

**ODNOS UZROKA PROMETNIH NESREĆA I PROCESUIRANIH
PREKRŠAJA PRI NADZORU PROMETA U REPUBLICI HRVATSKOJ
2017.-2021. GODINA**

**RATIO OF CAUSES OF TRAFFIC ACCIDENTS AND PROCESSED
VIOLATIONS DURING TRAFFIC CONTROL IN THE REPUBLIC OF
CROATIA 2017-2021. YEAR**

Pregledni naučni rad

*dr. sc. Goran Matijević, univ.bacc.ing.traff**

*prof. dr. Velibor Peulić**

*Martina Matijević**

Sažetak

Čimbenici koji dovode do cestovnih prometnih nesreća su: čovjek (sudionici), vozilo, cesta i incidentni čimbenik. Pokazatelji širom svijeta i kod nas, ukazuju da se najveći broj nesreća događa zbog kršenja prometnih propisa od strane - čovjeka, vozača. Na iskazani rizik, zemlje širom svijeta djeluju na više-manje ujednačen način sustavom općeg osposobljavanja za vozače, dodatnim edukacijama, te nadzorom prometa, odnosno, provjerama poznaju li i poštuju li sudionici u prometu prometne propise, te na temelju toga određivanja prekršajnih ili kaznenih sankcija, što su preduvjeti za uklanjanje rizika i ostvarivanje povoljnijeg stanja sigurnosti cestovnog prometa. Većina zemalja suvremenog svijeta, tako i Republika Hrvatska, nadzor je povjerila Ministarstvu unutarnjih poslova, odnosno službenicima prometne policije, a isti prema dostupnim podacima, nadzor ne provode stihijski bez plana i usmjerenja, već suprotno, na temelju statističkih pokazatelja o prometnim nesrećama i to posebice uzrocima, te svoje aktivnosti usmjeravaju na one uzroke koji najčešće dovode do prometnih nesreća. Rad istražuje kretanje stanja sigurnosti cestovnog prometa u Republici Hrvatskoj i aktivnost policije pri nadzoru prekršaja u razdoblju od 2017. do 2021. godine,

** Ministarstvo unutarnjih poslova Republike Hrvatske, Policijska uprava požeško-slavonska, Požega, glavni policijski inspektor, policijski službenik za nadzor i planiranje – za prevenciju, E-mail: gmatijevic1974@gmail.com*

** Panevropski univerzitet Apeiron, Banja Luka, E-mail: velibor.peulic@gmail.com*

** Sveučilište u Osijeku, Pravni fakultet, E-mail: mare77731@gmail.com*

te utvrđuje zadani cilj (usmjerenost na rizike) na temelju pokazatelj o najčešćim uzrocima prometnih nesreća i procesuiranim prekršajima.

Ključne riječi: sudionici u prometu, prometne nesreće, uzroci, prekršaji, bilten.

Abstract

Factors that lead to road traffic accidents are: man (participants), vehicle, road and incident factor. Indicators around the world and in our country indicate that the largest number of accidents occur due to violations of traffic regulations by - humans, drivers. On the expressed risk, countries around the world act in a more or less uniform way with a system of general training for drivers, additional education, and traffic monitoring, i.e. checking whether road users know and respect traffic regulations, and based on that, determining misdemeanor or criminal sanctions, which are prerequisites for eliminating risks and achieving a more favorable state of road traffic safety. Most of the countries of the modern world, including the Republic of Croatia, have entrusted supervision to the Ministry of the Interior, i.e. traffic police officers, and according to the available data, they do not carry out supervision spontaneously without a plan and direction, but on the contrary, on the basis of statistical indicators on traffic accidents, in particular causes, and focus their activities on those causes that most often lead to traffic accidents. The paper investigates the state of road traffic safety in the Republic of Croatia and the activity of the police in the supervision of violations in the period from 2017 to 2021, and determines the target (risk orientation) based on indicators of the most common causes of traffic accidents and prosecuted violations.

Key words: road users, traffic accidents, causes, violations, bulletin.

1. UVOD

Diljem svijeta, cestovne prometne nesreće značajan su sigurnosni ali i društveno ekonomski problem. Svaka od zemalja se pokušava, i više ili manje uspješno nosi s ovim problemom, ali ukupno promatrano, sigurnost cestovnog prometa u svijetu iz godine u godinu sve je ugroženija, a time i sigurnost sudionika, odnosno sigurnost u zajednici.

Godišnje u prometnim nesrećama diljem svijeta smrtno strada 1,35 milijuna ljudi. Prometne nesreće, vodeći su uzrok smrtnosti u svijetu u dobi od 5 do 29 godina, odnosno mladih i najaktivnijih pripadnika populacije. Prema podacima Svjetske zdravstvene organizacije (Globalno izvješće o stanju sigurnosti u cestovnom prometu 2018.) najviše stope smrtnosti od cestovnih prometnih nesreća bilježe države Afričke regije gdje je prosjek: 26,6 smrtno stradalih na 100.000 stanovnika, a najniže stope zabilježene su u Europskoj regiji, gdje se prosječno bilježi 9,3 smrtno stradalih u prometnim nesrećama na 100.000 stanovnika.*

O kakvoj ugrozi se radi, najbolje potvrđuju pokazatelji da se od 1972. do 2021. godine, u Republici Hrvatskoj ukupno dogodilo 2.587,62 u kojima je poginulo 42.903 sudionika i ozlijeđeno 878.724 sudionika.*

Uz javno zdravstveni, te problem pojedinaca i osobnih tragedija, prometne nesreće i njihove posljedice, predstavljaju značajan javno ekonomski problem. Prema procjenama stručnjaka iz područja osiguranja i ekonomskih analitičara, Hrvatska zbog prometnih nesreća ima izravan gubitak društvene vrijednosti najmanje u iznosu od dva posto BDP-a (Mršić 2015), dok su neizravni gubici višestruki.

Troškovi prometnih nesreća u Njemačkoj u 2005. godini, iznosili su gotovo 31,477 milijardi eura, pri čemu su osobne ozljede činile udio od 15,226 milijardi eura, a preostalih 16,252 milijarde eura odnosilo se na imovinsku štetu. Izravni troškovi po jednom smrtno stradalom sudioniku (prijevoz, boravak u ustanovi i liječenje) iznosio je 4.714,15 eura, a za teško ozlijeđenog koji uključuju i rehabilitaciju iznose 14.302.50 eura (Baum i dr. 2010).

Većina zemalja, pa tako i Republika Hrvatska, nadzor prometa, odnosno poznavanja i poštivanja prometnih propisa povjerila je policiji, koja uz to obavlja očevide prometnih nesreća i prati pokazatelje o njima, te je u mogućnosti na temelju statističkih pokazatelja o nesrećama planirati ciljano i usmjereno djelovanje na rizike. To je nužno iz više razloga, od općih ekonomskih i racionalnih, jer sve prekršaje ionako ne bi mogli zahvatiti, a neki

* *The Global status report on road safety 2018, launched by WHO in December 2018. Dostupno na: https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwiKo87C7q_7AhX3g_0HHfs6CFIQFnoECAwQAQ&url=https%3A%2F%2Fapps.who.int%2Firis%2Fbitstream%2Fhandle%2F10665%2F276462%2F9789241565684-eng.pdf&usg=AOvVaw0CaLjtJWeaGMEmgFsWZ5ta*

* Isto.

nemaju ili imaju beznačajan udjel u sigurnosti, pa je se nužno usmjeriti na generatore rizike koji su najčešće brzina, radnje vozilom u prometu, pretjecanja, obilaženja, vožnju pod utjecajem alkohola itd. Na taj način izbjegava se takozvana nepotrebna represija i zahvaća drsko i bezobzirno ponašanje, što kod građana podiže razinu povjerenja u policiju, te doprinosi boljem stanju sigurnosti ali i partnerstvu u zajednici.

2. METODOLOGIJA ISTRAŽIVANJA

Predmet i cilj istraživanja ovog rada, bio je istražiti kretanje stanja sigurnosti, odnosno najčešćih pogrešaka koje su dovodile do prometnih nesreća u razdoblju od 2017. do 2021. godine, na cestama Republike Hrvatske i istovremeno aktivnost policije, pri nadzoru prometa pri čemu je kao cilj istraživanja postavljen: je li policijska aktivnost bila i u kojoj mjeri ciljana i usmjerena na generatore rizika, prema pokazateljima o postotku procesuiranih prekršaja i postotku te pogreške u ukupnom udjelu nesreća.

Za dobivanje rezultata, korištena je metoda analize sadržaja i s njom povezana statistička metoda, kojom je analizirano više grupa pokazatelja, zatim metoda kompilacije i klasifikacije kojom je analizirani sadržaj svrstan u skupove. Rezultati mogu biti od koristi u prevenciji prometnih nesreća, ali u dugoročnom planiranju mjera na suzbijanju nesreća, odnosno usmjerenijem djelovanju policije na rizike, nabavci opreme za nadzor prometa i njenom razmještaju itd.

3. POLICIJA I SIGURNOST PROMETA

Člankom 3. Zakona o policijskim poslovima i ovlastima Republike Hrvatske,* propisano je da su uz ostale, poslove policijski poslovi i: „*nadzor i upravljanje cestovnim prometom*“. No, svakako treba uzeti u obzir, da se zaštita u prometnom procesu, odnosno cestovnom prometu može i treba podvesti i pod policijske poslove: „*zaštita života, prava, slobode, sigurnosti i nepovredivosti osobe*“ i „*sprječavanje kaznenih djela i prekršaja, njihovo otkrivanje i prikupljanje podataka o tim djelima i počiniteljima*“. Naime, velik broj smrtno stradalih i ozlijeđenih sudionika u cestovnom prometu, uz gruba

* *Zakon o policijskim poslovima i ovlastima Republike Hrvatske, Narodne novine, Službeni glasnik RH 92/14, 70/19.*

kršenja prometnih propisa čineći kaznena djela i prekršaje, nesporno uz prvo navedenu točku svrstavaju i ove dvije u policijske poslove vezane za sigurnost prometa.

Člankom 2. Pravilnika o načinu postupanja policijskih službenika u obavljanju poslova nadzora i upravljanja prometom na cestama,* propisano je da se upravljanje i nadzor prometa na cestama obavlja na temelju svakodnevnog praćenja stanja i uočavanja sigurnosnih problema i pokazatelja o stanju sigurnosti prometa, a obavlja se stalno ili povremeno, na raskrižjima ili drugim mjestima na cesti, radi postizanja veće protočnosti prometa i sigurnosti sudionika u prometu te zaštite ljudi i imovine. Člankom 17. istog Pravilnika, propisano je da se nadzor prometa na cestama obavljaju policijski službenici kretanjem i zadržavanjem na najugroženijim mjestima na cesti kako bi svojom nazočnošću, upozorenjima, zapovijedima, uputama i savjetima te primjenom tehničkih sredstava utjecali na pravilno i zakonito ponašanje sudionika u prometu i na poštivanje prometnih pravila. Dok je člankom 19. propisano da se mjesta i dionice cesta na kojima će se obavljati nadzor, određuju planom rada policijske uprave odnosno policijske postaje ili dnevnim rasporedom rada policijske postaje i to sukladno analitičko-statističkim pokazateljima stanja sigurnosti, pri tome vodeći računa da to ne bude uvijek na istim mjestima. Zakonodavac u ovom članku jasno policijske aktivnosti nadzora prometa usmjerava na ona mjesta na kojima se krše prometni propisi i temeljem istoga događaju nesreće ili postoji opasnost od istih.

Policija provodi nadzor prometa na cestama tako da:

- osigurava vidljivu i kontinuiranu nazočnost policijskih službenika na cestama te maksimalno pokrivanje svih cestovnih pravaca, koji se prema analitičkim i statističkim pokazateljima iskazuju kao ugroženi, kako bi se na taj način preventivno djelovalo na vozače i suzbilo, u što većoj mjeri, činjenje prometnih prekršaja,
- provodi ciljane aktivnosti na mjestima i u vrijeme kada se događaju najteže prometne nesreće,
- sankcionira prometne prekršaje koji dovode do najtežih prometnih nesreća, odnosno na taj način prevenira uzroke nastanka prometnih nesreća (vožnja nepropisnom brzinom, vožnja pod utjecajem alkohola i droga, nepropisno pretjecanje, nepoštovanje prednosti prolaska,

* *Pravilnik o načinu postupanja policijskih službenika u obavljanju poslova nadzora i upravljanja prometom na cestama, Narodne novine, Službeni glasnik RH 141/2011*

nepropisno kretanje i zadržavanje pješaka na kolniku, prekršaji vozača mopeda i motocikla),

- posebna pozornost usmjerava se na mlade vozače, recidiviste, vozače kojima je izrečena zaštitna mjera zabrane upravljanja vozilima, vozače koji upravljaju vozilima prije stjecanja prava, kao i na prometne prekršaje koji utječu na pasivnu sigurnost (nekorištenje zaštitne kacige, nekorištenje sigurnosnog pojasa), odnosno propisnom smještaju djece u vozilima,
- koristi raspoložive uređaje i opremu, koji se koriste za nadzor u prometu, kao i sva vozila s policijskim obilježjima te u provođenju planiranih aktivnosti uključuje maksimalan broj policijskih službenika,
- koristi civilne auto-ophodnje, sa službenim vozilima bez policijskih obilježja: "presretače" i vozila opremljena sustavom za automatsko očitavanje registarskih pločica.*

Policija u Republici Hrvatskoj s ciljem prevencije kršenja prometnih propisa (odnosno odredbi Zakona o sigurnosti prometa na cestama* i Kaznenog zakona* RH-e), a time i prevencije događanja prometnih nesreća i stradavanja sudionika provodi razne kampanje, preventivne akcije, projekte, programe i sadržaje i to u suradnji sa ostalim državnim i lokalnim tijelima, širom društvenom zajednicom i nevladinim udrugama, a preventivne poruke često su zastupljene u svim vrstama medija.

Ako preventivne aktivnosti ne utječu na sudionike u prometu da ne krše prometne propise, odnosno sudionici čine prekršaje i na taj način ugrožavaju svoju i sigurnost drugih sudionika u prometu, policija primjenjuje odredbe Prekršajnog zakona.* Prema odredbama Prekršajnog zakona, policija je za prekršaje iz Zakona o sigurnosti prometa na cestama, čiji je ovlaštenik provođenja ovlašten tužitelj u postupku. Odnosno, ima ovlast utvrđivanja, dokumentiranja i procesuiranja prekršaja. Ali i u ovoj fazi policiji se ostavlja

* *Medved, J., Sindik, J., Vukosav J., 2017: Čimbenici povezani s uzrocima i posljedicama prometnih nesreća na lokaciji Slavenska avenija – Ulica Hrvatske bratske zajednice – Avenija Većeslava Holjevca u Zagrebu, Policija i sigurnost, Zagreb.*

* *Zakon o sigurnosti prometa na cestama Republike Hrvatske, Narodne novine, Službeni glasnik RH 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.*

* *Kazneni zakon Republike Hrvatske, Narodne novine, Službeni glasnik RH NN 125/11, 144/12, 56/15, 61/15, 101/17, 118/18, 126/19, 84/21.*

* *Prekršajni zakon Republike Hrvatske, Narodne novine, Službeni glasnik RH NN 107/07, 39/13, 157/13, 110/15, 70/17, 118/18*

mogućnost izricanja upozorenja (za lakše prekršaje do 1000 kuna), odnosno preventivnog djelovanja, te represivnog putem naplate novčanih kazni, izdavanja prekršajnih naloga i podnošenja optužnih prijedloga nadležnim Prekršajnim sudovima. (Podhraški, Tršinski; 2009) Uz novčane kazne za prometne prekršaje mogu se izreći i kazne zatvora te zaštitne mjere (poput zabrane upravljanja motornim vozilom iz članka 50. Prekršajnog zakona).

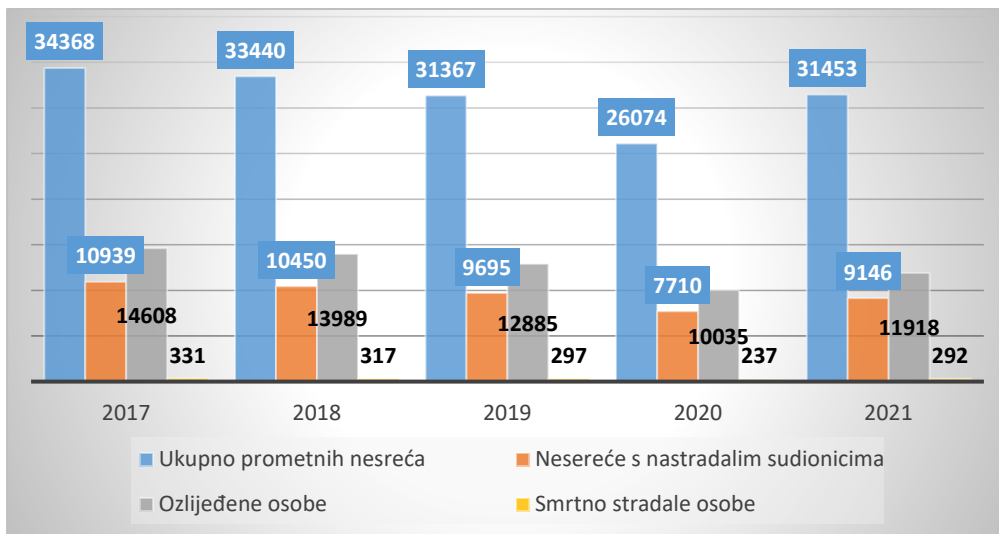
4. SIGURNOST CESTOVNOG PROMETA U REPUBLICI HRVATSKOJ 2017-2021. GODINA

Tijekom petogodišnjeg razdoblja od 2017. do 2021. godine na cestama Republike Hrvatske dogodilo se ukupno 156 702 prometnih nesreća od kojih 27 865 s nastradalim sudionicima u kojima je 1 474 sudionika smrtno stradalo i 63 433 sudionika ozlijeđeno.* Promatrano prema godinama događanja u tom razdoblju, najveći broj nesreća evidentiran je 2017. godine i to 34 368, a najmanji 2020. godine i to njih 26 074. Trend smanjenja broja nesreća evidentiran je od 2017. godine (34 368) do 2020. godine (26 074), dok se u 2021. godini bilježi povećanje broja prometnih nesreća u odnosu na 2020. godinu (31453-2012 – 2020-26 074).

2017. godine evidentiran je i najveći broj nesreća s stradalim sudionicima (10 939), a od 2017. do 2020. godine broj stradalih je u opadanju (2020-7 710), dok se u 2021. godini u odnosu na 2020. godinu bilje povećanje broja stradalih (2021-9 146 – 2020-7 710). Isti trend bilježi se i kod smrtno stradalih sudionika, odnosno 2017. godine smrtno je stradao 331 sudionik, a 2020. godine njih 237. Dok je u 2021. godini evidentirano smrtno stradavanje 292 sudionika.

Udio prometnih nesreća s nastradalim sudionicima u ukupnom broju nesreća 2017. godine iznosio je 31,8%, a onih s smrtno stradalim sudionicima 2,2%. U 2021. godini, udio prometnih nesreća s nastradalim sudionicima u ukupnom broju nesreća 2021. godine iznosio je 29,1%, a onih s smrtno stradalim sudionicima 2,4%. U grafikonu 1. prikazano je kretanje broja prometnih nesreća i njihovih posljedica u razdoblju od 2017. do 2021. godine.

* *Bilten o sigurnosti cestovnog prometa. Ministarstvo unutarnjih poslova Republike Hrvatske, 2022.*
Dostupno na:
https://mup.gov.hr/UserDocsImages/statistika/2022/Bilten_o_sigurnosti_cestovnog_prometa_2021.pdf



Grafikon 1. Kretanje broja prometnih nesreća, stradalih i smrtno stradalih sudionika u Republici Hrvatskoj za razdoblje 2017.-2021. godina. Izrada: autori prema podacima Biltena za sigurnost cestovnog prometa.

5. PROMETNE NESREĆE I NJIHOVI UZROCI

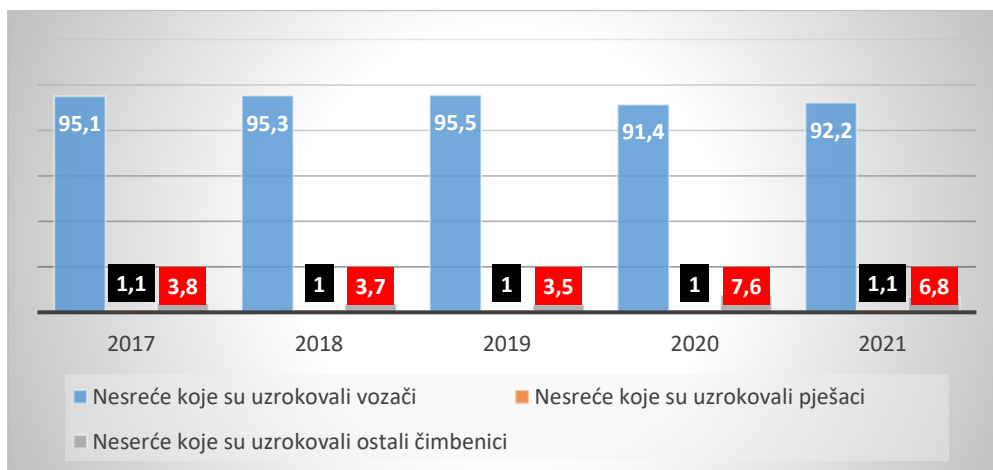
Cestovni promet je sustav kod kojeg je sigurnost u funkciji pet čimbenika i to čovjeka, vozila, ceste, prometa na cesti i incidentnog čimbenika. Čovjek – sudionik u prometu, je najčešći uzročnik nastanka prometnih nesreća i njegov udjel u uzrokovanju prometnih nesreća je 85% što je posljedica čovjekovih unutarnjih karakteristika (Cerovac, 2001). Čovjek, odnosno sudionik u prometu kao čimbenik je najvažniji čimbenik sigurnosti cestovnog prometa zato što je za razliku od drugih čimbenika, čovjek je jedini čimbenik koji posjeduje razum, svjesno je biće koje može donositi odluke, odnosno odlučiti kako će voziti. Čovjek zahvaljujući svojim osjetilima prima obavijesti o prilikama na prometnicima i na temelju njih i prometnih propisa može donositi racionalne odluke o svojoj vožnji: kako voziti, gdje voziti i kojom brzinom voziti. (Šepić, 2020).

Statističke pokazatelje o prometnim nesrećama u Republici Hrvatskoj uključujući i one o uzrocima istih, prikuplja nakon obavljenih očevida prometnih nesreća i obrađuje Ministarstvo unutarnjih poslova Republike Hrvatske. A objavljuje ih u godišnjem Biltenu o sigurnosti cestovnog prometa, koji je ranije naveden kao izvor u radu. Tako pokazatelji iz tog izvora, obuhvaćaju samo one nesreće za koje je policija obavila očevid, dok

pokazatelji o nesrećama kod kojih očivid nije obavljen, odnosno kod kojih su vozači popunili Europsko izvješće ili su se sudionici na drugi način dogovorili oko namirenja štete, sukladno Zakonu o sigurnosti cestovnog prometa, nisu poznati niti uvršteni u Bilten niti u rezultate ovog istraživanja. Ministarstvo unutarnjih poslova uzroke nesreća kategorizira u tri skupine i to:

- pogreške vozača (ukupno 20 vrsta);
- pogreške pješaka (ukupno 4 vrste) i
- ostali uzroci (ukupno 3 vrste).*

Tijekom 2021. godine, kako je prethodno navedeno, na cestama Republike Hrvatske dogodilo se ukupno 31 453 prometnih nesreća, a promatrano prema čimbenicima koji su ih uzrokovali, za najveći broj je odgovaran čimbenik – čovjek, odnosno sudionici u prometu koji su prijavljeni za izazivanje 93,24% nesreća od kojih 28 991 ili 91,91% vozači i 338 ili 1,08% pješaci. Ostali uzroci (svi ostali čimbenici izuzev čovjeka) doveli u 2021. godini do 2 124 prometnih nesreća ili 6,75%. (Bilten o sigurnosti cestovnog prometa). Pokazatelji o čimbenicima koji su uzrokovali nesreće u razdoblju od 2017. do 2021. godine prikazani su u grafikonu 2.



Grafikon 2. Čimbenici koji su doveli do prometnih nesreća u Republici Hrvatskoj za razdoblje 2017.-2021. godina (u %). Izrada: autori prema podacima Biltena za sigurnost cestovnog prometa.

* Pogreške vozača i pješaka možemo nazvati greškama sudionika, odnosno čovjeka, dok u ostale uzroke ulaze ostali čimbenici osim sudionika (cesta, vozilo, incidentni čimbenik), a tri kategorije u toj skupini su neočekivan pojava opasnosti, iznenadni kvar vozila i ostalo.

Iz pokazatelja u grafikon 2 vidljivo je da je udjel čimbenika čovjeka u ukupnom broju nesreća od 2017. godine do 2021. godine zabilježio pad, dok je udjel ostalih čimbenika u porastu. Isto tako, u odnosu na referirani izvor (Cerovac, 2001), koji navodi da je čovjek uzročnik 85% nesreća čovjek, vidljivo je da je taj udjel u istraživanom razdoblju porastao i to za neke godine i za 10%.

5.1. Prometne nesreće nastale zbog pogreški vozača 2017.-2021. godina

Od ukupno 156 702 nesreća na cestama Republike Hrvatske tijekom petogodišnjeg razdoblja od 2017. do 2021. godine, vozači su uzrokovali njih 146 3311 ili 93,38%. Od dvadeset pogrešaka koje kategorizira Bilten o sigurnosti cestovnog prometa MUP-a, Republike Hrvatske, najčešća pogreška koja je prethodila događanju nesreća u promatranom razdoblju bila je brzina neprimjerena uvjetima koja je prethodila 20,18% svih nesreća. Iza brzine slijedi nepoštivanje prednosti prolaska koje je prethodilo 13,41% nesreća u istom razdoblju, ostale greške vozača 12,04% itd. U tablici 1 prikazano je kretanje broja prometnih nesreća u Republici Hrvatskoj od 2017. do 2021. godine, prema uzrocima koje je izazvao čovjek – vozač kao sudionik u prometu, u tablici dva pješaci (također čovjek) kao sudionik u prometu i u tablici 3 nesreće koje su uzrokovane ostalim uzrocima izuzev čovjeka kao sudionika u prometu.

Tablica 1. Kretanje broja prometnih nesreća na području Republike Hrvatske prema pogreškama koje je uzrokovao čovjek – u svojstvu vozača. Izrada: autori prema podacima Biltena o sigurnosti cestovnog prometa.

Pogreške vozača	Godine					Ukupno 2017- 2021	%
	2017	2018	2019	2020	2021		
Brzina neprimjerena uvjetima	6675	6530	5837	5019	5676	29737	20,18
Nepoštivanje prednosti prolaza	4509	4308	3885	3224	3832	19758	13,41
Ostale pogreške vozača	4353	4235	4161	2157	2839	17745	12,04
Nepropisno kretanje vozila na kolniku	2622	2656	2890	2627	3432	14227	9,65

Nepropisna vožnja unazad	2826	3007	2853	2499	2999	14184	9,62
Vožnja na nedovoljnoj udaljenosti	2583	2332	2225	1501	2103	10744	7,29
Nepropisno uključanje u promet	1753	1701	1572	1250	1511	7787	5,28
Nepropisno skretanje	1735	1641	1536	1169	1384	7465	5,06
Nepropisna brzina	1009	945	875	797	769	4395	2,98
Nepropisno pretjecanje	745	750	642	508	603	3248	2,20
Nepropisno prestrojavanje	712	656	676	500	665	3209	2,17
Nepropisno mimoilaženje	702	739	602	514	617	3174	2,15
Nepropisno obilaženje	695	664	554	500	692	3105	2,10
Nepoštivanje svjetlosnog znaka	654	593	516	409	483	2655	1,80
Nemarno postupanje s vozilom	397	378	436	548	673	2432	1,65
Nepropisno okretanje	234	242	207	156	196	1035	0,70
Zakašnjelo uočavanje opasnosti	242	240	213	194	212	1101	0,47
Nepropisno parkiranje	112	113	172	128	161	686	0,46
Neosiguran teret na vozilu	89	98	76	85	99	447	0,30
Naglo usporavanje-kočenje	26	30	41	35	45	177	0,12
Ukupno	32673	31858	29969	23820	28991	147311	

Tablica 2. Kretanje broja prometnih nesreća na području Republike Hrvatske prema pogreškama koje je uzrokovao čovjek – u svojstvu pješaka. Izrada: autori prema podacima Biltena o sigurnosti cestovnog prometa.

Pogreške pješaka	Godine					Ukupno 2017-2021	%
	2017	2018	2019	2020	2021		
Nepoštivanje svjetlosnog znaka	73	69	80	100	129	451	27,46

Nekorištenje obilježenog pješačkog prijelaza	94	92	77	66	79	408	24,84
Nekorištenje pothodnika	1	5	3	2	0	11	0,67
Ostale greške pješaka	218	181	146	97	130	772	47,01
Ukupno	386	347	306	265	338	1642	

Tablica 3. Kretanje broja prometnih nesreća na području Republike Hrvatske prema pogreškama koje je uzrokovali ostali čimbenici izuzev čovjeka. Izrada: autori prema podacima Biltena o sigurnosti cestovnog prometa.

Pogreške pješaka	Godine					Ukupno 2017- 2021	%
	2017	2018	2019	2020	2021		
Neočekivana pojava opasnosti	1253	1166	1031	728	772	4950	63,87
Iznenadni kvar vozila	56	69	61	41	46	273	3,52
Ostalo	0	0	0	1220	1306	2526	32,59
Ukupno	1309	1235	1092	1989	2124	7749	

5.2. Kaznena djela i prekršaji u cestovnom prometu 2017-2021. godina

Pri nadzoru prometa u Republici Hrvatskoj, sudionici za kršenje prometnih propisa mogu odgovarati prekršajno i kazneno. Prekršaji se smatraju lakšim povredama od kaznenih djela, pa su i kazne koje su propisane za prekršaj blaže od onih kojima se prijeti mogućim počiniteljima kaznenih djela.

Prekršajna odgovornost, uz načela vođenja prekršajnog postupka koja su propisana odredbama Prekršajnog zakona,* propisana je Zakonom o sigurnosti prometa na cestama. Taj Zakon utvrđuju temeljna načela međusobnih odnosa, ponašanje sudionika i drugih subjekata u prometu na cesti, osnovne uvjete kojima moraju udovoljavati ceste glede sigurnosti prometa, pravila prometa na cestama, sustav prometnih znakova i znakova koje daju ovlaštene osobe,

*Prekršajni zakona Republike Hrvatske, Narodne novine, Službeni glasnik RH NN 107/07, 39/13, 157/13, 110/15, 70/17, 118/18

dužnosti u slučaju prometne nesreće, osposobljavanje kandidata za vozače, polaganje vozačkog ispita i uvjeti za stjecanje prava na upravljanje vozilima, vuča vozila, uređaji i oprema koje moraju imati vozila, dimenzije, ukupna masa i osovinsko opterećenje vozila te uvjeti kojima moraju udovoljavati vozila u prometu na cestama. U sebi sadrži normirane i propisane mnogobrojne sankcije za eventualna kršenja njegovih odredbi.

Kaznena djela iz područja sigurnosti prometa su malobrojnija, a neka od njih moguće je počinuti samo izazivanjem prometne nesreće ili ne pružanjem pomoći unesrećenom u istoj. Stoga ih je i teško komparirati s prometnim nesrećama jer su neki od njih sastavnica istih, ili ih Bilten o sigurnosti prometa na cestama prati prema prijavljenima, razriješenima i naknadno otkrivenim.

Najbrojnije „prometno“ kazneno djelo koje procesuirano u razdoblju od 2017. do 2021. godine j na podrčju Republike Hrvatske je: *Izazivanje prometne nesreće u cestovnom prometu*, kojih je u promatranom razdoblju, prosječno godišnje evidentirano oko 1300. Iza njega po brojnosti slijedi *Obijesna vožnja* s 30-ak kaznenih djela godišnje, te *Nepružanje pomoći* s godišnje prosječno oko 10-ak kaznenih djela.

Kazneno djelo *Izazivanje prometne nesreće u cestovnom prometu* u Republici Hrvatskoj čini onaj tko kršenjem propisa o sigurnosti prometa izazove opasnost za život ili tijelo ljudi ili za imovinu velikih razmjera, pa zbog toga prouzroči tešku tjelesnu ozljedu druge osobe ili imovinsku štetu velikih razmjera ili bude prouzročena smrt jedne ili više osoba. Ukoliko dakle u nesreći nastupe tjelesne ozljede (takozvane lake) neće se raditi o kaznenom djelu već će počinitelj prekršajno odgovarati.

6. PREKRŠAJI U CESTOVNOM PROMETU 2017.-2021. GODINA

Ranije navedeni Bilten o sigurnosti cestovnog prometa, donosi pokazatelje za 24 prekršaja, pri čemu prekršaje alkoholiziranosti i brzine dijeli prema stupnju alkoholiziranosti, odnosno brzinama, što za potrebe ovog istraživanje nije relevantno, već ukupan broj prekršaja brzine i alkoholiziranosti. U tablici 4 prikazano je ukupan broj procesuiranih prekršaja prema godinama od 2017. godine do 2021. godine, a odnose se na prekršaje iz Zakona o sigurnosti prometa na cestama koje su procesuirali policijski službenici. Pokazatelji izvan navedenih skupina svrstani su u grupu ostalih prekršaja. Iz tablice je vidljivo da je ukupno u petogodišnjem razdoblju

procesuirano 3.579.487 prekršaja, od kojih najviše 2017. godine i to 752.785 prekršaja.

Tablica 4. Kretanje broja procesuiranih prekršaja od strane policije Republike Hrvatske u razdoblju od 2017. do 2021. godine. Izrada: autori prema podacima Biltena o sigurnosti cestovnog prometa.

Vrsta prekršaja	2017	2018	2019	2020	2021	UKUPNO	%
Nepropisna brzina	296.66 6	283.04 4	285.37 4	296.49 9	280.53 1	1.175.11 4	32,8 2
Nepoštivanje prometnog znaka	64.891	59.417	55.888	51.260	57.664	289.120	16,4 5
Ostali prekršaji	97.035	92.448	97.923	94.281	91.314	473.001	13,2 1
Sigurnosni pojas	80.560	85.464	70.706	72.704	77.833	388.267	10,8 4
Nepropisno parkiranje	50.531	45.451	45.658	38.269	40.532	222.441	6,21
Korištenje mobitela za vrijeme vožnje	37.388	40.971	43.240	45.066	46.251	212.916	5,94
Upravljanje vozilom pod utjecajem alkohola	37.940	39.250	32.397	30.797	32.022	172.406	4,81
Neregistrirano i tehnički nepregledano vozilo	13.095	13.511	15.667	17.832	16.123	76.228	2,13
Vožnja bez svjetla na vozilu	12.319	10.463	8.148	7.765	8.217	46.912	1,31
Vožnja bez položenog ispita	7.836	8.258	6.792	7.048	6.573	36.507	1,00
Crveno svjetlo	5.462	4.981	3.909	3.157	3.826	21.335	0,59
Nepropisno pretjecanje i obilaženje	3.046	2.713	2.881	2.209	2.447	13.266	0,37
Nepoštivanje prednosti prolaza	346	339	2.529	608	622	4.444	0,12
Nepropisno mimoilaženje	46	52	408	114	126	746	0,02
Neustupanje prednosti pješacima	6.709	6.071	5.680	4.609	4.026	27.095	0,75
Droga i lijekovi	136	140	107	147	164	694	0,01
Vozač bicikla ili zaprežnog vozila	2.966	2.699	2.501	2.918	2.463	13.547	0,37

Nepodvrgavanje ispitivanju/lij.pregledu	2.073	2.900	1.957	2.080	2.192	11.202	0,31
Nepropisno skretanje, okretanje i vožnja unazad	3.824	3.272	13.669	4.952	5.340	31.057	0,86
Strana i smjer kretanja	6.002	5.244	5.228	3.310	4.046	23.830	0,66
Tehnički neispravno vozilo	11.464	5.898	4.131	3.876	4.562	29.931	0,81
Prekršaji pješaka u prometu	8.522	6.150	6.278	4.330	4.027	29.307	0,81
Zaštitna kaciga	5.522	5.384	4.300	4.425	4.115	23.746	0,66
Upravljanje vozilom kad je vozačka dozvola oduzeta	3.581	3.714	3.593	3.429	3.471	17.788	0,49
Ukupno:	752.785	722.095	714.399	696.540	693.668	3.579.487	

7. ODNOS PROCESUIRANIH PREKRŠAJA I UZROKA NESREĆA

U uvodnom dijelu istraživanja, istaknuta je usmjerenost policije Republike Hrvatske pri nadzoru prometa, na mjesta na kojima se najčešće događaju prometne nesreće i vremena kada su iste zabilježene prema statističko-analitičkim pokazateljima, pri čemu se posebna pažnja poklanja uzrocima istih, čijem se uklanjanjem broj nesreća i stradalih smanjuje.

Stoga je opravdano istražiti, analizirati u usporediti pokazatelje iz prethodna dva poglavlja, temeljem kojih se dođe do sljedećih zaključaka:

- U petogodišnjem razdoblju 2017.-2021. godina, brzina je bila ta koja je dovela do najvećeg broja nesreća, odnosno prethodila je događanju 20,18% nesreća, dok je istovremeno policija pri nadzoru prometa (bez nesreća) od svih ukupno procesuiranih prekršaja njih 32,82% procesuirala zbog brzine.
- Ostale greške vozača prema podacima MUP-a, prethodile su događanju 12,04% nesreća dok je istovremeno pri nadzoru prometa procesuirano 13,21% takozvanih ostalih prekršaja (koji nisu svrstani u pokazatelje Biltena).

To su ujedno i jedina dva pozitivna pokazatelja u kojima broj procesuiranih prekršaja nadilazi broj nesreća.

- Nepoštivanje prednosti prolaska dovelo je u promatranom razdoblju do 13,41% nesreća, a istovremeno ti prekršaji čine svega 0,12% svih procesuiranih.
- Npropisno kretanje kolnikom, dovelo je do 9,65% nesreća, dok Bilten uopće nema pokazatelje o procesuiranim prekršajima vezanim za odredbe Zakona o kretanju kolnikom, a komparirajući s pokazateljima o npropisnom mimoilaženju i strani i smjeru kretanja kolnikom koje mogu dovesti i do nesreća ove vrste, uočava se da je prekršaja npropisnog mimoilaženja procesuirano svega 0,02%, a strane i smjera kretanja 0,66%.
- Npropisno pretjecanje i obilaženje uzrokovalo je 4,30% nesreća, dok istovremeno procesuirano pri nadzoru prometa 0,37% prekršaja ove vrste.
- Npropisna vožnja unazad (9,62%), npropisno skretanje (5,06%) i npropisno okretanje (0,70%) ukupno su zajedno prethodile događanju visokih 15,38% nesreća, dok je tih prekršaja procesuirano svega 0,86%.
- Npropisno uključivanje u promet prethodilo je događanju 5,28% nesreća, a istovremeno nema zasebne pokazatelje u Biltenu, odnosno te se prekršaje svrstava u ostale.
- Nepoštivanje crvenog svjetla dovelo je 1,80% nesreća, a istovremeno tih je prekršaja procesuirano 0,59%.
- Udjel alkoholiziranih sudionika koji su skrivili prometne nesreće u 2017. godini iznosio je 12,7%, (Mataija, 2018) dok prekršaji alkoholiziranosti čine 4,8% svih procesuiranih prekršaja u promatranom razdoblju.
- Npropisno parkiranje dovelo je do 0,46% evidentiranih nesreća, a istovremeno policijski službenici od ukupnog broja prekršaja u promatranom razdoblju procesuirali su 6,21% prekršaja npropisnog parkiranja. Uz službenike policije ove poslove obavljaju i prometni redari, pa su pokazatelji zasigurno i veći o broju prekršaja. Također, teško je vjerovati da su u svim slučajevima građani tražili postupanje policije, te tako godišnje gotovo 43 tisuće prekršaja parkiranja oduzme dosta vremena za ostale značajnije i bitnije uzroke i rizike u prometu, te i nadalje opterećuje sustav prekršajnih evidencija

- Prekršaja pješaka u prometu i tehnički neispravnih vozila procesuirano je po 0,81%, što se moramo složiti jednostavnim zapažanjem kretanja pješaka ili stanja vozila, često uočavamo sumnju na ovakve prekršaje. Iz rečenog proizlazi da je tehnička ispravnost nadziranih vozila bila 99%?
- Promatrajući pokazatelje o procesuiranim prekršajima nekorisćenja zaštitne kacige uočava se da ih je procesuirano 0,86%, što može dovesti na zaključak o visokom postotku korištenja kacige kod nadziranih vozača, dok je i nadalje visok udjel sudionika koji nisu koristili sigurnosni pojas i to 10,84%, a 5,94% svih procesuiranih prekršaja odnosio se na korištenje mobitela tijekom vožnje.
- 1% sudionika u promatranom razdoblju (od 6 do 7 tisuća) zatečeno je da upravlja prije stjecanja prava na upravljanje, a 50% ili oko 3.500 sudionika prosječno godišnje upravljalo je za vrijeme dok je vozačka dozvola oduzeta.
- Bilten nema pokazatelja o mjestima i vremenu procesuiranja prekršaja, odnosno odgovaraju li vrijeme procesuiranja i mjesta (dionice) statističko-analitičkim pokazateljima o događanju nesreća.

8. ZAKLJUČAK

Uz brojne i hvale vrijedne aktivnosti policije i ostalih Ministarstava, agencija i ostalih čimbenika tijekom posljednjeg desetljeća, u Republici Hrvatskoj zabilježeno je povoljnije stanje sigurnosti cestovnog prometa, koje se ogledalo u manjem broju nesreća i stradalih. No, treba biti iskren i priznati, rezultat je to vjerojatno i smanjenja broja stanovnika. Naime od ulaska Hrvatske u Europsku uniju, što je potvrđeno i popisom stanovništva 2021. godine, broj stanovnika je značajno opao, a time i rizici u prometu. Ali svatko tko se u tim uvjetima nadao da će potrajati takvo povoljno stanje bez osmišljavanja novih i adekvatnijih načina prevencije prometnih nesreća, brzo se razuvjerio i to u jednoj od godina pandemije, 2021. godini, kada je u odnosu na prethodnu godinu broj nesreća rastao, a zabilježen značajno veći broj nesreća s poginulim sudionicima. Svjetska zdravstvena organizacija i savezna tijela u Njemačkoj, također su izvijestile o nepovoljnim tendencijama kretanja sigurnosti cestovnog prometa.

Analizirajući pokazatelje iz ovog rada, razvidno je da je čovjek – sudionik u prometu i nadalje najznačajniji čimbenik ugroze, koji uzrokuje najveći broj nesreća ali i u njima stradava. Brzina kao pogreška je ta koja

dovodi do najvećeg broja nesreća te u istima bilježimo i najveći broj stradalih i poginulih. Istovremeno, promatrajući pokazatelje o procesuiranim prekršajima razvidno je da je udjel prekršaja brzine u ukupnom udjelu svih prekršaja 32,48%, što je za 10-ak posto više od udjela brzine kao pogreške u nesrećama, što je izvrstan pokazatelj, odnosno aktivnosti na osuvremenjivanju opreme, uvođenje presretača, postavljanje stacionarnih kamera dovele su do toga da je policijska aktivnost ciljana i usmjerena, odnosno postotak prekršaja nadilazi postotak brzine kao pogreške. No, kako broj nesreća raste, te broj poginulih, razmještaj nadzornih kamera valjat će preispitivati, odnosno jesu li one na mjestima gdje se često krše propisi, a ne događaju nesreće možda?. Visoko mjesto na ljestvici prekršaja zauzimaju ostali prekršaji i to s 13,21% dok ostale greške vozača čine 12,04% nesreća. Zanimljivo bi bilo raščlaniti što je ovdje ušlo u oba slučaja u pokazatelje. No, ono što zabrinjava i treba dati na znanje široj stručnoj javnosti, posebice autoškolama, visok je udjel u nesrećama osnovnih radnji vozilom u prometu, od skretanja, vožnje unazad, uključivanja, obilaženja, udaljenosti pri vožnji itd, koje su dovele do velikog broja nesreća, a istovremeno prema pokazateljima o prekršajima niti policija ne nalazi za njih rješenja. Očito je da je tehnika za utvrđivanje prekršaja alkoholiziranosti i brzine dovela do dobrog udjela ovog prekršaja, a standardno, prekršaji parkiranja, posebice kada nema vozača rado su predmet policijskog postupanja. A istovremeno, nepropisno pretjecanje, obilaženje, vožnja unazad, strana kretanja, uključivanje, prednost itd., za koje treba i zapažanje i vještina opisa odnosno dokazivanja, prekršaja kod policajaca nije baš omiljena što dokazuju pokazatelji o prekršajima iz Biltena. No, to svakako nije dobro, niti se ispunjava osnovni cilj nadzora, a to je poznavanje i poštivanje svih prometnih propisa od sudionika, a nadzor i procesuiranje od strane policije. Istraživanje daje temelje i pravce u budućoj operativno-preventivnoj aktivnosti na suzbijanju nesreća. No, kako autori Peulić-Matijević često ističu čovjeku pri ovom problemu treba prilaziti kao mogućoj žrtvi, i u tom pravcu planirati i provoditi aktivnosti i senzibilizirati javnost, a ne kao počinitelju, jer ionako nesreće nitko ne izaziva s namjerom, a sve su to naši građani.

Kada se ostvari ovo načelo nedvojbeno je da će i na našem prostoru se podići i razina prometne kulture i podići razina sigurnosti.

LITERATURA

1. Baum, H., T., Kranz, U., Westerkamp: Ekonomski troškovi kroz prometne nesreće u Njemačkoj, Institut za prometne znanosti na Sveučilištu u Kölnu, 2010. Available from:
2. Bilten o sigurnosti cestovnog prometa. Ministarstvo unutarnjih poslova Republike Hrvatske, 2022. Dostupno na: https://mup.gov.hr/UserDocsImages/statistika/2022/Bilten_o_sigurnosti_cestovnog_prometa_2021.pdf
3. Cerovac, V., 2001: Tehnika i sigurnost prometa, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb.
4. <https://opus4.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/209/file/M208.pdf>,
5. Kazneni zakon Republike Hrvatske, Narodne novine, Službeni glasnik RH NN 125/11, 144/12, 56/15, 61/15, 101/17, 118/18, 126/19, 84/21.
6. Matajia J., Sigurnost cestovnog prometa u Republici Hrvatskoj, trenutno stanje i vizija. MUP-a, RH, Zagreb, 2018. dostupno na: <https://etsc.eu/wp-content/uploads/Josip-Matajia.pdf>
7. Medved, J., Sindik, J., Vukosav J., 2017: Čimbenici povezani s uzrocima i posljedicama prometnih nesreća na lokaciji Slavonska avenija – Ulica Hrvatske bratske zajednice – Avenija Većeslava Holjevca u Zagrebu, Policija i sigurnost, Zagreb.
8. Mršić, Ž., 2015: Personalni izvori informacija u kriminalističkom istraživanju prometnih nesreća, Kriminalistička teorija i praksa 2 (2/2015.), 103-113.
9. Podhraški, F., Tršinski, S.,: 2009: Postupanje policije prema odredbama Prekršajnog zakona. Policija i sigurnost, Zagreb
10. Pravilnik o načinu postupanja policijskih službenika u obavljanju poslova nadzora i upravljanja prometom na cestama, Narodne novine, Službeni glasnik RH 141/2011
11. Prekršajni zakona Republike Hrvatske, Narodne novine, Službeni glasnik RH NN 107/07, 39/13, 157/13, 110/15, 70/17, 118/18
12. Šepić, T., 2020: Prometna kultura i edukacija kao čimbenici povećanja sigurnosti cestovnog prometa, specijalistički završni rad, Veleučilište u Rijeci.
13. The Global status report on road safety 2018, launched by WHO in December 2018. Dostupno na: https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwiKo87C7q_7AhX3g_0HHfs6CFIQFnoECAwQAQ&url

=<https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/276462/9789241565684-eng.pdf&usg=AOvVaw0CaLjtJWeaGMEmgFsWZ5ta>

14. Zakon o policijskim poslovima i ovlastima Republike Hrvatske, Narodne novine, Službeni glasnik RH 92/14, 70/19.
15. Zakon o sigurnosti prometa na cestama Republike Hrvatske, Narodne novine, Službeni glasnik RH 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.