarsko-bilogorska-policija.gov.hr/vijesti/alkoholizirani-vozaci-u-prometnim-nesrecama-17848/17848> (pristupljeno 4. veljače 2024.). Osoba tad primjećuje velike smetnje u motoričkim funkcijama i u takvom stanju alkoholiziranosti gubi stanje euforije koje dobiva s manjom koncentracijom alkohola u organizmu, nakon čega nastupaju tjeskoba, depresija te je primjetno da osoba postaje nemirna. Pri većoj koncentraciji alkohola neugodni se simptomi pojačavaju i osoba tada nije sposobna za normalne svakodnevne radnje, a kamoli vožnju. Pri više od 3,5 promila osoba pada u komu, a ako osoba ne padne u komu i nastavi unositi alkohol u organizam, povećava se mogućnost da sve završi smrtnim ishodom. Naravno, treba uzeti u obzir da ovo nije pravilo i da alkohol na svakoga može drugačije djelovati, no u pravilu će ovi simptomi pratiti većinu osoba nakon konzumiranja veće količine alkohola. Moslavac (2020), op. cit. u bilj. 1, str. 164–166.

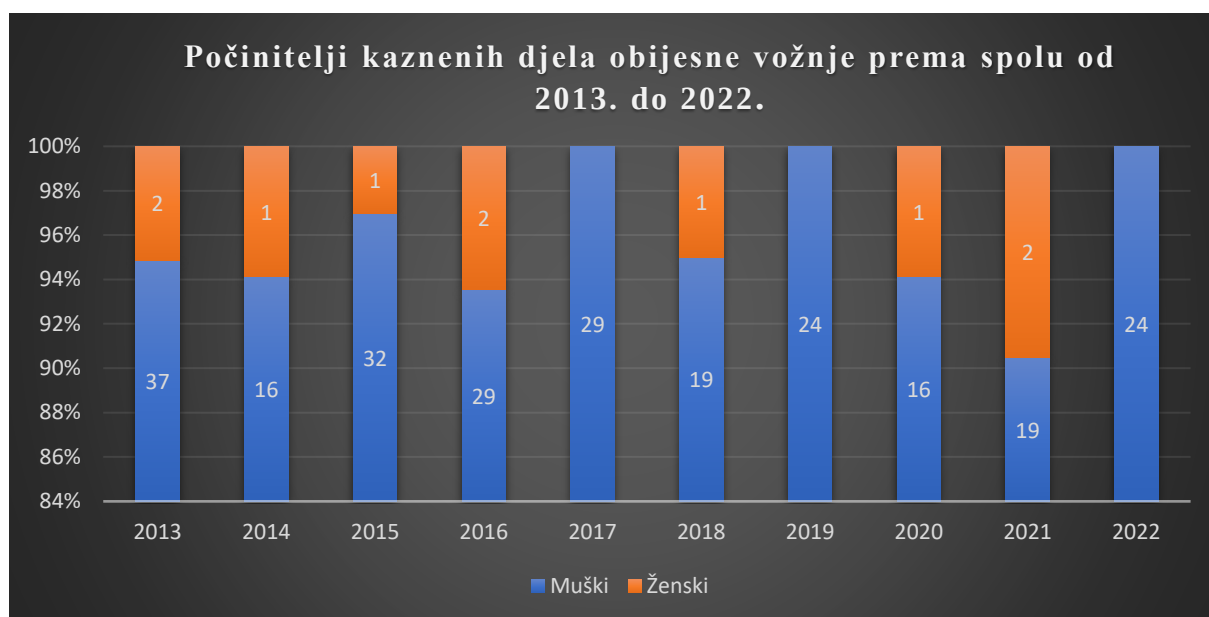
⁶⁵ Ministarstvo unutarnjih poslova (2023), op. cit. u bilj. 36, str. 86, Ministarstvo unutarnjih poslova (2022). Statistički pregled temeljnih sigurnosnih pokazatelja i rezultata rada 2021., str. 85. Preuzeto s https://mup.gov.hr/UserDocsImages/statistika/2022/Statisticki_pregled_2021_Web.pdf (pristupljeno 4. veljače 2024.).

Ministarstvo unutarnjih poslova (2021). Statistički pregled temeljnih sigurnosnih pokazatelja i rezultata rada 2020., str. 84. Preuzeto s https://mup.gov.hr/UserDocsImages/statistika/2021/Statisticki_pregled_2020_web.pdf (pristupljeno 4. veljače 2024.).

Ministarstvo unutarnjih poslova (2020). Statistički pregled temeljnih sigurnosnih pokazatelja i rezultata rada 2019., str. 85. Preuzeto s https://mup.gov.hr/UserDocsImages/statistika/Statisticki_pregled_2019_WEB.pdf (pristupljeno 4. veljače 2024.).

Ministarstvo unutarnjih poslova (2019). Statistički pregled temeljnih sigurnosnih pokazatelja i rezultata rada 2018., str. 77. Preuzeto s <https://mup.gov.hr/UserDocsImages/statistika/2018/Statisticki%20pregled%20temeljnih%20sigurnosnih%20pokazatelja%20i%20rezultata%20rada%20u%202018.%20godini.pdf> (pristupljeno 4. veljače 2024.).

Grafikon 4: Počinitelji kaznenih djela obijesne vožnje prema spolu od 2013. do 2022. godine⁶⁶



Uvidom u podatke koje je objavilo Ministarstvo unutarnjih poslova uočava se da muški spol prevladava u počinjenju kaznenog djela obijesne vožnje. Kao što se može vidjeti na grafikonu br. 4, u razmatranom desetogodišnjem razdoblju ukupan broj muškaraca koji su počinili kazneno djelo obijesne vožnje iznosio je 245, dok je žena bilo 10, što znači da se u promatranom razdoblju od ukupnog broja počinitelja obijesne vožnje njih 96 % odnosilo na muškarce. Treba, dakako, uzeti u obzir i to da je među vozačima nešto veći broj muškaraca nego žena, ali ipak se ističe jako veliki postotak muškaraca koji su počinili kazneno djelo obijesne vožnje u odnosu na žene.

Ministarstvo unutarnjih poslova (2018). Statistički pregled temeljnih sigurnosnih pokazatelja i rezultata rada 2017., str. 71. Preuzeto s <https://mup.gov.hr/UserDocsImages/statistika/2018/Travanj/Statisticki%20pregled%202017.pdf> (pristupljeno 4. veljače 2024.).

Ministarstvo unutarnjih poslova (2017). Statistički pregled temeljnih sigurnosnih pokazatelja i rezultata rada 2016., str. 66. Preuzeto s [https://mup.gov.hr/UserDocsImages/statistika/2018/Ozujak/Statisticki%20pregled_2016WEB%20\(3\).pdf](https://mup.gov.hr/UserDocsImages/statistika/2018/Ozujak/Statisticki%20pregled_2016WEB%20(3).pdf) (pristupljeno 4. veljače 2024.).

Ministarstvo unutarnjih poslova (2016). Statistički pregled temeljnih sigurnosnih pokazatelja i rezultata rada 2015., str. 62. Preuzeto s https://mup.gov.hr/UserDocsImages/statistika/2016/Statistika_2015_nova..pdf (pristupljeno 4. veljače 2024.).

Ministarstvo unutarnjih poslova (2015). Statistički pregled temeljnih sigurnosnih pokazatelja i rezultata rada 2014., str. 64. Preuzeto s https://mup.gov.hr/UserDocsImages/statistika/2014/Statisticki_pregled_2014.pdf (pristupljeno 4. veljače 2024.).

Ministarstvo unutarnjih poslova (2014). Statistički pregled temeljnih sigurnosnih pokazatelja i rezultata rada 2013., str. 64. Preuzeto s https://mup.gov.hr/UserDocsImages/statistika/2014/Statisticki%20preg2013_konacni%20prom_WEB.pdf (pristupljeno 4. veljače 2024.).

⁶⁶ Ibidem.

Tvrdnji da muški spol prevladava u rizičnom ponašanju na prometnicama doprinosi i istraživanje koje su proveli David Shinar i Richard Compton, a koje je pokazalo da muški spol prevladava u počinjenju agresivnih vožnji.⁶⁷ Nadalje, Tokić, Dragaš i Gregov proveli su istraživanje čiji su rezultati pokazali da su „muškarci češći počinitelji prometnih nezgoda i prekršaja nego žene“ te da žene više naginju sigurnom i strpljivom stilu vožnje, koji ujedno zna biti anksiozan i disocijativan, dok muškarci naginju rizičnom i ljutitom stilu vožnje.⁶⁸ Zašto je tome tako? Tokić, Dragaš i Gregov pronalaze odgovor u univerzalnim razlikama u vezi s rodnim ulogama muškaraca i žena.⁶⁹ Navode da „uloga žene u većini slučajeva uključuje brigu za druge, one dominantno skrbe za mlađe naraštaje i općenito su pažljivije i manje sklone riziku“.⁷⁰ Pritom treba znati i da „utjecaj testosterona ili socijalni pritisci na muškarce da voze 'muški' mogu doprinijeti tome da oni preferiraju stil vožnje koji uključuje bržu i općenito agresivniju vožnju, što posljedično dovodi do negativnih prometnih ishoda“,⁷¹ u ovom slučaju i obijesne vožnje.

3.2.3. Dob

Kada je riječ o dobnoj strukturi vidljivoj u statističkom pregledu koji je objavilo Ministarstvo unutarnjih poslova, primjećuje se da su dobne skupine razvrstane u dvama grafovima zbog lakše analize. Tako se na grafikonu br. 5 nalaze strukture u rasponu od deset godina, a na grafikonu br. 6 pregledniji je prikaz, usmjeren na postotak mladih vozača unutar ukupnog broja počinitelja kaznenog djela obijesne vožnje, pri čemu su intervali nešto veći između dobnih skupina.

⁶⁷ Prema rezultatima istraživanja, u agresivnijem stilu vožnje prevladava muški spol, dok su vozači koji su imali 45 ili više godina bili manje skloni agresivnom ponašanju na cestama od mlađe populacije vozača. Vidi opširnije u Shinar, D.; Compton, R. (2004). Aggressive driving: an observational study of driver, vehicle, and situational variables. *Accident analysis & prevention*, 36(3), 429-437.

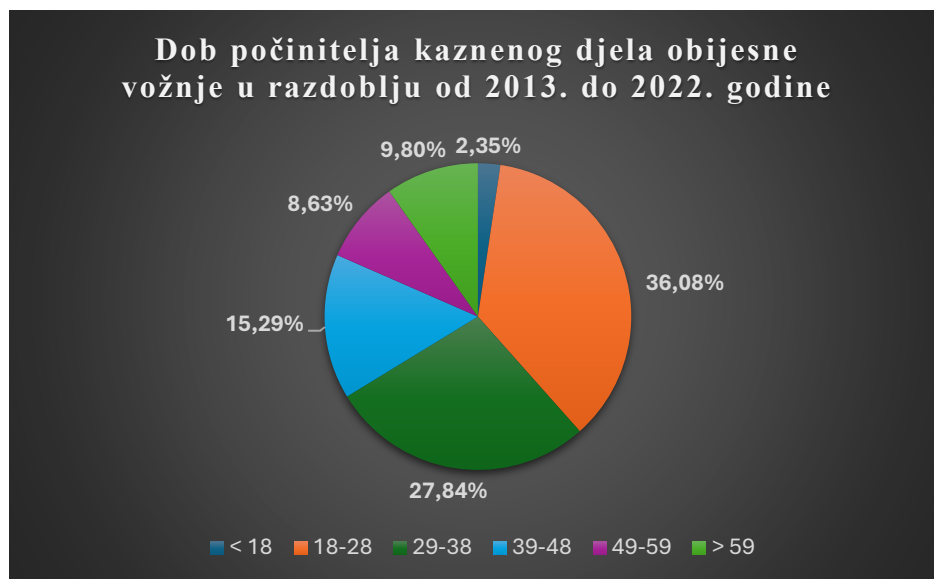
⁶⁸ Tijekom istraživanja upotrijebljen je alat *Multidimensional Driving Style Inventory*, MDSI, koji predstavlja jedan od češće upotrebljavanih alata za mjerenje stila vožnje te obuhvaća pet stilova vožnje: strpljiv i pažljiv, rizičan, anksiozan, disocijativan i ljutiti stil vožnje. Tokić, A.; Dragaš, D.; Gregov, L.J. (2016). Stilovi vožnje i rizik od prometnih prekršaja i nezgoda. *Suvremena psihologija*, 19(2), str. 195, dostupno na <https://hrcak.srce.hr/file/280418> (pristupljeno 4. veljače 2024.).

⁶⁹ Ibid., str. 201.

⁷⁰ Ibidem.

⁷¹ Ibidem.

Grafikon 5: Struktura dobi počinitelja kaznenog djela obijesne vožnje u razdoblju od 2013. do 2022. godine.⁷²



Na grafikonu br. 5 može se vidjeti da najveći broj počinitelja obijesne vožnje u analiziranom razdoblju pripada starosnoj skupini od 18 do 28 godina (36,08 %), dok su druga najveća skupina osobe od 29 do 38 godina (27,84 %).

Mladi vozači, odnosno vozači do 24 godine starosti, u Hrvatskoj predstavljaju svega 7,7 % od ukupnog broja vozača, što znači da u odnosu na cjelokupnu vozačku populaciju čine poprilično malu skupinu.⁷³ Nemali broj mladih vozača prate precjenjivanje vlastitih sposobnosti, riskantnije ponašanje i želja za dokazivanjem.⁷⁴ Mršić navodi da su mladi vozači svrstani u kategoriju agresivnih sudionika u prometu, štoviše – smatrani su huliganima.⁷⁵ Na pitanje jesu li mladi vozači doista problematični teško je odgovoriti s obzirom na to da ne postoji jedinstveni obrazac ponašanja kojim bi se moglo objasniti njihovo neobuzdano, bahato i impulzivno ponašanje u prometu. Svaka je osoba jedinstvena na svoj način. Mladi vozač može biti itekako savjestan i odgovoran, dok, s druge strane, iskusni vozač može predstavljati veću opasnost na cestama.

⁷² Obrada autora prema podacima Ministarstva unutarnjih poslova. Izvor grafikona: Ministarstvo unutarnjih poslova, op. cit. u bilj. 65.

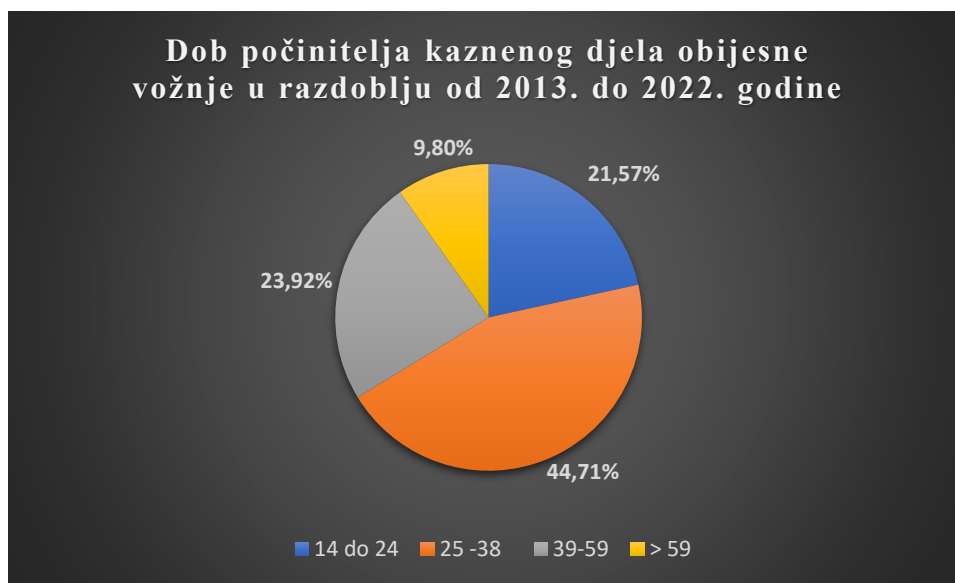
⁷³ Mladi vozači uzrokovali su ukupno 14,2 % svih prometnih nesreća u prošloj godini, a razočaravajući je podatak da je u 16,4 % nesreća netko poginuo. Ministarstvo unutarnjih poslova, op. cit. u bilj. 60, str. 50.

⁷⁴ Istraživanje pokazuje da su osobe u dobnoj skupini od 45 i više godina manje sklone agresivnom ponašanju na cestama. Vidi u Shinar; Compton (2004), op. cit. u bilj. 67, str. 429, 431.

⁷⁵ Mršić, Ž. (2005). Prevencija i represija u suzbijanju cestovne prometne delinkvencije. Ministarstvo unutarnjih poslova Republike Hrvatske. Zagreb, str. 74.

Međutim, u sudskoj se praksi, kao ni u analiziranim podacima na grafikonu br. 6, ne vidi da većina počinitelja obijesnih vožnji spada u kategoriju mladog vozača.⁷⁶ Mladi vozači (vozači do 24. godine života), prema MUP-ovim podacima, čine svega 21,57 % počinitelja obijesne vožnje.

Grafikon 6: Struktura dobi počinitelja kaznenog djela obijesne vožnje u razdoblju od 2013. do 2022. godine.⁷⁷



Moslavac navodi da kod osuđenih punoljetnih počinitelja obijesnih vožnji prevladavaju počinitelji sa srednjom stručnom spremom, dok je vrlo mali udio počinitelja sa završenim fakultetom.⁷⁸ Zanimljiv je podatak da ovo kazneno djelo u najvećem broju čine osobe koje su po zanimanju automehaničari, iako ima i počinitelja koji su profesionalni vozači.⁷⁹

4. Etiologija obijesne vožnje

Etiologija je sastavni dio kriminologije i bavi se uzrocima kažnjivih ponašanja. Kriminološkom se etiologijom ujedno dobiva i odgovor na pitanje zašto se kažnjiva ponašanja, poput obijesnih vožnji, ostvaruju.⁸⁰ Daje li se prednost čimbenicima koji se nalaze u osobi počinitelja, tada se govori o endogenoj etiologiji, dok egzogena etiologija daje prednost čimbenicima koji se nalaze u užoj ili široj okolini.⁸¹ Mršić navodi da je za prometne nesreće

⁷⁶ Moslavac (2020), op. cit. u bilj. 1, str. 242.

⁷⁷ Obrada autora prema podacima Ministarstva unutarnjih poslova. Izvor grafikona: Ministarstvo unutarnjih poslova, op. cit. u bilj. 65.

⁷⁸ Moslavac (2020), op. cit. u bilj. 1, str. 242.

⁷⁹ Ibid., str. 243.

⁸⁰ Derenčinović; Getoš (2008), op. cit. u bilj. 34, str. 31 i 183.

⁸¹ Ibid., str. 183.

specifično da na području etiologije ostvaruju „niz specifičnosti koje ne nalazimo kod drugih vrsta delinkventnih ponašanja“.⁸²

Važnu ulogu u pojašnjenju zašto se ostvaruje objesna vožnja imaju endogeni i egzogeni čimbenici. Jedni su od najvažnijih endogenih čimbenika traženje uzbuđenja, neispavanost, moglo bi se reći i nedostatak empatije te impulzivnost, dok se kod egzogenih čimbenika ističe obiteljsko okruženje s naglaskom na roditelje, prijatelje (vršnjake), što uz endogene čimbenike također ima značajan utjecaj na uzrok takvog oblika kažnjivog ponašanja.

4.1. Endogeni čimbenici

Važnu ulogu u pojašnjenju zašto se ostvaruje objesna vožnja imaju endogeni i egzogeni čimbenici, pri čemu su primarni endogeni etiološki čimbenici objesne vožnje traženje uzbuđenja (eng. *sensation seeking*) i impulzivnost. Pritom ne treba podcijeniti ni utjecaj lošeg sna koji doprinosi vozačkom umoru. Loš je san učestala pojava u adolescenciji⁸³ te može doprinijeti pospanosti,⁸⁴ smanjenoj pažnji, slabijoj kontroli impulsa i regulaciji ponašanja.⁸⁵ Provedeno istraživanje ukazuje na to da kvalitetan san doprinosi smanjivanju opasnosti od rizičnih vožnji kod većine adolescenata.⁸⁶ Zanimljiv je psihološki čimbenik za koji se vjeruje da ima utjecaj na delinkventna ponašanja i niska empatija. Osobe s niskom empatijom imaju poteškoće u razumijevanju onoga što druge osobe proživljavaju i osjećaju; to su osobe za koje se govori da nemaju sposobnost „staviti se u tuđe cipele“.⁸⁷ Postavlja se pitanje zašto je empatija

⁸² Mršić (2005), op. cit. u bilj. 75, str. 57.

⁸³ Beebe, D. W. (2011). Cognitive, behavioral, and functional consequences of inadequate sleep in children and adolescents. *Pediatric Clinics*, 58 (3), 649–665.

⁸⁴ Umor doprinosi smanjenju reakcije, pri čemu se reakcija vozača može produljiti i do 0,5 sekundi. Spavanje kraće od 4 sata doprinosi tzv. refleksu pospanosti. Vidi članak portala 24sata.hr, 24ContentHaus. Prometni stručnjak otkriva zašto nikad ne bismo smjeli voziti automobil nakon ručka. 24 sata. 6. rujan 2022. Preuzeto s <https://www.24sata.hr/native-sadrzaj/prometni-strucnjak-otkriva-zasto-nikad-ne-bismo-smjeli-voziti-automobil-nakon-rucka-857389> (pristupljeno 4. veljače 2024.).

⁸⁵ Ispitani su kvaliteta sna adolescenata i rizično ponašanje u vožnji tijekom fMRI. „Dok se loš san povezivao s povećanom rizičnom vožnjom (tj. češćim prolaženjem kroz žuta svjetla), dobar san pojavio se kao nova zaštita od rizične vožnje kod adolescenata koji manje traže senzacije.“ Baker, A. E. i dr. (2020). Neural activity moderates the association between sleep and risky driving behaviors in adolescence. *Developmental Cognitive Neuroscience*, 43, 100790. Preuzeto s <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1878929320300384> (pristupljeno 4. veljače 2024.). Vidi opširnije u Paavonen, E. J.; Porkka-Heiskanen, T.; Lahikainen, A. R. (2009). Sleep quality, duration and behavioral symptoms among 5–6-year-old children. *European Child & Adolescent Psychiatry*, 18, 747–754, Paavonen, E. J. i dr. (2009). Short sleep duration and behavioral symptoms of attention-deficit/hyperactivity disorder in healthy 7-to 8-year-old children. *Pediatrics*, 123 (5), e857–e864, Sadeh, A.; Gruber, R.; Raviv, A. (2002). Sleep, neurobehavioral functioning, and behavior problems in school-age children. *Child development*, 73 (2), 405–417 i Steenari, M. R. i dr. (2003). Working memory and sleep in 6-to 13-year-old schoolchildren. *Journal of the American Academy of Child & Adolescent Psychiatry*, 42 (1), 85–92.

⁸⁶ Ibidem. Potrebno je napomenuti da nedostatak sna rezultira promjenama u moždanim aktivnostima. Vidi u Krause, A. J. i dr. (2017). The sleep-deprived human brain. *Nature Reviews Neuroscience*, 18 (7), 404–418.

⁸⁷ Vidi opširnije u Jolliffe, D.; Murray, J. (2012). Lack of empathy and offending. The future of criminology, 62–69, Baron-Cohen, S.; Wheelwright, S. (2004). The Empathy Quotient: An investigation of adults with Asperger syndrome or high functioning autism, and normal sex differences. *Journal of Autism and Developmental*

bitna za promet? Vozač koji nema razvijene socijalne vještine imat će problema s komunikacijom,⁸⁸ što doprinosi razvoju frustracije, agresivnosti i očekivani su ishodi rizičnog ponašanja na prometnicama.⁸⁹

Na pitanje zašto se događa obijesna vožnja odgovor se može pronaći u istraživanju koje dosljedno potvrđuje da su traženje uzbuđenja⁹⁰ i impulzivnost značajan prediktor rizičnog i agresivnog stila vožnje.⁹¹ Bitno je razlikovati impulzivno ponašanje od traženja uzbuđenja iako bi se na prvi pogled moglo reći da su to slična ponašanja. Međutim, na impulzivnost se može gledati kao na „predispoziciju prema naglim i neplaniranim ponašanjima“ – impulzivni vozač pritom ne razmišlja o eventualnim posljedicama za ostale sudionike u prometu.⁹² S druge strane, traženje uzbuđenja⁹³ povezano je s traženjem novih i intenzivnijih podražaja iz okoline.⁹⁴ Traženje uzbuđenja povezuje se s vožnjom u zabranjenom smjeru, prekoračenjem brzine, vožnjom pod utjecajem alkohola i nizom drugih rizičnih ponašanja u prometu,⁹⁵ dok se

Disorders, 34 (2), 163–175, Reynolds, W. J.; Scott, B. (2000). Do nurses and other professional helpers normally display much empathy? *Journal of Advanced Nursing*, 31 (1), 226–234 i Hrabri telefon. Empatija i kako poticati empatiju kod djece, preuzeto s <https://odrasli.hrabritelefon.hr/clanci/empatija-kako-poticati-empatiju-kod-djece/> (pristupljeno 4. veljače 2024.).

⁸⁸ Vidi opširnije u Jolliffe, D.; Farrington, D. P. (2004). Empathy and offending: A systematic review and meta-analysis. *Aggression and violent behavior*, 9 (5), 441–476.

⁸⁹ U ovom se diplomskom radu ne namjerava ići tako daleko i govoriti o poveznici između EDD-a (poremećaj nedostatka empatije) i narcizma. Međutim, zanimljivo je istraživanje koje ispituje doprinos narcizma, bijesa, impulzivnosti i savjesnosti u vezi s prometom i nesavjesnim vožnjama. Vidi opširnije u Lustman, M. (2011). *Just can't put the brakes on aggressive driving: Narcissism, impulsivity, and driver aggression*, York University (Canada) ProQuest Dissertations Publishing, 2011., dostupno na https://central.bac-lac.gc.ca/.item?id=NR80515&op=pdf&app=Library&oclc_number=890511585 (pristupljeno 4. veljače 2024.).

⁹⁰ Traženje uzbuđenja predstavlja traženje novih i intenzivnih podražaja iz okoline. Ličnost možemo podijeliti na 4 relativno nezavisna faktora:

1. traženje uzbuđenja i avantura – Thrill and Adventure Seeking (TAS)
2. traženje novih doživljaja – Experience Seeking (ES)
3. dezinhibicija ili otkočenost – Disinhibition (DIS)
4. podložnost dosadi – Boredom Susceptibility (BS).

Podložnost dosadi opisuje se kao ponašanje u kojem osoba ne podnosi jednoličnost, izbjegava rutine i neaktivne osobe. Zuckerman, M. (2015). *Sensation Seeking: Behavioral Expressions and Biosocial Bases*. *International Encyclopedia of the Social & Behavioral Sciences*. 2nd edition, Volume 21. Preuzeto s <https://sci-hub.se/https://doi.org/10.1016/B978-0-08-097086-8.25036-8> (pristupljeno 4. veljače 2024.).

⁹¹ U ovoj je studiji sudjelovalo 224 studenta, a tema njezina istraživanja bio je potencijalni doprinos traženja senzacija, impulzivnosti, sklonosti dosadi i izazivanja bijesa u predviđanju nesigurne vožnje; provodila se pomoću tzv. ljestvice DAS (Driving Anger Scale). Dahlen, E. R. i dr. (2005). Driving anger, sensation seeking, impulsiveness, and boredom proneness in the prediction of unsafe driving. *Accident analysis & prevention*, 37 (2), str. 341–348.

⁹² Vidi u Moeller, F. G. i dr. (2001). Psychiatric aspects of impulsivity. *American journal of psychiatry*, 158 (11), 1783–1793 i Dahlen i dr. (2005), op. cit. u bilj. 91, str. 341–348.

⁹³ „U 40 studija koje je pregledao, Jonah je primijetio da traženje senzacija čini između 10–15 % varijance u rizičnoj vožnji.“ Jonah, B. A. (1997). Sensation seeking and risky driving: a review and synthesis of the literature. *Accident Analysis & Prevention*, 29 (5), 651–665 i Dahlen (2005), op. cit. u bilj. 91, str. 341–348.

⁹⁴ Vidi u Arnett, J. (1994). Sensation seeking: A new conceptualization and a new scale. *Personality and individual differences*, 16 (2), 289–296 i Zuckerman (2015), op. cit. u bilj. 90.

⁹⁵ Vidi u Arnett, J. (1990). Drunk driving, sensation seeking, and egocentrism among adolescents. *Personality and individual differences*, 11 (6), 541–546, Arnett, J. (1994), op. cit. u bilj. 94, str. 289–296, Arnett, J. J. (1996). Sensation seeking, aggressiveness, and adolescent reckless behavior. *Personality and individual differences*, 20

impulzivnost također povezuje s rizičnim ponašanjima u prometu, ali sa smanjenom sposobnosti za opažanjem prometnih znakova, što će rezultirati povećanim rizikom od potencijalnih sudara.⁹⁶ U provedenom istraživanju može se primijetiti da su osobe i kod traženja uzbuđenja i kod impulzivnosti sklone voziti u alkoholiziranom stanju.⁹⁷ Dakle, kod traženja uzbuđenja može se zaključiti da osoba naginje rizičnom ponašanju zbog uzbuđenja koje takvim ponašanjem dobiva,⁹⁸ dok kod impulzivnosti osoba preuzima rizik jer tada „nema dovoljno samokontrole da se suzdrži“ od upuštanja u takva rizična ponašanja.⁹⁹ I u jednom i u drugom slučaju radi se o vrlo rizičnim, agresivnim, moglo bi se reći i adrenalinskim vožnjama koje doprinose stvaranju osjećaja nesigurnosti ostalim sudionicima u prometu.

4.2. Egzogeni čimbenici

Egzogeni čimbenici daju širu sliku o ovom obliku kažnjivog ponašanja te tome kakav utjecaj imaju roditelji, vršnjaci i prijatelji na počinitelje obijesnih vožnji. Iako je endogenim čimbenicima potrebno posvetiti veću pažnju, ne bi trebalo podcijeniti utjecaj obiteljskog okruženja, vršnjaka i prijatelja na počinitelje, odnosno obijesne vozače.

Bezobzирnom, divljačkom ponašanju u velikoj mjeri mogu pridonijeti loš odgoj, utjecaj vršnjaka, prometna nekultura, alkohol i drugi čimbenici.¹⁰⁰ Vršnjaci mogu imati značajan utjecaj na mladog vozača.¹⁰¹ Primjerice, mogu vršiti pritisak da vozi brže i pritom ne poštuje prometna pravila, što će doprinijeti rizičnom ponašanju i smanjiti osjećaj sigurnosti ostalim sudionicima u prometu.¹⁰² Nažalost, mladi vozači,¹⁰³ želeći da ih njihovi vršnjaci prihvate,

(6), 693–702, Arnett, J. J.; Offer, D.; Fine, M. A. (1997). Reckless driving in adolescence: ‘State’ and ‘trait’ factors. *Accident Analysis & Prevention*, 29 (1), 57–63, Burns, P. C.; Wilde, G. J. (1995). Risk taking in male taxi drivers: Relationships among personality, observational data and driver records. *Personality and Individual Differences*, 18 (2), 267–278, Clément, R.; Jonah, B. A. (1984). Field dependence, sensation seeking and driving behaviour. *Personality and Individual Differences*, 5 (1), 87–93 i Greene, K. i dr. (2000). Targeting adolescent risk-taking behaviors: the contributions of egocentrism and sensation-seeking. *Journal of adolescence*, 23 (4), str. 439–461.

⁹⁶ Dahlen i dr. (2005), op. cit. u bilj. 91, str. 341–348 i Jonah (1997), op. cit. u bilj. 93, str. 651–665.

⁹⁷ Dahlen i dr. (2005), op. cit. u bilj. 91, str. 341–348 i Loo, R. (1979). Role of primary personality factors in the perception of traffic signs and driver violations and accidents. *Accident Analysis & Prevention*, 11 (2), 125–127.

⁹⁸ Vidi u Arnett, J. (1994), op. cit. u bilj. 94, str. 289–296, Dahlen i dr. (2005), op. cit. u bilj. 91, str. 341–348.

⁹⁹ Dahlen i dr. (2005), op. cit. u bilj. 91, str. 341–348. Vidi u Barratt, E. S. (1994). Impulsiveness and aggression. U J. Monahan & H. J. Steadman (ur.), *Violence and mental disorder: Developments in risk assessment*. University of Chicago Press. Preuzeto s <https://press.uchicago.edu/ucp/books/book/chicago/V/bo3684057.html> (pristupljeno 4. veljače 2024.).

¹⁰⁰ Vidi u Mršić (2005), op. cit. u bilj. 75, str. 73.

¹⁰¹ Provedeno istraživanje ukazuje na to da prisutnost vršnjaka u vozilu utječe na ponašanje mladih vozača. Vidi u Gheorghiu, A.; Delhomme, P.; Felonneau, M. L. (2015). Peer pressure and risk taking in young drivers’ speeding behavior. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 35, 101–111.

¹⁰² Vidi opširnije u Curry, A. E. i dr. (2012). Peer passengers: How do they affect teen crashes?. *Journal of Adolescent Health*, 50 (6), 588–594 i Shepherd, J. L. i dr. (2011). Susceptible to Social Influence: Risky “Driving” in Response to Peer Pressure 1. *Journal of Applied Social Psychology*, 41 (4), 773–797.

¹⁰³ Saznanje koje ledi krv u žilama činjenica je da „mladi ljudi imaju gotovo dvostruko veću vjerojatnost da će poginuti u prometnim nesrećama nego ljudi srednje dobi (od 40 do 60 godina)“. Padilla, J. L. i dr. (2023). *The*

naginju rizičnim i opasnim vožnjama, pri čemu ne razmišljaju ni o vlastitoj, a kamoli tuđoj sigurnosti.¹⁰⁴ Žalosno je što takva ponašanja na društvenim mrežama mogu biti predstavljena kao trend. Koliki utjecaj vršnjaci imaju na mlade vozače govori i činjenica da će se mladi vozači ponašati rizično ako takav stil vožnje preferiraju njihovi vršnjaci.¹⁰⁵ Na ljestvici SDCaF¹⁰⁶ može se primijetiti da s povećanjem vozačkog iskustva mladi vozači prijavljuju sve manji pritisak prijatelja, odnosno sve su manje podložni negativnim utjecajima prijatelja na izazivanje neoprezne vožnje.¹⁰⁷

Zbog toga je bitno naglasiti da po dobivanju vozačke dozvole proces osposobljavanja vozača ni u kojem slučaju nije završen.¹⁰⁸ Više prometnih nesreća mladi su vozači počinili u prisustvu svojih vršnjaka, dok je vožnja s roditeljem sigurnija, kako za mladog vozača, tako i za ostale sudionike u prometu.¹⁰⁹ Zbog toga je od krucijalne važnosti da barem u toj početnoj fazi osposobljavanja mladog vozača sudjeluje iskusni vozač, po mogućnosti roditelj.¹¹⁰

Da bi se što bolje pristupilo ovoj problematici, potrebno je promotriti utjecaj roditelja.¹¹¹ Ako se razmisli o vrtićkoj dobi, lako se prisjetiti da djeca u najranijoj dobi gledaju svoje roditelje te promatraju kako se oni ponašaju i rješavaju svoje probleme, kao i kako se nose sa stresom. Roditelji trebaju biti svjesni svog ponašanja pred djetetom i znati da će dijete usvojiti njihovo ponašanje. Ako roditelj natoči alkoholno piće svaki put kada je pod stresom, prekorači dopuštenu brzinu jer želi što prije stići na roditeljski sastanak i ne poštuje prometna pravila, a

young male driving problem: relationship between safe driving climate among friends, peer pressure and driving styles. Transportation research part F: traffic psychology and behaviour, 98, 141–156, dostupno na <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1369847823001894> (pristupljeno 4. veljače 2024.).

¹⁰⁴ „Raspravlja se o razlozima posebno visokih stopa nesreća među mladim muškarcima, s naglaskom na to kako američke ideje o muškosti promiču rizike vožnje.“ Arnett, J. J. (2002). Developmental sources of crash risk in young drivers. Injury prevention, 8 (suppl 2), ii17–ii23.

¹⁰⁵ Vidi u Conner, M.; Smith, N.; McMillan, B. (2003). Examining normative pressure in the theory of planned behaviour: Impact of gender and passengers on intentions to break the speed limit. Current Psychology, 22, 252–263 i Gheorghiu; Delhomme; Felonneau (2015), op. cit. u bilj. 101, str. 101-111.

¹⁰⁶ SDCaF (Safe Driving Climate among Friends) ljestvica je koja mjeri utjecaj prijatelja na mlade vozače i njihovu povezanost s ponašanjem u vožnji. Vidi u Padilla i dr. (2023), op. cit. u bilj. 103, str. 141-156.

¹⁰⁷ Padilla i dr. (2023), op. cit. u bilj. 103, str. 141-156.

¹⁰⁸ Ministarstvo unutarnjih poslova Republike Hrvatske. Mladi vozači - Budite odgovorni sudionici u prometu! Preuzeto s <https://mup.gov.hr/policijske-uprave/mladi-vozaci-budite-odgovorni-sudionici-u-prometu/226831> (pristupljeno 4. veljače 2024.).

¹⁰⁹ Ibidem.

¹¹⁰ Mladi vozači. Praktičan život. 29. listopada 2020. Preuzeto s <https://www.prakticanzivot.com/mladi-vozaci-13837> (pristupljeno 4. veljače 2024.).

¹¹¹ Vidi opširnije u Simons-Morton, B. G.; Ouimet, M. C.; Catalano, R. F. (2008). Parenting and the young driver problem. American journal of preventive medicine, 35(3), S294-S303 i Scott-Parker, B.; Watson, B.; King, M. (2009). Exploring how parents and peers influence the behaviour of young drivers. Proceedings of the 2009 Australasian Road Safety Research, Policing and Education and the 2009 Intelligent Speed Adaption (ISA) Conference. Roads and Traffic Authority of New South Wales, 809-816.

dijete to promatra, velika je vjerojatnost da će dijete usvojiti takav obrazac ponašanja.¹¹² Tada mladi postaju problem te je logično da neće bespogovorno slijediti pravila o odgovornom ponašanju na cestama i poštivati zabranu konzumacije alkohola. Isto tako, kažnjavanjem i kritiziranjem roditelji neće postići željene rezultate, već će promjena doći kada roditelj promijeni svoje ponašanje.¹¹³

Obijesnim vožnjama zasigurno doprinosi i razvoj tehnologije koja velikom brzinom ostvaruje svoj napredak u automobilskoj industriji. Osjećaj „snage i moći“ koji dominira tijekom vožnje nabrijanih automobila prevladat će u odnosu na odgovorno i sigurno ponašanje u prometu.¹¹⁴ Istraživanjem koje je provela britanska tvrtka *Scrap Car Comparison* utvrdilo se da postoji poveznica između psihopata i odabira automobila.¹¹⁵ Na kraju se dolazi do zaključka da su glavni uzroci nastanka obijesnih vožnji impulzivnost, traženje uzbuđenja i želja za dokazivanjem, no ne treba zanemariti ni utjecaj umora, nisku empatiju i utjecaj roditelja, ali i vozila.

5. Kriminalno-politički pogled na suzbijanje obijesnih vožnji

Kriminologijom ne dobivamo samo podatke o pojavnim oblicima i uzrocima kažnjivih ponašanja, već i saznanja o politici suzbijanja kažnjivih ponašanja.¹¹⁶ Kriminalna politika ili antikriminalna politika disciplina je usmjerena na suzbijanje delinkventnih ponašanja.¹¹⁷ Da bi se najbolje opisala kriminalna politika, valja se poslužiti njemačkom literaturom koja je u 20. stoljeću kriminalnu politiku definirala kao „zajedništvo svih državnih mjera u borbi protiv kriminala“.¹¹⁸

Najosjetljivija skupina sudionika u prometu upravo su pješaci. Zbog tog se razloga od vozača očekuje dodatan oprez i zato ih je prijeko potrebno educirati na vrijeme te usmjeriti

¹¹² Vidi opširnije u Jakab, A. W. (2008). Obitelj – sustav dinamičnih odnosa u interakciji. Hrvatska revija za rehabilitacijska istraživanja, 44 (2), 119–128.

¹¹³ Vidi opširnije u Čudina-Obradović, M.; Obradović J. (2006). Psihologija braka i obitelji. Golden marketing – Tehnička knjiga. Zagreb, str. 268.

¹¹⁴ Vidi u Mršić (2005), op. cit. u bilj. 75, str. 61.

¹¹⁵ Iako ovo istraživanje nije znanstveno utemeljeno pa se njegovi rezultati ne trebaju uzimati doslovno, psihopati su poznati po manipulacijama, zbog čega ne možemo sa sigurnošću tvrditi da su bili iskreni prilikom provođenja ankete. Na temelju dobivenih rezultata utvrđeno je da su osobe za koje se sumnja da su psihopati bili vozači BMW-a. Vidi u Istraživanje pokazalo: Postoji posebna veza između psihopata i ovih automobila, od boje do marke. Poslovni.hr. 12. travanj 2023. Preuzeto s <https://www.poslovni.hr/lifestyle/istrazivanje-potvrdilo-postoji-posebna-veza-izmedu-psihopata-i-ovih-automobila-4385329> (pristupljeno 4. veljače 2024.) i Which drivers are most likely to be psychopaths? Scrap Car Comparison. 3. listopada 2023. Dostupno na <https://www.scrapcarcomparison.co.uk/blog/which-drivers-are-most-likely-to-be-psychopaths/> (pristupljeno 4. veljače 2024.).

¹¹⁶ Derenčinović; Getoš (2008), op. cit. u bilj. 34, str. 19.

¹¹⁷ Mršić (2005), op. cit. u bilj. 75, str. 27.

¹¹⁸ Derenčinović; Getoš (2008), op. cit. u bilj. 34, str. 22 i Mršić (2005), op. cit. u bilj. 75, str. 27.

njihovu pažnju na opasnosti koje prijete u vožnji. Ministarstvo unutarnjih poslova, Hrvatski autoklub te jedinice lokalne samouprave provode edukacije roditelja djece predškolske dobi i učenika prvih razreda osnovnih škola.¹¹⁹ Od 1995. godine policija tijekom jesenskih mjeseci provodi akciju „Poštujte naše znakove!“,¹²⁰ što se pokazalo jako učinkovitim i čemu u prilog govore i brojke koje potvrđuju da se broj smrtno stradale i teško ozlijeđene djece na hrvatskim prometnicama od tada smanjuje.¹²¹

U Nacionalnom planu sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske za razdoblje od 2021. do 2030. godine¹²² utvrđeno je da je čovjek „potencijalni uzrok 57 % teških prometnih nesreća u Republici Hrvatskoj“. ¹²³ Cilj je Nacionalnog plana sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske za razdoblje od 2021. do 2030. godine unapređenje sigurnosti cestovnog prometa u Republici Hrvatskoj različitim mjerama i aktivnostima.¹²⁴ U diplomskom će radu biti spomenute samo neke od mnogih mjera koje su poduzete ili će biti poduzete do 2030. godine, a relevantne su za temu koja se u radu obrađuje.

¹¹⁹ Nacionalni plan sigurnosti cestovnog prometa RH za razdoblje od 2021. do 2030. godine, str. 52. Preuzeto s https://mup.gov.hr/UserDocsImages/2022/06/NPSCP_hr_web.pdf (pristupljeno 4. veljače 2024.).

¹²⁰ Ministarstvo unutarnjih poslova, Poštujte naše znakove, 2023., preuzeto s <https://mup.gov.hr/vijesti/postujte-nase-znakove-291588/291588> (pristupljeno 4. veljače 2024.).

¹²¹ Ibidem.

¹²² Vlada RH 29. je srpnja 2021. godine donijela Odluku o donošenju Nacionalnog plana sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske za razdoblje od 2021. do 2030. godine. Navedeno razdoblje od 2021. godine do 2030. godine označava se kao Drugo desetljeće sigurnosti cestovnog prometa. Narodne novine, br. 86/2021, preuzeto s https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2021_07_86_1588.html (pristupljeno 4. veljače 2024.).

¹²³ „U kombinaciji s cestom čovjek je potencijalni uzrok 35 % teških prometnih nesreća, dok je u kombinaciji s vozilom potencijalni uzrok 6 % teških prometnih nesreća.“ Vozilo i cesta kao zasebni čimbenici uzrok su do 1 % teških prometnih nesreća u Republici Hrvatskoj, dok su ostali uzroci brzina (17 %), brzina u kombinaciji s alkoholom (8 %) i brzina u kombinaciji s neopreznom vožnjom (10 %). Idući je uzrok alkohol, koji je zabilježen u 23 % teških prometnih nesreća, pri čemu se može pretpostaviti da je vožnja pod utjecajem alkohola uzročnik oko 4 % teških nesreća. Izvor: Nacionalni plan sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske za razdoblje od 2021. do 2030. godine, op. cit. u bilj. 119, str. 13.

¹²⁴ Osnovni je cilj Nacionalnog programa smanjenje broja poginulih u prometnim nesrećama za 50 %, dok je posebni cilj unapređenje cestovnog prometa u RH i on se planira ostvariti provedbom mjera svrstanih u 13 područja djelovanja. Ovdje se navode samo neka područja djelovanja:

- sigurna brzina, odnosno smanjenje udjela vozila koja se kreću brzinom većom od ograničene za 50 %
- vožnja bez utjecaja alkohola, droga i lijekova – cilj je da se do 2030. njihova brojka smanji za 50%
- sigurna infrastruktura – cilj je da do 2030. sve nove ceste zadovolje predviđene sigurnosne standarde za sve sudionike u prometu ili imaju tri i više zvjezdica, a postojeće ceste na kojima se odvija 75 % prometa bude ocijenjeno minimalno trima zvjezdicama za sve skupine korisnika ceste
- sigurna vozila – cilj je da se do 2030. poveća udio novih osobnih automobila sa sigurnosnim rejtingom EuroNCAP-a
- jačanje kapaciteta prometne policije i inspeksijskih službi – do 2030. ljudske i tehničke potencijale policije i inspeksijskih službi zaduženih za nadzor prometa na cestama treba ojačati za 100 %).

„Unutar ovih područja djelovanja planira se ostvariti 190 aktivnosti – edukacijske, inženjerske i zakonske, podijeljene u 71 mjeru.“ Izvor: Narodne novine, op. cit. u bilj. 122 i Nacionalni dan sigurnosti cestovnog prometa, Hrvatski zavod za javno zdravstvo. 21. listopada 2022., dostupno na <https://www.hzjz.hr/aktualnosti/nacionalni-dan-sigurnosti-cestovnog-prometa-4/> (pristupljeno 4. veljače 2024.).

Tragedije se mogu izbjeći, ali potrebno je da sudjeluju svi, dakle ne samo vozači već i institucije, ali i roditelji. Postavlja se pitanje što učiniti s roditeljima mladih vozača koji izazovu teži prometni delikt ili pak obijesnu vožnju, pogotovo ako nemaju vozačku dozvolu, ako im je ona oduzeta ili im je izrečena zabrana upravljanja vozilom? Što je s kaznenom odgovornošću vlasnika vozila kojim mladi vozač odluči počiniti kažnjivo ponašanje? Ako se postigne kombinacija alkohola, mladosti, neiskustva i želje za dokazivanjem, dobiva se recept za tragediju. Koja je razlika između takvog scenarija i agresivne osobe koja hoda gradom s vatrenim oružjem? Tu se povlači pitanje odgovornosti roditelja: ne bi li roditelji potencijalno morali odgovarati ako svoje vozilo daje na uporabu mladom vozaču te pritom o njemu neodgovorno i nemarno ne vode brigu? Tom se problemu može pristupiti raznim inovativnim tehnološkim rješenjima. Jedno je od inovativnih rješenja upotreba uređaja *Alcohol interlock*. Riječ je o uređaju koji je konstruiran kao alternativna verzija za blokiranje i onemogućavanje pokretanja vozila ako je došlo do konzumacije alkohola.¹²⁵ Njegovo uvođenje može imati pozitivan učinak na smanjenje broja nesreća uzrokovanih alkoholom, a ujedno na ovaj način može doći i do učinkovitog eliminiranja kriminogenih čimbenika poput alkohola. Drugi je način za rješavanje ove problematike tzv. aplikacija *Dashcam* koja prati vozačevo ponašanje u vožnji te „može zabilježiti prijestupe, uključujući prolazak kroz crveno svjetlo i korištenje mobilnog telefona tijekom vožnje“.¹²⁶ Ideja je sadržana u sljedećem citatu: „Ako vozači vjeruju da ih drugi promatraju, nadamo se da će voziti na pravi način.“¹²⁷

Važno je napomenuti da „udio teških prometnih nesreća u kojima je potencijalna okolnost infrastruktura iznosi oko jedan posto“,¹²⁸ dok infrastruktura u kombinaciji s čovjekom sudjeluje u čak 35 % teških prometnih nesreća, a u kombinaciji s čovjekom i vozilom u nešto manje od 1 % teških prometnih nesreća.¹²⁹ Traženje rješenja u pojačanom policijskom

¹²⁵ Primjena *Alcohol interlock*a pokazala je svoju svrsishodnost jer se postigla od 40 do 95 % veća učinkovitost u sprječavanju recidivizma i vožnje pod utjecajem alkohola u odnosu na tradicionalne mjere kao što su oduzimanje vozačke dozvole ili novčane kazne. U RH dodatno će se istražiti učinkovitost sustava *Alcohol Interlock* i njegov utjecaj na smanjenje broja nesreća te će se poticati profesionalne vozače na upotrebu toga sustava. Izvor: *Alcohol interlocks in Europe*. European Transport Safety Council. Preuzeto s <https://etsc.eu/issues/drink-driving/alcohol-interlock-barometer/> (pristupljeno 4. veljače 2024.) i *Alcohol interlocks*. Europska komisija. Preuzeto s https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/statistics-and-analysis-archive/esafety/alcohol-interlocks_en (pristupljeno 4. veljače 2024.).

¹²⁶ Vidi opširnije u Huzjak, K. (2023). S novom aplikacijom za smartfone moći ćete kamerom bilježiti i slati policije druge vozače prekršitelje. *Jutarnji list*. 23. ožujak 2023. Preuzeto s <https://www.jutarnji.hr/autoklub/aktualno/s-novom-aplikacijom-za-smartfone-moci-cete-kamerom-biljeziti-i-slati-policije-druge-vozace-prekrsitelje-15318331> (pristupljeno 4. veljače 2024.).

¹²⁷ Ibidem. Citat Jamesa Gibsona, izvršnog direktora Road Safety GB-a.

¹²⁸ Nacionalni plan sigurnosti cestovnog prometa RH za razdoblje od 2021. do 2030. godine, op. cit. u bilj. 119, str. 61.

¹²⁹ Ibidem.

nadziranju relacija koje su se pokazale opasnijima od drugih relacija (tzv. crne točke) predstavljalo bi samo privremeno i neodgovarajuće rješenje, stoga se potencijalna opasnost tih relacija treba riješiti/otkloniti cestovnom infrastrukturom. S ciljem postizanja sigurnije infrastrukture sanirat će se opasna mjesta,¹³⁰ analizirati sigurnost novih i postojećih cesta¹³¹ i provesti razna istraživanja u nastojanju da se poveća sigurnost rizičnih dionica.¹³² Najbolji primjer kako se na učinkovit način može pronaći rješenje zagrebački je remetinečki rotor, poznat kao prometna crna točka koja je riješena tek infrastrukturnim cestovnim preoblikovanjem.¹³³

U povodu Europskog tjedna mobilnosti Hrvatski autoklub organizirao je stručni skup na temu „Stanje sigurnosti cestovnog prometa u osam mjeseci 2023. godine“ koji je održan 19. rujna 2023. godine.¹³⁴ Predstavnik Fakulteta prometnih znanosti Juraj Vertlberg ukazao je na „tzv. *safe system approach*“¹³⁵ pri kojem se treba utjecati kako na korisnike, tako i na vozila te infrastrukturu da bi svi mogli biti ocijenjeni s pet zvjezdica“. ¹³⁶

Radi boljeg uvida u sigurnost koju nam pružaju europske ceste naglasak će u ovome diplomskom radu biti stavljen na preliminarne podatke koje je objavila Europska komisija. Iako dostupni podatci ukazuju na to da se broj smrtnih slučajeva smanjuje, napredak je i dalje spor.¹³⁷ Najsigurnije ceste u Europi kada je riječ o smanjenju stope smrtnih slučajeva, prema podacima iz 2022. godine, nalaze se u Švedskoj koja bilježi 21 smrtni slučaj u odnosu na milijun stanovnika, a slijede je Danska (26/milijun), Rumunjska (86/milijun) i Bugarska (78/milijun).¹³⁸ Hrvatska bilježi 71 smrtni slučaj u odnosu na milijun stanovnika, a najveće su smanjenje smrtnih slučajeva postigle Litva i Poljska – riječ je o smanjenju većem od 30 %.¹³⁹

¹³⁰ Ibid., str. 62.

¹³¹ Ibid., str. 62. „Provođenjem aktivnosti vezanih za ostvarivanje uvjeta da sve novoprojektirane ceste trebaju biti ocijenjene s minimalno tri zvjezdice za sve skupine korisnika ceste, ovisno o kategoriji ceste.“

¹³² Ibidem.

¹³³ Vidi opširnije u Rotor Remetinec za sigurniji promet. Grad Zagreb. 3. lipnja 2020. Preuzeto s <https://www.zagreb.hr/velika-obnova-iz-eu-fondova/107193> (pristupljeno 4. veljače 2024.).

¹³⁴ HAK: Stručni skup Sigurnost i mobilnost. 21. rujna 2023. Preuzeto s <https://npscp.hr/vijesti/item/1125-hak-strucni-skup-sigurnost-i-mobilnost> (pristupljeno 4. veljače 2024.).

¹³⁵ U 2020. godini EU politiku sigurnosti cestovnog prometa temelji na „pristupu temeljenom na sigurnosti sustava“, što je tzv. *safe system approach*. Takav pristup obuhvaća „višesektorsko i multidisciplinarno djelovanje različitih subjekata u cilju povećanja razine sigurnosti cestovnog prometa“ te se temelji na podjeli odgovornosti. Izvor: Narodne novine, op. cit. u bilj. 122.

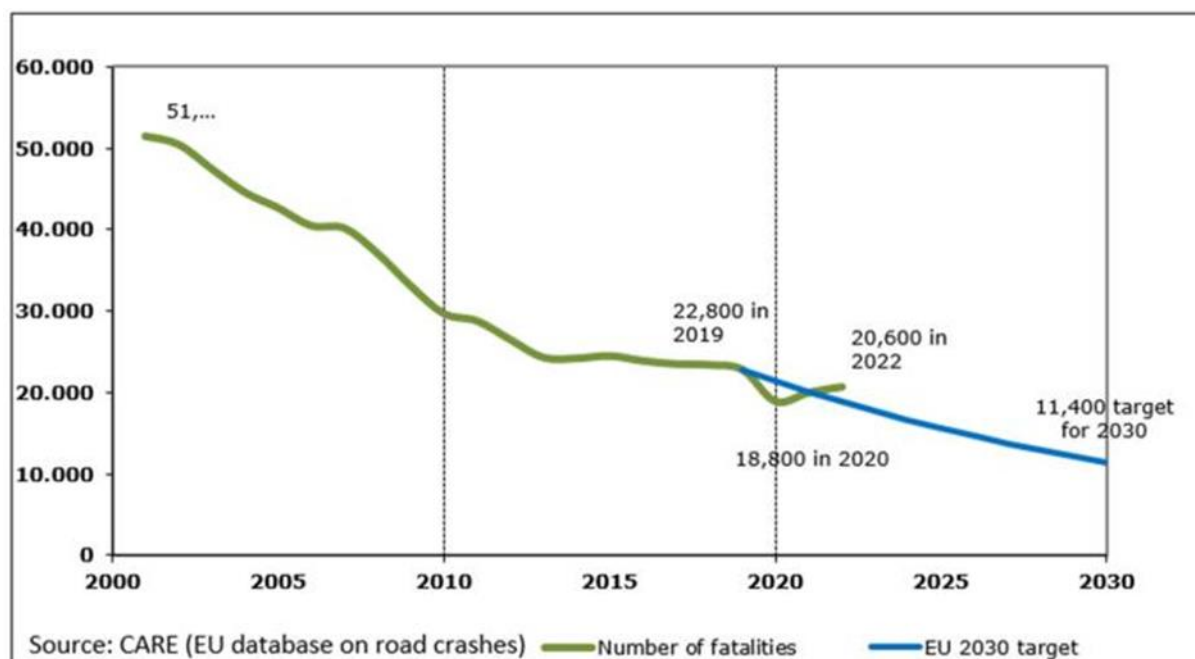
¹³⁶ Ibidem.

¹³⁷ Vidi u Sigurnost na cestama EU-a: manje smrtnih slučajeva nego prije pandemije, ali napredak je i dalje prespor. Europska komisija. Preuzeto s https://croatia.representation.ec.europa.eu/news/sigurnost-na-cestama-eu-manje-smrtnih-slucajeva-nego-prije-pandemije-ali-napredak-je-i-dalje-prespor-2023-02-21_hr (pristupljeno 4. veljače 2024.).

¹³⁸ Ibidem.

¹³⁹ Ibidem.

Grafikon 7: Statistika sigurnosti na cestama za 2022.¹⁴⁰



Europska komisija na temelju „Strateškog akcijskog plana za sigurnost na cestama u okviru politike EU-a za sigurnost na cestama za razdoblje 2021. – 2030.“ nastoji do 2050. godine broj poginulih na cestama smanjiti na nulu, što je poznato i kao tzv. „vizija nula“.¹⁴¹ Možda je plan preambiciozno osmišljen, ali pokazuje veliki potencijal u postizanju veće sigurnosti na europskim cestama. Hoće li se broj smrtnih slučajeva do 2050. godine smanjiti na nulu, pokazat će vrijeme.¹⁴²

6. Zaključak

Davne 2013. godine na snagu stupa novi KZ te se na velika vrata uvodi kazneno djelo obijesne vožnje. Zakonodavac u ovom slučaju prepoznaje potencijal da se „kaznenopravna

¹⁴⁰ Zelenom je bojom označen broj smrtnih slučajeva, dok je plavom bojom istaknut cilj EU-a za 2030. Važno je napomenuti da se predstavljeno temelji na preliminarnim i često djelomičnim podacima. Izvor grafikona: CARE, baza podataka EU-a o prometnim nesrećama, dostupno na https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/road-safety-eu-fatalities-below-pre-pandemic-levels-progress-remains-too-slow-2023-02-21_en (pristupljeno 4. veljače 2024.).

¹⁴¹ Prilog komunikaciji Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija Europa u pokretu. Održiva mobilnost za Europu: sigurna, povezana i čista. Europska komisija. Preuzeto s https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:0e8b694e-59b5-11e8-ab41-01aa75ed71a1.0006.02/DOC_2&format=PDF (pristupljeno 4. veljače 2024.). Napomena: *Vizija nula* ili *Vision zero* prvi je put predstavljena u švedskom parlamentu; označava politiku suzbijanja smrtnog stradavanja na cestama odnosno potpunu eliminacije smrtnog stradavanja u prometu. Vidi u Narodne novine, op. cit. u bilj. 122.

¹⁴² Vidi opširnije u Europska komisija predlaže ažurirane zahtjeve za vozačke dozvole i bolju prekograničnu provedbu pravila cestovnog prometa. Europska komisija. Preuzeto s https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/european-commission-proposes-updated-requirements-driving-licences-and-better-cross-border-2023-03-01_en (pristupljeno 4. veljače 2024.).

zaštita proširi i na određene oblike teškog ugrožavanja sigurnosti“ cestovnog prometa.¹⁴³ Na temelju analiziranih podataka može se primijetiti „da je kazneno djelo obijesne vožnje slabo zastupljeno u praksi“. ¹⁴⁴

Obijesna vožnja može obuhvaćati brzu vožnju, vožnju u vidno alkoholiziranom stanju i ignoriranje prometnih pravila, agresivno pretjecanje i impulzivno ponašanje koje će rezultirati pojavom nesigurnih i opasnih prometnica za ostale sudionike u prometu. Pojedini će vozači nakon prve opomene policije početi mijenjati svoje ponašanje i biti oprezniji u prometu, dok će drugi vozači nastaviti sa svojim uobičajenim divljačkim ponašanjem na prometnicama. Obijesna se vožnja može okarakterizirati i kao „ruski rulet“ – spoj alkohola, impulzivnosti, umora i nedostatka empatije dovodi do apsurdnog poigravanja sa životom.¹⁴⁵

Kao što je već spomenuto u diplomskom radu, primjetno je da se broj prijavljenih za kazneno djelo obijesne vožnje ne smanjuje, što samo ukazuje na to da sigurnost na hrvatskim cestama još nije na zadovoljavajućem nivou te postoji prostor za napredak u postizanju bolje sigurnosti. Prevencija i represivno djelovanje način su na koji je moguće postići bolju sigurnost. Tijekom stručnog skupa Sigurnost i mobilnost u organizaciji Hrvatskog autokluba u povodu Europskog tjedna mobilnosti Danijela Barić istaknula je da je edukacija „ključ prevencije i sigurnosti“. ¹⁴⁶ Barić napominje, što je i preporučljivo, da daljnja edukacija kojoj se teži mora biti izrazito inovativna. ¹⁴⁷ Nove generacije koje odrastaju s modernom tehnologijom zahtijevaju „drugačiji pristup“ podučavanju o mogućim rizicima koji vrebaju na svakom uglu da bi se naglasilo da prometnice nisu mjesto gdje se pogreške toleriraju. ¹⁴⁸

Dakle, promet zahtijeva dobre komunikacijske sposobnosti, snalažljivost i mogućnost predviđanja opasnosti koje bi se eventualno mogle pojaviti. Tijekom obuke u autoškoli budući mladi vozači uče prometne propise i nakon što svladaju tehnike vožnje, prepušteni su hrvatskim prometnicama. Međutim, odgovoran stav i prometna kultura stječu se ponajprije u roditeljskom domu. Vrlo je važna i uloga roditelja s obzirom na to da su mladi vozači ujedno i nezreli vozači podložniji dokazivanju, pri čemu vođeni željom da impresioniraju okolinu ne zaziru od kršenja

¹⁴³ Leder, D. (2014). Kazneno djelo obijesne vožnje u cestovnom prometu kao razlog gubitka prava iz osiguranja. Hrvatska pravna revija, svibanj 2014., str. 16.

¹⁴⁴ U promatranom razdoblju od 2013. godine do 2022. godine vidimo da je kazneno djelo obijesne vožnje u odnosu na preostala kaznena djela protiv sigurnosti u cestovnom prometu zastupljeno svega 2,11%. Vidi supra, str. 7.

¹⁴⁵ Georges Arthur Surdez izmislio je izraz „ruski rulet“. Vidi opširnije na Wikipedia. Preuzeto s https://en.wikipedia.org/wiki/Russian_roulette (pristupljeno 4. veljače 2024.).

¹⁴⁶ Vidi supra. str. 26, bilj. 134.

¹⁴⁷ Ibidem.

¹⁴⁸ Ibidem.

zakona. Ponekad policija i sudstvo posustaju u borbi protiv obijesnih vozača, stoga je svaka pomoć dobrodošla da bi se takvo ponašanje na cestama smanjilo i u potpunosti uklonilo. Diplomski rad prigodno završava citatom slavnog Alberta Einsteina: „Svijet je opasno mjesto za život, ne zbog ljudi koji su zli, već zbog dobrih ljudi koji ništa ne poduzimaju.“¹⁴⁹

¹⁴⁹ „The world is a dangerous place to live, not because of the people who are evil, but because of the people who don't do anything about it.“ Preuzeto s https://en.wikiquote.org/wiki/Albert_Einstein (pristupljeno 4. veljače 2024.).

Literatura

Aljinović, N. (2018). Izazivanje prometne nesreće u cestovnom prometu. *Zagrebačka pravna revija*, 7(2).

Apel, R. Sanctions (2013). Perceptions, and Crime: Implications for Criminal Deterrence. *Journal of quantitative criminology*, 29, 67–101, dostupno na <https://doi.org/10.1007/s10940-012-9170-1> (pristupljeno 4. veljače 2024.).

Arnett, J. (1994). Sensation seeking: A new conceptualization and a new scale. *Personality and individual differences*, 16 (2).

Arnett, J. (1990). Drunk driving, sensation seeking, and egocentrism among adolescents. *Personality and individual differences*, 11 (6).

Arnett, J. J. (1996). Sensation seeking, aggressiveness, and adolescent reckless behavior. *Personality and individual differences*, 20 (6).

Arnett, J. J.; Offer, D.; Fine, M. A. (1997). Reckless driving in adolescence: „State“ and „trait“ factors. *Accident Analysis & Prevention*, 29 (1).

Arnett, J. J. (2002). Developmental sources of crash risk in young drivers. *Injury prevention*, 8(suppl 2).

Bačić, F.; Šeparović, Z. (1997). *Krivično pravo - posebni dio*. Informator. Zagreb.

Bačić, F.; Pavlović, Š. (2004). *Komentar Kaznenog zakona*. Organizator. Zagreb.

Baker, A. E.; Tashjian, S. M.; Goldenberg, D.; Galván, A. (2020). Neural activity moderates the association between sleep and risky driving behaviors in adolescence. *Developmental Cognitive Neuroscience*, 43, 100790. Preuzeto s <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC7229488/> (pristupljeno 4. veljače 2024.).

Baron-Cohen, S.; Wheelwright, S. (2004). The Empathy Quotient: An investigation of adults with Asperger syndrome or high functioning autism, and normal sex differences. *Journal of Autism and Developmental Disorders*, 34 (2).

Barratt, E. S. (1994). Impulsiveness and aggression. U J. Monahan & H. J. Steadman (ur.), *Violence and mental disorder: Developments in risk assessment*. University of Chicago Press. Preuzeto s <https://press.uchicago.edu/ucp/books/book/chicago/V/bo3684057.html> (pristupljeno 4. veljače 2024.).

Beebe, D. W. (2011). Cognitive, behavioral, and functional consequences of inadequate sleep in children and adolescents. *Pediatric Clinics*, 58 (3).

Burns, P. C.; Wilde, G. J. (1995). Risk taking in male taxi drivers: Relationships among personality, observational data and driver records. *Personality and Individual Differences*, 18 (2).

Clément, R.; Jonah, B. A. (1984). Field dependence, sensation seeking and driving behaviour. *Personality and Individual differences*, 5 (1).

Conner, M.; Smith, N.; McMillan, B. (2003). Examining normative pressure in the theory of planned behaviour: Impact of gender and passengers on intentions to break the speed limit. *Current Psychology*, 22.

Curry, A. E.; Mirman, J. H.; Kallan, M. J.; Winston, F. K.; Durbin, D. R. (2012). Peer passengers: How do they affect teen crashes? *Journal of Adolescent Health*, 50 (6).

Cvitanović, L.; Derenčinović, D.; Turković, K.; Munivrana Vajda, M.; Dragičević Prtenjača, M.; Maršavelski, A.; Roksandić Vidlička, S. (2018). *Kazeno pravo: posebni dio*. Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu. Zagreb.

Čudina-Obradović, M.; Obradović, J., (2006). *Psihologija braka i obitelji*. Golden marketing - Tehnička knjiga. Zagreb.

Dahlen, E. R.; Martin, R. C.; Ragan, K.; Kuhlman, M. M. (2005). Driving anger, sensation seeking, impulsiveness, and boredom proneness in the prediction of unsafe driving. *Accident analysis & prevention*, 37 (2).

Daviet, R.; Aydogan, G.; Jagannathan, K; Spilka, N; Koellinger, P. D.; Kranzler, H. R.; Nave, G.; Wetherill, R. R. (2022). Associations between alcohol consumption and gray and white matter volumes in the UK Biobank. *Nature Communications*, 13(1).

Derenčinović, D.; Getoš, A. M. (2008). *Uvod u kriminologiju s osnovama kaznenog prava*. Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu. Zagreb.

DeYoung, C. G. (2010). Impulsivity as a personality trait. *Handbook of self-regulation: Research, theory, and applications*, 2.

Dragičević Prtenjača, M.; Brkić, M. (2018). Obijesna vožnja – sporna obilježja i druga otvorena pitanja. *Zagrebačka pravna revija*, 7 (3).

- Duras, I. (2016). Obijesna vožnja kao novo kazneno djelo. *Policija i sigurnost*, 25 (2/2016).
- Gheorghiu, A.; Delhomme, P.; Felonneau, M. L. (2015). Peer pressure and risk taking in young drivers' speeding behavior. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 35.
- Greene, K.; Krcmar, M.; Walters, L. H.; Rubin, D. L.; Hale, L. (2000). Targeting adolescent risk-taking behaviors: the contributions of egocentrism and sensation-seeking. *Journal of adolescence*, 23 (4).
- Hirtenlehner, H.; Wikström, P. O. H. (2017). Experience or deterrence? Revisiting an old but neglected issue. *European journal of criminology*, 14(4), dostupno na <https://doi.org/10.1177/1477370816671750> (pristupljeno 4. veljače 2024.).
- Leder, D. (2014). Kazneno djelo obijesne vožnje u cestovnom prometu kao razlog gubitka prava iz osiguranja. *Hrvatska pravna revija*, svibanj 2014.
- Loo, R. (1979). Role of primary personality factors in the perception of traffic signs and driver violations and accidents. *Accident Analysis & Prevention*, 11 (2).
- Lustman, M. (2011) Just can't put the brakes on aggressive driving: Narcissism, impulsivity, and driver aggression, York University (Canada) ProQuest Dissertations Publishing, 2011., dostupno na https://central.bac-lac.gc.ca/.item?id=NR80515&op=pdf&app=Library&oclc_number=890511585 (pristupljeno 4. veljače 2024.).
- Jakab, A. W. (2008). Obitelj – sustav dinamičnih odnosa u interakciji. *Hrvatska revija za rehabilitacijska istraživanja*, 44 (2).
- Jolliffe, D.; Farrington, D. P. (2004). Empathy and offending: A systematic review and meta-analysis. *Aggression and violent behavior*, 9 (5).
- Jolliffe, D.; Murray, J. (2012) Lack of empathy and offending. *The future of criminology*, 62–69.
- Jonah, B. A. (1997). Sensation seeking and risky driving: a review and synthesis of the literature. *Accident Analysis & Prevention*, 29 (5).
- Juras, D. (2020). Sigurnosna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom. *Policija i sigurnost*, 29 (3/2020.).

- Konrath, S. H.; O'Brien, E. H.; Hsing, C. (2011). Changes in dispositional empathy in American college students over time: A meta-analysis. *Personality and Social Psychology Review*, 15 (2).
- Krause, A. J.; Simon, E. B.; Mander, B. A.; Greer, S. M.; Saletin, J. M.; Goldstein-Piekarski, A. N.; Walker, M. P. (2017). The sleep-deprived human brain. *Nature Reviews Neuroscience*, 18 (7).
- Laapotti, S.; Keskinen, E.; Rajalin, S. (2003). Comparison of young male and female drivers attitude and self-reported traffic behaviour in Finland in 1978. and 2001., *Journal of safety research*, 34.
- Mandić, M. (2021). Uzroci nastanka prometnih nesreća. Diplomski rad. Veleučilište u Šibeniku. Šibenik.
- Mannering, F. L. (1993). Male/female driver characteristics and accident risk: some new evidence. *Accident Analysis & Prevention*, 25 (1).
- Miletić, J. (2005). Povijesni razlozi terminoloških promjena u novom hrvatskom kaznenom zakonodavstvu. *Croatica et Slavica Iadertina*, 1 (1).
- Moeller, F. G.; Barratt, E. S.; Dougherty, D. M.; Schmitz, J. M.; Swann, A. C. (2001). Psychiatric aspects of impulsivity. *American journal of psychiatry*, 158 (11).
- Moslavac, B. (2015). Obijesno i grubo kršenje prometnih propisa uz nesposobnost za (sigurnu) vožnju zbog prekomjerne alkoholiziranosti. *Hrvatska pravna revija*, 3.
- Moslavac, B. (2020). Obijesna vožnja u cestovnom prometu (monografija). Libertin naklada. Rijeka.
- Mršić, Ž. (2005). Prevencija i represija u suzbijanju cestovne prometne delinkvencije. Ministarstvo unutarnjih poslova Republike Hrvatske. Zagreb.
- Mršić, Ž.; Orehovec, P. (2010). Prometna kaznena djela. *Hrvatski ljetopis za kazneno pravo i praksu*, 17 (2), Zagreb.
- Novoselec, P., (2015.), *Sudska praksa, hrvatski ljetopis za kazneno pravo i praksu (Obijesna vožnja u cestovnom prometu)*, vol. 22, br. 1/2015, Zagreb.
- Paavonen, E. J.; Porkka-Heiskanen, T.; Lahikainen, A. R. (2009). Sleep quality, duration and behavioral symptoms among 5–6-year-old children. *European Child & Adolescent Psychiatry*, 18.

Paavonen, E. J.; Raikkonen, K.; Lahti, J.; Komsu, N.; Heinonen, K.; Pesonen, A. K.; Porkka-Heiskanen, T. (2009). Short sleep duration and behavioral symptoms of attention-deficit/hyperactivity disorder in healthy 7-to 8-year-old children. *Pediatrics*, 123 (5).

Padilla, J. L.; Sanchez, N.; Doncel, P.; Navarro-González, M. C.; Taubman-Ben-Ari, O.; Castro, C. (2023). The young male driving problem: relationship between safe driving climate among friends, peer pressure and driving styles. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 98. Preuzeto s
<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1369847823001894> (pristupljeno 4. veljače 2024.).

Reason, J.; Manstead, A.; Stradling, S.; Baxter, J.; Campbell, K. (1990). Errors and violations on the roads: a real distinction? *Ergonomics*, 33 (10/11).

Reynolds, W. J.; Scott, B. (2000). Do nurses and other professional helpers normally display much empathy? *Journal of Advanced Nursing*, 31 (1).

Scott-Parker, B.; Watson, B.; King, M. (2009). Exploring how parents and peers influence the behaviour of young drivers. *Proceedings of the 2009 Australasian Road Safety Research, Policing and Education and the 2009 Intelligent Speed Adaption (ISA) Conference*. Roads and Traffic Authority of New South Wales, 809-816.

Sadeh, A.; Gruber, R.; Raviv, A. (2002). Sleep, neurobehavioral functioning, and behavior problems in school-age children. *Child development*, 73 (2).

Shepherd, J. L.; Lane, D. J.; Tapscott, R. L.; Gentile, D. A. (2011). Susceptible to Social Influence: Risky „Driving“ in Response to Peer Pressure 1. *Journal of Applied Social Psychology*, 41 (4).

Shinar, D.; Compton, R. (2004). Aggressive driving: an observational study of driver, vehicle, and situational variables. *Accident analysis and prevention*, 36(3).

Simons-Morton, B. G.; Ouimet, M. C.; Catalano, R. F. (2008). Parenting and the young driver problem. *American journal of preventive medicine*, 35(3), S294-S303.

Steenari, M. R.; Vuontela, V.; Paavonen, E. J.; Carlson, S.; Fjällberg, M.; Aronen, E. T. (2003). Working memory and sleep in 6-to 13-year-old schoolchildren. *Journal of the American Academy of Child & Adolescent Psychiatry*, 42 (1).

Tokić, A.; Dragaš, D.; Gregov, LJ. (2016). Stilovi vožnje i rizik od prometnih prekršaja i nezgoda. Suvremena psihologija, 19(2).

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

Vuletić, I.; Dumančić, K. (2013). Nova koncepcija kaznenopravne zaštite prometa u hrvatskom kaznenom pravu, Pravni vjesnik, 29 (2).

Zuckerman, M. (2015). Sensation Seeking: Behavioral Expressions and Biosocial Bases. International Encyclopedia of the Social & Behavioral Sciences. 2nd edition, Volume 21. Preuzeto s <https://sci-hub.se/https://doi.org/10.1016/B978-0-08-097086-8.25036-8> (pristupljeno 4. veljače 2024.).

Web izvori:

Alcohol interlocks. Europska komisija. Preuzeto s https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/statistics-and-analysis-archive/esafety/alcohol-interlocks_en (pristupljeno 4. veljače 2024.).

Alcohol interlocks in Europe. European Transport Safety Council. Preuzeto s <https://etsc.eu/issues/drink-driving/alcohol-interlock-barometer/> (pristupljeno 4. veljače 2024.).

Alkohol i mladi. Hrvatski zavod za javno zdravstvo Dubrovačko- neretvanske županije. Preuzeto s <https://www.zzjzdnz.hr/zdravlje/zdravlje-djece-i-mladih/242> (pristupljeno 4. veljače 2024.).

Alkoholizirani vozači u prometnim nesrećama. Policijska uprava bjelovarsko-bilogorska. 20.12.2019. Preuzeto s <https://bjelovarsko-bilogorska-policija.gov.hr/vijesti/alkoholizirani-vozaci-u-prometnim-nesrecama-17848/17848> (pristupljeno 4. veljače 2024.).

CARE, baza podataka EU-a o prometnim nesrećama, dostupno na https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/road-safety-eu-fatalities-below-pandemic-levels-progress-remains-too-slow-2023-02-21_en (pristupljeno 4. veljače 2024.).

Državni zavod za statistiku. Preuzeto s <https://dzs.gov.hr/vijesti/objavljeni-konacni-rezultati-popisa-2021/1270> (pristupljeno 4. veljače 2024.).

Empatija i kako poticati empatiju kod djece. Hrabri telefon. preuzeto s <https://odrasli.hrabritelefon.hr/clanci/empatija-kako-poticati-empatiju-kod-djece/> (pristupljeno 4. veljače 2024.).

Europska komisija predlaže ažurirane zahtjeve za vozačke dozvole i bolju prekograničnu provedbu pravila cestovnog prometa. Europska komisija. Preuzeto s https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/european-commission-proposes-updated-requirements-driving-licences-and-better-cross-border-2023-03-01_en (pristupljeno 4. veljače 2024.).

HAK: Stručni skup Sigurnost i mobilnost. 21. rujan 2023. Preuzeto s <https://npscp.hr/vijesti/item/1125-hak-strucni-skup-sigurnost-i-mobilnost> (pristupljeno 4. veljače 2024.).

Hrvatski jezični portal, preuzeto s <https://hjp.znanje.hr/index.php?show=search> (pristupljeno 4. veljače 2024.).

Nacionalni dan sigurnosti cestovnog prometa. 21. listopada 2022. Hrvatski zavod za javno zdravstvo. Preuzeto s <https://www.hzjz.hr/aktualnosti/nacionalni-dan-sigurnosti-cestovnog-prometa-4/> (pristupljeno 4. veljače 2024.).

Objava rezultata EUROSTAT-a o konzumaciji alkohola i ekscesivnom epizodičnom pijenju. 9. kolovoza 2021. Hrvatski zavod za javno zdravstvo. Preuzeto s <https://www.hzjz.hr/sluzba-promicanje-zdravlja/objava-rezultata-eurostat-a-o-konzumaciji-alkohola-i-ekscesivnom-epizodicnom-pijenju/> (pristupljeno 4. veljače 2024.).

Huzjak, K. (2023). S novom aplikacijom za smartfone moći ćete kamerom bilježiti i slati policije druge vozače prekršitelje. Jutarnji list. 23. ožujak 2023. Preuzeto s <https://www.jutarnji.hr/autoklub/aktualno/s-novom-aplikacijom-za-smartfone-moci-cete-kamerom-biljeziti-i-slati-policije-druge-vozace-prekrsitelje-15318331> (pristupljeno 4. veljače 2024.).

Istraživanje pokazalo: Postoji posebna veza između psihopata i ovih automobila, od boje do marke. Poslovni.hr. 12. travanj 2023. Preuzeto s <https://www.poslovni.hr/lifestyle/istrazivanje-potvrdilo-postoji-posebna-veza-izmedu-psihopata-i-ovih-automobila-4385329> (pristupljeno 4. veljače 2024.).

Izvješća DZS-a, br. 1528/2014, 1551/2015, 1576/2016, 1605/2017 i 1627/2018. Punoljetni počinitelji kaznenih djela, prijave, optužbe i osude u 2013., 2014., 2015., 2016. i 2017., preuzeto s <https://podaci.dzs.hr/hr/arhiva/kazneno-pravosude-i-socijalna-zastita-metodologija-esspros/punoljetni-pocinitelji-kaznenih-djela-prijave-optuzbe-i-osude/> (pristupljeno 4. veljače 2024.).

Izvješća DZS-a, br. 1650/2019 i 1671/2019. Punoljetni počinitelji kaznenih djela, prijave, optužbe i osude u 2018. i 2019., preuzeto s <https://podaci.dzs.hr/hr/arhiva/kazneno-pravosude-i-socijalna-zastita-metodologija-esspros/punoljetni-pocinitelji-kaznenih-djela-prijave-optuzbe-i-osude/> (pristupljeno 4. veljače 2024.).

Kudrić, Ž. (2015). Izmjene i dopune Zakona o sigurnosti prometa na cestama. Ius-info. 23. lipanj 2015. Preuzeto s <https://www.iusinfo.hr/aktualno/u-sredistu/izmjene-i-dopune-zakona-o-sigurnosti-prometa-na-cestama-22158> (pristupljeno 4. veljače 2024.).

Nacionalni plan sigurnosti cestovnog prometa RH za razdoblje od 2021. do 2030. godine, preuzeto s https://mup.gov.hr/UserDocsImages/2022/06/NPSCP_hr_web.pdf (pristupljeno 4. veljače 2024.).

Ministarstvo unutarnjih poslova (2022). Statistički pregled temeljnih sigurnosnih pokazatelja i rezultata rada 2021. Preuzeto s https://mup.gov.hr/UserDocsImages/statistika/2022/Statisticki_pregled_2021_Web.pdf (pristupljeno 4. veljače 2024.).

Ministarstvo unutarnjih poslova (2021). Statistički pregled temeljnih sigurnosnih pokazatelja i rezultata rada 2020. Preuzeto s https://mup.gov.hr/UserDocsImages/statistika/2021/Statisticki_pregled_2020_web.pdf (pristupljeno 4. veljače 2024.).

Ministarstvo unutarnjih poslova (2020). Statistički pregled temeljnih sigurnosnih pokazatelja i rezultata rada 2019. Preuzeto s https://mup.gov.hr/UserDocsImages/statistika/Statisticki_pregled_2019_WEB.pdf (pristupljeno 4. veljače 2024.).

Ministarstvo unutarnjih poslova (2019). Statistički pregled temeljnih sigurnosnih pokazatelja i rezultata rada 2018. Preuzeto s <https://mup.gov.hr/UserDocsImages/statistika/2018/Statisticki%20pregled%20temeljnih%20s>

[igurnosnih%20pokazatelja%20i%20rezultata%20rada%20u%202018.%20godini.pdf](#)

(pristupljeno 4. veljače 2024.).

Ministarstvo unutarnjih poslova (2018). Statistički pregled temeljnih sigurnosnih pokazatelja i rezultata rada 2017. Preuzeto s

<https://mup.gov.hr/UserDocsImages/statistika/2018/Travanj/Statisticki%20pregled%202017.pdf> (pristupljeno 4. veljače 2024.).

Ministarstvo unutarnjih poslova (2017). Statistički pregled temeljnih sigurnosnih pokazatelja i rezultata rada 2016. Preuzeto s

[https://mup.gov.hr/UserDocsImages/statistika/2018/Ozujak/Statisticki%20pregled_2016WEB%20\(3\).pdf](https://mup.gov.hr/UserDocsImages/statistika/2018/Ozujak/Statisticki%20pregled_2016WEB%20(3).pdf) (pristupljeno 4. veljače 2024.).

Ministarstvo unutarnjih poslova (2016). Statistički pregled temeljnih sigurnosnih pokazatelja i rezultata rada 2015. Preuzeto s

https://mup.gov.hr/UserDocsImages/statistika/2016/Statistika_2015_nova..pdf (pristupljeno 4. veljače 2024.).

Ministarstvo unutarnjih poslova (2015). Statistički pregled temeljnih sigurnosnih pokazatelja i rezultata rada 2014. Preuzeto s

https://mup.gov.hr/UserDocsImages/statistika/2014/Statisticki_pregled_2014.pdf (pristupljeno 4. veljače 2024.).

Ministarstvo unutarnjih poslova (2014). Statistički pregled temeljnih sigurnosnih pokazatelja i rezultata rada 2013. Preuzeto s

https://mup.gov.hr/UserDocsImages/statistika/2014/Statisticki%20preg2013_konacni%20prom_WEB.pdf (pristupljeno 4. veljače 2024.).

Ministarstvo unutarnjih poslova. Bilteni o sigurnosti cestovnog prometa 2022., 2021., 2020., 2019., 2018., 2017., 2016., 2015., 2014. i 2013. Preuzeto s <https://mup.gov.hr/pristup-informacijama-16/statistika-228/statistika-mup-a-i-bilteni-o-sigurnosti-cestovnog-prometa/bilteni-o-sigurnosti-cestovnog-prometa/287330> (pristupljeno 4. veljače 2024.).

Ministarstvo unutarnjih poslova (2023). Statistički pregled temeljnih sigurnosnih pokazatelja i rezultata rada u 2022. Zagreb. Preuzeto s

https://mup.gov.hr/UserDocsImages/statistika/2023/Statisticki_pregled_2022_web%20prelim.pdf (pristupljeno 4. veljače 2024.).

Ministarstvo unutarnjih poslova (2015). Bilten o sigurnosti cestovnog prometa 2014. Zagreb. Preuzeto s <https://mup.gov.hr/UserDocsImages/dokumenti/bilteni/bilten%20za%202014.pdf> (pristupljeno 4. veljače 2024.).

Ministarstvo unutarnjih poslova (2016). Bilten o sigurnosti cestovnog prometa 2015. Zagreb. 2016. Preuzeto s https://mup.gov.hr/UserDocsImages/dokumenti/bilteni/bilten_promet_2015.pdf (pristupljeno 4. veljače 2024.).

Ministarstvo unutarnjih poslova (2020). Bilten o sigurnosti cestovnog prometa 2019., Zagreb, preuzeto s https://mup.gov.hr/UserDocsImages/statistika/2020/Pokazatelji%20javne%20sigurnosti/bilten_promet_2019.pdf (pristupljeno 4. veljače 2024.).

Ministarstvo unutarnjih poslova. Bilten o sigurnosti cestovnog prometa 2022. Preuzeto s https://mup.gov.hr/UserDocsImages/statistika/2023/6/Bilten_o_sigurnosti_cestovnog_prometa_2022.pdf (pristupljeno 4. veljače 2024.).

Ministarstvo unutarnjih poslova, Poštujte naše znakove, 2023., preuzeto s <https://mup.gov.hr/vijesti/postujte-nase-znakove-291588/291588> (pristupljeno 4. veljače 2024.).

Ministarstvo unutarnjih poslova Republike Hrvatske. Mladi vozači - Budite odgovorni sudionici u prometu! Preuzeto s <https://mup.gov.hr/policijske-uprave/mladi-vozaci-budite-odgovorni-sudionici-u-prometu/226831> (4. veljače 2024.).

Mladi vozači. Praktičan život. 29. listopada 2020. Preuzeto s <https://www.prakticanzivot.com/mladi-vozaci-13837> (pristupljeno 4. veljače 2024.).

Novine u kaznenom zakonodavstvu-2021. Zbornik radova. Opatija, 20. - 21. svibnja 2021. Preuzeto s <https://www.pak.hr/cke/obrazovni%20materijali/Novine%20u%20kaznenom%20zakonodavstvu%20-%202021.pdf> (pristupljeno 4. veljače 2024.).

Pezo Moskaljov, I. Šokantna istina: u tri godine niti jedna zatvorska kazna za obijesnu vožnju. Dnevnik.hr. 13. travnja 2016. Preuzeto s <https://dnevnik.hr/vijesti/hrvatska/od-stupanja-na-snagu-postroznog-zakona-niti-jedna-osoba-nije-zavrсила-u-zatvoru-zbog-obijesne-voznje---433462.html> (pristupljeno 4. veljače 2024.).

Prilog komunikaciji Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija Europa u pokretu. Održiva mobilnost za Europu: sigurna, povezana i čista. Europska komisija. Preuzeto s https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:0e8b694e-59b5-11e8-ab41-01aa75ed71a1.0006.02/DOC_2&format=PDF (pristupljeno 4. veljače 2024.).

Rotor Remetinec za sigurniji promet. Grad Zagreb. 3. lipnja 2020. Preuzeto s <https://www.zagreb.hr/velika-obnova-iz-eu-fondova/107193> (pristupljeno 4. veljače 2024.).

Sigurnost na cestama EU-a: manje smrtnih slučajeva nego prije pandemije, ali napredak je i dalje prespor. Europska komisija. Preuzeto s https://croatia.representation.ec.europa.eu/news/sigurnost-na-cestama-eu-manje-smrtnih-slucajeva-nego-prije-pandemije-ali-napredak-je-i-dalje-prespor-2023-02-21_hr (pristupljeno 4. veljače 2024.).

Zuber, N. (2021). Analiza: Covid pandemija i sigurnost cestovnog prometa. Nacionalni plan sigurnosti cestovnog prometa. 21. veljače 2021. Preuzeto s <https://npscp.hr/vijesti/item/678-analiza-covid-pandemija-i-sigurnost-cestovnog-prometa> (pristupljeno 4. veljače 2024.).

Which drivers are most likely to be psychopaths? Scrap Car Comparison. 3. listopada 2023. dostupno na <https://www.scrapcarcomparison.co.uk/blog/which-drivers-are-most-likely-to-be-psychopaths/> (pristupljeno 4. veljače 2024.).

Wikiquote. Preuzeto s https://en.wikiquote.org/wiki/Albert_Einstein (pristupljeno 4. veljače 2024.).

Wikipedia. Preuzeto s https://en.wikipedia.org/wiki/Russian_roulette (pristupljeno 4. veljače 2024.).

Wikipedija. Preuzeto s https://hr.wikipedia.org/wiki/Statisti%C4%8Dki_ured_Europskih_zajednica (pristupljeno 4. veljače 2024.).

24ContentHaus. Prometni stručnjak otkriva zašto nikad ne bismo smjeli voziti automobil nakon ručka. 24 sata. 6. rujna 2022. Preuzeto s <https://www.24sata.hr/native-sadrzaj/prometni-strucnjak-otkriva-zasto-nikad-ne-bismo-smjeli-voziti-automobil-nakon-rucka-857389> (pristupljeno 4. veljače 2024.).

Pravni izvori:

Narodne novine, br. 86/2021, preuzeto s https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2021_07_86_1588.html (pristupljeno 4. veljače 2024.).

Kazneni zakon (NN 125/11, 144/12, 56/15, 61/15, 101/17, 118/18, 126/19, 84/21, 114/22, 114/23).

Portal sudske prakse, preuzeto s <https://sudskapraksa.csp.vsrh.hr/decisionText?id=090216ba803f0274&q=objesna+vo%C5%BEnja> (pristupljeno 4. veljače 2024.).

Vlada Republike Hrvatske (2011). Prijedlog Kaznenog zakona. Zagreb, preuzeto s https://www.sabor.hr/sites/default/files/uploads/sabor/2019-01-18/080213/PZE_866.pdf (pristupljeno 4. veljače 2024.).

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, 85/22, 114/22).

Odluka Općinskog suda:

Presuda Općinskog suda u Virovitici, br. K-423/13-10, od 14. studenog 2013. godine.

Odluka Županijskog suda:

Odluka Županijskog suda u Bjelovaru, br. KŽ-283/2013-3, od 24. travnja 2014. godine.