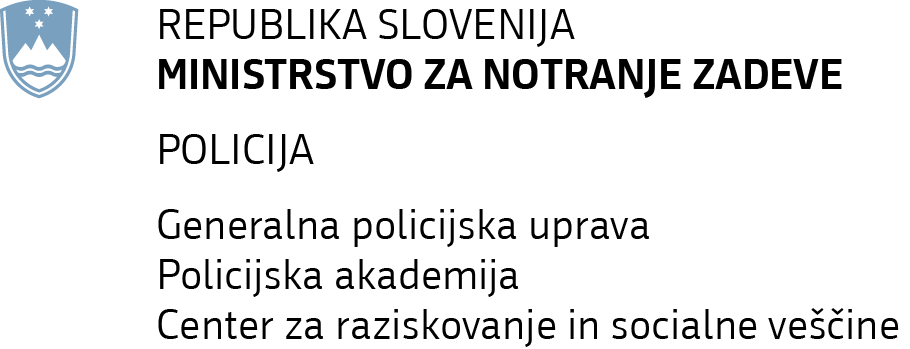
****

****

**VPLIV OPOZORILA NA STORILCA PREKRŠKA**

RAZISKOVALNO POROČILO

Ljubljana, april 2024

**VPLIV OPOZORILA NA STORILCA PREKRŠKA**

RAZISKOVALNO POROČILO

dr. Aleksander Koporec Oberčkal

mag. Aleksander Thaler

Aleksander Podgrajšek, mag.

Ljubljana, april 2024

**VPLIV OPOZORILA NA STORILCA PREKRŠKA**

RAZISKOVALNO POROČILO

CIP – Kataložni zapis o publikaciji

Narodna in univerzitetna knjižnica, Ljubljana

**Raziskovalno poročilo (2024; Ljubljana)**

**Vpliv opozorila na storilca prekrška**

dr. Aleksander Koporec Oberčkal, mag. Aleksander Thaler in Aleksander Podgrajšek, mag.

Ljubljana: Ministrstvo za notranje zadeve Republike Slovenije, Policija, 2024

ISBN

COBISS-ID

Izdalo: Ministrstvo za notranje zadeve Republike Slovenije, Policija

Avtorji: dr. Aleksander Koporec Oberčkal, mag. Aleksander Thaler in Aleksander Podgrajšek, mag.

Lektoriranje: Sektor za prevajanje, Generalni sekretariat Vlade Republike Slovenije

Oblikovanje besedila in naslovnice: Ministrstvo za notranje zadeve Republike Slovenije, Služba za upravno poslovanje in grafiko

Tisk:

Naklada: 100 tiskanih izvodov

Raziskavo je odobril in potrdil **Programski svet Policijske akademije**.

**Revizija:** Manuel Vesel, mag.

**Publikacija je dostopna na spletni strani:** https://www.policija.si/nase-naloge/raziskovalna-in-analitska-dejavnost

Ljubljana, april 2024

***Povzetek***

Na podlagi Zakona o prekrških ima policist oziroma policistka možnost, da storilcu prekrška izreče opozorilo namesto sankcije. Za takšno odločitev morata biti izpolnjena dva pogoja. Prvi je, da je storjeni prekršek neznatnega pomena, in drugi, da policist oziroma policistka oceni, da bo izrek opozorila dosegel svoj namen.

Narava opozorila za prekršek je drugačna kot narava sankcije za prekršek, kar kaže na to, da bi moral biti tudi vpliv na storilca oziroma storilko prekrška drugačen. Kateri od policijskih ukrepov, opozorilo ali sankcija, ima večji učinek na spremembo vedenja, je vprašanje, na katero so različni strokovnjaki policijske dejavnosti že poskušali odgovoriti, a je znanstvenih raziskav, ki bi neposredno obravnavale tovrstno naravo policijskega ukrepanja, kljub temu relativno malo. Tudi strokovna mnenja glede opozarjanja v primerjavi z izrekanjem sankcije za prekršek so deljena, obstajajo pa tudi drugi razlogi, ki kažejo na to, da je bila raziskava o vplivu opozorila na storilca prekrška potrebna.

Policija je v drugi polovici leta 2022 izvedla raziskavo med državljani in državljankami Republike Slovenije, ki so v njej želeli sodelovati. Z lastnim vprašalnikom, usmerjenim v področje cestnoprometnih prekrškov, je od 249 sodelujočih storilcev in storilk prekrškov pridobila podatke o okoliščinah storitve prekrška, o policijskih postopkih, o vedenju policistov oziroma policistk, o stresnosti situacije za sodelujoče, o mnenju sodelujočih o situacijah, v katerih so se znašli, in o počutju sodelujočih pred policijskim postopkom in po njem.

Izsledki so pokazali razlike v počutju storilcev prekrškov glede na vrsto policijskega ukrepa (kontrola, izrek opozorila ali izrek sankcije). Pokazali so, da so ocene značilnosti policijskega dela (profesionalnost, zakonitost, strokovnost, vljudnost in prijaznost ter zavzetost) pogojene z vrsto policijskega ukrepa – povprečne ocene lastnosti policistov oziroma policistk so bile višje, če je bil storilec ali storilka prekrška za prekršek opozorjena, kot če mu oziroma ji je bila izrečena sankcija. Izsledki so pokazali tudi, da:

* število prometnih nesreč zaradi povečanja števila opozoril ni manjše;
* so bile tri najpogostejše kršitve cestnoprometnih predpisov sodelujočih v raziskavi prehitra vožnja, uporaba mobilnega telefona med vožnjo in neuporaba varnostnega pasu;
* večini sodelujočih v raziskavi policijski postopek ne povzroča stresa;
* stres v večji meri doživljajo tisti, ki so bili sankcionirani, manj pa tisti, ki jim je bilo izrečeno opozorilo za storjeni cestnoprometni prekršek;
* je sprememba vedenja storilca ali storilke prekrška bolj verjetna v primeru izrečene sankcije kot v primeru izrečenega opozorila;
* so v konotacijah zapisov pred policijskim postopkom in po njem pri posamezni vrsti policijskega ukrepa razlike;
* so sodelujoči, ki situacije niso zaznali kot stresne, značilnosti policistov oziroma policistk ocenjevali z višjimi povprečnimi ocenami kot tisti sodelujoči, ki so situacijo zaznali kot stresno.

Odgovori sodelujočih v raziskavi delno potrjujejo ugotovitve drugih avtorjev oziroma so skladni z njimi. Tudi o tem razpravljamo v tem sestavku.

***Kazalo vsebine***

[1. Uvod 10](#_Toc198799673)

[1.1. Socialne interakcije pri vožnji 10](#_Toc198799674)

[1.2. Zakonodaja in pooblastila policistov in policistk 12](#_Toc198799675)

[1.3. Število postopkov policije 13](#_Toc198799676)

[1.3.1. Opozorilo 16](#_Toc198799677)

[1.3.2. Obvestilo o prekršku 16](#_Toc198799678)

[1.3.3. Plačilni nalog 17](#_Toc198799679)

[1.3.4. Postopek o prekršku z izdajo pisne odločbe v hitrem postopku 17](#_Toc198799680)

[1.3.5. Obdolžilni predlog 18](#_Toc198799681)

[1.4. Nevarnejši cestni prekrški 19](#_Toc198799682)

[1.4.1. Zelo hitra vožnja 19](#_Toc198799683)

[1.4.2. Vožnja pod vplivom alkohola 21](#_Toc198799684)

[1.4.3. Uporaba mobilnega telefona med vožnjo 22](#_Toc198799685)

[1.5. Lastnosti policistov in policistk v postopkih 22](#_Toc198799686)

[1.6. Vpliv opozorila in sankcije 24](#_Toc198799687)

[1.7. Polovično plačilo globe 26](#_Toc198799688)

[1.8. Konotacije v pisani besedi 27](#_Toc198799689)

[1.9. Stres in vožnja 27](#_Toc198799690)

[1.10. Izvedba raziskave in hipoteze 28](#_Toc198799691)

[1.11. Sestava dela 30](#_Toc198799692)

[2. Metoda 32](#_Toc198799693)

[2.1. Sodelujoči 32](#_Toc198799694)

[2.2. Okoliščine policijskih postopkov 32](#_Toc198799695)

[2.3. Pripomočki in gradivo 33](#_Toc198799696)

[2.4. Postopki 34](#_Toc198799697)

[3. Izsledki 36](#_Toc198799698)

[3.1. Frekvenčna porazdelitev glede na kršitev 36](#_Toc198799699)

[3.2. Lastnosti policistov in policistk v postopkih 37](#_Toc198799700)

[3.2.1. Profesionalnost 39](#_Toc198799701)

[3.2.2. Strokovnost 40](#_Toc198799702)

[3.2.3. Zakonitost 40](#_Toc198799703)

[3.2.4. Vljudnost/prijaznost 41](#_Toc198799704)

[3.2.5. Zavzetost 42](#_Toc198799705)

[3.3. Vpliv opozorila in sankcije 42](#_Toc198799706)

[3.4. Spreminjanje konotacij zapisov glede na policijski ukrep 43](#_Toc198799707)

[3.5. Stresnost situacije 51](#_Toc198799708)

[3.6. Druge pomembne vsebine 57](#_Toc198799709)

[3.6.1. Sankcije za prekršek 57](#_Toc198799710)

[3.6.2. Opozorilo za prekršek 58](#_Toc198799711)

[3.6.3. Policijska kontrola prometa 59](#_Toc198799712)

[4. Razprava 63](#_Toc198799713)

[5. Sklep 66](#_Toc198799714)

[Literatura 67](#_Toc198799715)

[Priloge 71](#_Toc198799716)

[Vprašalnik opozorilo ali sankcija za prekršek 71](#_Toc198799717)

Kazalo preglednic

[Preglednica 1: Število prekrškovnih postopkov policije zaradi kršitev cestnoprometnih predpisov 13](#_Toc198799718)

[Preglednica 2: Opozorilo oziroma izrečena sankcija glede na zakonsko določilo 36](#_Toc198799719)

[Preglednica 3: Različne ocene lastnosti policistov glede na vrsto postopka 38](#_Toc198799720)

[Preglednica 4: Primeri zapisov sodelujočih v raziskavi, ki so bili opozorjeni za storjeni prekršek 44](#_Toc198799721)

[Preglednica 5: Primeri zapisov sodelujočih v raziskavi, ki so bili sankcionirani za storjeni prekršek 45](#_Toc198799722)

[Preglednica 6: Primeri zapisov sodelujočih v raziskavi, ki so bili ustavljeni in kontrolirani 46](#_Toc198799723)

[Preglednica 7: Kaj povzroča stres v okviru ustavljanja in kontrole 52](#_Toc198799724)

[Preglednica 8: Kaj povzroča stres v okviru opozorila 53](#_Toc198799725)

[Preglednica 9: Kaj povzroča stres v okviru izreka sankcije 53](#_Toc198799726)

[Preglednica 10: Pozitivno ovrednoteno delo policije sankcioniranih storilcev prekrškov 57](#_Toc198799727)

[Preglednica 11: Manj pozitivni zapisi sankcioniranih storilcev prekrškov 57](#_Toc198799728)

[Preglednica 12: Pozitivno ovrednoteno delo policije opozorjenih storilcev prekrškov 58](#_Toc198799729)

[Preglednica 13: Manj pozitivni zapisi opozorjenih storilcev prekrškov 59](#_Toc198799730)

[Preglednica 14: Pozitivno ovrednoteno delo policije voznikov in voznic, ki so bili deležni kontrole prometa 59](#_Toc198799731)

[Preglednica 15: Manj pozitivni zapisi voznikov in voznic, ki so bili deležni kontrole prometa 60](#_Toc198799732)

Kazalo grafikonov

[Grafikon 1: Primerjava med opozorilom in plačilnimi nalogi 14](#_Toc198799733)

[Grafikon 2: Ukrepi policije in število prometnih nesreč 15](#_Toc198799734)

[Grafikon 3: Ocena lastnosti policistov in policistk v postopku – povprečne ocene 37](#_Toc198799735)

[Grafikon 4: Vpliv opozorila in sankcije – v odstotkih 42](#_Toc198799736)

[Grafikon 5: Misli in počutje sodelujočih pri policijski kontroli 48](#_Toc198799737)

[Grafikon 6: Misli in počutje sodelujočih pri izreku opozorila za prekršek 49](#_Toc198799738)

[Grafikon 7: Misli in počutje sodelujočih pri izreku sankcije za prekršek 50](#_Toc198799739)

[Grafikon 8: Stresna situacija glede na vrsto policijskega postopka 51](#_Toc198799740)

[Grafikon 9: Zakaj je policijski postopek predstavljal stresno situacijo 55](#_Toc198799741)

[Grafikon 10: Ocenjevanje lastnosti policistov oziroma policistk glede na stres 56](#_Toc198799742)

# Uvod

## Socialne interakcije pri vožnji

Danes si težko predstavljamo svet, v katerem ni cestnega prometa, v katerem se ni mogoče voziti po cesti, pa naj bo to s kolesom, osebnim avtomobilom ali avtobusom. Svet je prepleten s cestami in s tem povezanimi prevoznimi sredstvi različnih vrst, oblik in zmožnosti. Prepleten je tudi s pravili, ki nas usmerjajo pri vožnji.

Vožnja z vozilom po cesti pa ni le posamezno dejanje posameznika, ki vozi vozilo. Poleg tega, da voznik ali voznica vozilo vozi in mora biti osredotočen/-na predvsem na vožnjo, gre pri vožnji z vozilom, vzporedno, tudi za različne socialne interakcije. Med vožnjo se namreč dogajajo socialni procesi, ki niso odvisni le od voznika oziroma voznice, temveč od različnih socialnih interakcij, v katerih sodelujejo tudi drugi ljudje.

Socialne interakcije pri vožnji vozila so vsaj dveh vrst. Prve se dogajajo v vozilu in druge zunaj vozila v času vožnje. Obe vrsti vplivata na voznika oziroma voznico in posledično na način, kako vozi in kako varno upravlja svoje vozilo.

Voznik ali voznica, ki vozilo upravlja oziroma vozi, pogosto ni sam/-a v vozilu – lahko ima sopotnika ali več sopotnikov. Socialne interakcije, ki se dogajajo v vozilu, so torej interakcije med voznikom in sopotnikom ali voznikom in več sopotniki. Te interakcije vključujejo vse morebitne prisotne v vozilu, tudi tiste, ki v vozilu v času vožnje niso neposredno prisotni. Voznik ali voznica je namreč med vožnjo lahko v interakciji tudi z osebo, s katero komunicira po mobilnem telefonu ali drugih komunikacijskih sredstvih, kot so prenosni računalniki, slušalke, tablični računalniki in druge podobne naprave. Tovrstne interakcije so med vožnjo prepovedane, in to z razlogom, saj vrsta raziskav (glej, na primer, Fraschetti, Cordellieri, Lausi, Mari, Paoli, Burrai, Quaglieri, Baldi, Pizzo in Giannini, 2021) dokazuje, da komunikacija po komunikacijskih sredstvih med vožnjo moti voznikovo koncentracijo in pozornost ter lahko vodi do različnih neželenih posledic. Moti jo celo bolj kot komunikacija s sopotniki v vozilu (Strayer in Drews, 2007).

Druga vrsta so socialne interakcije, za katere ni nujno, da jih kot take vozniki ali voznice dojemamo, pa vendar to so. Gre za dogajanje zunaj vozila. Tudi če je voznik oziroma voznica v vozilu sama, dogajanje ni nujno izolirano, saj med vožnjo srečuje druga vozila, jih prehiteva, dohiteva in z različnimi drugimi vozniškimi manevri sodeluje v množici socialnih interakcij, ki so določene s krajem in časom. Lahko bi tudi rekli, da voznik ali voznica z drugimi udeleženci v cestnem prometu v določenem času in na določenem kraju komunicira. Način tovrstne komunikacije pa je v večji meri določen s predpisi o varnosti v cestnem prometu.

Psihološki, socialno-kognitivni fenomen, ki spada v okolje zunaj vozila in je hkrati socialna interakcija, je tudi policijski postopek v cestnem prometu, in sicer ne glede na to, ali gre za zaustavljanje vozila, za kontrolo dokumentov, izrekanje sankcije ali izrek opozorila za storjeni prekršek. Razlika med njimi je le ta, da socialna interakcija pri zaustavljanju vozila poteka v času, ko voznik ali voznica vozi, medtem ko se druga policijska opravila (kontrola, izrek sankcije, izrek opozorila) praviloma izvajajo, ko vozilo stoji.

V policijskem postopku gre za socialno interakcijo med vsaj dvema osebama, policistom ali policistko, ki policijski postopek izvaja, in voznikom ali voznico, ki je v policijskem postopku. Lahko se tudi zgodi, da se socialna interakcija, medtem ko vozilo stoji, med policisti in vozniki razširi še na sopotnike in druge udeležence v prometu, lahko je na kraju kontrole, izreka sankcije ali izreka opozorila tudi več policistov. Skratka, socialne interakcije, ki se dogajajo v okviru policijskega postopka s storilcem ali storilko prometnega prekrška, so lahko različne.

Med vožnjo vozniki in voznice izvajajo različne manevre ter poleg tega komunicirajo in izvajajo različne druge dejavnosti, medtem pa so pozorni na cesto in dogajanje na cesti. Vozilo bolj ali manj zavestno v množici informacij, ki so jim podvrženi, upravljajo ves čas vožnje.

V trenutku, ko voznik ali voznica zagleda policista ali policistko, se pozornost poveča, še posebno, ko policist ali policistka začne komunicirati z voznikom ali voznico, ko torej na ustrezen, predpisani način nakaže, naj vozilo zaustavi. Takrat se pri vozniku ali voznici aktivirajo in pridejo do izraza različni socialno-kognitivni mehanizmi, kot so zaznavanje, zavestno razmišljanje, osredotočanje na druge, predvidevanje. Nekatere voznike ali voznice lahko postane strah, misli gredo lahko v smeri osredotočenosti vase, na primer: »*kaj je narobe, sem morda storil/a prekršek, sem vozil/a prehitro, je bilo moje prehitevanje neustrezno*«, in tudi v smeri osredotočenosti navzven, na primer: »*kaj pa zdaj, kaj spet želijo, me bo policist/ka kaznoval/a, me bo morda opozoril/a ali gre zgolj za kontrolo cestnega prometa*«.

Samo dejanje ustavljanja, pa tudi nadaljnjega ukrepanja (če je treba), ki ga izvaja policist oziroma policistka, lahko pri vozniku ali voznici povzroči stresno počutje (Hennessy in Wiesenthal, 1999; Hennessy, Wiesenthal in Kohn, 2000). Razmišljanje voznika ali voznice pa gre lahko, podobno kot pri ustavljanju, v dve smeri. Prva je, da svoje misli obrne navznoter, vase, in pomisli na primer: »*storil/a sem prekršek, zato sem ustavljen/a*«. Lahko pa gredo misli v drugo smer in se obrnejo v okolje oziroma na policista oziroma policistko, na primer: »*kje pa me je policist/ka ustavil/a, tukaj pa res ni varno ustavljati, spravlja me v nevarnost*«.

Tudi pri policistih in policistkah gre pri ustavljanju (odvisno tudi od tega, na kakšen način ustavljajo vozilo) lahko za stresno situacijo (Huselja, 2017). Razmišljanja gredo lahko v smeri usmerjenosti vase, na primer »*tega storilca prekrška moram nujno ustaviti in oglobiti*«, ali navzven, na primer: »*kaj pa ta voznik počne, saj bo še s ceste zapeljal*«.

Čeprav lahko navedene vrste zaznav pojasnimo z različnimi teorijami in modeli, s katerimi se ukvarja predvsem socialna psihologija, na primer s teorijo pripisovanja, s konceptom lokusa kontrole ter s socialnimi kognicijami, pa del pojasnil lahko izpeljemo tudi iz veljavne pozitivne zakonodaje.

## Zakonodaja in pooblastila policistov in policistk

Policisti in policistke imajo pri svojem delu vrsto zakonskih pooblastil, s pomočjo katerih skrbijo za red. Med drugimi opravljajo tudi naloge, ki so vezane na »*preprečevanje, odkrivanje in preiskovanje [ … ] prekrškov [ter] odkrivanje in prijemanje storilcev [ … ] prekrškov [ … ]*« (Zakon o nalogah in pooblastilih policije, 4. člen).

Prekršek je dejanje, ki pomeni kršitev zakona, uredbe vlade, odloka samoupravne lokalne skupnosti in ki je kot tako določeno kot prekršek ter je zanj predpisana sankcija za prekršek (Zakon o prekrških, 6. člen). Za prekršek je odgovoren storilec, ki je storil opredeljeno dejanje (ali opustil storitev dejanja, ko bi ga moral storiti) oziroma ki je storil prekršek iz malomarnosti ali z naklepom (Zakon o prekrških, 9. člen). Če je šlo le za poskus prekrška, storilec ni odgovoren (Zakon o prekrških, 10. člen).

Zakon o prekrških določa dve vrsti postopka odločanja o prekršku. O prekrških se odloča po hitrem postopku, razen v primerih, ko zakon določa drugače (Zakon o prekrških, 52. člen). Takrat, ko je to določeno drugače, se odloča po rednem sodnem postopku (Zakon o prekrških, 51. člen). Redni sodni postopek poteka pred sodiščem (prav tam), hitri postopek pa izvajajo prekrškovni organi. Eden od prekrškovnih organov je tudi policija (Zakon o prekrških, 45. člen).

Ko policisti oziroma policistke obravnavajo storilca ali storilko prekrška, mu/ji za storjeni prekršek izrečejo predpisano sankcijo, lahko pa ga/jo opozorijo (Zakon o prekrških, 4. člen). Opozorilo samo po sebi ni sankcija za storjeni prekršek, temveč je alternativa vsem sankcijam. Izreče se lahko namesto uvedbe sankcije, za opozorilo ni treba uvesti postopka o prekršku in ni treba izdati odločbe o prekršku, poleg tega tudi stranske sankcije za opozorilo ni mogoče izreči (Filipčič, 2018).

Pooblaščena uradna oseba (tj. policist oziroma policistka) prekrškovnega organa (tj. policija) tako lahko namesto sankcije izreče opozorilo. Pri tem morata biti izpolnjena dva pogoja, in sicer mora biti storjen prekršek neznatnega pomena, poleg tega pa mora pooblaščena uradna oseba oceniti, da je glede na pomen dejanja opozorilo zadosten ukrep (Zakon o prekrških, 53. člen). Prekršek je neznatnega pomena takrat, ko je bil storjen v okoliščinah, ki ga delajo posebno lahkega, in pri katerem ni nastala oziroma ne bo nastala škodljiva posledica ali pa je ta neznatna (Zakon o prekrških, 6.a člen).

## Število postopkov policije

Slovenska policija izvaja množico postopkov v okviru zagotavljanja varnosti cestnega prometa. Pri teh postopkih policisti in policistke izvajajo različna policijska opravila ter izrekajo različne ukrepe storilcem oziroma storilkam prekrškov. Lahko jih na primer oglobijo, jim izdajo plačilni nalog ali pa izrečejo opozorilo za storjeni prekršek. Tovrstna opravila policisti ali policistke izvajajo z namenom, da storilci ali storilke naslednjega prekrška ne bi več storili/e in da bi svoje vedenje prilagodili/e tako, da bi bila vožnja vozila varna v vsakem trenutku. Namen tovrstnega ravnanja policistov je tudi, da tudi pri drugih udeležencih v prometu dosežejo ali poskušajo doseči, da prekrškov ne bi izvajali.

Kot navedeno, policija izvaja množico različnih policijskih opravil, da bi število cestnoprometnih, predvsem nevarnih prekrškov zmanjšala. Koliko je teh opravil na letni ravni, za petletno obdobje prikazuje preglednica 1.

Preglednica 1: Število prekrškovnih postopkov policije zaradi kršitev cestnoprometnih predpisov

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
| Opozorilo | 56.893 | 42.350 | 40.870 | 165.453 | 138.840 |
| Obvestilo o prekršku | 6.981 | 9.612 | 10.399 | 8.492 | 10.430 |
| Plačilni nalog | 202.022 | 257.123 | 260.108 | 224.992 | 218.226 |
| Odločba v hitrem postopku | 5.587 | 10.012 | 12.319 | 12.297 | 11.618 |
| Obdolžilni predlog | 13.086 | 15.631 | 14.880 | 13.828 | 13.207 |

*Vir: Policija, 2019, 2020, 2021, 2022 in 2023*.

Preglednica 1 prikazuje postopke policije zaradi kršitev cestnoprometnih predpisov, in sicer je prikazana frekvenčna porazdelitev oziroma število izrečenih opozoril, število izdanih obvestil o prekršku, število izdanih plačilnih nalogov, ki predstavljajo izrečene globe, število odločb v hitrem postopku in število obdolžilnih predlogov.

Pri opozorilih se vidi, da je njihovo število od leta 2018 do vključno leta 2020 padalo. V tem časovnem obdobju je bilo povprečno 46.704 opozorjenih storilcev ali storilk prekrškov. V letih 2021 in 2022 je bilo v povprečju izrečenih več opozoril od tega povprečja, in sicer 152.146, kar je več kot trikratno povečanje povprečja tovrstnih ukrepov policije.

Grafikon 1: Primerjava med opozorilom in plačilnimi nalogi

Grafikon 1 prikazuje frekvenčno porazdelitev izrečenih opozoril in izdanih plačilnih nalogov za petletno obdobje, od leta 2018 do vključno leta 2022.

Iz grafikona je razvidno, da se je število opozoril za kršitve cestnoprometnih predpisov v letu 2021 močno povečalo, in sicer za 124.583 izrečenih opozoril. V letu 2022 se je število opozoril nekoliko zmanjšalo, in sicer za 26.613 izrečenih opozoril, vendar je v primerjavi z obdobjem pred tem (leta 2018, 2019 in 2020) še vedno močno povečano. Primerjalno grafikon pokaže, da je število izdanih plačilnih nalogov relativno nespremenljivo oziroma ni bilo podvrženo tako velikemu povečanju oziroma zmanjšanju, kot to velja za izrečena opozorila. V proučevanem obdobju so policisti izdali najmanj plačilnih nalogov v letu 2018, nato se je do leta 2020 število izdanih plačilnih nalogov postopno povečevalo, v letu 2021 in nato tudi v letu 2022 je število izdanih plačilnih nalogov upadlo. Skupno število ukrepov (plačilni nalog + opozorilo) se je do leta 2021 povečevalo, v letu 2022 pa se je zmanjšalo za 33.379 ukrepov, od tega 6.766 plačilnih nalogov in 26.613 opozoril.

Podatki policije tudi pokažejo, da se je v letih 2021 in 2022, ko je bilo veliko več opozorjenih kot v preteklih letih,[[1]](#footnote-1) v povprečju število prometnih nesreč povečalo. V letih 2018, 2019 in 2020 je bilo povprečno število vseh prometnih nesreč 17.440, medtem ko je bilo v letih 2021 in 2022 povprečno število vseh prometnih nesreč 17.921.

Grafikon 2: Ukrepi policije in število prometnih nesreč

Vir: Policija, 2022.

Grafikon 2 prikazuje frekvenčno porazdelitev sankcij, opozoril in števila prometnih nesreč v petletnem obdobju. Iz grafikona se vidi seštevek števila vseh sankcij, ki so navedene v preglednici 1, število opozoril po posameznih časovnih obdobjih, prikazano pa je tudi število vseh prometnih nesreč v istih časovnih obdobjih. Korelacijska analiza ne pokaže statistično značilnih povezav med številom izrečenih sankcij, številom izrečenih opozoril in številom prometnih nesreč.

### Opozorilo

Opozorilo, ki je predmet te raziskave, je določeno v 53. členu Zakona o prekrških. To opozorilo policist oziroma policistka v vlogi pooblaščene uradne osebe prekrškovnega organa – policije lahko izreče namesto izreka sankcije. Policist oziroma policistka mora, če želi izreči opozorilo namesto sankcije, upoštevati dve merili. Storjeni in ugotovljeni prekršek mora zadostiti merilu »neznatnega pomena«, poleg tega mora odločitev temeljiti na subjektivni oceni policista oziroma policistke, da bo, glede na pomen dejanja, opozorilo zadosten ukrep. Policist oziroma policistka se mora pri tem zanesti na lastne sposobnosti ocenjevanja, presojanja in predvidevanja ter se odločiti, ali oseba v postopku in okoliščine, v katerih je bil prekršek storjen, ustrezajo pričakovanjem, ki nakazujejo, da oseba izvajanja prekrška ne bo nadaljevala ali ga ne bo več storila.

Pri tem ne gre za proučevanje opozorila, ki je kot policijsko pooblastilo določeno v 38. členu Zakona o nalogah in pooblastilih policije, po katerem smejo policisti oziroma policistke opozoriti fizične in pravne osebe ter državne organe na okoliščine, ravnanja ali opustitev ravnanj, ki ogrožajo ali bi lahko ogrožale javni red, življenje, osebno varnost ali premoženje, pri čemer ni nujno, da gre v teh primerih za storitev prekrška. Tovrstna opozorila policistov oziroma policistk morajo biti »*jasna in kratka ter nedvoumno izražena*«, policisti oziroma policistke pa jih lahko izrečejo »*ustno ali pisno, z uporabo tehničnih sredstev ali preko javnih medijev*«. Policisti oziroma policistke, ki uporabijo to pooblastilo za pravne osebe in državne organe, opozorijo odgovorno osebo.

### Obvestilo o prekršku

Skladno z 48.c členom Zakona o prekrških se postopek o prekršku začne tako, da pristojni organ, ki je ugotovil prekršek, torej policija, lastniku (tudi imetniku) vozila ali osebi, ki je osumljena storitve prekrška zoper varnost cestnega prometa, pošlje pisno obvestilo o prekršku in obrazec za odgovor na to obvestilo.

Lastnik ali imetnik vozila oziroma tisti, ki je osumljen storitve prekrška, lahko skladno z 48.č členom Zakona o prekrških v roku 60 dni na obrazcu »*odgovor na to obvestilo*« policiji odgovori, policija pa potem lahko izvede hitri postopek, odloči o prekršku, izvede dejavnosti za redni sodni postopek ali odloči o vložitvi obdolžilnega predloga pri pristojnem sodišču.

### Plačilni nalog

Policist ali policistka, ki prekršek osebno zazna ali ga ugotovi z uporabo ustreznih tehničnih sredstev ali naprav, storilcu prekrška izda plačilni nalog (Zakon o prekrških, 57. člen). Če je storilca ali storilko prekrška ustavil/a, mu/ji že na kraju prekrška vroči plačilni nalog in mu/ji predstavi storjeni prekršek in dokaze. Poleg tega mora policist oziroma policistka storilcu ali storilki prekrška omogočiti, da se osebno izjavi o prekršku.

Plačilni nalog velja kot pisna odločba o prekršku. Če vročitev plačilnega naloga na kraju ni možna, se vroča naknadno, skladno s splošnim upravnim postopkom. Zakon o prekrških navaja različne načine izpolnjevanja plačilnega naloga, ki so odvisni od prekrška in odzivanja storilca oziroma storilke prekrška, ki lahko ugovarja ali vloži zahtevo za sodno varstvo. V vsakem primeru so na izdajo in vročanje plačilnega naloga vezane pravice, ki jih imajo storilci oziroma storilke prekrškov. Ena takšnih je pravica do plačila polovice predpisane globe v osmih dneh od dneva izdaje obvestila.

### Postopek o prekršku z izdajo pisne odločbe v hitrem postopku

Skladno s 50. členom Zakona o prekrških se postopek o prekršku začne po uradni dolžnosti, ko opravi prekrškovni organ v okviru svojih pristojnosti v ta namen katero koli dejanje. Lahko se začne tudi, če predlagatelj vloži pisni predlog za začetek postopka o prekršku.

Ko prekrškovni organ – policija prejme predlog, skladno z 51. členom Zakona o prekrških preveri pogoje za začetek postopka ter zbere dodatna obvestila in dokaze o prekršku. Če se ugotovi, da so izpolnjeni zakonski pogoji za izvedbo postopka o prekršku, ga mora policija kot prekrškovni organ izvesti in sama izdati odločbo o prekršku. To se imenuje hitri postopek (prav tam). Če hitri postopek ni dovoljen, mora policija kot prekrškovni organ vložiti pri pristojnem sodišču obdolžilni predlog. To se imenuje redni sodni postopek (prav tam).

Lahko pa se skladno z istim členom Zakona o prekrških zgodi, da policija (prekrškovni organ) odloči, da ne bo izdala odločbe o prekršku oziroma da ne bo vložila obdolžilnega predloga. To lahko stori tako, da se razlogi zaznamujejo v spisu. To lahko stori takrat, ko iz zbranih dejstev in dokazov izhaja, da dejanje ni prekršek; ko ni dokazano, da je prekršek storil kršitelj; ko je pregon zastaral ali so predloženi drugi razlogi, ki izključujejo pregon. Podobno kot pri pogojih za izrek opozorila obstaja tudi četrti razlog, zaradi katerega se policija kot prekrškovni organ lahko odloči, da ne bo izdala odločbe o prekršku oziroma vložila obdolžilnega predloga, in sicer takrat, ko gre za prekršek neznatnega pomena, posebne okoliščine, nizka stopnja odgovornosti ali storilčeve osebne okoliščine pa kažejo, da postopek ne bi bil smotrn (prav tam).

Skladno z 52. členom Zakona o prekrških se torej odloča po hitrem postopku, v okviru katerega se storilcu izreče globa v znesku, v katerem je predpisana. V hitrem postopku se ne odloča v primerih, ko ta zakon določa drugače. To so primeri, ko hitri postopek ni dovoljen. To je takrat, ko predlagatelj rednega sodnega postopka glede na naravo kršitve oceni, da so izpolnjeni pogoji za izrek stranske sankcije po tem zakonu. Hitri postopek tudi ni dovoljen, kadar sta predpisani stranski sankciji prepovedi vožnje motornega vozila in izločitve iz postopka javnega naročanja. Hitrega postopka tudi ni dovoljeno izvesti proti mladoletnim storilcem prekrškov. Prav tako se hitri postopek ne sme izvesti za prekrške s področja obrambnih dolžnosti, s področja nezdružljivosti javnih funkcij s pridobitno dejavnostjo; za prekrške zoper varnost cestnega prometa, za katere je predpisana stranska sankcija kazenskih točk v številu, zaradi katerega se po zakonu storilcu izreče prenehanje veljavnosti vozniškega dovoljenja, ter za prekrške s področja političnih strank ter volilne in referendumske kampanje, za nadzor nad katerimi je pristojno Računsko sodišče Republike Slovenije.

### Obdolžilni predlog

Postopek o prekršku se skladno s 103. členom Zakona o prekrških začne na obdolžilni predlog prekrškovnega organa. Gre za pisni predlog prekrškovnega organa, ki ga ta predloži sodišču. Ko sodišče prejme obdolžilni predlog, oceni, ali so izpolnjeni pogoji za postopek. Ob izpolnjenih pogojih sodišče izvede postopek po uradni dolžnosti (Zakon o prekrških, 106. člen). Skupaj z vabilom predlog vroči storilcu ali storilki prekrška (Zakon o prekrških, 105. člen).

Če sodišče ugotovi, da je predlog predložil nepristojni predlagatelj oziroma oseba, ga zavrže s sklepom, ki ga vroči tudi pristojnemu predlagatelju postopka. Če ugotovi, da je predlog nepopoln ali nerazumljiv, zahteva od predlagatelja postopka, naj ga v petnajstih dneh dopolni oziroma popravi. Če tega predlagatelj postopka v roku ne stori, sodišče s sklepom zavrže obdolžilni predlog.

Če sodišče pri vloženem obdolžilnem predlogu ugotovi, da niso izpolnjeni pogoji za začetek postopka, s sodbo zavrne predlog. Pogojev za začetek postopka ni, če dejanje ni prekršek; če gre za okoliščino, ki izključuje odgovornost za prekršek; če zaradi zastaranja postopek o prekršku ni več mogoč; če gre za prekršek neznatnega pomena, posebne okoliščine, nizka stopnja odgovornosti ali storilčeve osebne okoliščine pa kažejo, da postopek ne bi bil smotrn; če gre za kakšen drug razlog, zaradi katerega po zakonu ni mogoče začeti postopka o prekršku.

## Nevarnejši cestni prekrški

Iz Poročila od delu policije za leto 2022 (Policija, 2022, str. 22) izhaja, da »varnost v cestnem prometu še vedno ni v skladu s pričakovanji iz Resolucije o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2013–2022, saj je število umrlih v prometnih nesrečah še vedno večje od ambiciozno določene številke 70«.

Poseben trud zato policisti in policistke usmerjajo v t. i. hujše kršitve oz. tiste prekrške, ki so zelo nevarni. Tako nevarno ravnanje voznika ali voznice je na primer zelo hitra vožnja. Policija ugotavlja, da je na prvem mestu med najpogostejšimi vzroki prometnih nesreč z najhujšimi posledicami neprilagojena hitrost (Policija, 2022). S tako vožnjo voznik ali voznica ne ogroža le sebe, temveč vso okolico, sopotnike in tudi druge udeležence v prometu.

Zelo nevarno in ogrožajoče ravnanje storilcev ali storilk prekrškov je tudi vožnja pod vplivom alkohola. V letu 2022 je bilo 1.666 prometnih nesreč, pri katerih je bil kot sekundarni dejavnik prisoten alkohol, prepovedane droge ali druge psihoaktivne snovi. Takih prometnih nesreč je bilo v letu 2021 manj, in sicer 1.585. Še manj, in sicer 1.423, jih je bilo v letu 2020. V letu 2019 je bilo tovrstnih prometnih nesreč 1.624, v letu 2018 pa jih je bilo 1.585 (Policija, 2022). Številne raziskave (glej, na primer, Walsh, Gier, Christopherson in Verstraete, 2010) in tudi posledice tovrstnega ravnanja voznikov ali voznic, s katerimi se policisti in policistke dnevno srečujejo, tako potrjujejo dejstvo, da gre pri vožnji pod vplivom alkohola za nevarno in ogrožajoče ravnanje.

Tretji nevarni prekršek v cestnem prometu je uporaba mobilnega telefona ali drugega prenosnega komunikacijskega sredstva med vožnjo. Raziskave dokazujejo (Strayer in Drews, 2007; Fraschetti in drugi, 2021), da se zaradi uporabe tovrstnih naprav med vožnjo zelo nevarno zniža prag pozornosti in osredotočenosti na opravila, ki so za vožnjo potrebna.

### Zelo hitra vožnja

Zakon o pravilih cestnega prometa v 45. členu določa, da mora voznik ali voznica »hitrost in način vožnje prilagoditi poteku, tehničnim in drugim lastnostim ceste, stanju vozišča, preglednosti, vidljivosti, prometnim in vremenskim razmeram, stanju vozila in tovora ter svojim vozniškim sposobnostim tako, da ves čas vožnje obvladuje vozilo oziroma da ga lahko ustavi pred oviro, ki jo, glede na okoliščine, lahko pričakuje«.

Poleg navedenega mora voziti posebno previdno in s takšno hitrostjo, da lahko varno ustavi in pusti mimo vozila in druge udeležence cestnega prometa, ki imajo na križišču prednost. Varno mora biti zmožen/a ustaviti tudi pred prehodom za pešce, pred prehodom ceste čez železniško progo in v drugih podobnih okoliščinah, kot so zmanjšana vidljivost, ovire na cesti in podobno.

S hitrostjo je povezana tudi zelo počasna vožnja. Tudi ta je, če ni upravičenega razloga zanjo, prepovedana, voznik ali voznica, ki vozi tako počasi, da se za njim/njo nabere kolona, pa mora na prvem primernem kraju drugim voznikom omogočiti, da ga/jo prehitijo, in se umakniti iz vozišča. Z nekoliko počasnejšo vožnjo – sploh če jo primerjamo s hitrostmi, ki so dovoljene, na primer, na avtocesti – so povezane tudi nekatere vrste vozil. Tako je na primer za avtobuse hitrost vožnje omejena na 80 km/h, za avtobuse na cestah zunaj naselja, v katerih potniki med vožnjo stojijo, pa na 60 km/h (Zakon o pravilih cestnega prometa, 47. člen). Podobno velja tudi, da glede na vrsto vozila zakon določa največje dovoljene hitrosti tudi za druge vrste vozil, kot so tovorna vozila, cestni turistični vlaki in podobno.

Zakon o pravilih cestnega prometa v svojem 46. členu določa, kakšne so največje dovoljene hitrosti, ki jih mora voznik ali voznica poznati in upoštevati. Tako je na primer določeno, da (z določenimi izjemami) v naselju lahko voznik ali voznica vozi največ 50 km/h, največja dovoljena hitrost v območju omejene hitrosti je 30 km/h, medtem ko je v območju skupnega prometnega prostora 20 km/h in v območju umirjenega prometa ter v območju za pešce 10 km/h.

Ceste, ki so praviloma zunaj naselij in na katerih je dovoljena hitrost večja, so avtoceste, kjer je največja dovoljena hitrost 130 km/h, in hitre ceste, kjer je največja dovoljena hitrost 110 km/h. Hitrost je na preostalih cestah omejena na 90 km/h.

Voznik, ki navedene omejitve hitrosti prekorači, se kaznuje z različnimi sankcijami in tudi kazenskimi točkami, odvisno od tega, ali hitrost prekorači v naselju ali zunaj njega, ali prekorači hitrost le za nekaj kilometrov na uro ali pa na primer dovoljeno hitrost podvoji in podobno. Za manjše prekoračitve hitrosti zunaj naselja je v določenih primerih dopustno storilca prekrška tudi opozoriti.

Zakon o pravilih cestnega prometa v 23. členu opredeli, kaj se šteje za hujši prekršek. Gre za štiri točke, ki jih policisti oziroma policistke upoštevajo pri delu s storilci prekrškov, ko se odločajo, da za prekoračitev hitrosti namesto sankcije izrečejo opozorilo. Sankcijo za prekršek izrečejo obvezno takrat, ko gre za prekršek, za katerega je predpisana stranska sankcija najmanj treh kazenskih točk v cestnem prometu ali stranska sankcija prepovedi vožnje motornega vozila. Poleg tega takrat, ko gre za vožnjo z vozniškim dovoljenjem tiste kategorije oziroma tistih kategorij, v katero spada vozilo ali skupina vozil, katerega veljavnost je potekla, če je pogoj za podaljšanje njegove veljavnosti predložitev veljavnega zdravniškega spričevala, potrdila o dodatnem usposabljanju voznika začetnika ali potrdila o dodatnem usposabljanju voznika, ki ga vozi voznik v času prekrška. Naslednji dejavnik, ki ga upoštevajo, je, kadar gre za vožnjo brez veljavnega vozniškega dovoljenja tiste kategorije oziroma tistih kategorij, v katero spada vozilo ali skupina vozil, in tudi kadar gre za vožnjo vozila v času izvrševanja prenehanja veljavnosti vozniškega dovoljenja oziroma prepovedi uporabe vozniškega dovoljenja. V teh štirih primerih policisti in policistke za prekoračitev hitrosti ne izrečejo opozorila, saj gre za hujše prekrške, ne pa za prekrške neznatnega pomena.

### Vožnja pod vplivom alkohola

Zakon o pravilih cestnega prometa v 104. členu določa, da voznik ali voznica ne sme voziti vozila v cestnem prometu niti ga začeti voziti, če je pod vplivom alkohola. Pod vplivom alkohola v vozilu ne sme biti niti učitelj ali učiteljica vožnje, ki usposablja kandidata oziroma kandidatko za voznika oziroma voznico motornega vozila, voznika ne sme spremljati niti spremljevalec oziroma spremljevalka, če je le-ta pod vplivom alkohola.

Zakon v 105. členu določa tudi, katere skupine voznikov oziroma voznic ne smejo imeti v organizmu prav nič alkohola. Taki skupini sta, na primer, vozniki oziroma voznice vozil, s katerimi se prevaža nevarno blago, ter vozniki začetniki oziroma voznice začetnice. Pri tem je pomembno vedeti, da imajo lahko vozniki, ki niso navedeni kot izjeme, največ »*do vključno 0,50 grama alkohola na kilogram krvi ali do vključno 0,24 miligrama alkohola v litru izdihanega zraka, pod pogojem, da tudi pri nižji koncentraciji alkohola ne kažejo znakov motenj v vedenju, katerih posledica je lahko nezanesljivo ravnanje v cestnem prometu«*.

Za tovrstne prekrške se izrekajo sankcije, ki so predpisane za posamezno skupino voznikov ali voznic in so določene tudi glede na višino prekoračene dovoljene koncentracije alkohola. V določenih primerih se kršitelju dodelijo tudi kazenske točke.

Podobno kot za vožnjo pod vplivom alkohola velja tudi za vožnjo pod vplivom prepovedane droge, psihoaktivnih zdravil in drugih psihoaktivnih snovi (Zakon o pravilih cestnega prometa, 106. člen).

Po navedbah Policije (2022, str. 29) je bila »povprečna stopnja alkoholiziranosti pri povzročiteljih prometnih nesreč v letu 2022 približno na enaki ravni kakor v prejšnjih letih«. Nižja kot v prejšnjih letih je bila povprečna stopnja alkoholiziranosti pri povzročiteljih prometnih nesreč s smrtnim izidom. Ta je bila v letu 2022 najnižja v zadnjih desetih letih. Vsaj pri hujših posledicah gre tako za zmanjšanje posledic, delno tudi zaradi tega, ker je bilo v letu 2022 »odrejenih največ alkotestov v zadnjih desetih letih« (prav tam).

### Uporaba mobilnega telefona med vožnjo

Mobilni telefon spada v skupino naprav ali opreme, ki zmanjšujejo voznikovo slušno ali vidno zaznavanje ali zmožnost obvladovanja vozila. Zakon o pravilih cestnega prometa v svojem 35. členu uporabo tovrstnih naprav prepoveduje in določa, da se morata »*voznik in učitelj vožnje[[2]](#footnote-2) [ … ] med vožnjo vzdržati vseh ravnanj, ki bi zmanjševala njuno slušno ali vidno zaznavanje ali zmožnost obvladovanja vozila*«.

Zakon se glede zaznavanja omeji na slušno in vidno zaznavanje, zato je prepovedano tudi poslušanje radijskega sprejemnika ali drugih zvočnih naprav s takšno glasnostjo, ki onemogoča normalno slušno zaznavanje v cestnem prometu. Kljub navedenemu pa v nadaljevanju vozniku[[3]](#footnote-3) ali voznici zakon dovoli, da med vožnjo telefonira, in sicer pod pogojem, da to izvaja s pomočjo naprave za prostoročno telefoniranje.

Neupoštevanje se kaznuje s predpisano sankcijo in tudi s kazenskimi točkami.

## Lastnosti policistov in policistk v postopkih

Več različnih raziskav je pokazalo, kako zelo pomembno je, da policisti in policistke v policijskih postopkih ravnajo pravično, so v postopkih kar se da nevtralni ter znajo ustrezno in okoliščinam prilagojeno komunicirati. Ljudje bodo namreč prometna pravila bolj spoštovali, če bodo policiste in policistke ter načine odkrivanja prekrškov in izrečeno globo oziroma opozorilo dojemali kot legitimne in pravične (Corbett, 1995; Yagil, 1998; McKenna, 2007; Mazerolle in drugi, 2012).

Da bi ljudje policiste oziroma policistke dojemali kot legitimne in pravične, se morajo policisti oziroma policistke vesti profesionalno (prav tam). Profesionalizem Slovar slovenskega knjižnega jezika definira kot poklicno ukvarjanje z neko dejavnostjo (fran.si), poklicna dejavnost, profesionalnost pa je lastnost oziroma značilnost profesionalnega (Slovar slovenskega knjižnega jezika, 2008, str. 2290). Policisti oziroma policistke morajo biti tudi strokovni. Strokovnost, tudi izobraženost, razgledanost, je, kar se pridobi z izobraževanjem, navadno za posamezno stroko (fran.si, Slovar slovenskega knjižnega jezika, 2008, str. 2813). Po načelu strokovnosti in integritete (Zakon o nalogah in pooblastilih policije, 17. člen) morajo policisti oziroma policistke »*pri opravljanju policijskih nalog upoštevati pravila stroke in krepiti integriteto«*. Tudi zakonitost delovanja je ena od lastnosti policistov, ki se kaže v policijskih postopkih. Zakonitost je delovanje skladno z zakoni, predpisi (fran.si, Slovar slovenskega knjižnega jezika, 2008, str. 3278). Po načelu zakonitosti (Zakon o nalogah in pooblastilih policije, 15. člen) smejo policisti oziroma policistke pri opravljanju policijskih nalog »*uporabiti policijska pooblastila na podlagi in v obsegu, ki ga določa zakon, ter na način, določen z zakonom ali podzakonskim predpisom, izdanim na podlagi in v skladu z zakonom*«. Seveda pa morajo biti policisti oziroma policistke tudi vljudni in prijazni ter zavzeti. Vljudnost je lastnost vljudnega človeka in ravnanje v skladu z družbenimi pravili (fran.si, Slovar slovenskega knjižnega jezika, 2008, str. 3230), prijaznost je lastnost prijaznega človeka, ravnanje, v katerem se kaže blag, prijateljski odnos do koga (fran.si, Slovar slovenskega knjižnega jezika, 2008, str. 2222), zavzetost in v primeru policistov in policistk tudi delovna zavzetost (Byrne, 2015) pa je velika stopnja duševne pripravljenosti, volje, zanimanja za ukvarjanje s čim (fran.si, Slovar slovenskega knjižnega jezika, 2008, str. 3486).

Razumevanje delovne zavzetosti (angl. *engagement*) je vezano na različne teoretične modele. Byrne (2015) jih je povezala v svoj model, ki je sestavljen iz treh elementov: osebnega okolja, delovnega okolja in osebe – posameznika. Vsi trije elementi modela v določenem času vplivajo na večjo ali manjšo stopnjo zavzetosti posameznika, njihova interakcija pa je uporabna za napovedovanje delovne zavzetosti (prav tam). Osebno okolje se nanaša na okolje okoli osebe, zunaj delovnega mesta, na socialno podporo in sprejetost, ki jo običajno zagotavljajo družina in prijatelji. Ta element vključuje tudi življenjsko vzdržnost, ki temelji na nižjih ravneh Maslowe hierarhične teorije motivacije. Vključena je tudi miselna oziroma kognitivna obremenitev, pri čemer preveč skrbi vodi do nezmožnosti osredotočenja. Delovno okolje se nanaša na elemente, povezane z delovnim mestom. Sem spadajo vodenje, vizija organizacije, ujemanje vrednot posameznika z vrednotami organizacije, dimenzije dela (različne spretnosti, ki so potrebne za opravljanje dela, različne naloge, ki se izvajajo na delovnem mestu, avtonomija dela), smiselnost (lahko vključuje pripadnost organizaciji, potrebo po spoštovanju). V delovno okolje spadajo tudi kompetence, rast (samoučinkovitost in nenehno učenje), potrditev, da je zavzetost zaželena in sprva nova ter usmerjena v prihodnost, viri (npr. oprema, potrebna za opravljanje dela, dovolj časa, da delo opravite, komunikacija, da razumete zahteve dela ipd.). V to skupino spadajo tudi socialna podpora in sprejemanje (podpora sodelavcev in prijateljev na delu) ter kultura (predvsem organizacijska). Tretji element v predstavljenem modelu je oseba (jaz, *self*) in se nanaša na tisto, kar oseba doprinese k delovnemu mestu. V prvi vrsti gre za občutek poklicanosti, osebnost posameznika, usklajenost razuma in čustev (kar posameznik čuti o delu, sovpada s tistim, kar si o delu misli – opravlja pravo stvar). Identificiranje s poklicem, z organizacijo z zavzetostjo pri delu – kar je del identitete (kdo si? – zavzeta oseba), je naslednji člen v tem tretjem elementu modela. Sledi potreba po pripadnosti – moja zavzetost se ujema z normami organizacije, torej se ujemam in pripadam. Sem spada tudi instrumentalni vidik – kam grem, kaj je smisel – zavzetost me tja pelje in, ne nazadnje, gre za izbiro, da sem zavzet (prav tam).

## Vpliv opozorila in sankcije

Ena od dilem pri zagotavljanju varnosti je vprašanje izrekanja opozoril v primerjavi z izrekanjem sankcij za storjeni prekršek. Še posebno to velja za prekrške, storjene med udeležbo v cestnem prometu. Znana raziskava, v kateri je sodelovalo 1100 voznikov oziroma voznic, je namreč pokazala polarizacijo odgovorov sodelujočih glede tega, kako je nanje vplival izrek sankcije oziroma izrek opozorila. Namreč, 50 odstotkov sodelujočih storilcev prekrškov, prehitrih voznikov, je v raziskavi izjavilo, da so zaradi izrečene kazni za prekršek hitre vožnje spremenili svoje navade in začeli voziti bolj umirjeno. Druga polovica sodelujočih storilcev in storilk prekrškov pa je izjavila, da izrek sankcije ni vplival na spremembo njihovega vedenja ter so še naprej vozili po ustaljenih in navajenih vedenjskih vzorcih, v tem primeru so torej še naprej vozili prehitro (Alonso, Esteban, Calatayud in Sanmartin, 2013).

Nekateri avtorji ugotavljajo, da z represivnim ukrepanjem oziroma doslednim izrekanjem sankcij za prekršek ni možno dovolj učinkovito vplivati na zmanjšanje obsega storjenih prekrškov (Mršić in Labaš, 2016; Mršić, 2017; Mršić, Karlović in Štrk, 2020). V različnih raziskavah je bilo ugotovljeno, da strožje kazni neposredno ne vplivajo na zmanjšanje števila kršitev oziroma ne vplivajo na pričakovano spremembo vedenja. V devetdesetih letih prejšnjega stoletja v avstralski zvezni državi Novi Južni Wales dvojna kazen za vožnjo pod vplivom alkohola ni zmanjšala števila voženj pod vplivom alkohola in ni zmanjšala števila prometnih nesreč (Briscoe, 2004). Tudi na Nizozemskem veliko strožje kazni za vožnjo pod vplivom alkohola niso bile povezane z zmanjšanjem pogostosti vožnje pod vplivom alkohola (Mathijssen, 1994). Podobna ugotovitev velja tudi za raziskovanje v različnih zveznih državah ZDA (Wagenaar in drugi, 2007) in za longitudinalno študijo v Avstraliji, ki je pokazala, da se dolgoročno lahko zmanjša število kršitev prekoračitev hitrosti (Moffat in Poynton, 2007).

Po drugi strani pa v nekaterih raziskavah ugotavljajo tendenco voznikov oziroma voznic, da vozijo manj varno, potem ko jim je bila izrečena sankcija za prekršek prehitre vožnje (prav tam).

Vozniki so imeli večje tveganje za prometne nesreče po izrečenih kaznih za kršitve. Tveganje prometnih nesreč glede na primerljivo obdobje je bilo še posebej veliko pri najstniških voznikih in pri voznikih, kaznovanih zaradi nevarne vožnje ali vožnje pod vplivom alkohola. Tveganje je ostalo relativno veliko več kot šest mesecev po kazni, vendar se je v tem obdobju vztrajno zmanjševalo. Tveganje prometnih nesreč med vozniki v Queenslandu je bilo po prejemu kazni za prometne kršitve večje, ne manjše. Kazni same po sebi verjetno ne bodo povečale tveganja nesreče. Verjetnejša razlaga je, da kazni (ali ustrezne kršitve) označujejo epizode tvegane vožnje. Ugotovitve kažejo, da takšne epizode izničijo kakršen koli odvračilni učinek, ki bi ga lahko povzročile kazni (Walter in Studdert, 2015).

Na podlagi metaanalize, ki jo je izvedel Elvik (2016), je bilo ugotovljeno, da je povečanje prometnih kazni povezano z majhnimi spremembami v stopnji kršitev. Spremembe so bile nelinearne. Pri povišanjih do približno 100 odstotkov so se kršitve zmanjšale. Pri večjih povečanjih ni bilo ugotovljeno zmanjšanje kršitev. Majhno zmanjšanje nesreč s smrtnim izidom je bilo povezano s povečanimi fiksnimi kaznimi, ki so se med študijami razlikovale manj kot 1–12-odstotno. Glavni vzorec sprememb kršitev je bil podoben pri modelih s fiksnimi in naključnimi učinki metaanalize, metaregresije in pri izračunavanju preprostih (neuteženih) srednjih vrednosti. Glavne ugotovitve so torej zanesljive, čeprav večina primarnih študij ni dobro nadzorovala možnih motečih dejavnikov. Zbirne ocene sprememb v kršitvah ali nesrečah je treba obravnavati kot začasne in ne odražajo nujno vzročnih razmerij (Elvik, 2016).

Mršić, Karlović in Štrk (2020) pa so ugotovili, da opozorilo ni učinkovitejše od izreka sankcije. S pomočjo zaporednih meritev hitrosti ali s pomočjo tako imenovane imitacije naravnih socialnih interakcij in anketiranja so namreč na vzorcu 193 storilcev prekrškov, ki so prehitro vozili, ugotavljali, ali je večje število tistih, ki ponovno storijo prekršek, med tistimi, ki jim je bilo izrečeno opozorilo, ali med tistimi, ki jim je bila izrečena sankcija za prekršek. Izsledki so pokazali, da je 37 odstotkov tistih, ki so bili kaznovani, prekršek ponovilo, medtem ko je prekršek ponovilo 36 odstotkov tistih, ki so bili opozorjeni.

Podobno so ugotovili tudi Mršić, Glavina Jelaš in Karlović (2021), ki so na vzorcu 190 storilcev prekrškov, ki so prekoračili hitrost, ugotovili, da je 25,8 odstotka tistih, ki so bili kaznovani, prekršek ponovilo, medtem ko je prekršek ponovilo 27,8 odstotka tistih, ki so bili opozorjeni. Sodelujoči v tej raziskavi so za najpogostejše razloge za storjeni prekršek prehitre vožnje navajali, da se jim je mudilo (65,8 odstotka), stanje na cesti – cesta je bila prazna (10,5 odstotka), da niso bili seznanjeni z omejitvijo hitrosti na delu ceste, kjer so storili prekršek (8,9 odstotka). Sodelujoči so navedli tudi, da so hitrost prekoračili zaradi razpoloženja (5,8 odstotka), zaradi tega, ker so ocenili, da je omejitev hitrosti na delu ceste, kjer so hitrost prekoračili, določena prenizko (5,3 odstotka). Manjši delež sodelujočih je navedel, da so hitrost prekoračili zaradi socialnih interakcij v vozilu (npr. pogovor s sopotniki, prerekanje ipd.) ali pa zaradi nemira (1,1 odstotka), zunanjih okoliščin (1,1 odstotka) ali užitka v hitri vožnji (1,1 odstotka). Drugi razlogi, ki so jih sodelujoči storilci prekrškov navedli kot razloge za prehitro vožnjo, so bili zamišljenost, vožnja k zdravniku ali veterinarju oziroma vožnja na delo. Mršić, Glavina Jelaš in Karlović (2021) poročajo tudi, da so najpogostejši razlogi, ki so privedli do ponovne prehitre vožnje, izrek sankcije ali opozorila (20,8 odstotka kaznovanih in 11,1 odstotka opozorjenih), razpoloženje (16,7 odstotka kaznovanih in 25,9 odstotka opozorjenih) in utrujenost (16,7 odstotka kaznovanih in 0,0 odstotka opozorjenih). Najpogostejši razlogi za spremembo vedenja oziroma za prilagoditev hitrosti vožnje pa so bili izrek sankcije ali opozorila (73,9 odstotka kaznovanih in 42,9 odstotka opozorjenih), prepričanje, da je omejitev hitrosti na kraju neustrezno določena (17,4 odstotka kaznovanih in 22,9 odstotka opozorjenih), in seznanjenost z dovoljeno hitrostjo (8,7 odstotka kaznovanih in 24,3 odstotka opozorjenih). Izsledki te raziskave so torej pokazali, da je tako izrek sankcije kot izrek opozorila pri sodelujočih storilcih prekrškov povzročil enak učinek. Raziskava je tudi pokazala, da starost voznikov oziroma vozniške izkušnje značilno vplivajo na način vožnje oziroma na vožnjo z ustrezno prilagojeno hitrostjo.

## Polovično plačilo globe

Storilec ali storilka prekrška, ki ga/jo je policist ali policistka oglobil/a zaradi storitve prekrška, na primer zaradi prehitre vožnje ali uporabe mobilnega telefona med vožnjo, prejme plačilni nalog. Če zoper ta plačilni nalog ne vloži zahteve za sodno varstvo, lahko skladno s 57.c členom Zakona o prekrških v določenem časovnem obdobju plača le polovico izrečene globe.

Tako na primer za voznika ali voznico, ki vozi po cesti zunaj naselja, ki ni avtocesta ali hitra cesta, in pri tem prekorači s prometnim pravilom ali prometnim znakom dovoljeno hitrost za več kot 20 do vključno 30 km/h, globa znaša 120 EUR. Če jo plača v osmih dneh, je znesek 60 EUR namesto 120 EUR.

Takšen način plačevanja globe je za voznika ali za voznico nagrada, in ne kazen. Ali pa kvečjemu posredna kazen v smislu klasičnega pogojevanja. Namreč, vsak voznik se storjenega prekrška vsaj v večji meri zaveda. Iz takega zavedanja izhaja pričakovanje globe, in te so kar velike. Tako velike, da je vredno premisliti, ali se prekršek izplača storiti. Na primer, globa 120 EUR je kar velik nenačrtovani odhodek za povprečni družinski proračun. Vendar če se globa zmanjša za 50 odstotkov in tako znaša 60 EUR, je vse skupaj lažje obvladljivo. Še posebej, če to v današnjem času primerjamo z vsebino vrečke, ki jo prinesemo domov iz trgovine.

Storilec ali storilka prekrška, ki mu/ji je izrečena globa, ki znaša na primer 120 EUR, bo naslednjič dobro premislil/a, ali bo še storil/a prekršek, vendar pa, če se potrudi in plača v predpisanem roku, je za storjeni prekršek, namesto da bi bil oglobljen/a in s tem v smislu klasičnega pogojevanja kaznovan/a, nagrajen/a, saj bo plačal/a polovico manj in del, ki ga v tem primeru ne bo plačal/a, pomeni nagrado, ki je pravzaprav enaka kazni. Tako bo plačana globa v vrednosti 60 EUR in dobljena nagrada v vrednosti 60 EUR, kar pomeni, da z doslednim sankcioniranjem ne dosežemo pričakovanih sprememb vedenja in posledično zmanjšanja števila kršitev. Vsekakor pa se vpliva na takojšnji denarni priliv.

## Konotacije v pisani besedi

Konotacija je pojav, da dobi beseda drug, zlasti čustveno, osebno obarvan pomen (fran.si). Je tudi asociativni, čustveni, stresni ali vrednostni dodatni pomen besede (Antič, 2006). Konotacijo pogosto opisujemo kot pozitivno ali negativno, in sicer v povezavi z njeno prijetno ali neprijetno čustveno povezanostjo (White, 2017).

Podrobnosti v tej zvezi so opisane pod točko 3.4.

## Stres in vožnja

Vsak od nas na življenje gleda na dva različna načina, kot nekaj, kar lahko nadziramo, ali kot nekaj, kar nadzira nas. Tisti, ki gledamo na življenje tako, da verjamemo, da ga lahko nadziramo, imamo notranji lokus kontrole, tisti, ki verjamemo, da nas nadzira življenje, pa imamo zunanji lokus kontrole (Manichander, 2014).

Raziskave kažejo, da so ljudje, ki delujejo z notranjim lokusom kontrole, uspešnejši, bolj uživajo v življenju, so bolj zdravi in bolj uživajo v medosebnih odnosih. Poleg tega se tudi hitreje in bolj kakovostno razvijajo, tako zasebno kot poklicno (prav tam).

Osebe z notranjim lokusom kontrole verjamejo, da imajo več nadzora nad svojim življenjem. Verjamejo, da je to, kar počnejo, pomembno, ne glede na to, o katerem vidiku življenja je govora. Najsi bo to varnost njihove vožnje, zdravje, družina, storitev prekrška v cestnem prometu ali kateri koli drug življenjski dogodek. Do posledic svojih odločitev se čutijo osebno odgovorne, in ko na primer storijo cestnoprometni prekršek in jih ustavi policist ali policistka, so one tiste, ki se ozrejo vase in se vprašajo, kaj bi lahko storile drugače, da do tega ne bi prišlo (prav tam).

Osebe z zunanjim lokusom kontrole, po drugi strani, verjamejo, da jih nadzirajo zunanji dogodki in okoliščine. Verjamejo, da se tisto, kar se zgodi, zgodi zaradi usode ali zaradi sreče ali zato, ker je policist ali policistka kontrolo prometa izvajala ravno tam, kjer so one storile cestnoprometni prekršek. Ljudje z zunanjim lokusom kontrole pogosto ne upoštevajo postopkov in pravil, na primer v cestnem prometu, in kot navaja Manichander (2014), imajo do pravil odnos v smislu »kaj hočem, se je pač zgodilo«.

Pri osebah z zunanjim lokusom kontrole je večja verjetnost, da sami sebe zaznavajo kot »žrtev«, v sebi čutijo nemoč, nezmožnost vpliva in sprememb na bolje. Ljudje z zunanjim lokusom kontrole so bolj kritični do na primer policijskih postopkov, pogosteje obtožujejo, se pritožujejo, kritizirajo in iščejo napake. Pogosteje tudi obupajo in se izločijo iz posameznih dogajanj v njihovi okolici (prav tam).

Osebe z notranjim lokusom kontrole prevzamejo odgovornost za svoje življenje in dejanja. So bolj opolnomočene, pripravljeni pomagati, bolj so usmerjene k doseganju ciljev. Taki ljudje se tudi trudijo, da bi s svojim ravnanjem v svoje življenje prinesli pozitivne spremembe (prav tam).

Je pa lokus kontrole povezan s stresom, pri čemer raziskave ugotavljajo, da so tisti z notranjim lokusom kontrole običajno bolj srečni in doživljajo manj stresa. Zelo verjetno je, da so bolj zdravi tudi zato, ker doživljajo manj škodljivih in kroničnih stresnih situacij, ki so lahko posledica občutkov nemoči. Ljudje z notranjim lokusom kontrole so tudi bolj zadovoljni z življenjem na splošno (prav tam).

Po drugi strani pa so tisti, ki imajo zunanji lokus kontrole, bolj podvrženi depresiji in drugim težavam z zdravjem. Pogosto vztrajajo v situacijah in okoliščinah, ki jim povzročajo dodatni stres, pri čemer se počutijo nemočne, da bi spremenili lastne okoliščine, kar pa pogosto dodaja še več stresa v njihovo življenje (prav tam).

V raziskavah na splošno ugotavljajo, da ni nujno dobro vedno imeti notranji lokus kontrole. Pomembno je, da je lokus kontrole vezan na realistična pričakovanja. Pa tudi, da imajo tisti z notranjim lokusom kontrole boljše dosežke le v situacijah, v katerih zaznavajo, da bo trudu, ki ga vložijo v neki dosežek, sledila ustrezna nagrada. Raziskave tudi kažejo, da ima notranji lokus kontrole več moških kot žensk in da ljudje postajajo bolj notranje orientirani s staranjem. Več notranjega lokusa kontrole so raziskave ugotovile tudi pri ljudeh na višjih ravneh upravljanja hierarhične organizacije (prav tam).

## Izvedba raziskave in hipoteze

Ta raziskava se osredotoča na prekrške po Zakonu o prekrških, točneje, na prekrške, ki jih policisti odkrijejo v cestnem prometu. Teh je primerjalno z drugimi prekrški največ, hkrati pa je pri tovrstnih prekrških največja verjetnost, da se storilcu izreče opozorilo.

Izrek opozorila v primerjavi z izrekom globe nakazuje na različno naravo policijskega ukrepa in posledično na drugačen vpliv opozorila na storilca prekrška v primerjavi z izrekom globe. Raziskav, ki bi neposredno obravnavale tovrstno naravo policijskega ukrepa, je relativno malo. Strokovna mnenja glede opozarjanja v primerjavi z izrekanjem globe so do določene mere deljena. Obstajajo pa tudi drugi razlogi, ki kažejo na to, da je raziskava o vplivu opozorila na storilca prekrška potrebna.

Policija je zato v drugi polovici leta 2022 izvedla javnomnenjsko anketno raziskavo med državljani in državljankami Republike Slovenije, ki so v njej želeli sodelovati. Z lastnim anketnim vprašalnikom, usmerjenim v področje cestnoprometnih prekrškov, je od 249 sodelujočih storilcev oziroma storilk prekrškov pridobila podatke o okoliščinah storitve prekrška, o policijskih postopkih, vedenju policistov oziroma policistk, o stresnosti posamezne situacije ter o stališčih in počutju sodelujočih posameznikov glede situacije, v kateri so se znašli.

Zanimalo nas je, kako opozorilo vpliva na storilca prekrška. Je to dejansko vzvod za zagotovitev večje varnosti ali morda bolj vpliva na posameznikovo zaznavanje policista ali policistke, ki je opozorilo izrekel/a. Zaradi česa pride do spremembe vedenja, ali zaradi izrečenega opozorila ali morda bolj zaradi izrečene sankcije, in kako se v kontekst navedenega uvršča stresnost situacije, v kateri se znajdejo storilci oziroma storilke prekrškov. Zanimalo nas je tudi, kateri so najpogostejši prekrški, ki so jih storili storilci oziroma storilke prekrškov, ki so se odločili sodelovati v tej raziskavi.

*Hipoteza 1*: Število prometnih nesreč je zaradi povečanja števila izrečenih opozoril manjše.

*Hipoteza 2*: Najpogostejše kršitve cestnoprometnih predpisov v vzorcu sodelujočih, ki so hkrati zelo nevarne, so prekoračitev dovoljene hitrosti, vožnja pod vplivom alkohola in uporaba mobilnega telefona med vožnjo.

*Hipoteza 3*: Povprečne ocene profesionalnosti, strokovnosti, zakonitega ravnanja, vljudnosti/prijaznosti in zavzetosti policistov in policistk so višje, če so bili storilci prekrškov opozorjeni, kot če jim je bila izrečena sankcija.

*Hipoteza 4*: Izrek opozorila bolj kot sankcija vpliva na spremembo stališča do prekrška, na spremembo stališča do varnosti v cestnem prometu, na spremembo stališča do policistov, na spremembo vedenja v cestnem prometu.

*Hipoteza 5*: Delež pozitivnih konotacij se poveča, delež negativnih konotacij pa zmanjša, če je izrečeno opozorilo. Če je izrečena sankcija za prekršek, se poveča delež negativnih in zmanjša delež pozitivnih konotacij.

*Hipoteza 6*: Za večino sodelujočih, več kot 50 odstotkov, je policijski postopek stresen.

*Hipoteza 7*: Sodelujoči, ki jim postopek policista oziroma policistke povzroča stres, policiste in policistke ocenjujejo z višjimi povprečnimi ocenami kot tisti, ki ne doživljajo stresa.

*Hipoteza 8*: Starost storilcev oziroma storilk prekrškov v vzorcu, njihov spol in dosežena stopnja izobrazbe niso povezani z izrekom opozorila ali izrekom sankcije za prekršek.

## Sestava dela

Naše pisanje je razdeljeno na teoretični del in predstavitev empiričnega raziskovanja. Sestava pisanja sledi IMRAD sistemu poročanja, osnovna razdelitev je: uvod, opis metode, izsledki, razprava s sklepom ter uporabljena literatura.

Uvod je razdeljen na več podpoglavij, ki v glavnem zajemajo teoretična spoznanja drugih avtorjev. V prvem podpoglavju določimo širši kontekst socialnih interakcij, ki se dogajajo med vožnjo v vozilu in tudi zunaj vozila. V drugem podpoglavju se dotaknemo pooblastil policistov oziroma policistk in predpisov, ki omogočajo izrek sankcije ali izrek opozorila za storjeni prekršek. V tretjem podpoglavju razpravljamo o številu postopkov, ki jih imajo policisti oziroma policistke s storilci oziroma storilkami prekrškov, in opredelimo izraze, ki jih uporabljamo, to so opozorilo, obvestilo o prekršku, plačilni nalog, hitri postopek in obdolžilni predlog. V četrtem podpoglavju se osredotočimo na vrste prekrškov, ki so posebno nevarne. Taka ravnanja so prehitra vožnja, vožnja pod vplivom alkohola in uporaba elektronskih naprav med vožnjo. Sledi podpoglavje, v katerem se teoretično osredotočimo na lastnosti policistov, ki so bile predmet raziskovanja tudi v javnomnenjski raziskavi – ocene in stališča prebivalcev Slovenije o delu policije 2022. To so profesionalnost, strokovnost, zakonitost delovanja, vljudnost in prijaznost ter zavzetost. Te izraze tudi definiramo. V nadaljevanju uvoda razpravljamo tudi o spoznanjih o vplivu opozorila in sankcije na storilca oziroma storilko prekrška, opredelimo uporabo konotacij v pisani besedi ter razpravljamo o stresu pri vožnji in v prometu. Uvodni, teoretični del v nadaljevanju sestavljata še dve podpoglavji, in sicer o izvedbi raziskave, v katerem predstavimo okoliščine, v okviru katerih je raziskava nastajala, postavimo hipoteze, ter zadnje podpoglavje, tj. o sestavi tega pisanja.

Drugo poglavje je metodološko. V njem opišemo vzorec sodelujočih, nato okoliščine policijskih postopkov, ki so vključeni v pisanje, in raziskavo. Opišemo pripomočke in gradivo, ki so bili uporabljeni v raziskavi, na koncu poglavja pa opišemo postopke, ki so bili potrebni, da se raziskava izvede in zaključi.

Sledi poglavje z izsledki raziskave, v katerem so navedeni izračuni dobljenih podatkov. Ti so kvantitativni in kvalitativni. Prikazani so v preglednicah oziroma v grafikonih in sledijo logiki sestave, ki smo jo uporabili v teoretičnem uvodu. Ugotovitve lahko dopolnijo izsledke raziskave Policije »*Ocene in stališča prebivalcev Slovenije o delu policije 2022*«.

Četrto poglavje vsebuje razpravo in peto sklepe oziroma ugotovitve. Tukaj navedemo, kako naše ugotovitve spadajo v kontekst ugotovitev drugih, v predmetnem pisanju navedenih in citiranih avtorjev ter kako so potrjene ali ovržene postavljene hipoteze.

Sledita še razdelek z navedbo uporabljene literature in razdelek s prilogo. V prilogi je uporabljen merski instrument.

# Metoda

## Sodelujoči

Za sodelovanje v raziskavi se je odločilo 249 povabljenih. Sodelovalo je 99 (40,9 odstotka) žensk in 143 (57,4 odstotka) moških. V povprečju so bili sodelujoči stari 41 let, največ sodelujočih je bilo starih 45 let. Sodelujoči so imeli povprečno 22 let vozniških izkušenj. Največ sodelujočih je bilo srednje izobraženih – 97 (39,0 odstotka). Največ sodelujočih je bilo zaposlenih – 189 (75,9 odstotka). Največ sodelujočih je živelo v krajih z od 2.000 do 10.000 prebivalci. Teh sodelujočih je bilo enako število kot tistih, ki so živeli v krajih z več kot 10.000 prebivalci, in sicer 72 (28,9 odstotka) v obeh primerih. Največ sodelujočih je bilo v policijskem postopku na območju Policijske uprave Ljubljana, in sicer 78 (31,3 odstotka).

## Okoliščine policijskih postopkov

Sodelujoči v raziskavi so svoje odgovore temeljili na lastnih izkušnjah in zaznavah, ki so jih dobili v policijskih postopkih v različnih časovnih obdobjih. Tretjina postopkov je potekala leta 2022, tretjina leta 2021, tretjina pa leta 2020 oziroma prej.

Največ policijskih postopkov, 78 (31,3 odstotka), je bilo izvedenih popoldne. Nekoliko manj jih je bilo izvedenih dopoldne, 56 (22,5 odstotka), in zvečer, 54 (21,7 odstotka). Preostali policijski postopki so bili izvedeni ponoči, 31 (12,4 odstotka), ali zjutraj, 19 (7,6 odstotka).

Večinoma so bili policijski postopki izvedeni na regionalnih cestah, 88 (35,3 odstotka), oziroma lokalnih cestah, 84 (33,7 odstotka). Preostali postopki so bili večinoma izvedeni na mestnih cestah, 57 (22,9 odstotka), bolj poredko pa tudi na hitrih cestah, 3 (1,2 odstotka), in avtocestah, 8 (3,2 odstotka).

Najpogosteje je bil promet redek, 102 sodelujoča (41,0 odstotka), ali zelo redek, 94 (37,8 odstotka). Redkeje je bil promet gost, 32 (12,9 odstotka), ali zelo gost, 6 (2,4 odstotka).

Vreme je bilo najpogosteje sončno, 148 sodelujočih (59,4 odstotka), bilo pa je tudi deževno, 9 (3,6 odstotka), megleno, 4 (1,6 odstotka). 45 (18,1 odstotka) sodelujočih je navedlo, da se vremena ne spominja.

V večini postopkov, 220 (88,4 odstotka), je bilo vozišče na kraju policijskega postopka pregledno. Manjši delež sodelujočih, 19 (7,6 odstotka), je ocenil, da vozišče na kraju policijskega postopka ni bilo pregledno.

Hitrost je bila v kraju policijskega postopka najpogosteje omejena na 50 km/h, in sicer v 172 primerih (69,1 odstotka). V 23 primerih (9,2 odstotka) je bila hitrost omejena na 60 km/h, v 22 primerih (8,8 odstotka) pa na 90 km/h. Hitrost je bila omejena na 130 km/h v petih primerih (2,0 odstotka), na 100 km/h pa v dveh primerih (0,8 odstotka).

Po ocenah sodelujočih v raziskavi se policijske kontrole na kraju posameznega policijskega postopka izvajajo pogosto 81 (32,5 odstotka) oziroma zelo pogosto, 39 (15,7 odstotka). V 68 primerih (27,3 odstotka) so sodelujoči ocenili, da se policijska kontrola izvaja bolj redko oziroma se običajno ne izvaja, 40 (16,1 odstotka).

Najpogosteje so sodelujoči v raziskavi za vožnjo uporabljali osebno vozilo, 227 (91,2 odstotka), v manjši meri pa tudi motorno kolo, 8 (3,2 odstotka), in tovornjak, 1 (0,4 odstotka). Vozila so bila v povprečju stara devet let. Najstarejše je bilo staro 25 let, najmlajše pa manj kot eno leto.

Najpogosteje je bil izveden postopek ustavljanja in kontrole, 126 (50,6 odstotka). Manj pogosto je bilo storilcem prekrška, ki so v raziskavi sodelovali, izrečeno opozorilo, 29 (15,7 odstotka), ali sankcija za prekršek, 67 (26,9 odstotka).

## Pripomočki in gradivo

V raziskavi smo uporabili lastni vprašalnik »*Opozorilo ali sankcija za prekršek*«, ki je bil izdelan in razvit za namene te raziskave.

Vprašalnik je sestavljen iz vprašanj o demografskih lastnostih sodelujočih, in sicer predvideva odgovore na vprašanja o spolu, starosti, doseženi stopnji izobrazbe, vozniškem stažu, zaposlitvenem položaju sodelujočih posameznikov, velikosti kraja, v katerem posamezni sodelujoči živi, ter odgovore na vprašanje o policijski upravi, na območju katere je potekal policijski postopek.

Drugi sklop vprašanj in postavk v vprašalniku se je nanašal na okoliščine policijskih postopkov, v katere so bili zaradi storitve prekrška vključeni sodelujoči v raziskavi. Ta sklop je vključeval vprašanja in postavke o času policijskega postopka, vrsti ceste, na kateri je bil storjen prekršek in izveden policijski postopek, gostoti prometa, pogostosti izvajanja kontrole na delu ceste, kjer je bil izveden policijski postopek. Vprašanja tega sklopa so se nanašala tudi na vreme v času postopka, preglednost vozišča, omejitev hitrosti, vrsti vozila, ki ga je storilec ali storilka uporabljal/a, in na vrsto policijskega postopka.

Naslednji del uporabljenega vprašalnika se je nanašal na stresnost situacije, pri čemer so se sodelujoči opredeljevali na dva načina, in sicer, ali je bila situacija, v okviru katere je bil izveden posamezni policijski postopek, stresna za sodelujočega in tudi, zakaj je posamezni policijski postopek bil oziroma ni bil stresen.

Del uporabljenega vprašalnika se je nanašal na lastnosti policistk in policistov, ki so izvajali policijske postopke. V tem delu je bila uporabljena 5-stopenjska Likertova lestvica strinjanja s trditvami, ki so se nanašale na manifestne lastnosti policistov oziroma policistk, in sicer profesionalnost, strokovnost, zakonitost delovanja, vljudnost in prijaznost ter zavzetost.

Vprašalnik se v nadaljevanju s postavkami osredotoča na dve časovni točki posameznega policijskega opravila, in sicer na čas pred policijskim postopkom, ko je posamezni sodelujoči že zaznal, da bo udeležen v postopku, in na čas po policijskem postopku oziroma čas, ko je bil policijski postopek zaključen. V tem časovnem okviru, z osredotočenostjo na posamezno časovno točko, vprašalnik sprašuje po kognicijah, razmišljanju in po počutju sodelujočih.

Predzadnji razdelek vprašalnika se nanaša na stališča in vedenje sodelujočih v raziskavi. V tem delu nas zanima učinek posameznega policijskega opravila na stališča sodelujočih glede prekrška, glede varnosti v cestnem prometu in glede policista oziroma policistke, ki je izvajal oziroma izvajala policijski postopek. Prav tako nas je zanimalo, ali se je vedenje storilca oziroma storilke prekrška zatem spremenilo oziroma ali se po mnenju sodelujočih zaradi policijskega postopka ni spremenilo nič.

Zadnji razdelek omogoči sodelujočim, da zapišejo oziroma opišejo tudi druge okoliščine in zanje pomembne vsebine, napišejo predloge za izboljšave oziroma zapišejo morebitne pohvale oziroma kritike, ki bi omogočile prihodnje ustreznejše ravnanje.

## Postopki

Za potrebe te raziskave je bil izdelan raziskovalni načrt, ki je metodološko predvideval anketiranje storilcev prekrškov. Raziskovalni načrt je bil skupaj s prilogami predstavljen Programskemu svetu Policijske akademije, ki je vsebino potrdil in sprejel.

Izdelali in preizkusili smo merski instrument – vprašalnik (v prilogi), ki smo ga izdelali v okolju LimeSurvey (<https://www.limesurvey.org>). Okolje je nameščeno na strežniku slovenske policije, za ustrezno delovanje pa skrbijo uslužbenci in uslužbenke Urada za informatiko in telekomunikacije Generalne policijske uprave. Okolje LimeSurvey, ki je brezplačno oziroma odprtokodno, omogoča izdelavo različnih vrst obrazcev, ki jih avtor lahko oblikuje in prilagodi posamezni raziskovalni temi.

Povezava do vprašalnika je bila objavljena na spletni strani in drugih komunikacijskih kanalih policije in policijskih uprav (Facebook in drugi). Podatke smo zbirali od vključno 20. junija 2022 do vključno 3. julija 2022.

Po tem času je vprašalnik prenehal delovati, odgovori sodelujočih pa so bili izvoženi v računalniške programe za izvajanje statističnih analiz, nato so bile izvedene statistične analize pridobljenih izsledkov. Izvedene so bile opisna statistika, enosmerna analiza variance in korelacijska analiza ter vzpostavljena merila za ugotavljanje pomembnosti razlik. Poleg navedenega so bili v vprašalniku deli postavk oblikovani tako, da je bilo treba izvesti analizo vsebine prostih zapisov. Analizi vsebine so sledili postopki vsebinske kategorizacije, ki so razvidni v poglavju Izsledki.

# Izsledki

V tem poglavju so izsledki raziskave prikazani tabelarično in grafično. Pod vsakim tabelaričnim in grafičnim prikazom so poudarjene ključne ugotovitve. Poglavje je zaradi preglednosti razdeljeno na podpoglavja, in sicer:

* Frekvenčna porazdelitev glede na kršitev
* Lastnosti policistov in policistk v postopkih
* Vpliv opozorila in sankcije
* Spreminjanje konotacij zapisov glede na policijski ukrep
* Stresnost situacije
* Druge pomembne vsebine

## Frekvenčna porazdelitev glede na kršitev

Preglednica 2: Opozorilo oziroma izrečena sankcija glede na zakonsko določilo

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Opozorilo | Izrečena sankcija | Skupaj | Odstotki |
| Prehitra vožnja | 19 | 43 | 62 | 62,0 |
| Uporaba telefona med vožnjo | 4 | 4 | 8 | 8,0 |
| Varnostni pas | 4 | 3 | 7 | 7,0 |
| Kršitev prepovedi zavijanja | 0 | 4 | 4 | 4,0 |
| Rumena/rdeča luč | 2 | 2 | 4 | 4,0 |
| Nepravilno vključevanje v cestni promet | 2 | 1 | 3 | 3,0 |
| Vožnja pod vplivom alkohola | 1 | 1 | 2 | 2,0 |
| Neprižgane luči | 2 | 0 | 2 | 2,0 |
| Prekoračena meja zatemnjenih oken | 0 | 1 | 1 | 1,0 |
| Posest prepovedane droge – konoplje | 0 | 1 | 1 | 1,0 |
| Nepravilno prehitevanje | 0 | 1 | 1 | 1,0 |
| Vožnja čez neprekinjeno črto | 1 | 0 | 1 | 1,0 |
| Potek registracije | 1 | 0 | 1 | 1,0 |
| Prehitevanje »v škarje« | 1 | 0 | 1 | 1,0 |
| Pozabljeno vozniško dovoljenje | 1 | 0 | 1 | 1,0 |
| Varnostna razdalja | 1 | 0 | 1 | 1,0 |
|  | 39 | 61 | 100 | 100,0 |

Preglednica 2 prikazuje frekvenčno porazdelitev odgovorov na vprašanja o vrsti prekrška, za katerega je bilo posamezniku izrečeno opozorilo ali izrečena sankcija. Iz preglednice se vidi, da je bila večina sodelujočih v policijskem postopku zaradi prehitre vožnje (62,0 odstotka), uporabe telefona med vožnjo (8,0 odstotka) ali zaradi tega, ker med vožnjo niso uporabljali varnostnega pasu (7,0 odstotka).

Iz preglednice se vidi tudi, da so policisti oziroma policistke zaradi prehitre vožnje pogosteje izrekli sankcijo za prekršek kot opozorilo. Druge kršitve, zaradi katerih je bila za prekršek večkrat izrečena sankcija kot opozorilo, so kršitev prepovedi zavijanja, prekoračena meja zatemnjenih oken, posest prepovedane droge – konoplje in nepravilno prehitevanje. V preostalih primerih je bilo večkrat kot sankcija, po navedbah sodelujočih v raziskavi, izrečeno opozorilo.

## Lastnosti policistov in policistk v postopkih

Grafikon 3: Ocena lastnosti policistov in policistk v postopku – povprečne ocene

Grafikon 3 prikazuje povprečne ocene značilnosti policijskega dela (ravnanje policistov in policistk), in sicer, ali so bili policisti pri postopku profesionalni, strokovni, so delovali v skladu z zakoni, prijazni in vljudni ter zavzeti. Sodelujoči so ocene dali s pomočjo petstopenjske lestvice, od 1 – sploh se ne strinjam do 5 – povsem se strinjam.

Povprečne ocene so statistično značilno variirale glede na vrsto policijskega ukrepa. Policisti oziroma policistke so bili z najvišjimi ocenami ocenjeni v primeru, da so se odločili za opozorilo, najnižje pa v primeru, da so se odločili za izrek sankcije. Pri zakonitosti delovanja razlike med povprečnimi ocenami niso bile statistično značilne. Navedeno je konkretizirano v naslednji, preglednici 3.

Preglednica 3: Različne ocene lastnosti policistov glede na vrsto postopka

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  | *N* | *M* | *SD* | *F* |
| Policist/ka je bil/a profesionalen/na | |  |  |  |  |
|  | Ustavljanje in kontrola | 125 | 4,35 | 1,109 |  |
|  | Izrek opozorila za storjeni prekršek | 39 | 4,74 | 0,818 |  |
|  | Izrek sankcije za prekršek | 64 | 3,97 | 1,368 |  |
|  | Skupaj | 228 | 4,31 | 1,17 | 5,705\*\*\* |
| Policist/ka je bil/a strokoven/na | |  |  |  |  |
|  | Ustavljanje in kontrola | 124 | 4,41 | 1,044 |  |
|  | Izrek opozorila za storjeni prekršek | 39 | 4,72 | 0,857 |  |
|  | Izrek sankcije za prekršek | 64 | 3,91 | 1,411 |  |
|  | Skupaj | 227 | 4,32 | 1,163 | 7,080\*\*\* |
| Policist/ka je deloval/a zakonito | |  |  |  |  |
|  | Ustavljanje in kontrola | 122 | 4,53 | 0,964 |  |
|  | Izrek opozorila za storjeni prekršek | 38 | 4,76 | 0,751 |  |
|  | Izrek sankcije za prekršek | 65 | 4,57 | 0,951 |  |
|  | Skupaj | 225 | 4,58 | 0,928 | ns-0,902 |
| Policist/ka je bil/a prijazen/a in vljuden/a | |  |  |  |  |
|  | Ustavljanje in kontrola | 124 | 4,34 | 1,096 |  |
|  | Izrek opozorila za storjeni prekršek | 39 | 4,72 | 0,793 |  |
|  | Izrek sankcije za prekršek | 65 | 3,71 | 1,487 |  |
|  | Skupaj | 228 | 4,22 | 1,227 | 10,231\*\*\* |
| Policist/ka je bil/a zavzet/a | |  |  |  |  |
|  | Ustavljanje in kontrola | 120 | 4,23 | 1,083 |  |
|  | Izrek opozorila za storjeni prekršek | 36 | 4,58 | 0,937 |  |
|  | Izrek sankcije za prekršek | 60 | 3,77 | 1,345 |  |
|  | Skupaj | 216 | 4,16 | 1,168 | 6,298\*\*\* |

*N* – število sodelujočih, *M* – povprečna ocena, *SD* – standardni odklon, *F* – razmerje dveh srednjih kvadratnih vrednosti, \*\*\* – statistično pomembna razlika na ravni 0,001, *ns* – ni značilnih razlik.

Preglednica 3 prikazuje povprečne ocene z ustreznimi standardnimi odkloni ter *F-razmerjem* za pet značilnosti policijskega dela, in sicer za profesionalnost, strokovnost, zakonitost delovanja, prijaznost in vljudnost ter zavzetost. Izsledki kažejo, da so policisti oziroma policistke bolj profesionalni (*F(2,225)* = 5,705, p = 0,004), bolj strokovni (*F(2,224)* = 7,080, *p* = 0,001), bolj prijazni in vljudni (*F(2,225)* = 10,231, *p* = 0,0001) ter bolj zavzeti (*F(2,213)* = 6,298, *p* = 0,002) za tiste sodelujoče v raziskavi, ki so bili opozorjeni, in manj za tiste, ki jim je bila izrečena sankcija. Pri zakonitosti delovanja razlike med povprečnimi ocenami tistih, ki so bili opozorjeni, in tistih, ki so bili sankcionirani, niso bile statistično značilne (*F(2,222)* = 0,902, *p* = 0,407).

Profesionalnost, strokovnost, zakonitost delovanja, vljudnost in prijaznost ter zavzetost policistov so sodelujoči ocenjevali tudi s pohvalami, opisno. Pohvale v nadaljevanju so razdeljene glede na to, ali je bil posamezni sodelujoči, ki se je opredelil do posamezne značilnosti, zgolj ustavljen in kontroliran, opozorjen oziroma mu je bila izrečena sankcija za prekrške.

### Profesionalnost

Sodelujoči v raziskavi so na postavko »*Če želite, vpišite podatke o policistu oz. policistki, ki bi ga/jo želeli pohvaliti zaradi njegove/njene profesionalnosti*« pohvalili policiste in policistke Policijske postaje Škofja Loka, Policijske postaje Tržič, Policijske postaje Radlje ob Dravi, Policijske postaje Piran, Policijske postaje Celje, Policijske postaje Velenje, Policijske postaje Slovenj Gradec in Policijske postaje Grosuplje.

Pri izvedbi kontrole so bili poimensko pohvaljeni Suzana Ipavec (Policijska postaja Nova Gorica), Katja Ipavec (Policijska postaja Nova Gorica), Ana Ipavec (Policijska postaja Škofja Loka) in Simon Pliberšek (Policijska postaja Slovenska Bistrica).

Pri izreku opozorila je bila poimensko pohvaljena Petra Nudl (Policijska postaja Šentilj).

Pri izreku sankcije za prekršek so bili poimensko pohvaljeni zaradi svoje profesionalnosti Aleksander Kne (Policijska postaja Ljubljana Šiška), Anja Kokaš (Postaja prometne policije Kranj), Metod Brodnik (Policijska postaja Velenje) in Dušan Kvar (Policijska postaja Velenje).

Več sodelujočih je pri profesionalnosti zapisalo, da bi policiste oziroma policistke sicer pohvalili, vendar nimajo njihovih podatkov. Takih zapisov je bilo v vzorcu sodelujočih med ustavljenimi in kontroliranimi dvanajst, med opozorjenimi sedem in tistimi, ki jim je bila izrečena sankcija, tudi sedem.

### Strokovnost

Sodelujoči v raziskavi so na postavko »Če želite, vpišite podatke policista oz. policistke, ki bi ga/jo želeli pohvaliti zaradi njegove/njene strokovnosti« pohvalili policiste in policistke Policijske postaje Škofja Loka.

Pri izvedbi kontrole je bil poimensko zaradi svoje strokovnosti pohvaljen Simon Pliberšek (Policijska postaja Slovenska Bistrica).

Pri izreku opozorila sta bili pohvaljeni Katja Schein (Policijska postaja Ljubljana Vič) in Petra Nudl (Policijska postaja Šentilj).

Pri izreku sankcije za prekršek so bili poimensko pohvaljeni Matjaž Levpušček (Policijska postaja Ilirska Bistrica), Aleksander Levpušček (Policijska postaja Velenje), Tomaž Levpušček (Policijska postaja za izravnalne ukrepe Nova Gorica), Janez Draksler (Postaja prometne policije Kranj) in Eva Kovač (Policijska postaja Kranj).

Več sodelujočih je tudi pri strokovnosti zapisalo, da bi policiste oziroma policistke sicer pohvalili, vendar nimajo njihovih podatkov. Takih zapisov je bilo med ustavljenimi in kontroliranimi šest, med opozorjenimi dva in tistimi, ki jim je bila izrečena sankcija, štirje.

### Zakonitost

Sodelujoči v raziskavi so na postavko »Če želite, vpišite podatke o policistu oz. policistki, ki bi ga/jo želeli pohvaliti zaradi njegovega/njenega zakonitega delovanja« pohvalili policiste in policistke Policijske postaje Škofja Loka.

Pri izvedbi kontrole je bila poimensko zaradi zakonitega delovanja pohvaljena Maja Gubanc (Policijska postaja Postojna).

Pri izreku opozorila so bili zaradi zakonitega delovanja pohvaljeni Katja Schein (Policijska postaja Ljubljana Vič), Petra Nudl (Policijska postaja Šentilj), Sebastjan Mirnik (Policijska postaja Škofja Loka), Branko Korošec (Policijska postaja Škofja Loka) in načelnik Sašo Eniko (Policijska postaja Škofja Loka).

Pri izreku sankcije za prekršek je bila pohvaljena Eva Kovač (Policijska postaja Kranj).

Več sodelujočih je tudi pri zakonitosti zapisalo, da bi policiste oziroma policistke sicer pohvalili, vendar nimajo njihovih podatkov. Taki zapisi so bili med ustavljenimi in kontroliranimi štirje, med opozorjenimi eden in med tistimi, ki jim je bila izrečena sankcija, štirje.

### Vljudnost/prijaznost

Sodelujoči v raziskavi so na postavko »Če želite, vpišite podatke policista oz. policistke, ki bi ga/jo želeli pohvaliti zaradi njegove/njene vljudnosti/prijaznosti« pohvalili policiste in policistke Policijske postaje Velenje.

Pri izvedbi kontrole so bili poimensko pohvaljeni Suzana Ipavec (Policijska postaja Nova Gorica), Katja Ipavec (Policijska postaja Nova Gorica), Ana Ipavec (Policijska postaja Škofja Loka) in Simon Pliberšek (Policijska postaja Slovenska Bistrica).

Pri izreku opozorila sta bila poimensko pohvaljena Petra Nudl (Policijska postaja Šentilj) in Branko Korošec (Policijska postaja Škofja Loka).

Pri izreku sankcije za prekršek so bili pohvaljeni Matjaž Levpušček (Policijska postaja Ilirska Bistrica), Aleksander Levpušček (Policijska postaja Velenje), Tomaž Levpušček (Policijska postaja za izravnalne ukrepe Nova Gorica) in Eva Kovač (Policijska postaja Kranj).

Več sodelujočih je tudi pri vljudnosti in prijaznosti zapisalo, da bi policiste oziroma policistke sicer pohvalili, vendar nimajo njihovih podatkov. Takih zapisov je bilo med ustavljenimi in kontroliranimi pet, med opozorjenimi dva in med tistimi, ki jim je bila izrečena sankcija, trije.

### Zavzetost

Sodelujoči v raziskavi so na postavko »*Če želite, vpišite podatke policista oz. policistke, ki bi ga/jo želeli pohvaliti zaradi njegove/njene zavzetosti*« pri izvedbi kontrole poimensko pohvalili Simona Pliberška (Policijska postaja Slovenska Bistrica), pri izreku opozorila pa Petro Nudl (Policijska postaja Šentilj).

Več sodelujočih je tudi pri zavzetosti zapisalo, da bi policiste oziroma policistke sicer pohvalili, vendar nimajo njihovih podatkov. Taki zapisi so bili med ustavljenimi in kontroliranimi trije, med opozorjenimi eden in med tistimi, ki jim je bila izrečena sankcija, dva.

## Vpliv opozorila in sankcije

Grafikon 4: Vpliv opozorila in sankcije – v odstotkih

Grafikon 4 prikazuje deleže odgovorov na vprašanja o tem, kaj je storilec oziroma storilka prekrška, ki je bil/a bodisi opozorjen/a bodisi mu/ji je bila izrečena sankcija, spremenil/a zaradi postopka policista oziroma policistke.

Za proučitev odnosa med izrečenim opozorilom oziroma sankcijo in postavko »*[spremenil/a sem] stališče do prekrška*« je bil opravljen hi-kvadrat test neodvisnosti. Razmerje med postavkama ni bilo statistično značilno, *χ2*(1, N = 159) = 1,626, *p* = 0,202. Izsledek tako ne nakazuje na razlike med izrekom opozorila in izrekom sankcije glede spremembe stališča do prekrška.

Za proučitev odnosa med izrečenim opozorilom oziroma sankcijo in postavko *»[spremenil/a sem] stališče do varnosti v cestnem prometu*« je bil opravljen hi-kvadrat test neodvisnosti. Razmerje med postavkama ni bilo statistično značilno, *χ2*(1, N = 159) = 3,533, *p* = 0,060. Izsledek ne nakazuje na razlike med izrekom opozorila in izrekom sankcije glede spremembe stališča do varnosti v cestnem prometu.

Za proučitev odnosa med izrečenim opozorilom oziroma sankcijo in postavko »*[spremenil/a sem] stališče do policistov*« je bil opravljen hi-kvadrat test neodvisnosti. Razmerje med postavkama ni bilo statistično značilno, *χ2*(1, N = 159) = 3,117, *p* = 0,077. Izsledek ne nakazuje na razlike med izrekom opozorila in izrekom sankcije glede spremembe stališča do policistov.

Za proučitev odnosa med izrečenim opozorilom oziroma sankcijo in postavko »*[spremenil/a sem] vedenje v cestnem prometu*« je bil opravljen hi-kvadrat test neodvisnosti. Razmerje med postavkama je bilo statistično značilno, *χ2*(1, N = 159) = 5,112, *p* = 0,024. Izsledek nakazuje, da na spremembo vedenja v cestnem prometu bolj kot izrek opozorila vpliva izrek sankcije.

Sodelujoče smo vprašali tudi po drugih elementih, ki bi se lahko spremenili zaradi postopka policista oziroma policistke. Tisti, ki so bili ustavljeni zaradi kontrole, so povedali: »*Nič, saj se vedno poskušam držati prometnih predpisov, saj so napisani v naše dobro.*« in »*Policisti opravljajo svoje delo vestno in pošteno in nosijo glavo v torbi vsak dan. Zelo jih spoštujem. […]*« Tisti, ki jim je bilo izrečeno opozorilo, so povedali: *»Jih spoštujem!«* Tisti, ki jim je bila izrečena sankcija, so povedali: *»Mnenje o policiji se je poslabšalo.«, »Tudi ko se mi mudi …«* in *»Že tako upoštevam predpise, vendar sedaj še bolj pazim na hitrost v naselju, še posebno tam, kjer je 30 ali 50 omejitev in bolj slabo označeno, da je omejitev!«*

Tudi vsebina zapisov tako potrjuje ugotovitev, da gre pri izreku sankcije za spremembo vedenja, pri preostalih dveh policijskih opravilih (opozorilo in kontrola) pa bolj za spoštovanje policistov oziroma policistk.

## Spreminjanje konotacij zapisov glede na policijski ukrep

Sodelujoče v raziskavi smo vprašali, »na kaj so pomislili in kako so se počutili pred policijskim postopkom, ko so že zaznali, da jih policist oziroma policistka ustavlja«. Nato smo jih vprašali, »na kaj so pomislili in kako so se počutili po zaključku policijskega postopka«. Sodelujoči so sodelovali tako, da so s svojimi besedami napisali odgovore. Zbrani odgovori so bili kodirani v tri skupine, na tiste, ki imajo negativen prizvok oziroma negativno konotacijo, na tiste, ki imajo pozitiven prizvok oziroma pozitivno konotacijo, in na nedoločne odgovore, torej tiste, ki nimajo niti pozitivnega niti negativnega prizvoka. Grafikoni v nadaljevanju prikazujejo deleže tako kodiranih odgovorov sodelujočih.

Preglednica 4: Primeri zapisov sodelujočih v raziskavi, ki so bili opozorjeni za storjeni prekršek

|  |  |
| --- | --- |
| *Na kaj ste pomislili in kako ste se počutili pred policijskim postopkom, ko ste že zaznali, da vas policist oziroma policistka ustavlja?* | *Na kaj ste pomislili in kako ste se počutili po zaključku policijskega postopka?* |
| *»Spet kazen?!«* | *»Hvaležna za opozorilo!«* |
| *»Kaj sem storil narobe?«* | *»Odleglo mi je in policist mi je polepšal dan.«* |
|  | *»Bil sem vesel, da je policist prepoznal, da v mojem primeru ni šlo za vzorec mojega načina vožnje, temveč samo trenutno odsotnost fokusa na upoštevanje CPP.«* |
| *»Brez strahu ... kje imam dokumente?«* | *»Hvaležno in super, da smo varni.«* |
| *»Verjetno sem prehiter?«* | *»Normalno, še vedno so normalni ljudje.«* |
| *»Da sem se zamislil in pozabil zmanjšati hitrost.«* | *»Da so še normalni ljudje na delu, odlično.«* |
| *»Na težavo, kako plačati morebitno kazen.«* | *»Bil sem vesel, da je prevladala normalnost, namreč pred rumeno lučjo bi zares s težavo udobno/varno ustavil, prav tako so okoliščine bile takšne, da ni bilo ogrožanja prometa.«* |
| *»Zakaj neki bom kontroliran, če pa je vse OK.«* | *»Da je bilo ukrepanje policistov pravilno, da sta me opozorila na luči in s tem vplivala na večjo varnost v prometu.«* |
| *»Na tistih par km/h, ki so bili nad omejitvijo.«* | *»Pa naj še kdo reče, da policisti samo »kasirajo«.«* |
| *»Neprijetno, saj običajno na tem območju vozim skladno z omejitvami.«* | *»Dogodek mi pogosto pride naprej in spomin me opominja.«* |

V preglednici 4 so prikazani primeri zapisov tistih sodelujočih v raziskavi, ki so bili opozorjeni za storjeni prekršek. V prvem stolpcu so odgovori na vprašanje »*Na kaj ste pomislili in kako ste se počutili pred policijskim postopkom, ko ste že zaznali, da vas policist oziroma policistka ustavlja?*«, v drugem stolpcu pa na vprašanje »*Na kaj ste pomislili in kako ste se počutili po zaključku policijskega postopka?*«.

Preglednica 5: Primeri zapisov sodelujočih v raziskavi, ki so bili sankcionirani za storjeni prekršek

|  |  |
| --- | --- |
| *Na kaj ste pomislili in kako ste se počutili pred policijskim postopkom, ko ste že zaznali, da vas policist oziroma policistka ustavlja?* | *Na kaj ste pomislili in kako ste se počutili po zaključku policijskega postopka?* |
| *»Da vem, da sem storil prekršek, kar sem tudi povedal policistu, in da naj piše kazen, če hoče, ker se mi mudi v službo.«* | *»Da bom pozen v službo.«* |
| *»Jezno nase, ker sem zavestno kršila.«* | *»Jezno, ker sem dobila plačilni nalog.«* |
| *»Čutil sem tesnobo in strah. Pomislil sem, kakšne probleme bom pa zdaj imel.«* | *»Bil sem dokaj pomirjen zaradi prijetnega policista. Slab priokus je pustila kazen. Ravno sem dal ves denar, ki ga imam, v lizing za avto in potem kazen, groza.«* |
| *»Dobro, da je nisem povozila.«* | *»Kakšna nečloveška ženska?!«* |
| *»Napeto.«* | *»Hvaležno za korektno obravnavo.«* |
| *»Jezen na sistem, ki lovi upokojence. 100 m stran pa prometna cesta, kjer pri prehodu za pešce nihče ne ustavi. Njihov odgovor je bil, da vedo. Vendar njim se določi kraj, kjer morajo kontrolirati.«* | *»Počutil sem se ogoljufanega. Oropanega, čeprav sem naredil prekršek. Kazen ni bila sorazmerna prekršku in mestu prekrška.«* |
| *»Pomislil sem, kako bom prišel v službo in kdaj, prestrašen.«* | *»Počutil sem se jeznega in hkrati prestrašenega. Pomislil sem, da bi lahko speljali postopek bolj dostopno človeku, ne zastrašujoče, konec koncev tudi policist je samo človek in vsi delamo napake. :)«* |
| *»Strah, da sem naredil kaj narobe.«* | *»Da je policistu dolgčas, ker ustavlja za prekoračitev 6 km/h.«* |
| *»Da sem nekaj storil narobe.«* | *»Jezen sam nase.«* |
| *»Pred postopkom odlično, po postopku malo manj.«* | *»Polnjenje proračuna.«* |
| *»Nisem si delal skrbi, ker nisem niti pomislil, da bi bilo kaj narobe, in sem mislil, da gre zgolj za kontrolo in preverjanje gibanja med korono. Itak sem imel potrdilo delodajalca, zato sem pričakoval samo rutinsko kontrolo.«* | *»Kot že omenjeno, počutil sem se kot največji kriminalec v Sloveniji.«* |
| *»Pa kje je mene našel, ko sem pa vzorna voznica. Bila je sobota popoldne. Brez kakršnegakoli prometa.«* | *»Izkoriščena ... Brez možnosti za pojasnilo.«* |
| *»Da ni potrebe obračati in zaustavljati s signalizacijo. Navkljub neuporabi varnostnega pasu.«* | *»Da je policistka izživela svoje frustracije.«* |
| *»Najprej sem pomislila na kazen. Počutila sem se negotovo.«* | *»Ne prav prijetno.«* |
| *»Da sem prehitra, ker se mi je mudilo.«* | *»Da si moram izposoditi denar, da bom lahko plačala kazen v 8 dneh.«* |
| *»Da bom zamudila v službo.«* | *»Slabo zaradi globe in ker sem še bolj zamujala.«* |
| *»Prepričani smo bili, da gre za rutinsko kontrolo, saj nismo vedeli, da smo v prekršku.«* | *»Žalost in jeza, saj je bil procent prekoračitve skoraj ničen (cca 1 %), prav tako bi pričakovali, da se na take stvari opozori na tehničnem pregledu/drugih policijskih kontrolah.«* |
| *»Po zvočnem signalu sem vedel, da nekaj nisem storil prav.«* | *»Osramočen, saj je to moj prvi tak prekršek.«* |

V preglednici 5 so prikazani primeri zapisov tistih sodelujočih v raziskavi, ki jim je bila za storjeni prekršek izrečena sankcija. V prvem stolpcu so odgovori na vprašanje »*Na kaj ste pomislili in kako ste se počutili pred policijskim postopkom, ko ste že zaznali, da vas policist oziroma policistka ustavlja?*«, v drugem stolpcu pa na vprašanje »*Na kaj ste pomislili in kako ste se počutili po zaključku policijskega postopka?*«.

Preglednica 6: Primeri zapisov sodelujočih v raziskavi, ki so bili ustavljeni in kontrolirani

|  |  |
| --- | --- |
| *Na kaj ste pomislili in kako ste se počutili pred policijskim postopkom, ko ste že zaznali, da vas policist oziroma policistka ustavlja?* | *Na kaj ste pomislili in kako ste se počutili po zaključku policijskega postopka?* |
| *»A sem naredila kaj narobe?«* | *»Vesela sem za kontrole.«* |
| *»Normalno, saj se zavedam, da nadzor in kontrola mora biti in je zelo pomembna za zagotavljanje čim boljše varnosti v cestnem prometu.«* | *»Razočaran, saj sem imel (dobil) občutek, da je policist »jezen«, ker nisem v preizkusu alkoholiziranosti napihal – pozitivno.«* |
| *»Nasmejala sem se, ker sem vedela, da delam vse po predpisih.«* | *»Rahlo zmedeno in veselo, saj sem bila privezana, ko je policist trdil nasprotno.«* |
| *»Da sem storil kaj narobe.«* | *»Sproščeno.«* |
| *»Kontrola prometa.«* | *»Da je to njihova služba.«* |
| *»Nelagodno, ker sem mislila, da me bosta oglobila, pa vendar sta mi podala samo ustni opomin.«* | *»Olajšano zaradi prijaznosti in korektnosti.«* |
|  | *»Lep, profi odnos. Prijazen postopek. Žal ne vem imena in priimka.«* |
| *»Ker sem vedela, da se vozim po CPP pravilih, sem takoj predvidevala, da je samo kontrola. Ko me je policaj ustavil, se je tudi sam prijazno predstavil, da ima samo kontrolo, med samo kontrolo sem imela neko tremo, vendar nisem bila nekaj zaskrbljena, ker sem vedela, da mi kazni ne bo pisal ...«* | *»Pomislila sem na to, da me je zanimalo, kaj je tisti policaj gledal na moji vozniški in kaj si je tam zapisoval. Počutila sem se zelo v redu, zadovoljna, da izvajajo kontrole in skrbijo za varnost na cestah.«* |
| *»Na varen kraj za ustavitev svojega vozila in da policistu zagotovim varen postopek.«* | *»Bil sem vesel, da imam v svojem naselju tako profesionalne policiste, ki svoje delo vzamejo resno in profesionalno.«* |
| *»Kje imam dokumente?«* | *»Čisto v redu, ker je bil policist prijazen.«* |
| *»Nič posebnega.«* | *»Če mi odredi alkotest, zakaj me potem vpraša, ali ga bom izvedel? Če bi rekel ne, ali bi mi povedal, da je to prekršek?«* |
| *»Mislil sem, da sem storil kakšen prekršek, šlo pa je le za rutinsko kontrolo.«* | *»Pomislil sem na nevljudnost policista – uradne osebe, ki ni znal niti pozdraviti niti zaželeti srečno vožnjo, kot to po navadi storijo.«* |
| *»Rahla trema.«* | *»Ok.«* |
| *»Strah.«* | *»Pomirjeno.«* |
| *»Postopek pač.«* | *»Varno.«* |
| *»Brez strahu.«* | *»Super.«* |
| *»Normalno.«* | *»Normalno počutje. Spraševal sem se, zakaj sploh ustavljanje (bilo je ustavljanje s policijsko lučjo).«* |
| *»Nič posebnega, kontrola.«* | *»Dobro.«* |
| *»Da stojita na mestu, kjer se ju ne vidi, saj luči na njunem vozilu niso bile prižgane.«* | *»Jezno, zaradi odnosa.«* |
| *»Nelagodno.«* | *»Ok.«* |
| *»Da sem prekoračil hitrost, ki je bila omejena na 50 km/h, vendar je bila hitrost pod omejitvijo.«* | *»Stresno, ker nisem pričakoval »pihanja« sredi belega dneva.«* |
| *»Nič ni narobe, samo kontrola.«* | *»Vse ok.«* |
| *»Nič posebnega. Vem, da morajo opravljati svoje delo.«* | *»Vse ok.«* |
| *»Da se mi bo McDonalds ohladil.«* | *»Vse smo uredili, gospoda sta mi dala za pihat, preverila dokumente, postopek je bil res strokoven, brez posebnosti.«* |
| *»Malo strahu pred tem, da so te vrste policisti, ki se zelo zavzemajo, da le najdejo kakšno napako.«* | *»Zelo zadovoljno, ker sta bila policist in policistka zelo strokovna, prijazna in realna.«* |

V preglednici 6 so prikazani primeri zapisov tistih sodelujočih v raziskavi, ki so jih policisti oziroma policistke ustavili in izvedli kontrolo. V prvem stolpcu so odgovori na vprašanje »*Na kaj ste pomislili in kako ste se počutili pred policijskim postopkom, ko ste že zaznali, da vas policist oziroma policistka ustavlja?*«, v drugem stolpcu pa na vprašanje »*Na kaj ste pomislili in kako ste se počutili po zaključku policijskega postopka?*«.

Grafikon 5: Misli in počutje sodelujočih pri policijski kontroli

Grafikon 5 prikazuje deleže kategoriziranih zapisov sodelujočih o tem, kaj so mislili in kako so se počutili pred postopkom in po policijski kontroli. Iz grafikona se vidi, da sta se po policijskem postopku deleža nedoločnih in negativnih konotacij zmanjšala, delež pozitivnih konotacij pa se je povečal.

Delež negativnih konotacij se je zmanjšal s 46,6 odstotka na 17,6 odstotka. Zmanjšal se je tudi delež nedoločnih odgovorov, in sicer z 52,1 odstotka na 37,8 odstotka. Delež pozitivnih konotacij se je povečal, in sicer z 1,4 odstotka na 44,6 odstotka.

Za proučitev odnosa med mislimi in počutjem pred policijskim postopkom in po njem ter med konotacijami zapisov je bil opravljen hi-kvadrat test neodvisnosti. Razmerje med mislimi in počutjem ter konotacijami zapisov je bilo statistično značilno, *χ2*(2,N=147) = 41,011, *p* = 0,001.

Grafikon 6: Misli in počutje sodelujočih pri izreku opozorila za prekršek

Grafikon 6 prikazuje deleže kategoriziranih zapisov sodelujočih o tem, kaj so mislili in kako so se počutili pred postopkom izreka opozorila za prekršek in po njem. Iz grafikona se vidi, da sta se po policijskem postopku deleža nedoločnih in negativnih konotacij zmanjšala, delež pozitivnih konotacij pa se je povečal.

Delež negativnih konotacij se je zmanjšal s 66,7 odstotka na 7,7 odstotka. Zmanjšal se je tudi delež nedoločnih odgovorov, in sicer z 29,2 odstotka na 23,1 odstotka. Delež pozitivnih konotacij se je povečal, in sicer s 4,2 odstotka na 69,2 odstotka.

Za proučitev odnosa med mislimi in počutjem pred policijskim postopkom in po njem ter med konotacijami zapisov je bil opravljen hi-kvadrat test neodvisnosti. Razmerje med mislimi in počutjem ter konotacijami zapisov je bilo statistično značilno, *χ2*(2,N=50) = 26,138, p = 0,001.

Grafikon 7: Misli in počutje sodelujočih pri izreku sankcije za prekršek

Grafikon 7 prikazuje deleže kategoriziranih zapisov sodelujočih o tem, kaj so mislili in kako so se počutili pred postopkom izreka sankcije za prekršek in po njem. Iz grafikona se vidi, da sta se po policijskem postopku deleža negativnih in pozitivnih konotacij povečala, delež nedoločenih konotacij pa se je zmanjšal.

Pri tem ukrepu je povečanje ali pomanjšanje deleža pred in med postopkom relativno majhno, in sicer se je delež negativnih konotacij povečal s 64,3 odstotka na 66,7 odstotka. Delež pozitivnih konotacij se je povečal s 7,1 odstotka na 9,3 odstotka. Zmanjšal se je delež nedoločnih odgovorov, in sicer z 28,6 odstotka na 24,1 odstotka.

Za proučitev odnosa med mislimi in počutjem pred policijskim postopkom in po njem ter med konotacijami zapisov je bil opravljen hi-kvadrat test neodvisnosti. Razmerje med mislimi in počutjem ter konotacijami zapisov ni bilo statistično značilno, *χ2*(2,N=110) = 0,3852, p = 0,825.

## Stresnost situacije

Grafikon 8: Stresna situacija glede na vrsto policijskega postopka

Grafikon 8 prikazuje odgovore na vprašanje, ali je policijski postopek za sodelujočega posameznika ali posameznico pomenil stresno situacijo. Odgovor *»da«* pomeni, da so sodelujoči socialno interakcijo zaznali kot stresno, odgovor *»ne«* pa pomeni, da sodelujočim v raziskavi socialna interakcija, v kateri so se znašli, ni povzročila stresa. Porazdelitev deležev je prikazana glede na vrsto policijskega postopka (ustavljanje in kontrola, izrek opozorila za prekršek oziroma izrek sankcije za prekršek). Iz grafikona je razvidno, da je 41,7 odstotka sodelujočih odgovorilo, da je policijski postopek ustavljanja in kontrole zanje pomenil stresno situacijo. Izrek opozorila je pomenil stresno situacijo za 15,0 odstotka sodelujočih, za 43,3 odstotka sodelujočih pa je stresno situacijo pomenil izrek sankcije za prekršek. Skupno je 28,6 odstotka sodelujočim policijski postopek povzročil stres, 71,4 odstotka sodelujočim pa ne.

Razlogi za občutek stresa pri posameznih sodelujočih v raziskavi, ki so se odločili razloge navesti, so navedeni v preglednicah 7, 8 in 9 v nadaljevanju.

Preglednica 7: Kaj povzroča stres v okviru ustavljanja in kontrole

|  |
| --- |
| *Ustavljanje in kontrola* |
| *»Arogantno obnašanje policije v Velenju.« (O)* |
| *»Ker je to bilo prvič in ker kot mladi voznik s tem še nisem imel izkušenj.« (V)* |
| *»Ker ne vem, zakaj me je ustavil. Lahko mi predpiše kazen.« (O)* |
| *»Ker sem bil pod vplivom alkohola.« (V)* |
| *»Ker sem vedela, da sem prečkala zunaj prehoda, in mudilo se mi je domov k otrokoma po celodnevni službi.« (V)* |
| *»Ker ustavljajo brez potrebe.« (O)* |
| *»Ker vem, da sem bil v prekršku.« (V)* |
| *»Kot motorist sem varno in zelo počasi prehiteval kolono vozil po polni črti pri zunanji temperaturi 33 stopinj. Bil sem strogo obravnavan, sicer brez kazni, ker sem do ljudi na splošno prijazen in kulturen. Večkrat sem prebral, da je to motoristom dovoljeno, zdaj sem pa v dvomih.« (V)* |
| *»Lažna obtožba, da sem prevozil rdečo luč na semaforju.« (O)* |
| *»Nisem vajen postopka.« (V)* |
| *»Policijska kontrola ob 15.30 s preverjanjem alkoholiziranosti. Kljub temu, da sem povedal, da več dni nisem pil alkohola, sta policista kljub vsemu odredila »pihanje«. Menim, da trezen človek takoj vidi, če je oseba vinjena ali da je pila alkohol. »Pihanje« ni bilo potrebno. Poudarjam, da sta bila policistka in policist zelo prijazna med postopkom!« (O)* |
| *»Prejšnji večer oz. noč sem delala in se nisem dovolj naspala, kar je dodalo k nepazljivosti glede hitrosti.« (V)* |
| *»Preprosto sem mislil oz. razmišljal, kaj sem storil narobe, kljub temu, da sem bil 100-%, da nisem storil nič narobe. Policist je le uradna oseba ... in žal ima trenutno slab prizvok.« (O)* |
| *»Službeni avto pa 2 pira.« (V)* |
| *»Ustavljen na robu cestišča, ob gozdu, v čisti temi.« (O)* |
| *»Vozil po omejitvah, brez prekrška, pa si zaustavljen.« (O)* |
| *»Zato, ker so me ustavili brez razloga.« (O)* |

Preglednica 7 prikazuje odgovore na vprašanje, kaj povzroča stres v primeru, da je bilo izvedeno ustavljanje in kontrola. Iz preglednice je razvidno, da je več odgovorov vsebinsko usmerjenih v okolje (*N* = 9) kot pa vase (*N* = 8).

V tem delu lahko opozorimo na vedenje policistov oziroma policistk, ki so izvajali postopek. V enem zapisu je izpostavljeno arogantno obnašanje policista oziroma policistke, v drugem pa pohvalna prijaznost tako policista kot policistke. Tovrstni zapisi kažejo, da je komunikacija v posameznih primerih še vedno izziv, v drugih pa so kultura in način izražanja ter komunikacija na visoki, pohvalni ravni.

Preglednica 8: Kaj povzroča stres v okviru opozorila

|  |
| --- |
| *Izrek opozorila* |
| *»Ker sem bil v prekršku.« (V)* |
| *»Ker sem prekoračila hitrost za 10 km in sem imela v mislih Miklavževo obdarovanje vnukov.« (V)* |
| *»Ker sem storil prekršek.« (V)* |
| *»Ker sem vedel, da sem storil prekršek, nisem imel denarja za plačilo kazni, saj sem bil študent. In sem se bal sankcije.« (V)* |
| *»Ker sem vedel, da nisem dovolj pazil na promet.« (V)* |
| *»Predvideval sem, da mi bo izrečena kazen, vendar je policist po moji razlagi (zakaj sem prehiteval) izrekel samo opozorilo.« (V)* |
| *»Pričakovanje ukrepa, sram.« (V)* |

Preglednica 8 prikazuje odgovore na vprašanje, kaj povzroča stres v primeru, da je bilo izrečeno opozorilo za storjeni prekršek. Iz preglednice je razvidno, da je večina odgovorov vsebinsko usmerjena vase (*N* = 7).

Preglednica 9: Kaj povzroča stres v okviru izreka sankcije

|  |
| --- |
| *Izrek sankcije za prekršek* |
| *»90 % voznikov na tem križišču zavija levo (obvezna smer je desno). Policist se je v »civilnem« avtu pripeljal na naslednjem križišču ob mene, mi pokazal, da naj spustim okno, in mi rekel, da naj zapeljem 200 m naprej na avtobusno postajo. Je to profesionalen odnos? V danem trenutku mi ni bilo nič jasno, kaj hoče od mene, zakaj to. Brez opozorilnih luči, sirene, samo ustavil se je vštric z mano in mi kot nekemu »pajacu« dal navodilo, da naj spustim okno, in potem rekel, da naj se zapeljem na avtobusno postajo.« (O)* |
| *»Brezvezno postavljena tabla, pregledna ravnina, sončno, brez prometa, nobenega priključka, ne verjamem, da sem pri 65 na uro ogrožal kogarkoli na ravni cesti.« (O)* |
| *»Del, kjer sem storila prekršek, ni bil dobro označen (koliko je omejitev). Ker je policistka sredi belega dne skočila na cesto z loparčkom, ki se ga zaradi sonca ni dobro videlo.« (O)* |
| *»Delam v bolnici. Po celem dnevu oskrbovanja oddelkov, med drugim tudi covid oddelka, sem komaj čakal, da se vrnem domov. Policijski postopek in kazen pa sta me postavila pred dejstvo, da sem eden hujših kriminalcev v policijski obravnavi ...« (O)* |
| *»Finančni zalogaj.« (V)* |
| *»Ker je policistka, ko je peljala po nasprotnem pasu, opazila, da nisem pripet, obrnila in me zaustavila z modrimi lučmi in sireno … z menoj v vozilu pa je bil otrok ... 12 let ... in je bil ves prestrašen.« (O)* |
| *»Ker imam do policajev zadržan odnos.« (V)* |
| *»Ker je bil to zame prvi prekršek v 20 letih vožnje.« (V)* |
| *»Ker je situacija nevsakdanja.« (O)* |
| *»Ker nisem ovirala prometa in bi lahko bilo le opozorilo in ne sankcija. Način komunikacije.« (O)* |
| *»Ker običajno upoštevam predpise.« (V)* |
| *»Ker sem naredila prekršek.« (V)* |
| *»Ker sem vedela, da me bodo oglobili.« (V)* |
| *»Ker sem za trenutek prekoračil dovoljeno hitrost, sicer tudi hitro zmanjšal, vendar bil kaznovan z globo in točkami, kar se mi ni ravno zdelo fer, ker osebno zelo pazim, sem previden, s tem, da na tem delu je sicer naselje, vendar ne tako, da bi takole na prazno merili, ampak bi bilo tam bolj smiselno postaviti stacionarni radar, bi bilo veliko boljše kakor to, strinjam se, da so kontrole potrebne, vendar me je to vseeno spravilo v velik stres, ker se zelo trudim upoštevati predpise, žal se tudi zalomi, ko padeš takole ... Mislim, da bi bilo opozorilo veliko bolj na mestu, ampak tako je in po črki zakona.« (V)* |
| *»Ker so me ustavljali z lučmi.« (O)* |
| *»Ker so opravljali meritve na neprometni cesti sredi gozda.« (O)* |
| *»Ker so policisti strogi, strokovni in preveč »robotizirani«. Želel bi si, da bi bili policisti bolj sproščeni, ne nujno simetrično postriženi in urejeni, ker že samo izgledajo kot specialna enota vojske.« (O)* |
| *»Ker so tablo s spremenjeno omejitvijo hitrosti odmaknili 1 dan prej. Nadut odnos policista.« (O)* |
| *»Nikoli prej nismo bili opozorjeni na morebitni prekršek (tehnični pregledi, policijske kontrole ...).« (V)* |
| *»Osorno obnašanje policista brez možnosti za opravičilo, saj ni bilo popolnoma nobenega drugega avtomobila tam.« (O)* |
| *»Vozilo je bilo od očeta, zamujal sem v službo zaradi postopka pa tudi bil sem razočaran in hkrati jezen, ko so se cigani prosto po Prešernu vozili z motorji iste znamke brez čelad brez vsega :(.« (O)* |
| *»Z vožnjo nisem nikogar ogrožala, dobila sem kazen, ker so takrat načrtno ustavljali ljudi, ki so vozili tam.« (O)* |
| *»Zaradi obnašanja policista.« (O)* |
| *»Zaradi težko plačane kazni, ker sem bila še študentka in brez prihodka.« (V)* |
| *»Zato, ker sem dobila kazen za pas + alko test in droga test ob 8-ih zjutraj, ko sem se vračala iz službe. Vzelo mi je veliko preveč časa, ko me je otrok čakal doma.« (O)* |

Preglednica 9 prikazuje odgovore na vprašanje, kaj povzroča stres, ko je bila izrečena sankcija za storjeni prekršek. Iz preglednice je razvidno, da je večina odgovorov vsebinsko usmerjenih v okolje (*N* = 16), nekaj manj pa jih je usmerjenih tudi vase (*N* = 9).

Pri podrobnejšem pregledu lahko ugotovimo, da je kar nekaj zapisov vezanih na vedenje policistov oziroma policistk in na komunikacijo, ki glede na opise ni bila profesionalna in ustrezna ter je lahko priložnost za izboljšave vsakega od nas.

Grafikon 9: Zakaj je policijski postopek predstavljal stresno situacijo

Grafikon 9 prikazuje deleže kategoriziranih odgovorov sodelujočih v raziskavi, in sicer odgovorov na vprašanje, zakaj je policijski postopek za sodelujoče v raziskavi pomenil stresno situacijo. Iz grafikona se vidi, da so bili odgovori kategorizirani glede na usmerjenost zapisov, in sicer *usmerjenost vase* (na primer: »*Ker sem naredila prekršek*.«), *usmerjenost v okolje* (na primer: »*Ker so opravljali meritve na neprometni cesti sredi gozda.«*) ali *drugo*.

Iz grafikona se vidi, da je večina odgovorov usmerjena v okolje, kar velja za oba spola. Nekaj več kot 30 odstotkov sodelujočih je odgovorilo z odgovorom, usmerjenim vase. Vsebine iz posameznih deležev so prikazane v preglednicah 7, 8 in 9.

Za proučitev odnosa med spolom in usmerjenostjo misli je bil opravljen hi-kvadrat test neodvisnosti. Razmerje med spolom in usmerjenostjo misli ni bilo statistično pomembno različno, *χ2*(2,N=60) = 0,2657, *p* = 0,876.

Grafikon 10: Ocenjevanje lastnosti policistov oziroma policistk glede na stres

Grafikon 10 prikazuje povprečne ocene lastnosti policistov v postopkih s storilci cestnoprometnih prekrškov glede na oceno, ali je socialna interakcija – policijski postopek – za sodelujočega v raziskavi pomenila stresno situacijo. Odgovor *»da«* pomeni, da so sodelujoči socialno interakcijo zaznali kot stresno, odgovor *»ne«* pa pomeni, da sodelujočim v raziskavi socialna interakcija, v kateri so se znašli, ni povzročila stresa. Iz izsledkov je razvidno, da so tisti sodelujoči, ki situacije niso doživljali kot stresne, policiste oziroma policistke ocenjevali z višjimi povprečnimi ocenami.

Povprečne ocene tistih, ki situacije niso doživljali kot stresne, so bile statistično značilno višje od tistih ocen, ki so jih dajali sodelujoči, ki so situacijo doživljali kot stresno. *F*(profesionalno; 1, 228) = 21,658, *p* < 0,001, *F*(strokovno; 1, 227) = 20,764, *p* < 0,001, *F*(zakonito; 1, 225) = 10,735, *p* = 0,001, *F*(vljudno in prijazno; 1, 228) = 18,225, *p* < 0,001 in *F*(zavzeto; 1, 217) = 12,679, *p* < 0,001.

Izsledki lahko omogočijo neke vrste zunanjo motivacijo za policiste in policistke ter jim dajo potreben zagon, da se pri vsakem postopku potrudijo in do največje možne mere postopek izvedejo tako, da bo sam način izvedbe povzročal čim manj stresa. Profesionalen in prijazen način izvedbe postopka bo koristil policistom in policistkam, ker bodo načrtovano nalogo izvedli korektno, pa tudi storilcu prekrška, ki bo v manj stresni situaciji bolj zadovoljen ne glede na okoliščine. Seveda v nekaterih skrajnih primerih to ne bo možno, saj vsak postopek vključuje tudi elemente, na katere ne moremo neposredno vplivati.

## Druge pomembne vsebine

Sodelujoče smo pozvali, da napišejo zanje pomembne vsebine, sporočila ali predloge, pohvale in podobno. Spodnji zapisi so razdeljeni glede na vrsto izvedenega policijskega opravila (opozorilo, izrečena sankcija, kontrola) in glede na konotacijo vsebine zapisa (pozitivno vrednotenje, manj pozitivno in nedoločno vrednotenje).

### Sankcije za prekršek

Tisti, ki jim je bila izrečena sankcija za prekršek in so pozitivno ovrednotili delo policije, so zapisali vsebine, ki razvidne iz preglednice 10.

Preglednica 10: Pozitivno ovrednoteno delo policije sankcioniranih storilcev prekrškov

|  |
| --- |
| *Izrek sankcije za prekršek* |
| *»Hvala policiji!«* |
| *»Korekten postopek policistov.«* |
| *»Pohvalila bi na splošno delo policistov, saj menim, da so večinoma zelo korektni in profesionalni.«* |
| *»Pohvalno delo policije.«* |
| *»Postopek korekten, meni bi opozorilo ravno tako zaleglo, ampak vzamem v zakup, tam, kjer merijo, pa bi res predlagal stacionarni radar, ker bi bilo veliko bolje za varnost, kot ...«* |
| *»V glavnem vse pohvale našim policistom za njihovo požrtvovalnost in nesebičnost ter pripravljenost kadarkoli pomagati. Posebne pohvale policistom PP Ljubljana.«* |
| *»Velika pohvala vsem gorenjskim policistom in policistkam kot tudi mojemu bivšemu VPO Leonu Drolcu, stik z javnostjo Anita Leskovec, kriminalist Aljoša Špeh, tudi oni si zaslužijo veliko hvala. Hvala vsem!«* |

Manj pozitivno ali morda bolj nedoločno so tisti sodelujoči, ki jim je bila izrečena sankcija za prekršek, delo policije ovrednotili z zapisi, ki so razvidni iz preglednice 11.

Preglednica 11: Manj pozitivni zapisi sankcioniranih storilcev prekrškov

|  |
| --- |
| *Izrek sankcije za prekršek* |
| *»Če že izvajate radarske kontrole, jih izvajajte dopoldan v centru mesta, pred šolo ... in podobnimi kraji, kjer je gostota prometa velika in je že majhna prekoračitev lahko usodna. Ne pa tam, kjer čez cesto lahko prileti kvečjemu srna ... Glede na to, kje je mene ustavil radar, če bi bil kakšnih 800 metrov prej, je na eni strani župnišče, pa trgovina, pa šola, pa gostilna, pa avtobusna postaja, nato nekaj hiš, na drugi strani pa cerkev, hiše, pa pošta in spet nekaj hiš. In otroci kar pogosto pozabijo vse, kar so slišali o varnosti v cestnem prometu, in skačejo čez cesto. Je pa res, da tam ravno zaradi tega vsi pripeljemo počasi in previdno, torej policist ne bi nikogar ustavil ...«* |
| *»Policist mi je neupravičeno napisal kazen, saj telefona nisem uporabljala.«* |
| *»Premalo kontrole kolesarjev in kamionov ter kontrole hitrosti.«* |
| *»Pri nesrečah več zasebnosti ponesrečencem. Preveč ljudi ustavi, gleda, snema …«* |
| *»Vedno vozim previdno in predvidevam situacije, samo občasno ga stisnem na avtocesti, ker mi je to užitek. Seveda samo takrat, kadar razmere dopuščajo to opraviti varno. Policisti bi morali takšne situacije vzeti v zakup in z zdravim razumom pisati kazni. Vožnja do 200 km/h s kvalitetnim avtom na prazni AC ne predstavlja nevarnosti niti za mene niti za druge.«* |
| *»Žal se postavljate na mestih, kjer je najlažje kasirati.«* |

### Opozorilo za prekršek

Tisti, ki jim je bilo izrečeno opozorilo za storjeni prekršek, so delo policije pozitivno ovrednotili z zapisi, ki so razvidni iz preglednice 12.

Preglednica 12: Pozitivno ovrednoteno delo policije opozorjenih storilcev prekrškov

|  |
| --- |
| *Izrek opozorila* |
| *»Spoštujem vse policistke in policiste. Še posebej GRS in SE.«* |
| *»Super ste.«* |
| *»Verjamem, da policistke in policisti lahko ocenijo, kdaj je smiselna kazen in kdaj opozorilo, ne glede na težo (razen pri dejanskem ogrožanju ostalih udeležencev) prekrška. Pri meni je opozorilo naredilo daleč več, kot pa bi denarna kazen.«* |
| *»Zaradi prekoračitve hitrosti sem bil opozorjen, opozorilo se me je bolj prijelo, kot če bi bil kaznovan. Pohvala policistom.«* |

Manj pozitivno ali morda bolj nedoločno so tisti sodelujoči, ki jim je bilo izrečeno opozorilo, delo policije ovrednotili z zapisi, razvidnimi iz preglednice 13.

Preglednica 13: Manj pozitivni zapisi opozorjenih storilcev prekrškov

|  |
| --- |
| *Izrek opozorila* |
| *»Policista sta bila "premalo vidna" oz. sta kontrolo izvajala na "skriti način."«* |
| *»Potrebne bi bile pogostejše kontrole, predvsem tam, kjer se z regionalne ceste zapelje v strnjene vasi. Konkretno Šempas pri pokopališču.«* |

### Policijska kontrola prometa

Tisti, ki so bili zgolj ustavljeni in kontrolirani, so delo policije pozitivno ovrednotili z zapisi, ki so razvidni iz preglednice 14.

Preglednica 14: Pozitivno ovrednoteno delo policije voznikov in voznic, ki so bili deležni kontrole prometa

|  |
| --- |
| *Ustavljanje in kontrola* |
| *»Do zdaj nimam pripomb na delo policistov.«* |
| *»Jaz bi si želela, da bi tudi policaji, ki se oglašajo na telefonih policijskih postaj, bili bolj prijazni in da bi se z njihove strani čutilo to, da ti želijo pomagati, da ni počutje po klicu samo še slabše (slabša volja, večja žalost, večje breme ... ). Policaji, s katerimi sem imela izkušnje na terenih, so res zelo za pohvaliti, se čuti, da radi pomagajo, čuti se njihova prijaznost, zato me nikoli ne moti in ne spravlja v slabo voljo, ko me policija ustavi, ker svoje delo zelo lepo opravljajo in pravično.«* |
| *»Kar daš, to dobiš. Še nikoli nisem naletela na neprimerno vedenje policista [oziroma] policistke. Kadarkoli me ustavijo, vendar me zato, ker je to njihova služba. Zato sem tudi jaz prijazna in celoten postopek se uredi hitro in v korektnem vzdušju.«* |
| *»Lahko vas pohvalim vse (razen zlatih izjem). Vam pa predlagam, da o motoristih in njihovem načinu življenja ne pišete preveč grdo, ampak da tudi vi spoštujete naš način življenja. Čisto vsak motorist se zaveda, da ko sede na motor, je v 90 % vedno v nekem prekršku.«* |
| *»Pohvale policistu Tadeju Jagarincu za strokovnost.«* |
| *»Pohvale vsem policistom in policistkam, ki se trudijo za nas, nas varujejo in z nami sodelujejo.«* |
| *»Pohvalila bi vse policiste, ki delajo v mestu Postojna, vsi so korektni, prijazni in dobro opravljajo svoje delo.«* |
| *»Pohvalim PP Grosuplje.«* |
| *»Policisti naj bodo dobre volje, naj se ne držijo kislo, ko pristopijo k vozilu in zahtevajo vozniško in prometno. Naj bodo bolj veseli ☺️«* |
| *»Policisti so na našem območju ok.«* |
| *»Večinoma prijazni, korektni in poučni.«* |
| *»Vsem policistom in policistkam eno veliko spoštovanje.«* |
| *»Želim, da policisti pri svojem delu ostanejo profesionalni.«* |

Manj pozitivno ali morda bolj nedoločno so tisti sodelujoči, ki so bili zgolj ustavljeni in kontrolirani, delo policije ovrednotili z zapisi, ki so razvidni iz preglednice 15.

Preglednica 15: Manj pozitivni zapisi voznikov in voznic, ki so bili deležni kontrole prometa

|  |
| --- |
| *Ustavljanje in kontrola* |
| *»Zaradi mojega prekrška sem bil sankcioniran z denarno vsoto. Svojega prekrška ne ponavljam več, saj se zavedam, da s takim dejanjem najbolj ogrožam samega sebe in druge udeležence v prometu. (BODI KUL, BODI 0.0)«* |
| *»V vaseh, kakor je naša, bi mogli več policistov postaviti. Mimo nas se vozijo 90 ali pa še več, omejitev je pa 30.«* |
| *»Katastrofa je, da je preverjanja odločno premalo. Poznam osebno vrsto primerov, ki enkrat do petkrat tedensko vozijo pod vplivom alkohola, stari so okoli 40 let in še nikoli niso dobili kazni, niti opozorila ne, vedno se obveščajo med seboj, kje je policija, če že slučajno sploh je, tudi sicer vozijo po poteh, kjer jih ni nikoli, in tudi ure izbirajo takšne (17–19-ih ali pa po žurih z mamili zjutraj po 8-ih). Cel december večina voznikov pijanih, akcija pa le en teden. To je treba pojačati, ker samo na srečo in čudež oziroma zaradi pazljivosti drugih voznikov ni nesreč zaradi alkohola še veliko več. Osveščanje morda pomaga pri mlajših, pri teh generacijah pa nikakor, saj je večina alkoholikov. To je družbeni pa tudi prometnovarnostni problem.«* |
| *»Želel/a bi, da bi bili bolj prijazni, da bi državljani čutili to, da so nam policaji pripravljeni pomagati, predvsem ko kličem za nasvet oz. sem enkrat vprašal/a (ali je dopuščeno hišnega ljubljenčka držati med vožnjo v naročju, kar pomeni, da je zunaj transportnega boksa), odgovor sem dobil/a, vendar ni bil toliko vljuden, prijazen, saj je po klicu počutje bilo grdo. Lp!«* |
| *»Večinoma imam s policijo zelo zelo dobre izkušnje, se mi pa zdi zelo žalostno, kadar naletim na neokusno arogantne policiste, ki se imajo za nekaj več.«* |
| *»Bila sem ustavljena večkrat, a so mi policisti prevečkrat (vedno) postavili napačno vprašanje – ne, ali je bilo kaj alkohola, pač pa, ali ste kaj pila. In na to vprašanje sem vedno odgovorila pritrdilno. Po preverjanju alkoholiziranosti je bil rezultat vedno 0,0. Ob začudenju policista, kako je to mogoče, sem jim vedno pojasnila njihovo napačno zastavljeno vprašanje. In ja vedno sem pila – če ne soka, pa vodo.«* |
| *»Imela sem slabo izkušnjo dve leti nazaj zaradi zdravstvenega stanja, gospod policist, katerega priimka žal ne vem, gospod je bil srednjih let, se je norčeval iz moje bolezni, kar me je močno prizadelo, saj bi morali spoštovati vse ljudi ne glede na njihovo zdravstveno stanje/lepoto.«* |
| *»Da bi policisti imeli v avtomobilu vedno kakšno svetlobno telo, "kresničko", da se jo da pešcu ob ustavitvi ponoči, če je ta nima, ne samo opomin oz. globo, saj je vendar najbolj pomembno, da se varno nadaljuje pot.«* |
| *»Da, spremembe se zgodijo v ljudeh samih, žal je preveč hitrih in "nesposobnih", voznikov, ki vozijo "na pamet". Potreben je drugačen pristop, a kot vemo, je realnost drugačna in odvisna od več dejavnikov. Srečno in hvala za anketo.«* |
| *»Moje mnenje je, da bi se policisti lahko predstavili, predno začnejo s postopkom. Če so profesionalni pri svojem delu, si vsekakor zaslužijo pohvalo. Zelo me pa moti, da nas kaznujejo za prekrške, ki jih tudi sami naredijo (uporaba mobilnega telefona med vožnjo). Srečno!«* |
| *»Opozorilo ima velik učinek.«* |
| *»Policija sedaj pa res vzame cisto vse v svoje vrste, osebno poznam: do 35. leta bluzil in izvajal aktivnosti na robu zakona, sedaj pri 40-ih pa policaj?? No, pa dobro, kam smo prišli! Še dobro, da hodi v službo samo zaradi denarja in ne zaradi dela, kar se sam lepo pohvali.«* |
| *»Policijskih kontrol je povsem premalo. Na cesti vsak dan zasledim več (zame) nedopustnih prekrškov, kot je npr. uporaba telefona, nevarna vožnja po AC. Na splošno pohvalno delo policistov, vendar premalo poudarka na varnosti v prometu.«* |
| *»Policisti nimajo več statusa, kot so ga imel i... In to ni prav ... Ni več persona, ampak kr' neki.«* |
| *»Policisti PP Velenje so po mojem mnenju najbolj prijazni v Sloveniji, res pa, da interventni po mojem mnenju po navadi ne opravljajo svojega dela, saj "poznajo" preveč ljudi, in ne pišejo kazni za resne prekrške, ampak svoje kolege samo opozarjajo, četudi se ukvarjajo s stvarmi, za katere bi morali plačati visoke kazni.«* |

* Vsaj nekatere zapise iz preglednice 15 lahko kategoriziramo, iz kategorij pa oblikujemo vsebinske sklope, ki so lahko priložnosti za izboljšave:
* Vidnost policistov kot preventivna dejavnost
* V povezavi s prekoračenimi hitrostmi, v naseljih in zunaj naselij, nekateri sodelujoči opažajo, da takrat, ko zaznajo prekršek, zelo redko vidijo policiste oziroma policistke, ki bi lahko ukrepali zoper storilce teh prekrškov. Skladno s tem navajajo, da je policistov, policijskih kontrol in preverjanja premalo. Tovrstne ugotovitve se pri nekaterih sodelujočih vežejo tudi na druge cestnoprometne prekrške.
* Ustrezna, profesionalna in vljudna komunikacija
* Ljudje od policistov in policistk pričakujejo profesionalen, vljuden in prijazen odnos ter ustrezno komunikacijo. Pričakujejo, da policisti in policistke to znajo in jim ustrezna komunikacija, brez arogance in latentnega oziroma manifestnega norčevanja iz ljudi v postopku ali pa tistih, ki za pomoč zaprosijo po dežurnem policistu na policijski postaji, ne povzroča večjih težav.
* Vzpostavljanje in vzdrževanje ustreznega profesionalnega videza – podoba poklica
* Videz oziroma podoba poklica je nekaj, za kar se moramo truditi vsi zaposleni, še posebno pa policisti in policistke, katerih posel in poslanstvo je oziroma bi moralo biti profesionalno delo z ljudmi, ki jim poklicno, ne nazadnje, služimo na različne načine. Vsakodnevni trud in stremljenje k profesionalizmu sta predpogoja za to, da povratne informacije o našem delu, ki nakazujejo, da policija in policisti nimamo več ugleda in statusa, ki smo ga še pred časom imeli, obrnemo v pozitivno smer. Trud se začne že pri mobilnem telefonu, ki ga policist oziroma policistka uporablja med vožnjo, potem pa za isti prekršek kaznuje občana ali občanko, kar je nepravično in nepošteno. V ta vidik spada tudi neprofesionalno razlikovanje oziroma selektivno kaznovanje ali opozarjanje, ki velja za vse druge razen za kolege. Ne da bi to morali zapisati, je jasno, da je tako ravnanje nedopustno.

# Razprava

Policija je z lastnimi viri izvedla javnomnenjsko raziskavo, katere osnovni namen je bil ugotoviti, ali je izrekanje opozoril za prekrške v primerjavi s sankcioniranjem bolj smotrno. Praktično oblikovano raziskovalno vprašanje je imelo temelj v ugotovitvah drugih avtorjev, pa tudi v dejanskih aktivnostih policije, ki v okviru policijskih poročil o delu kažejo na to, da se je v letih 2021 in 2022 število opozoril v primerjavi z letom 2020 povečalo. Na število je zagotovo vplivala pandemija covida-19, pa tudi odločitev vodstva policije (policisti so na podlagi odločitev Vlade RS v tem času izvajali veliko več postopkov, kjer so ustavljali vozila in kontrolirali, ali državljani med drugim spoštujejo odrejene ukrepe za preprečevanje širjenja novega koronavirusa (upoštevanje nošenja mask v vozilih, vožnja drugih članov, ki niso družinski člani, v istem vozilu, omejevanje prehajanja območja občin itd.), naj policisti, kjer je možno, opozarjajo, namesto da izrekajo sankcije. Zakon o prekrških jasno določa, kdaj je opozorilo za storjeni prekršek možno, in sicer takrat, kadar gre za prekršek neznatnega pomena in kadar policist oziroma policistka oceni, da bo opozorilo doseglo svoj namen. Kljub temu ostaja neodgovorjeno vprašanje, ali je za varnost prometa in udeležencev v prometu bolje, da policisti izrekajo opozorila, ali je morda bolje, da izrekajo zakonsko predpisane sankcije. Zelo veliko povečanje števila opozoril bi moralo imeti tudi očiten oziroma vsaj zaznaven učinek na varnost prometa, zato smo v kontekstu navedenega razvili *hipotezo 1*: »Število prometnih nesreč je zaradi povečanja števila izrečenih opozoril manjše.«

Izsledki analize poročila policije so pokazali, da se število prometnih nesreč v obdobju povečanja števila opozoril ni zmanjšalo, temveč se je celo povečalo, kar kaže na to, da opozarjanje nima predvidenega učinka na varnost prometa. Zato smo hipotezo 1 kot nepotrjeno zavrnili.

Zanimalo nas je tudi, ali se cestnoprometni prekrški, ki se najbolj pojavljajo v vzorcu sodelujočih v raziskavi, po vsebini ujemajo s tistimi cestnoprometnimi prekrški, za katere teoretične in praktične ugotovitve drugih avtorjev kažejo, da so najbolj nevarni. Razvili smo *hipotezo 2*: *»Najpogostejše kršitve cestnoprometnih predpisov v vzorcu sodelujočih, ki so hkrati zelo nevarne, so prekoračitev dovoljene hitrosti, vožnja pod vplivom alkohola in uporaba mobilnega telefona med vožnjo.«* Izsledki so pokazali, da so bili najpogostejši prekrški, zaradi katerih so bili sodelujoči v raziskavi udeleženi v policijskem postopku, prekoračitev hitrosti, uporaba mobilnega telefona med vožnjo in neuporaba varnostnega pasu, medtem ko drugi avtorji navajajo, da so najbolj nevarni prekrški prekoračitev hitrosti, vožnja pod vplivom alkohola in uporaba mobilnega telefona med vožnjo. Zaradi navedenega smo hipotezo 2 le delno potrdili, in sicer v prvem delu, ki pravi, da je neupoštevanje omejitev hitrosti nevaren prekršek pri drugih avtorjih in tudi prva aktivnost po številu ukrepov, ki jih je izvedla policija na vzorcu sodelujočih v raziskavi. Delno se ujemata tudi ugotovitvi glede uporabe mobilnih telefonov med vožnjo.

Raziskava je temeljila predvsem na treh policijskih opravilih, in sicer policijski kontroli, izreku sankcije za prekršek in izreku opozorila za prekršek. V kontekstu navedenega nas je zanimalo, ali se ocene značilnosti policijskega dela razlikujejo, če upoštevamo različne vrste policijskih opravil. V ta namen smo razvili *hipotezo 3*: »*Povprečne ocene profesionalnosti, strokovnosti, zakonitosti delovanja, vljudnosti/prijaznosti in zavzetosti policistov in policistk so višje, če so bili storilci prekrškov opozorjeni, kot če jim je bila izrečena sankcija.«* Hipotezo smo potrdili, saj so izsledki pokazali statistično značilno višje ocene v primeru izreka opozorila kot izreka sankcije, razen pri zakonitosti delovanja, kjer se je pokazalo, da med opraviloma ni statistično značilnih razlik (glej grafikon 3 in preglednico 3). Hipotezo zato lahko potrdimo.

Zanimalo nas je tudi, ali na spremembe bolj vpliva izrek opozorila kot izrek sankcije, zato smo razvili hipotezo 4: »Izrek opozorila bolj kot sankcija vpliva na spremembo stališča do prekrška, na spremembo stališča do varnosti v cestnem prometu, na spremembo stališča do policistov, na spremembo vedenja v cestnem prometu.« Izsledki so pokazali na eno statistično značilno razliko med izrekom opozorila in izrekom sankcije, in sicer se je razlika pokazala pri spremembi vedenja v cestnem prometu. Na to spremembo pa, kot kaže, bolj vpliva izrek sankcije kot izrek opozorila. Hipotezo 4 zato lahko delno potrdimo. Izsledki so torej pokazali, da se v obeh primerih, tako pri izreku opozorila kot pri izreku sankcije, zgodijo spremembe. Te so v prvem primeru vezane na višje povprečne ocene ravnanja policistov, v drugem pa dejansko na spremembo vedenja, ki je potrebna za večjo varnost.

Konotacija je pojav, da dobi beseda drug, zlasti čustveno, osebno obarvan pomen. V naši raziskavi smo sodelujoče vprašali o počutju in kognicijah pred policijskim postopkom in po njem ter ugotavljali, ali se je konotacija zapisov pred postopkom in po postopku spremenila. V ta namen smo razvili *hipotezo 5*: »*Delež pozitivnih konotacij se poveča, delež negativnih konotacij pa zmanjša, če je izrečeno opozorilo. Če je izrečena sankcija za prekršek, se poveča delež negativnih in zmanjša delež pozitivnih konotacij.*« Izsledki so pokazali, da so konotacije v različnih kontekstih drugačne narave, niso pa pokazali, da bi bile za kontekst izrečene sankcije ravno nasprotne kot za kontekst izrečenega opozorila, kar smo predvideli s hipotezo. Zato smo hipotezo 5 kot nepotrjeno zavrnili.

Izsledki so tudi pokazali, da za del storilcev prekrškov policijski postopek, pa najsi bo to kontrola, opozorilo ali izrek sankcije za prekršek, pomeni stresno situacijo, zato smo razvili *hipotezo 6*: »*Za večino sodelujočih, več kot 50 odstotkov, je policijski postopek stresen*.« Stres se ni pokazal kot ključni dejavnik policijskih postopkov oziroma kot dejavnik, s katerim lahko pojasnimo več kot 50 odstotkov variance. Pri ustavljanju in kontroli je 41,7 odstotka sodelujočih označilo, da jim je policijski postopek povzročil stres, pri izreku opozorila je bil delež teh 15-odstoten, pri izreku sankcije, kjer je bil delež največji, je bil le-ta 43,3-odstoten. Zato smo hipotezo 6 kot nepotrjeno zavrnili.

Glede doživljanja stresa nas je zanimalo tudi, kakšne so razlike med tistimi, ki policijski postopek doživljajo kot stresen, in tistimi, ki ga ne, pri ocenjevanju značilnosti policistov in policistk oziroma njihovega postopka, zato smo razvili *hipotezo 7*: »*Sodelujoči, ki jim postopek policista oziroma policistke povzroča stres, policiste in policistke ocenjujejo z višjimi povprečnimi ocenami kot tisti, ki ne doživljajo stresa.«* Izsledki so pokazali, da tisti sodelujoči, ki so označili, da ne doživljajo stresa, policiste in policistke ocenjujejo z nižjimi povprečnimi ocenami kot tisti sodelujoči, ki jim postopek policista oziroma policistke povzroči stres. Hipotezo 7 zato lahko potrdimo.

Zanimalo nas je tudi, ali lahko ugotovitve bolje razumemo na podlagi analize demografskih podatkov, zato smo razvili hipotezo 8: »*Starost storilcev oziroma storilk prekrškov v vzorcu, njihov spol in dosežena stopnja izobrazbe niso povezani z izrekom opozorila ali izrekom sankcije za prekršek*.« Izsledki statistično značilnih povezav, ki jih predvideva hipoteza, niso pokazali, zato lahko hipotezo 8 v celoti potrdimo.

Zanimiva ugotovitev, vezana na teorijo atribucije, je tudi, da je bilo odgovore sodelujočih možno kategorizirati v dve skupini, in sicer tiste, ki so razloge iskali pri sebi, in tiste, ki so razloge iskali v okolju (npr. postopku policista, okoliščinah prekrška ipd.). Čeprav se razlike med vrstami postopka ali glede na demografske podatke niso pokazale, pa je vsebinska ugotovitev pomembna za razvoj določenih teoretičnih konceptov in bi jo bilo smiselno podrobneje raziskati v okviru nadaljnjih raziskav.

# Sklep

Opravljena raziskava je osvetlila izbrani vidik dela policije, ki se vsebinsko nanaša predvsem na ukrepanje policije, ko gre za storjeni prekršek v cestnem prometu. Cestni promet je v tej raziskavi kontekst oziroma okolje, v katero je postavljena raziskava. Cestni promet je tudi področje dela policije, ki je relativno dobro poznano širšemu občinstvu.

Nekatere ugotovitve raziskave se zdijo logične. Ne toliko zato, ker so, temveč predvsem zato, ker so nam blizu in so nam kot take znane. Veliko vemo o njih in tudi sami smo že doživeli marsikatero opisano situacijo. Morda ne točno tako, morda z drugačnim odtenkom, vendar smo jo.

Tudi zato imajo ugotovitve te raziskave značaj uporabnega.

# Literatura

Antič, J. (2006). *Slovar tujk*. Tržič: Učila internacional.

Briscoe, S. (2004). Raising the bar: can increased statutory penalties deter drink-drivers [Dvig letvice: ali lahko višje zakonske kazni odvrnejo pijane voznike]. *Accident Analysis and Prevention, 36*, str. 919–929.

Byrne, Z. S. (2015). Understanding employee engagement: Theory research and practice. New York and London: Routledge, Taylor and Francis group.

Corbett, C. (1995). Road traffic offending and the introduction of speed cameras in England: the first self-report survey [Prekrški v cestnem prometu in uvedba kamer za merjenje hitrosti v Angliji: prva anketna raziskava]. *Accident Analysis and Prevention, 27*, str. 345–354.

Elvik, R. (2016). Association between increase in fixed penalties and road safety outcomes: A meta-analysis [Povezava med povečanjem fiksnih kazni in rezultati varnosti v cestnem prometu: metaanaliza]*. Accident Analysis and Prevention, 92*, str. 202–210. doi:10.1016/j.aap.2016.03.028.

Filipčič, K. (2018). Temeljne določbe: Sankcije za prekršek. V: Čas, P., Jenull, H. in Orel, N. (ur.). *Zakon o prekrških s komentarjem (str. 47*–*49)*. Ljubljana: Lexpera, GV Založba.

Fran, slovarji Inštituta za slovenski jezik Frana Ramovša ZRC SAZU (2017). Ljubljana: Inštitut za slovenski jezik Frana Ramovša ZRC SAZU. Dostopno na: http://www.fran.si.

Fraschetti, A., Cordellieri, P., Lausi, G., Mari, E., Paoli, E., Burrai, J., Quaglieri, A., Baldi, M., Pizzo, A., in Giannini, A. M. (2021). Mobile Phone use »on the Road«: A Self-Report Study on Young Drivers [Uporaba mobilnega telefona »na cesti«: študija o samooceni mladih voznikov]. *Frontiers in Psychology, 12*, str. 5–14. doi: 10.3389/fpsyg.2021.620653.

Hennessy, D. A. in Wiesenthal, D. L. (1999). Traffic congestion, driver Stress, and driver aggression [Prometni zastoji, voznikov stres in voznikova agresivnost]. *Aggressive behavior, 25*(1), str. 409–423.

Hennessy, D. A., Wiesenthal, D. L., in Kohn, P. M. (2000). The Influence of Traffic congestion, Daily Hassles, and Trait Stress Susceptibility on State Driver Stress: An interactive perspective [Vpliv prometnih zastojev, vsakodnevnih težav in dovzetnosti za stres voznika: interaktivna perspektiva]*. Journal of Applied Biobehavioral Research, 5*(2), str. 162–179.

Huselja, A. (2017). *Stres v uniformi*. Ljubljana: Chiara.

Manichander, T. (2014). Locus of Control and Performance: widening applicabilities [Lokus nadzora in uspešnosti: razširitev uporabnosti]. *Indian journal of research 3*(2), str. 84–86.

Mathijssen, M. P. M. (1994). Rijden onder invloed in Nederland, 1992-1993; Ontwikkeling van het alcoholgebruik van automobilisten in weekendnachten [Vožnja pod vplivom alkohola na Nizozemskem, 1992–1993; Razvoj uživanja alkohola pri voznikih ponoči med konci tedna]. Leidschendam: SWOV Institute for Road Safety Research.

Mazerolle, L., Bennett, S., Antrobus, E., in Eggins, E. (2012). Procedural justice, routine encounters and citizen perceptions of police: main findings from the Queensland Community Engagement Trial (QCET) [Postopkovna pravičnost, rutinska srečanja in dojemanje policije s strani državljanov: glavne ugotovitve sojenja Queensland Community Engagement Trial (QCET)]. *Journal of Experimental Criminology*, *8,* str. 343–367.

McKenna, F. P. (2007). The perceived legitimacy of intervention: A key feature for road safety. [Zaznana legitimnost intervencije: ključna značilnost za varnost v cestnem prometu.] V: AAA Foundation, Improving Traffic Safety Culture in the United States: The Journey Forward. AAA Foundation for Traffic Safety. Washington, DC, str. 77–91.

Moffat, S., in Poynton, S. (2007). The deterrent effect of higher fines on recidivism: Driving offences [Učinek odvračanja višjih glob na ponavljanje: cestnoprometni prekrški]. *New South Wales Crime and Justice Bulletin,* 106, str. 1–16.

Mršić, Ž. (2017). Prevencija kriminala na međunarodnoj i državnoj razini [Preprečevanje kriminala na mednarodni in nacionalni ravni]. *Hrvatska pravna revija, 17*(*3*), str. 42–54.

Mršić, Ž., Glavina Jelaš, I., in Karlović, R. (2021). Ispitivanje učinkovitosti kazne u odnosu na upozorenje u počinitelja prekršaja prekoračenja brzine u cestovnom prometu [Raziskovanje učinkovitosti kaznovanja glede na izrečeno opozorilo kršitelju prekoračitve hitrosti v cestnem prometu]*. Policijska sigurnost, 30*(3), str. 362–375.

Mršić, Ž., in Labaš, D. (2016). Prevencija kriminala [Preprečevanje kriminala]. *Hrvatska pravna revija, 16*(3), str. 51–60.

Mršić, Ž., Karlović R., in Štrk, D. (2020). Istraživanje učinkovitosti kazne u odnosu na upozorenje u počinitelja prekršaja prekoračenja brzine u cestovnom prometu – metoda i proces rada [Preiskava učinkovitosti kaznovanja v zvezi z opozorilom povzročitelju prekoračitve hitrosti v cestnem prometu – metoda in proces dela]. *Policijska sigurnost, 29*(3), str. 211–222.

Policija (2019). *Poročilo o delu policije za leto 2018*. Ljubljana: MNZ, Policija. https://www.policija.si/images/stories/Statistika/LetnaPorocila/PDF/LetnoPorocilo2018.pdf.

Policija (2020). *Poročilo o delu policije za leto 2019*. Ljubljana: MNZ, Policija. https://www.policija.si/images/stories/Statistika/LetnaPorocila/PDF/LetnoPorocilo2019.pdf.

Policija (2021). *Poročilo o delu policije za leto 2020*. Ljubljana: MNZ, Policija. https://www.policija.si/images/stories/Statistika/LetnaPorocila/PDF/LetnoPorocilo2020.pdf.

Policija (2022). *Poročilo o delu policije za leto 2021*. Ljubljana: MNZ, Policija. https://www.policija.si/images/stories/Statistika/LetnaPorocila/PDF/LetnoPorocilo2021.pdf.

Policija (2023). *Poročilo o delu policije za leto 2022*. Ljubljana: MNZ, Policija. https://www.policija.si/images/stories/Statistika/LetnaPorocila/PDF/LetnoPorocilo2022.pdf.

Slovar slovenskega knjižnega jezika (2008). Slovenska akademija znanosti in umetnosti, Ljubljana: DZS.

Strayer, D. L., in Drews, F. A. (2007). Cell-Phone–Induced Driver Distraction [Odvračanje pozornosti voznika zaradi mobilnega telefona]. *Current Directions in Psychological Science, 16*(3), str. 128–131. <https://doi.org/10.1111/j.1467-8721.2007.00489.x>.

Wagenaar, A. C., Maldonado-Molina, M. M., Erickson, D. J., Ma, L., Tobler, A. L., in Komro, K. A. (2007). General deterrence effects of U.S. statutory DUI fine and jail penalties: Long-term Follow-up in 32 states [Splošni odvračilni učinki globe in zaporne kazni: dolgoročno spremljanje v 32 državah]. *Accident Analysis and Prevention, 39*, str. 982–994.

Walsh, J. M., Gier, J. J., Christopherson, A. S., in Verstraete, A. G. (2010). Drugs and Driving [Droge in vožnja]. *Traffic Injury Prevention 5*(3): str. 241–253. doi:10.1080/15389580490465292.

Walter, S. J., in Studdert, D. M. (2015). Relationship between penalties for road traffic infringements and crash risk in Queensland, Australia: a case-crossover study [Razmerje med kaznimi za kršitve cestno prometnih predpisov in tveganjem za prometne nesreče v Queenslandu v Avstraliji: navzkrižna študija primerov]*. International Journal of Epidemiology. 44*(5), str. 1722–1730. doi: 10.1093/ije/dyv148.

White, P. A. (2017). *Psychological Metaphysics* [Psihološka metafizika]. New York: Routledge, Taylor and Francis group.

Yagil, D. (1998). Instrumental and normative motives for compliance withtraffic laws among young and older drivers [Instrumentalni in normativni motivi za spoštovanje prometne zakonodaje med mladimi in starejšimi vozniki]. *Accident Analysis and Prevention, 30*(4), str. 417–424.

*Zakon o nalogah in pooblastilih policije (ZNPPol, 2013). Uradni list RS*, št. 15/13, 23/15 – popravek, 10/17, 46/19 – odločba US, 47/19 in 153/21 – odločba US. <http://pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO6314>

*Zakon o pravilih cestnega prometa (ZPrCP, 2021). Uradni list RS*, št. 156/21 – uradno prečiščeno besedilo in 161/21 – popr. <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO5793>

*Zakon o prekrških (ZP-1, 2011)*. *Uradni list RS*, št. 29/11 – uradno prečiščeno besedilo, 21/13, 111/13, 74/14 – odl. US, 92/14 – odl. US, 32/16, 15/17 – odl. US, 73/19 – odl. US, 175/20 – ZIUOPDVE in 5/21 – odl. US. <http://pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO2537>

# Priloge

## Vprašalnik opozorilo ali sankcija za prekršek

Spoštovani!

Vljudno vas vabimo k sodelovanju v raziskavi slovenske policije o tem, kakšni so vplivi opozoril oziroma sankcij za prekrške na udeležence v cestnem prometu.

Sodelujete lahko tako, da izpolnite anonimen in kratek anketni vprašalnik, ki je pred vami. Odgovarjanje na vprašanja vam bo vzelo manj kot 10 minut časa.

Za vaš čas, trud in korektne informacije, se vam vnaprej iskreno zahvaljujemo.

V tej anketi je 32 vprašanj.

Demografski podatki

1. Spol: (Prosimo, izberite samo eno od možnosti)

ženski ženski moški moški

2. Starost:

Vpišite vaš odgovor: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ (V to polje lahko vnašate samo cela števila)

3. Izobrazba: (Izberite enega od naslednjih odgovorov)

stopnje I-IV (nedokončana OŠ, OŠ, nižje poklicno izobraževanje (2 letno), srednje poklicno izobraževanje (3 letno)) stopnje I-IV (nedokončana OŠ, OŠ, nižje poklicno izobraževanje (2 letno), srednje poklicno izobraževanje (3 letno))

stopnja V (gimnazijsko, srednje poklicno -tehniško izobraževanje, srednje tehniško oz. drugo strokovno izobraževanje) stopnja V (gimnazijsko, srednje poklicno -tehniško izobraževanje, srednje tehniško oz. drugo strokovno izobraževanje)

stopnja VI/1 (višješolski program (do 1994), višješolski strokovni program) stopnja VI/1 (višješolski program (do 1994), višješolski strokovni program)

stopnja VI/2 (specializacija po višješolskem programu, visokošolski strokovni programi, visokošolski strokovni in univerzitetni program (1. bol. st)) stopnja VI/2 (specializacija po višješolskem programu, visokošolski strokovni programi, visokošolski strokovni in univerzitetni program (1. bol. st))

stopnja VII (specializacija po visokošolskem strokovnem programu, univerzitetni program, magisterij stroke (2. bol. st.)) stopnja VII (specializacija po visokošolskem strokovnem programu, univerzitetni program, magisterij stroke (2. bol. st.))

stopnja VIII/1 (specializacija po univerzitetnem programu, magisterij znanosti) stopnja VIII/1 (specializacija po univerzitetnem programu, magisterij znanosti)

stopnja VIII/2 (doktorat znanosti, doktorat znanosti (3. bol. st.)) stopnja VIII/2 (doktorat znanosti, doktorat znanosti (3. bol. st.))

4. Koliko let ste voznica oz. voznik?

Vpišite vaš odgovor: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ (V to polje lahko vnašate samo cela števila)

5. Zaposlitveni položaj: (Izberite enega od naslednjih odgovorov)

Sem zaposlen/a. sem zaposlen/a

Sem nezaposlen/a. sem nezaposlen/a

Sem študent/ka.  sem študent/ka

Sem upokojen/a. sem upokojen/a

Drugo drugo

6. Prebivam v kraju: (Izberite enega od naslednjih odgovorov)

z manj kot 500 prebivalci  z manj kot 500 prebivalci

s 500 do 1.999 prebivalci  s 500 do 1.999 prebivalci

z 2.000 do 10.000 prebivalci z 2.000 do 10.000 prebivalci

z več kot 10.000 prebivalci  z več kot 10.000 prebivalci

7. Označite policijsko upravo, na območju katere je potekal policijski postopek. (Izberite enega od naslednjih odgovorov)

1. Policijska uprava Celje Policijska uprava Celje

2. Policijska uprava Koper Policijska uprava Koper

3. Policijska uprava Kranj Policijska uprava Kranj

4. Policijska uprava Ljubljana Policijska uprava Ljubljana

5. Policijska uprava Maribor Policijska uprava Maribor

6. Policijska uprava Murska Sobota Policijska uprava Murska Sobota

7. Policijska uprava Novo mesto Policijska uprava Novo mesto

8. Policijska uprava Nova Gorica Policijska uprava Nova Gorica

Čas in kraj policijskega postopka

8. Prosimo vas, da se v mislih osredotočite na postopek, ki ga je z vami imel policist ali policistka.

Kdaj je bilo to? (npr. prejšnji teden, pred dvema mesecema, lani decembra ipd.)

Vpišite vaš odgovor: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

9. Čas v dnevu, ko je potekal policijski postopek. (Izberite enega od naslednjih odgovorov)

Zjutraj.  zjutraj

Dopoldne. dopoldne

Popoldne. popoldne

Zvečer. zvečer

Ponoči. ponoči

10. Vrsta ceste, kjer je potekal policijski postopek. (Izberite enega od naslednjih odgovorov)

avtocesta avtocesta

hitra cesta hitra cesta

regionalna cesta regionalna cesta

lokalna cesta lokalna cesta

mestna cesta mestna cesta

Drugo drugo

11. Ocenite, kako gost je bil promet. (Izberite enega od naslednjih odgovorov)

Promet je bil zelo gost. promet je bil zelo gost

Promet je bil gost. promet je bil gost

Promet je bil redek. promet je bil redek

Promet je bil zelo redek. promet je bil zelo redek

Gostote prometa se ne spominjam. gostote prometa se ne spominjam

Drugo drugo

12. Ocenite vremenske razmere, v katerih je potekal policijski postopek. (Izberite enega od naslednjih odgovorov)

Bilo je sončno. bilo je sončno

Bilo je megleno. bilo je megleno

Deževalo je. deževalo je

Snežilo je. snežilo je

Ne spominjam se vremena. ne spominjam se vremena

Drugo drugo

13. Ocenite, kako pregledno je bilo vozišče na kraju policijskega postopka. (Izberite enega od naslednjih odgovorov)

Bilo je pregledno. bilo je pregledno

Ni bilo pregledno. ni bilo pregledno

Ne spominjam se. ne spominjam se

Drugo drugo

14. Navedite omejitev hitrosti, ki je veljala na kraju policijskega postopka. (Izberite enega od naslednjih odgovorov)

Hitrost je bila omejena na 50 km/h. hitrost je bila omejena na 50 km/h

Hitrost je bila omejena na 60 km/h. hitrost je bila omejena na 60 km/h

Hitrost je bila omejena na 90 km/h. hitrost je bila omejena na 90 km/h

Hitrost je bila omejena na 100 km/h. hitrost je bila omejena na 100 km/h

Hitrost je bila omejena na 130 km/h. hitrost je bila omejena na 130 km/h

Drugo drugo

15. Kako pogosto se na delu ceste, kjer ste bili ustavljeni, izvaja policijska kontrola? (Izberite enega od naslednjih odgovorov)

Policijska kontrola se izvaja zelo pogosto. policijska kontrola se izvaja zelo pogosto

Policijska kontrola se izvaja pogosto. policijska kontrola se izvaja pogosto

Policijska kontrola se izvaja redko. policijska kontrola se izvaja redko

Policijske kontrole na tem delu običajno ni. policijske kontrole na tem delu običajno ni

Vozilo

16. Vozil/a sem: (Izberite enega od naslednjih odgovorov)

motorno kolo motorno kolo

osebni avtomobil osebni avtomobil

avtobus avtobus

tovornjak tovornjak

Drugo drugo

17. Kako staro (v letih) je bilo vozilo, s katerim ste upravljali?

Vpišite vaš odgovor: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ (V to polje lahko vnašate le številke)

Ocena dogajanja in stališča

18. Izveden je bil policijski postopek: (Izberite enega od naslednjih odgovorov)

Ustavljanja in kontrole. ustavljanja in kontrole

Izreka opozorila za storjeni prekršek. izreka opozorila za storjeni prekršek

Izreka sankcije za prekršek. izreka sankcije za prekršek

Drugo drugo

19. Za kateri prekršek ste bili opozorjeni? (Pogojno, za vprašanje št. 18/2)

Vpišite vaš odgovor: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

20. Za kateri prekršek vam je bila izrečena sankcija? (Pogojno, za vprašanje št. 18/3)

Vpišite vaš odgovor: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

21. Policijski postopek je zame predstavljal stresno situacijo. (Prosimo, izberite samo eno od možnosti)

 Da



Ne Ne

22. Zakaj je policijski postopek za vas predstavljal stresno situacijo? (Pogojno, za vprašanje št. 21/1)

Vpišite vaš odgovor:\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

23. Ocenite spodnje trditve o delu policista oziroma policistke, ki sta z vami vodila policijski postopek. (Prosimo, izberite primeren odziv za vsako trditev; pri tem pomeni 1-sploh se ne strinjam in 5-povsem se strinjam.)

|  | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1. Policist/ka je bil/a profesionalen/na. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 2. Policist/ka je bil/a strokoven/na. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 3. Policist/ka je bil/a zakonit/a. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 4. Policist/ka je bil/a prijazen/a in vljuden/a. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 5. Policist/ka je bil/a zavzet/a. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |

24. Če želite, vpišite podatke policista oz. policistke, ki bi ga/jo želeli pohvaliti zaradi njegove/njene profesionalnosti. (Pogojno, za vprašanje št. 23/1)

Vpišite vaš odgovor: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

25. Če želite, vpišite podatke policista oz. policistke, ki bi ga/jo želeli pohvaliti zaradi njegove/njene strokovnosti. (Pogojno, za vprašanje št. 23/2)

Vpišite vaš odgovor:\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

26. Če želite, vpišite podatke policista oz. policistke, ki bi ga/jo želeli pohvaliti zaradi njegove/njene zakonitosti. (Pogojno, za vprašanje št. 23/3)

Vpišite vaš odgovor:\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

27. Če želite, vpišite podatke policista oz. policistke, ki bi ga/jo želeli pohvaliti zaradi njegove/njene prijaznosti. (Pogojno, za vprašanje št. 23/4)

Vpišite vaš odgovor:\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

28. Če želite, vpišite podatke policista oz. policistke, ki bi ga/jo želeli pohvaliti zaradi njegove/njene zavzetosti. (Pogojno, za vprašanje št. 23/5)

Vpišite vaš odgovor:\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

29. Na kaj ste pomislili in kako ste se počutili pred policijskim postopkom, ko ste že zaznali, da vas policist oziroma policistka ustavlja?

Vpišite vaš odgovor:\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

30. Na kaj ste pomislili in kako ste se počutili po zaključku policijskega postopka?

Vpišite vaš odgovor:\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

31. Zaradi postopka policista oz. policistke, sem spremenil/a naslednje: (Označite vse, ki ustrezajo)

stališče do prekrška stališče do prekrška

stališče do varnosti v cestnem prometu stališče do varnosti v cestnem prometu

stališče do policistov stališče do policistov

svoje vedenje v cestnem prometu svoje vedenje v cestnem prometu

nič nisem spremenil/a nič nisem spremenil/a

https://www.policija.si/policija_anketa/templates/default/files/print_img_checkbox.png drugo:

32. Če v vprašalniku niste našli za vas pomembnih vsebin oziroma nam želite še karkoli sporočiti, predlagati, morda koga pohvaliti, lahko to na kratko opišete.

Vpišite vaš odgovor: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Iskrena hvala za sodelovanje v raziskavi. Za morebitna dodatna vprašanja nas lahko kontaktirate preko e-naslova: raziskovanje@policija.si.

1. Glej preglednico 1. [↑](#footnote-ref-1)
2. Tudi voznica in učiteljica varne vožnje. [↑](#footnote-ref-2)
3. To velja za voznika oziroma voznico, ki ni kandidat/ka za voznika oziroma voznico, ki ga/jo učitelj ali učiteljica vožnje uči vožnje motornega vozila. Prav tako to ne velja za kandidata oziroma kandidatko za voznika oziroma voznico, ki vozi osebni avtomobil v spremstvu spremljevalca oziroma spremljevalke. In ne velja za učitelja oziroma učiteljico vožnje ter spremljevalca oziroma spremljevalko. [↑](#footnote-ref-3)