

ŽELJKO MRŠIĆ*, IVANA GLAVINA JELAŠ**, RUŽA KARLOVIĆ***

Ispitivanje učinkovitosti kazne u odnosu na upozorenje u počinitelja prekršaja prekoračenja brzine u cestovnom prometu

Sažetak

Cilj provedenog istraživanja bio je ispitivanje učinkovitosti policijskog upozorenja i kazne za prekoračenje brzine u prometu. Istraživanje je provedeno na uzorku od 190 sudionika. Uz mjerenje brzine kretanja vozila kao mjera je korišten i upitnik kreiran u svrhu istraživanja. Rezultati su pokazali kako su dvije vrste policijskih mjera jednako uspješno utjecale na promjenu ponašanja u vidu prilagođavanja brzine upravljanja vozilom nakon provedene sankcije. Između upozorenih i kažnjenih vozača nije pronađena statistički značajna razlika u promjeni brzine za nepridržavanje ograničenja. Dalje, većina sudionika zaustavljena prvi put navodi žurbu kao razlog prebrze vožnje. Kažnjeni sudionici kao razlog nepridržavanja ograničenja brzine prilikom drugog zaustavljanja najčešće navode kaznu dobivenu od policije, dok upozoreni sudionici najčešće navode raspoloženje, a nakon toga dobiveno upozorenje od strane policije. Sudionici koji su se nakon policijske sankcije pridržavali ograničenja brzine, kao najčešći razlog navode kaznu dobivenu od policije i upozorenje dobiveno od policije. Dalje, pokazalo se da životna dob, odnosno vozačko iskustvo ima značajnu ulogu kod pridržavanja ograničenja brzine u prometu.

KLjučne riječi: policija, kazna, upozorenje, brzina, cestovni promet.

* dr. sc. Željko Mršić, profesor na Visokoj policijskoj školi u Zagrebu, zmrasic@fkz.hr

** doc. dr. sc. Ivana Glavina Jelaš, viši predavač na Visokoj policijskoj školi u Zagrebu, iglavina@fkz.hr

*** doc. dr. sc. Ruža Karlović, profesor na Visokoj policijskoj školi u Zagrebu, rkarlovic@fkz.hr

1. UVOD

Prometne su nesreće značajan uzrok smrtnosti u svijetu. Prema Izvješću o globalnom stanju o sigurnosti na cestama Svjetske zdravstvene organizacije iz 2018. godine („Global status report on road safety“, 2019.), u 2016. godini 1,35 milijuna osoba poginulo je od posljedica prometnih nesreća što ih čini osmim po redu najčešćim uzrokom smrtnosti u svijetu te prvim uzrokom smrtnosti djece i mladih (5 – 29 godina starosti).

Različiti su uzroci prometnih nesreća, a brzina je jedan od značajnijih. Brzina kretanja vozila izravno utječe na rizik od prometne nesreće, ozbiljnost ozljeda i vjerojatnost pogibelji (Vadeby i Forsman, 2017). Primjerice, pješaci imaju 90 % šanse za preživljavanje ako ih udari automobil koji se kreće brzinom od 30 km/h ili nižom, ali manje od 50 % šanse da prežive udarac automobila koji se kreće brzinom od 45 km/h ili više (Global Road Safety Partnership, 2008). Nadalje, Svjetska zdravstvena organizacija u svojim publikacijama navodi kako, prema svjetskim statistikama, smanjenje u prosječnoj brzini od 5 % može smanjiti broj žrtava prometnih nesreća za 30 % („Managing speed“, 2017).

No, postavlja se pitanje: kako postići željeno smanjenje brzina? Koliki doprinos tome može dati policija koja ima na raspolaganju određene preventivne i represivne ovlasti, odnosno koje su mjere, preventivne ili represivne prirode u tome učinkovitije?

Beccaria je još davne 1764. godine ustvrdio, da: „Jedan od najsigurnijih načina da se spriječe zločini nije uvođenje okrutnih kazni, već njihova neizbježnost i dosljedno tomu budnost državnih tijela. Neizbježnost kazne, makar i blage, uvijek će jače djelovati na čovjeka negoli strah od teže kazne ako je taj strah spojen s nadom da će se kazna izbjeći“ (Beccaria 1990, 102).

Naime, vjerovanje u represiju kao jedino sredstvo u borbi protiv kriminala odavno je napušteno (Pavišić, Modly, Veić, 2006, 191-195). Razlozi za to u prvom su redu njezina neuspješnost, ali i opći trend kretanja prema humanizaciji i traženju nepenalnih načina prevencije i suzbijanja kriminala. Horvatić-Cvitanović kažu kako se dokazalo da represivno kazneno pravo, primjerice primjena kapitalne (smrtno) kazne ne utječe bitno, odnosno ne utječe uopće na broj najtežih kaznenih djela. Pokazalo se također da javno uprizorenje egzekucije uopće ne djeluje generalno preventivno. Poznato je, npr. da se u Engleskoj u srednjem vijeku najviše džepnih krađa događalo upravo za vrijeme ceremonije smaknuća, i to osoba osuđenih za krađu. Isto tako se pokazalo da zabrana proizvodnje i točenja alkohola u SAD-u početkom 20. st. ne samo da nije pridonijela smanjivanju kriminaliteta, već je, upravo suprotno, dovela do razvitka najopasnijih formi gangsterskog kriminaliteta (Horvatić, Cvitanović, 1999).

Tematska istraživanja iz područja cestovnog prometa koja su provedena (i o tome objavljeni radovi) u posljednjih 40 godina uglavnom se odnose na utjecaj prometnih propisa na vožnju pod utjecajem alkohola i recidivizam kod prometnih nesreća i njihovi rezultati variraju (Walter i Studdert, 2015). Odgovor na pitanje smanjuje li dobivanje kazne za prebrzu vožnju vjerojatnost ponovnog dobivanja kazne za prebrzu vožnje ponudili su Lawpoolsri, Li, i Braver (2007). Oni su u razdoblju od godinu dana, u američkoj saveznoj državi Maryland, pratili skoro 4 milijuna (3 739 951) vozača koji su u lipnju 2002. godine dobili kaznu za prebrzu vožnju i kao i one koji ju nisu dobili te pokazali da pojedinci koji su dobili kaznu imaju dva puta veću vjerojatnost od ponovnog dobivanja kazne u razdoblju praćenja na što nisu značajno utjecale pravne posljedice (vrsta kazne). Takvi nalazi ukazuju na ograničeni efekt kazne na smanjenje ponavljanja prometnih prekršaja. Tri godine kasnije, u istoj američkoj

saveznoj državi, Li i suradnici (2011). 1 pratili su 29.744 vozača koji su kažnjeni zbog prebrze vožnje kroz razdoblje od 3 godine; te pokazali kako vozači koji su se pojavili na sudu zbog prometnog prekršaja imaju manji rizik od ponovnog dobivanja prometne kazne, ali i veći rizik od prometne nesreće u usporedbi s onim vozačima koji su odlučili platiti novčanu kaznu. Još jedno istraživanje na velikom uzorku proveli su Studdert, Walter i Goldhaber-Fiebert (2015) koji su pratili 2.880.763 vozača koji su kažnjeni zbog prebrze vožnje ili prolaska kroz crveno svjetlo (snimljeni prometnim kamerama) prije i 90 dana nakon primanja kazne te pokazali da se vjerojatnost ponovnog dobivanja kazne - smanjila za 25 %, da dobivanje kazne nije utjecalo na rizik od prometne nezgode te da ima više recidivista među onima koji voze prebrzo u usporedbi s onima koji su prošli kroz crveno svjetlo. U literaturi se također nalaze istraživanja koja ispituju utjecaj različitih vrsta kazne te iznosa novčanih kazni na promjenu ponašanja u prometu. Istraživanja pokazuju kako povećanje iznosa i ozbiljnosti kazne kao i povećanje vjerojatnosti dobivanja kazne dovode do smanjenja u prolasku vozila kroz crveno svjetlo na semaforu (Bar-Ilan i Sacerdote, 2004) te generalno do smanjenja broja prometnih prekršaja (Tavares, Mendes i Costa, 2008). Metaanaliza koju je proveo Elvik (2016) pokazala je da je povećanje prometnih kazni između 50 i 100 % povezano sa 15 % smanjenja prekršaja, da povećanje do 50 % ne utječe na činjenje prekršaja te da je povećanje kazne preko 100 % povezano sa smanjenjem prekršaja od samo 4 % te da je gotovo kontraproduktivno. Utjecaj povećanja iznosa kazne na recidivizam počinitelja nije potpuno razjašnjen, no pokazuje se da na ozbiljne i učestale prekršitelje povećanja kazne ne utječu. Moolenaar (2014) je ispitivala ponašanje motorista u odnosu na visinu propisane kazne, te naglašava kako motoristi čine blage prilagodbe ponašanja u slučaju povišenja kazne, ali samo onda kada postoji velik rizik da će biti uhvaćeni u prekršaju. Goldenbled (2017) ističe kako su velika vjerojatnost da ćemo biti uhvaćeni u prekršaju i dovoljno visoka kazna bitni elementi koji utječu na odvratanje sudionika u prometu od činjenja prometnih prekršaja. Dalje, istraživanja ukazuju na korist i drugih oblika penalizacije osim novčane. Tako su Novoa i suradnici (2010) pokazali da je sustav bodovne penalizacije u Španjolskoj, od kada je 2006. godine uveden, doveo do smanjenja broja nesreća kao i ozljeda uzrokovanih istim - dok je uvođenje sustava prekršajnih bodova u Italiji 2003. godine dovelo do smanjenja prometnih nesreća za 9 % te do smanjenja smrtnih posljedica prometnih nesreća za 30 % (De Paola, Scoppa i Falcone, 2013).

Konačno, na ponašanje u prometu ne utječu samo okolinske varijable poput kažnjavanja u prometu. Pokazuje se da je percepcija opravdanosti kažnjavanja kao i percepcija poštenog primjenjivanja kazni itekako važna glede oprezne vožnje, odnosno da ispitanici koji percipiraju kaznu poštenom i svrsishodnom voze opreznije nakon primitka kazne (Walter i Studdert, 2015).

Dakle, dva se faktora pokazuju vrlo važnima u pogledu djelotvornosti kazne, a to su dosljedno provođenje kazne i izvjesnost da ćemo biti kažnjeni. No, neupitna je i sama vrsta kazne.

Ovim se istraživanjem ispitivala učinkovitost upozorenja u usporedbi s kažnjavanjem prometnih prekršitelja. Dakle, cilj je istraživanja bio ispitati učinkovitost kazne u usporedbi s upozorenjem od strane policije na pridržavanje ograničenja brzine upravljanja vozilom. Dodatno, ispitane su razlike u promjeni brzine upravljanja vozilom nakon policijske intervencije te razlozi pridržavanja i nepridržavanja ograničenja brzine koje vozači navode kao i njihove karakteristike. U svrhu ispitivanja navedenog postavljeni su sljedeći problemi:

P1. Ispitati razliku u pridržavanju ograničenja brzine upravljanja vozilom između vozača koji su kažnjeni i vozača koji su upozoreni zbog nepridržavanja ograničenja brzine upravljanja vozilom.

P2. Ispitati razliku u promjeni brzine upravljanja vozilom između vozača koji su kažnjeni i vozača koji su upozoreni zbog nepridržavanja ograničenja brzine upravljanja vozilom.

P3. Ispitati razloge nepridržavanja ograničenja brzine prije i nakon policijske sankcije.

2. METODA

2.1. Sudionici

Istraživanje je provedeno na 190 vozača i vozačica koji su prekoračili dopuštenu brzinu kretanja te na 51 ispitaniku kontrolne skupine koji su se prilikom prvog zaustavljanja od strane policije pridržavali ograničenja brzine. U istraživanju je sudjelovalo 175 muških sudionika i 65 sudionica, dok je prosječna dob svih sudionika iznosila 44,4 godine (SD=14,19).

Tablica 1. Sociodemografske karakteristike sudionika istraživanja

		f	%
Spol	M	175	72,92 %
	Ž	65	27,92 %
Struka	SSS	173	72,08 %
	VSS	31	12,92 %
	VŠS	31	12,92 %
Bračni status	U braku	154	64,2
	Neoženjen/neudata	62	25,8
	Rastavljen/a	20	8,5
Djeca	Da	169	70,4
	Ne	71	29,6
Dob	Raspon	M	SD
	19 - 78	44,4	14,19

2.2. Instrumenti

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

1. vozači koji su kažnjeni te se naknadno nisu pridržavali ograničenja
2. vozači koji su kažnjeni te se se naknadno pridržavali ograničenja
3. vozači koji su upozoreni te se naknadno nisu pridržavali ograničenja
4. vozači koji su upozoreni te su se naknadno pridržavali ograničenja

5. kontrolna skupina - vozači koji su se prilikom prvog mjerenja pridržavali ograničenja brzine.

Upitnik se sastojao od 3 dijela: upute, sociodemografski podaci (5 čestica) i pitanja koja se odnose na razloge prekoračenja brzine (2 čestice). Upitnici su se međusobno razlikovali po 3. dijelu upitnika – kojim se ispituju razlozi prekoračenja brzine na način da su pitanja postavljena u odnosu na gore navedene kategorije vozača. Prvo pitanje ispitivalo je razloge prekoračenja, a drugo razloge ponovnog prekoračenja (kategorije 1. i 3.) ili pridržavanja brzine (kategorije 2. i 4.). Jedino je upitnik za kontrolnu skupinu ispitanika u 3. dijelu sadržavao jedno pitanje (razlozi pridržavanja brzine). U svim je upitnicima uz ponuđene razloge prekoračenja brzine (npr. žurba, stanje na cesti itd.) ponuđeno i navođenje ostalih razloga (koji nisu prethodno obuhvaćeni). Isto se odnosilo i na pitanje o pridržavanju ograničenja brzine. Upitnici su ukupno imali 22 čestice te kontrolni upitnik 21 česticu.

2.3. Postupak

Prethodno istraživanju provedeno je terensko izviđanje radi utvrđivanja lokacija koje pružaju mogućnost za dva uzastopna mjerenja brzine. Lokacija je morala ispunjavati najmanje četiri uvjeta - sigurnost svih sudionika; preglednost; vidljivost i (smanjena) uočljivost mjerenja brzine. Lokacije za mjerenja bile su na cesti broj 41 (Dugo Selo-Vrbovec), u mjestu Greda i na Svetonedeljskoj cesti u mjestu Kerestinec. Druga mjerenja brzine provedena su u pokretu, iz civilnog vozila, tzv. presretača. Nakon pozitivnog mišljenja Etičkog povjerenstva Visoke policijske škole počelo se s provedbom istraživanja. Brzina kretanja vozila utvrđivala se dva puta. Nakon prvog utvrđivanja prekoračenja brzine ispitanici su bili zaustavljani te bi jedan dio ispitanika dobio upozorenje za prekoračenje brzine; dok je drugi dio bio kažnjen odnosno dobio je izdanu obavijest o počinjenom prekršaju i uplatnicu. U drugom zaustavljanju anketari su ispitanicima objasnili da su prvi put zaustavljeni u svrhu istraživanja te su ih s istim ciljem tražili da ispune upitnik prilikom čega je ispitanicima bilo rečeno da je ispunjavanje dobrovoljno i da mogu u bilo kojem trenutku odustati. Ispitanicima koji su bili kažnjeni u drugom zaustavljanju objašnjeno je da neće dobiti kaznu već upozorenje. Etičke dileme glede zakonske mogućnosti izdavanja upozorenja u slučaju neispunjavanja strogo formalnih zakonskih uvjeta kao i pitanje drugačijeg zakonskog tretmana istih prekršitelja te detaljniji opis postupka - navedeni su u prethodnoj publikaciji (Mršić, Štrk, Karlović, 2020). Ispitanici kontrolne skupine odnosno vozači kojima je prvim mjerenjem ustanovljeno pridržavanje propisanih ograničenja brzine bili su zaustavljeni samo jednom te su upitnike ispunjavali prilikom tog zaustavljanja. Samo su policijski službenici koji su zaustavljali vozila bili u odori te su druga mjerenja brzine uvijek obavljali isti policijski službenici.

2.4. Statistička analiza

Za statističku analizu podataka korišten je programski statistički paket SPSS 18.0. Za testiranje razlike između kažnjenih i upozorenih vozača u ponavljanju/neponavljanju prekršaja košten je hi^2 test.

3. REZULTATI I RASPRAVA

Hi-kvadrat test (uz Yatesovu korekciju kontinuiteta) nije pokazao značajnu povezanost između vrste policijske sankcije (kazna/upozorenje) i pridržavanja ograničenja brzine upravljanja vozilom nakon policijske sankcije, $hi^2(1, N = 190) = 0,023$, $p = 0,879$, $Fi = -0,023$. Rezultati sugeriraju kako su dvije vrste policijskih sankcija (kazna i upozorenje) jednako uspješno utjecale na promjenu ponašanja u vidu prilagođavanja brzine upravljanja vozilom nakon provedene sankcije. Iz tablice 2 vidljivo je kako se 74,2 % građana pridržavalo ograničenja brzine vožnje nakon dobivene kazne od strane policije; te se 72,2 % građana pridržavalo ograničenja brzine vožnje nakon dobivenog upozorenja od strane policije. Bez obzira na vrstu sankcije, u prosjeku 26,8 % sudionika nije značajno promijenilo brzinu upravljanja vozilom nakon prvog zaustavljanja od strane policije.

Tablica 2. Kontingencijska tablica frekvencija sudionika po kategorijama

	Pridržavao se ograničenja brzine nakon sankcije		Total
	Ne	Da	
Kažnjen	24 (25,8 %)	69 (74,2 %)	93
Upozoren	27 (27,8 %)	70 (72,2 %)	97
Total	51	139	190

$hi^2=0,023$, $p=0,87$

Tablica 3. Prosječna brzina vozila izmjerena prilikom prvog i drugog zaustavljanja vozila ovisno o vrsti policijske sankcije i pridržavanja ograničenja brzine nakon sankcije

Kategorija sudionika	Broj sudionika	Brzina 1 (km/h)	Brzina 2 (km/h)	Promjena brzine*
Upozoren – pridržavao se ograničenja	67	71,6	56,4	-15,2
Upozoren – nije se pridržavao ograničenja	27	74,81	74,15	-0,66
Kažnjen – pridržavao se ograničenja	69	72,2	57,3	-14,9
Kažnjen – nije se pridržavao ograničenja	24	77,92	79,66	+1,74

*razlika u prosječnim brzinama prije i nakon sankcije

U tablici 3 prikazane su prosječne brzine vozila izmjerene prilikom prvog i drugog zaustavljanja vozila od strane policije. Vidljivo je da se prosječna brzina vozila smanjila za 15,2 km/h kod upozorenih te 14,9 km/h kod kažnjenih vozača koji su se nakon sankcije pridržavali ograničenja te između ovih grupa ne nalazimo statistički značajnu razliku u promjeni brzine ($t = 1,834$, $df = 49$, $p = 0,073$ za nepridržavanje ograničenja i $t = 0,697$, $df = 131$, $p = 0,487$ za pridržavanje ograničenja). Iz toga je moguće zaključiti da su i kazna i upozorenje kod vozača izazvali podjednak učinak.

Ovo je vrlo značajan podatak koji, u skladu s mnogim istraživanjima učinkovitosti kazne i kažnjavanja, ukazuje na djelotvornost blaže kazne u odnosu na strogu. Ponovno je potvrđeno kako se jednak učinak može postići i blažom kaznom. Drugi ključni faktor u djelotvornosti blaže kazne odnosno kazne općenito jest dosljednost u kažnjavanju, što na žalost ovim istraživanjem nismo ispitivali i za što je potreban nacrt longitudinalnog istraživanja. Dobiveni je rezultat važno razmotriti u pogledu njegove praktične implikacije te bi se bilo dobro dodatno posvetiti analizi njegova potencijalnog doprinosa, između ostalog i pozitivnijoj percepciji policije od strane građana.

Tablica 4. *Raspodjela odgovora svih sudionika o razlozima nepoštovanja ograničenja brzine prilikom prvog zaustavljanja*

Razlog nepridržavanja ograničenja brzine	Broj odgovora	Postotak odgovora
Žurba	125	65,8 %
Raspoloženje	11	5,8 %
Tjelesno stanje (npr. nemirnost)	2	1,1 %
Stanje na cesti (npr. prazna cesta)	20	10,5 %
Stanje oko ceste	2	1,1 %
Neznanje o dozvoljenoj brzini	17	8,9 %
Užitak u brzini vožnji	2	1,1 %
Situacija u vozilu (npr. razgovor, svađa)	3	1,6 %
Procjena da je ograničenje brzine neopravdano nisko	10	5,3 %
Nešto drugo	21	11,1 %

Većina sudionika zaustavljena prvi put od policije zbog nepoštovanja ograničenja brzine navodi žurbu kao razlog prebrze vožnje (65 %). Kao drugi najčešći odgovor navodi se *stanje na cesti* (10,5 %) te *neznanje o dozvoljenoj brzini* (8,9 %); dok 5,3 % sudionika kao razlog prebrze vožnje navodi *procjenu da je ograničenje brzine neopravdano nisko*. Među odgovorima *nešto drugo* (11,1 %), najčešći odgovori što je to drugo utjecalo jesu zamišljenost, pretjecanje, odlazak doktoru ili veterinaru i posao.

Imajući na umu opće društvene trendove ubrzanog življenja, gotovo da se žurba kao razlog prekoračenja brzine mogla i očekivati, no sljedeća tri najzastupljenija odgovora zaslužuju dodatnu pozornost. Oni koji su *stanje na cesti* naveli kao razlog prekoračenja brzine znali su koliko je ograničenje brzine, ali su ga očito smatrali preniskim za uvjete koji su vladali na cesti. Oni koji su kao razlog naveli *neznanje o dozvoljenoj brzini*, nisu znali koliko je ograničenje brzine pa su se kretali brzinom višom od dozvoljene, očito je percipirajući kao razumno brzinu. Treći su se eksplicitno i izjasnili odabirući odgovor kako je njihova procjena *da je ograničenje brzine neopravdano nisko*. S obzirom na to da izmjerena prekoračenja brzine nisu ekstremna, što je vidljivo iz tablice 3, može se zaključiti da su to brzine koje su sudionici percipirali kao primjerene, racionalne. Takvo ponašanje u skladu je s pojedinim prethodnim ispitivanjima i eksperimentima koji su pokazali da vozači registriraju manje od polovice prometnih znakova (Gledec, 1996), ali da unatoč tome na znakove ograničenja brzine reagiraju u značajnijoj mjeri, ali na dosta različite načine. Rezultati su pokazali sljedeće: kad je ograničenje brzine primjereno situaciji ono ispunjava svoju svrhu a suprotno tome, ako se

ograničenje percipira kao neprimjereno, prosječno izmjerene brzine ne da se nisu smanjile nego su pokazivale tendenciju povećanja (Gledec, 1996). Važno je napomenuti da na takav trend nije utjecala ni nazočnost policijske ophodnje ni u dnevnim ni u noćnim uvjetima što je Gledeca (1996) navelo na zaključak da znaci moraju odgovarati stvarnim uvjetima jer u suprotnom mogu imati i negativne posljedice. Smatra da negativni učinci mogu nastati čak i u odnosu na policiju, jer nadzor nad neprimjerenom tehničkom regulacijom može štetiti njezinu autoritetu.

Tablica 5. Raspodjela odgovora sudionika o razlozima nepridržavanja ograničenja brzine nakon upozorenja/kazne od strane policije

Razlog nepridržavanja ograničenja brzine nakon sankcije	Kategorija sudionika	Broj odgovora	Postotak odgovora
Dobivena kazna/upozorenje od strane policije	Kažnjen	5	20,8 %
	Upozoren	3	11,1 %
Raspoloženje	Kažnjen	4	16,7 %
	Upozoren	7	25,9 %
Tjelesno stanje (npr. umor)	Kažnjen	4	16,7 %
	Upozoren	0	0 %
Stanje na cesti (npr. prazna cesta, gužva)	Kažnjen	3	12,5 %
	Upozoren	2	7,4 %
Stanje oko ceste	Kažnjen	0	0 %
	Upozoren	2	7,4 %
Neznanje o dozvoljenoj brzini	Kažnjen	0	0 %
	Upozoren	2	7,4 %
Svijest o neopravdanosti ograničenja brzine	Kažnjen	1	4,2 %
	Upozoren	1	3,7 %
Situacija u vozilu (npr. razgovor, svađa)	Kažnjen	0	0 %
	Upozoren	1	3,7 %
Nešto drugo	Kažnjen	10	41,7 %
	Upozoren	12	44,4 %

Pojedinci koje je kaznila policija, kao razlog nepridržavanja ograničenja brzine prilikom drugog zaustavljanja najčešće navode *kaznu* upravo *dobivenu od policije*; dok su ostali najčešći odgovori *raspoloženje*, *tjelesno stanje* te *stanje na cesti*. Kod upozorenih pojedinaca najčešći je odgovor *raspoloženje*, a nakon toga *upozorenje dobiveno od policije*. Vrlo je visok udio vozača koji su kao odgovor naveli *nešto drugo*, i to 44,4 % kod upozorenih i 41,7 % kod kažnjenih. Pitanja o razlozima prekoračenja brzine drugi put neznatno su modificirana, jedino što je namjerno izostavljen najviše očekivan odgovor „žurba“ kako bi se vidjelo koliko će ispitanika eksplicitno navesti taj odgovor u rubrici „nešto drugo“. Pokazalo se da je kod kažnjenih koji su ponovili prekršaj najveći broj onih koji su žurbu naveli kao razlog, a svega u dva slučaja odgovor nije bio povezan sa žurbom i može se svesti na odgovor „ni sam ne znam zašto“. Identičan je slučaj i s upozorenima koji su ponovili prekršaj. Jedino u dva slučaja

odgovor nije bio *žurba*, od toga je iz jednog odgovora vidljivo da ispitanik nije razumio pitanje, a u drugom ispitanik duhovito i za prvo i za drugo prekoračenje brzine okrivljuje suprugu, odnosno prepirku s njom. Time je zapravo potvrđeno da *žurba*, odnosno općedruštveni trend ubranog življenja i te kako utječe na činjenje prekršaja prekoračenja brzine.

No, visoka zastupljenost odgovora kako je kazna kod kažnjenih i upozorenje kod upozorenih razlog ponovnog prekoračenja brzine, budi pozornost i poziva na oprez. Moguće je da je intervencija policije u percepciji ispitanika bila dovoljna te da više ne treba očekivati policijsku kontrolu pa su se oslobodili straha od policije; moguće je i da je percepcija ispitanika takva da su trenutkom kažnjavanja, tj. upozorenja, „platili svoj prekršaj“, pa su stekli „pravo“ na daljnju vožnju nedopuštenom brzinom; i konačno da je intervencija policije i u slučaju kažnjavanja i upozorenja na ispitanika djelovala frustrirajuće i motivirala ga za daljnje činjenje prekršaja. Iako rezultati ovog istraživanja nisu dovoljni za konačne zaključke, prethodna interpretacija može biti od koristi kod definiranja ciljeva i metoda budućih istraživanja ove tematike.

Tablica 6. Raspodjela odgovora sudionika o razlozima pridržavanja ograničenja brzine nakon upozorenja/kazne od strane policije

Razlog pridržavanja ograničenja brzine nakon sankcije	Kategorija sudionika	Broj odgovora	Postotak odgovora
Dobivena kazna/upozorenje od strane policije	Kažnjen	51	73,9 %
	Upozoren	30	42,9 %
Raspoloženje	Kažnjen	6	8,7 %
	Upozoren	11	15,7 %
Tjelesno stanje (npr. umor)	Kažnjen	1	1,4 %
	Upozoren	1	1,4 %
Stanje na cesti (npr. prazna cesta, gužva)	Kažnjen	2	2,9 %
	Upozoren	3	4,3 %
Stanje oko ceste (npr. naseljeno područje, blizina škole)	Kažnjen	1	1,4 %
	Upozoren	2	2,9 %
Znanje o dozvoljenoj brzini	Kažnjen	6	8,7 %
	Upozoren	17	24,3 %
Svijest o opravdanosti ograničenja brzine	Kažnjen	12	17,4 %
	Upozoren	16	22,9 %
Situacija u vozilu (npr. razgovor, svađa)	Kažnjen	1	1,4 %
	Upozoren	1	1,4 %
Nešto drugo	Kažnjen	2	2,9 %
	Upozoren	4	5,7 %

Ispitanici koji su se nakon policijske sankcije pridržavali ograničenja brzine, kao najčešći razlog navode *dobivenu kaznu od strane policije* (73,9 % kažnjenih) i *dobiveno upozorenje od strane policije* (42,9 % upozorenih). Upozoreni pojedinci koji su se nakon upozorenja pridržavali ograničenja brzine kao drugi najčešći razlog navode *znanje o dozvoljenoj brzini* (24,3 %) te *svijest o opravdanosti ograničenja brzine* kao treći najčešći razlog (22,9 %). Kažnjeni pojedinci

navode *svijest o opravdanosti ograničenja brzine* (17,4 %) kao drugi najčešći razlog pridržavanja ograničenja brzine prilikom drugog zaustavljanja od strane policije.

Prvonađeni podatak o 73,9 % kažnjenih koji dobivenu kaznu navode kao razlog kasnijeg pridržavanja ograničenja brzine, u odnosu na 42,3 % upozorenih koji to upozorenje navode kao razlog kasnijeg pridržavanja ograničenja brzine - značajan je.

Općenito se može reći da su najsigurnije brzine kretanja na nekoj cesti one kojima se kreće najveći dio vozila u prometnom toku, ili srednje brzine kretanja. Brzine veće od ovih srednjih, jednako kao i one manje od njih, povećavaju rizik od prometnih nesreća i stradanja u njima – to više što se više razlikuju od srednjih brzina kretanja (Gledec, 1996: 25). Izrazito brza, kao i izrazito spora vozila izazivaju velike međusobne razlike u brzinama, tj. njihova velika relativna raspršenja. Takve razlike znače bitno povećan broj pretjecanja kao uvijek opasne radnje što zbog brojnih i različitih procjena povećava ukupnu opasnost u prometu. Stoga je za popravljavanje stanja sigurnosti na cestama uz smanjenje „gornjih“ brzina podjednako važno podići „donje“ brzine i na taj način ujednačavati prometne tokove. Jer, ako se svi kreću podjednakim brzinama, prestaje potreba za pretjecanjima kao generatorima opasnosti na cestama.

Usporedba svih 5 skupina sudionika međusobno nije pokazala značajno odstupanje nijedne od skupina u pogledu socio-demografskih karakteristika, međutim kada je zasebno uspoređena kontrolna skupina i ostatak sudionika – analiza je pokazala značajnu razliku u dobi sudionika (uz Welch i Brown-Forsythe test zbog nejednakosti u veličinama uzoraka) na način da su kontrolnu skupinu činili u prosjeku nešto stariji pojedinci. Kako je prikazano u tablici 5, kod ostalih karakteristika nisu nađene značajne razlike između kontrolne skupine i ostalih sudionika.

Tablica 7. Usporedba socio-demografskih karakteristika sudionika kontrolne i eksperimentalne skupine

Varijabla	Kategorija sudionika	Aritmetička sredina	t	p
Dob	E	43,18	-2,640	0,008**
	K	49,16		
Broj djece	E	1,46	-0,867	0,387
	K	1,64		
			Hi²	p
Spol	E		0,027	0,870
	K			
Stručna sprema	E		1,647	0,439
	K			

E – eksperimentalna skupina (4 skupine ispitanika, N=190)

K – kontrolna skupina (N=50)

** - značajno na razini $p < 0,01$

U tablici 7 prikazani su odgovori kontrolne skupine sudionika o razlozima pridržavanja ograničenja brzine.

Tablica 8. Raspodjela odgovora sudionika o razlozima pridržavanja ograničenja brzine prilikom zaustavljanja od strane policije

Razlog pridržavanja ograničenja brzine prilikom zaustavljanja	Broj odgovora	Postotak odgovora
Dobivena kazna/upozorenje od strane policije	2	4 %
Raspoloženje	6	12 %
Tjelesno stanje (npr. umor)	1	2 %
Stanje na cesti (npr. prazna cesta, gužva)	5	10 %
Stanje oko ceste (npr. naseljeno područje, blizina škole)	9	18 %
Znanje o dozvoljenoj brzini	35	70 %
Svijest o opravdanosti ograničenja brzine	23	46 %
Situacija u vozilu (npr. razgovor, svađa)	4	8 %

S obzirom na to da kod ove skupine nije bilo prethodne intervencije policije ni kaznom ni upozorenjem, ta dva odgovora koja su kažnjeni/upozoreni naveli u značajnom postotku, kod ove su skupine ispitanika navedena u svega 4 % slučajeva i očito se odnose na bivša iskustva s policijom. Stoga bi njihovi odgovori možda vjerodostojnije objasnili razloge pridržavanja ograničenja brzine u svakodnevnom uvjetima prometovanja, bez policijskih intervencija. Kao što je iz tablice vidljivo, kao dominantni razlozi pridržavanja brzine kretanja navedeni su znanje o dozvoljenoj brzini i svijest o opravdanosti ograničenja brzine. S obzirom na to da između eksperimentalne i kontrolne skupine nisu nađene značajnije razlike osim u dobi sudionika, može se izvući oprezan zaključak da životna dob, odnosno vozačko iskustvo ima značajnu ulogu kod pridržavanja ograničenja brzine u prometu na cestama, što je i očekivano. S druge pak strane, ta se spoznaja može iskoristiti kod osmišljavanja i planiranja preventivnih aktivnosti kako na globalnoj tako i na lokalnoj razini. Edukacija je odavno percipirana kao ključna strateška aktivnost na prevenciji kažnjivih aktivnosti, pa tako i kažnjivih aktivnosti u prometu na cestama. Stoga je rezultate i ovog istraživanja moguće inkorporirati u preventivne aktivnosti policije bilo da se organiziraju predavanja za ciljane skupine sudionika u prometu, ali tako da u predavanju sudjeluju drugi – stariji i iskusniji sudionici u prometu a ne samo predstavnici vlasti – policije, ili na drugi prikladan način.

Nedostatak istraživanja predstavlja veličina uzorka. Također treba imati na umu da je ispitivano ponašanje vozača neposredno nakon kažnjavanja te ostaje pitanje kako će se ponašati sljedeći dan, za 10 dana ili više, stoga je potrebno provesti longitudinalno istraživanje.

4. ZAKLJUČAK

Rezultati ovog istraživanja pokazali su kako su dvije vrste policijskih sankcija (kazna i upozorenje) jednako uspješno utjecale na promjenu ponašanja u vidu prilagođavanja brzine upravljanja vozilom nakon provedene sankcije. Između upozorenih i kažnjenih vozača nije pronađena statistički značajna razlika u promjeni brzine za nepridržavanje ograničenja. Dakle, kazna i upozorenje kod vozača izazvali su podjednak učinak.

Dalje - pokazalo se da većina sudionika koje je policija zaustavila prvi put zbog nepoštovanja ograničenja brzine navodi žurbu kao razlog prebrze vožnje, kao drugi najčešći odgovor navodi se *stanje na cesti te neznanje o dozvoljenoj brzini*, a potom *procjena da je ograničenje brzine neopravdano nisko*.

Sudionici istraživanja koji su kažnjeni od policije kao razlog nepridržavanja ograničenja brzine prilikom drugog zaustavljanja najčešće navode upravo *kaznu dobivenu od policije*, dok su ostali najčešći odgovori *raspoloženje*, *tjelesno stanje* te *stanje na cesti*. Kod upozorenih pojedinaca najčešći je odgovor *raspoloženje*, a nakon toga *upozorenje dobiveno od strane policije*.

Sudionici koji su se nakon policijske sankcije pridržavali ograničenja brzine, kao najčešći razlog navode *kaznu dobivenu od policije* odnosno *dobiveno upozorenje od strane policije*. Upozoreni pojedinci koji su se nakon upozorenja pridržavali ograničenja brzine kao drugi najčešći razlog navode *znanje o dozvoljenoj brzini*. Kažnjeni pojedinci navode *svijest o opravdanosti ograničenja brzine* kao drugi najčešći razlog pridržavanja ograničenja brzine prilikom drugog zaustavljanja od strane policije.

Dalje, između eksperimentalne i kontrolne skupine nisu nađene značajnije razlike osim u dobi, stoga se može zaključiti da životna dob, odnosno vozačko iskustvo imaju značajnu ulogu kod pridržavanja ograničenja brzine u prometu.

U javnosti je, nažalost, vrlo često zanemarena preventivna uloga policije, dok je puno istaknutija ona represivna. Rezultati ovog istraživanja pokazuju kako je upozorenje kao mjera jednako dobra kao i kažnjavanje, što je vrlo važan podatak u pogledu preventivnog policijskog djelovanja.

LITERATURA

1. Bar-Ilan, A. i Sacerdote, B. (2004). The response of criminals and noncriminals to fines. *Journal of Law and Economics*. The Journal of Law and Economics 2004 47:1, 1-17. <https://doi.org/10.1086/380471>
2. Beccaria, C. (1990). O zločinima i kaznama, (Dei delitti e della pene), Književni krug, Split.
3. De Paola, M., Scoppa, V. i Falcone, M. (2013). The deterrent effects of the penalty points system for driving offences: A regression discontinuity approach. *Empirical Economics*, 45(2), 965-985. <https://doi.org/10.1007/s00181-012-0642-9>
4. Elvik, Rune (2016). Association between increase in fixed penalties and road safety outcomes: A meta-analysis. *Accident Analysis & Prevention*. 92. 202-210. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2016.03.028>
5. Gledec, M. (1996). Sigurnost prometa I, MUP RH, PA, Zagreb.

6. Goldenbeld, Charles. (2017). Increasing traffic fines. https://www.researchgate.net/publication/322790828_Increasing_traffic_fines
7. Horvatić, Ž., Cvitanović, I. (1999). Politika suzbijanja kriminaliteta, MUP RH, Zagreb.
8. Lawpoolsri, S., Li, J. i Braver, E. R. (2007). Do speeding tickets reduce the likelihood of receiving subsequent speeding tickets? A longitudinal study of speeding violators in Maryland. *Traffic Injury Prevention*, 8(1), 26–34. <https://doi.org/10.1080/15389580601009764>
9. Li, J., Amr, S., Braver, E. R., Langenberg, P., Zhan, M., Smith, G. S. i Dischinger, P., C. (2011). Are Current Law Enforcement Strategies Associated with a Lower Risk of Repeat Speeding Citations and Crash Involvement? A Longitudinal Study of Speeding Maryland Drivers. *Annals of Epidemiology*, 21(9), 641-647. <https://doi.org/10.1016/j.annepidem.2011.03.014>
10. Moolenaar, Debora (2014). Motorist's Response to an Increase in Traffic Fines. *Journal of Criminology*. 2014. 1-12. <https://doi.org/10.1155/2014/827194>
11. Mršić, Ž., Karlović, R., Štrk, D. (2020). Istraživanje efikasnosti kazne u odnosu na upozorenje kod počinitelja prekršaja prekoračenja brzine u cestovnom prometu – metoda i proces rada, Policijska i sigurnost 3/20, MUP RH, PA, Zagreb.
12. Novoa, A., Pérez, C., Santamariña-Rubio, E., Mari-Dell'Olmo, M., Ferrando, J., Peiró, R., Tobías, A., Zori, P. i Borrell, C. (2010). Impact of the Penalty Points System on Road Traffic Injuries in Spain: A Time-Series Study. *American journal of public health*. 100,2220_2227, <https://doi.org/10.2105/AJPH.2010.192104>
13. Pavišić, B., Modly, D., Veić, P. (2006). Kriminalistika, treće izmijenjeno i dopunjeno izdanje, Golden marketing – Tehnička knjiga, Zagreb.
14. Studdert, D. M., Walter, S. J. i Goldhaber-Fiebert, J. D. (n.d.). Once ticketed, twice shy? specific deterrence from road traffic laws.
15. Tavares, A. F., Mendes, S. M. i Costa, C. S. (2008). The impact of deterrence policies on reckless driving: The case of Portugal. *European Journal on Criminal Policy and Research*, 14(4), 417-429. <https://doi.org/10.1007/s10610-008-9082-7>
16. Walter, S. J., & Studdert, D. M. (2015). Relationship between penalties for road traffic infringements and crash risk in Queensland, Australia: a case-crossover study. *International Journal of Epidemiology*, 44(5), 1722-1730. <https://doi.org/10.1093/ije/dyv148>
17. Global status report on road safety 2018. Geneva: World Health Organization; 2018.
18. Managing speed. World Health Organization. 2017 [cited 2018 Nov 1]. Available from: http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/managing-speed/en/
19. Speed management: a road safety manual for decision-makers and practitioners. Geneva, Global Road Safety Partnership, 2008.

Abstract

Željko Mršić, Ivana Glavina Jelaš, Ruža Karlović

Examination of Penalty Effectiveness in Relation to the Warning of Road Speeding Offenders

The aim of this research was the examination of the effectiveness of police warnings and speeding fines. The research was conducted on a sample of 190 participants. In addition to measuring the vehicle speed, a questionnaire was created, as an additional measure. The results showed that two types of police sanctions equally successfully influenced behavior in the form of adjusting the speed of driving after the sanction was implemented. No statistically significant difference was found between the warned and penalized drivers in the change of speed. Furthermore, most participants stopped for the first time stated haste as a reason for speeding. Penalized participants most often stated a penalty received by the police as the reason for non-compliance with the speed limit during the second stop, while warned participants most often stated mood and then received a warning from the police. Participants who adhered to speed limits after the police sanction stated a penalty received by the police and a warning received by the police as the most common reasons. Furthermore, age and driving experience have been shown to play a significant role in adhering to speed limits.

Keywords: police, penalty, warning, speed