

## POJEDINI ASPEKTI TEHNIČKOG PREGLEDA OD ZNAČAJA ZA ANALIZU SAOBRAĆAJNE NEZGODE – POGLED JEDNOG SUDIJE

Dragan OBRADOVIĆ\*

*Pored čoveka koji upravlja vozilom, jedan od važnih faktora koji utiču na opštu bezbednost saobraćaja na putevima je vozilo. Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima u svojim odredbama poklanja pažnju poklanja tehničkom pregledu motornih i priključnih vozila, koja se određuje radi utvrđivanja njihove tehničke ispravnosti. Tehničkoj ispravnosti vozila dodatno se poklanja pažnja i u podzakonskim propisima. U radu je ukazano na pojedine poslednje zvanične podatke o stradanju učesnika u saobraćaju u Srbiji. Posebno, ukazano je kroz pojedine primere iz sudske prakse na propuste da se posle saobraćajne nezgode od strane organa postupka donese naredba o vršenju tehničkog pregleda i potencijalnoj mogućnosti vozača koji su prouzrokovali saobraćajnu nezgodu da pokušaju da predstave da je saobraćajna nezgoda posledica tehnički nepredvidivog kvara na vozilu. Ukazano je kroz pojedine primere iz sudske prakse i na situacije kada su veštaci mašinske struke tokom veštačenja tehničke ispravnosti vozila izašli iz svog domena veštačenja.*

*Ključne reči: saobraćajne nezgode, uviđaj, vozila, tehnički pregled*

---

\* Doktor pravnih nauka, sudija Višeg suda u Valjevu u penziji, redovni profesor Fakulteta zdravstvenih i poslovnih studija u Valjevu Univerziteta Singidunum u Beogradu; <https://orcid.org/0000-0002-3234-599X> E-mail: [dr.gaga.obrad@gmail.com](mailto:dr.gaga.obrad@gmail.com).

## 1. UVOD

Nema dana da se u svetu, kao i u Srbiji ne događaju saobraćajne nezgode (dalje: SN) na putevima. U najrazvijenijim državama, ali i u onim najsiromašnijim. Prema podacima Svetske zdravstvene organizacije (dalje: WHO) SN su tokom 2019. godine bile vodeći uzrok smrti dece i mladih (starosti od 5 do 29 godina), a kada se posmatraju svi uzrasti saobraćajne nezgode su bile 12. po redu uzrok smrtnog stradanja. Od ukupnog broja poginulih dve trećine su radno sposobne osobe (starosti od 18 do 59 godina) što uzrokuje ogromne zdravstvene, socijalne i ekonomske štete u celom društvu (WHO, 2023). U Srbiji skoro da nema dana da se u medijima ne pojavi neka nova informacija o SN sa teškim odnosno najtežim – smrtnim posledicama. To su direktne posledice masovnog saobraćajnog prestupništva (Mrvić Petrović, Obradović, 2023, str. 63).

U radu će biti reči ukratko o nekim pokazateljima koji se odnose na SN na području Srbije u proteklom periodu zaključno sa 2024. godinom. Faktori koji utiču na bezbednost saobraćaja su isti u svim državama. Samim tim i u Srbiji. To su: čovek, vozilo, put, okolina. Tehnička neispravnost je najvažniji činilac koji motorna vozila stavlja na drugo mesto uticajnih faktora bezbednosti saobraćaja, što se posebno odnosi na delove i uređaje koji su u vezi sa bezbednošću saobraćaja. Utvrđene neispravnosti na vozilima nemaju isti značaj za bezbednost saobraćaja, uticaj jednih može biti minimalan, dok druge mogu biti uzrok SN (Luković, Veljanović, Dumić, 2017, str. 239-240).

Cilj rada je da se nosiocima pravosudnih funkcija, pre svega javnim tužiocima ukaže na mogućnosti koje im stoje na raspolaganju tokom vršenja uviđaja saobraćajnih nezgoda sa učešćem različitih vozila, i neposredno po završetku uviđaja kada na njima leži najveća odgovornost za utvrđivanje tehničke ispravnosti vozila koja su učestvovala u saobraćajnoj nezgodi. Naime, javni tužioci shodno odredbama Zakonika o krivičnom postupku (dalje: Zakonik, 2021) rukovode predistražnim postupkom i njihov propust da donesu naredbu za vršenje tehničkog pregleda vozila koja su učestvovala u saobraćajnoj nezgodi može da dovede do nepotrebnog odugovlačenja krivičnog postupka, povećanja troškova krivičnog postupka usled nemogućnosti utvrđivanja uzroka saobraćajne nezgode sa različitim, a ponekad i najtežim smrtnim posledicama, o kojim primerima će biti reči i u ovom radu.

## 2. ZVANIČNI PODACI O SAOBRAĆAJNIM NEZGODAMA U SRBIJI

Prema podacima Agencije za bezbednost saobraćaja (dalje: ABS) tokom 2023. godine u SN u Republici Srbiji na putevima dogodilo se 32.850 SN u kojima je smrtno stradalo 503 lica, teške telesne povrede su zadobila 3.398 lica, dok je lake telesne povrede zadobilo 15.661 lica. Dogodilo se i 19.386 SN samo sa materijalnom štetom. Posmatrano procentualno u 2023. godini došlo je do smanjenja broja SN sa smrtno nastradalim licima za oko 7% i ukupnog broja smrtno nastradalih lica za oko 9%, smanjenja ukupnog broja SN sa materijalnom štetom i ukupnog broja SN, odnosno do smanjenja broja SN sa licima koja su zadobila lake telesne povrede i ukupno nastradalih lica. U ostalim parametrima došlo je do neznatnog povećanja broja SN sa povređenim i ukupno nastradalim licima, dok je najveći porast zabeležen kod broja lica koja su u SN zadobila teške telesne povrede.<sup>1</sup> To se još bolje vidi iz Tabele 1.

Tabela 1:

*Podaci Agencije za bezbednost saobraćaja: Osnovni pokazatelji stanja bezbednosti saobraćaja u Republici Srbiji, period 2019-2023. godine*

| Godina  | SN<br>POG | SN<br>POV | SN<br>NAST | SN<br>MŠ | Ukupno<br>SN | POG | TTP   | LTP    | POV    | Ukupno<br>NAST |
|---------|-----------|-----------|------------|----------|--------------|-----|-------|--------|--------|----------------|
| 2019    | 494       | 13.748    | 14.242     | 21.525   | 35.767       | 534 | 3.322 | 17.094 | 20.416 | 20.950         |
| 2020    | 459       | 11.850    | 12.309     | 18.401   | 30.710       | 492 | 2.954 | 14.297 | 17.251 | 17.743         |
| 2021    | 482       | 13.271    | 13.753     | 20.821   | 34.574       | 521 | 3.347 | 16.557 | 19.904 | 20.425         |
| 2022    | 505       | 12.802    | 13.307     | 19.933   | 33.240       | 553 | 3.302 | 15.817 | 19.119 | 19.672         |
| 2023    | 470       | 12.994    | 13.464     | 19.386   | 32.850       | 503 | 3.398 | 15.661 | 19.059 | 19.562         |
| Promena | -7%       | 1%        | 1%         | -3%      | -1%          | -9% | 3%    | -1%    | 0%     | -1%            |

Izvor: Agencija za bezbednost saobraćaja

<sup>1</sup> Agencija za bezbednost saobraćaja, *Statistički izveštaj o stanju bezbednosti saobraćaja na putevima u Republici Srbiji za 2023.* Dostupno na: <https://www.abs.gov.rs/rs/statisticki-izvestaji> (pristupljeno: 13. mart 2025.).

Prema podacima MUP RS na putevima Srbije dogodile su se 31.922 SN u periodu od 1. januara do 29. decembra 2024. godine, u kojima je život izgubila 501 osoba, dok je 18.807 povređeno.<sup>2</sup>

To nije konačan i stvarni broj SN na putevima Srbije, ne samo ovih pet godina, nego i bilo koje godine u prethodnom periodu od kada se primenjuje Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima (dalje: ZBS, 2023) i od kada postoji u Srbiji primena tzv. Evropskog izveštaja o osiguranju, koji se primenjuje na SN sa manjom materijalnom štetom – koja predstavlja obeležja prekršaja. U tim slučajevima učesnici u SN ne pozivaju policiju da izvrši uviđaj, međusobno razmenjuju podatke, i naknadno se obraćaju osiguravajućim društvima radi naplate prouzrokovane štete. Ne vrše se tehnički pregledi vozila koja su učestvovala u tim SN.

### 3. TEHNIČKI PREGLED U ODREDBAMA DOMAĆIH PROPISA

Tehnički pregled motornih i priključnih vozila se određuje radi utvrđivanja njihove tehničke ispravnosti i može biti redovni, vanredni i kontrolni, kako je to propisano članom 254 ZBS.

Posle obavljenog uviđaja SN koja po svojim obeležjima predstavlja krivično delo na osnovu naredbe nadležnog javnog tužioca, koji rukovodi predistražnim postupkom shodno ZKP, u prostorijama privrednog društva ovlašćenog za vršenje tehničkog pregleda - ovlašćenom servisu, u prisustvu ovlašćenog lica MUP RS vrši se kontrolni tehnički pregled motornih i priključnih vozila koja su učestvovala u SN. Na kontrolni tehnički pregled može se uputiti samo vozilo koje je u voznom stanju, odnosno vozilo kod kojeg u SN nije došlo do mehaničkih oštećenja uređaja i sklopova od presudnog značaja za bezbedno upravljanje vozilom (član 266 ZBS, 2023). Taj tehnički pregled može da se vrši od strane ovlašćenog lica - kontrolora koji ispunjava propisane uslove i ima važeću dozvolu (licencu) (član 263 ZBS, 2023).

U slučaju da vozila nisu u voznom stanju zbog značajnih mehaničkih oštećenja uređaja i sklopova od presudnog značaja za bezbedno upravljanje vozilom, nadležni javni tužioci određuju vršenje tehničkog pregleda koji po pravilu označavaju kao vanredni tehnički pregled, i donose naredbe za tu vrstu veštačenja koja poveravaju veštacima, najčešće mašinske struke. Suštinski, radi se o kontrolnom tehničkom

---

<sup>2</sup> Dostupno na: <https://pravoucentar.rs/tragican-bilans-na-putevima-srbije-u-2024-vise-od-500-stradalih-u-saobraćajnim-nesrecama/> (pristupljeno: 13. mart 2025.).

pregledu! (*Za potrebe rada kontrolni i vanredni tehnički pregled dalje označavamo: tehnički pregled*).

Pravila oko utvrđivanja (ne)ispravnosti vozila, važe i za tzv. “dvotočkaše” – motocikle i bicikle sa pomoćnim motorom, i za nove kategorije vozila koji su prvi put pomenute u ZBS - tricikli i četvorocikli. U slučaju sumnje i njihova ispravnost može se utvrditi na tehničkom pregledu.

U odredbama ZBS navedene su osnovne odredbe u vezi sa tehničkim pregledom. Tehnički pregled je detaljnije regulisan u odredbama Pravilnika o vršenju tehničkog pregleda (dalje: *Pravilnik*, 2022).

Pravilnik propisuje obaveznu sadržinu uređaja i opreme koju mora da obuhvati tehnički pregled vozila – vrste pregleda pojedinačno kada se konstatuju njihove konkretne neispravnosti. To su, shodno članu 34 stav 1 i 2 (*Pravilnik*, 2022):

- 1) uređaji za upravljanje;
- 2) uređaji za zaustavljanje;
- 3) svetlosni i svetlosno-signalni uređaji;
- 4) uređaji koji omogućavaju normalnu vidljivost;
- 5) uređaji za davanje zvučnih znakova;
- 6) uređaji za kontrolu i davanje znakova;
- 7) uređaji za odvođenje i regulisanje izduvnih gasova;
- 8) uređaji za spajanje vučnog i priključnog vozila;
- 9) uređaji za kretanje vozila unazad;
- 10) uređaji za oslanjanje;
- 11) uređaji za kretanje;
- 12) elektro-uređaji i instalacije;
- 13) pogonski uređaji - motor;
- 14) uređaji za prenos snage - prenosni mehanizmi;
- 15) delovi vozila od posebnog značaja za bezbednost saobraćaja;
- 16) oprema vozila.

U Pravilniku je propisano da se kontrolni tehnički pregled vrši na vozilu koje je u voznom stanju i da se ovaj pregled može vršiti i na opterećenom vozilu, ukoliko tehnološka linija to omogućava (član 29, stav 4 i 5, *Pravilnik*, 2022).

#### 4. PREGLED POJEDINIH UREĐAJA U PRAKSI – MOGUĆNOSTI ORGANA POSTUPKA

Po pravilu, tehnički pregled se vrši nakon što su vozila koja su učestvovala u SN prevezena u odgovarajući servis gde treba da se isti izvrši. Neke od ovih podataka u vezi sa tehničkom (ne)ispravnosću vozila koja su učestvovala u SN objektivno nije moguće utvrditi neposredno uviđajem na licu mesta. Međutim, postoje i pojedini od uređaja odnosno delova vozila ili opreme u pogledu kojih organi postupka koji vrše uviđaj (najčešće policijski službenici) mogu na licu mesta da izvrše osnovnu kontrolu ispravnosti tih uređaja odnosno delova u vozilu ili opreme.

Na to ukazuje i profesor Dragač koji navodi da organ koji vrši uviđaj obično ne proverava na licu mesta ispravnost vozila učesnika saobraćajne nezgode iako u velikom broju slučajeva ta mogućnost postoji. Zbog toga se uobičajeno daje naredba da se organizuje transport vozila u odgovarajući servis radi vršenja vanrednog tehničkog pregleda (Dragač, 2000, str. 26). Razlog za to je što u najvećem broju slučajeva ranije istražne sudije, a sada nadležni javni tužioci, i ne znaju na koji način se može proveriti ispravnost pojedinih uređaja odnosno opreme vozila koja su učestvovala u SN na licu mesta.

Međutim, nema većih teškoća da se na licu mesta po završetku uviđaja od strane organa postupka izvrši kontrola nekoliko uređaja vozila koja su učestvovala u SN, kao i delova opreme pojedinih kategorija učesnika SN i to:

- *kontrola zvučnog signala (sirene) odnosno brisača na vozilu koje je učestvovalo u SN,*
- *kontrola sigurnosnih pojaseva na vozilu koje je učestvovalo u SN.*

*Kontrola zvučnog signala (sirene)* je posebno važna kod SN do kojih dolazi u toku dana gde je drugi učesnik pešak, biciklista, lice koje upravlja biciklom sa motorom, motorom, traktorom ili poljoprivrednom mašinom (motokultivatorom, frezom), od skora i sa električnim biciklom odnosno električnim trotinetom, jer se veliki broj SN dešava u fazi preticanja pojedinih od ovih učesnika odnosno kada se sustigne pešak ili

grupa pešaka (naročito dece) koji nisu zvučnim signalom bili upozoreni na približavanje motornog vozila.

*Kontrola ispravnosti brisača* je posebno značajna kod vozila koja su učestvovala u SN koje su se dogodile po kiši ili snegu.

Te dve kontrole mogu da se izvrše od strane organa postupka na licu mesta nad svim vozilima koja su učestvovala u SN, zahtevaju kratko vreme koje se meri u sekundama, i potrebu da se u svakom od vozila koje je učestvovalo u SN, ukoliko je moguće, aktivira sirena odnosno motor brisača prednjeg vetrobranskog stakla. Na taj način nedvosmisleno se utvrđuje da li su ta dva uređaja na vozilu bila ispravna u momentu SN, zavisno od doba dana (dnevni uslovi, lepo vreme i bez padavina – zvučni signal) odnosno od vremenskih prilika (kiša, sneg – brisači). To se konstatuje u zapisniku o uviđaju i služi za otklanjanje eventualnih dilema da li su ti uređaji bili ispravni ili ne ukoliko se tehnički pregled vrši nekoliko dana posle SN u krugu nekog ovlašćenog servisa od strane licenciranog kontrolora odnosno veštaka mašinske struke.

U vezi sa *kontrolom sigurnosnih pojaseva* potrebno je i moguće tokom vršenja uviđaja od strane organa postupka ustanoviti da li su u vozilu koje je učestvovalo u SN postojali i da li su bili ispravni sigurnosni pojasevi, a osim toga i ukoliko je to moguće i da li su u konkretnom slučaju bili korišćeni. Odredbama ZBS proširene su obaveze korišćenja sigurnosnog pojasa na svim putevima i to svih pojaseva u vozilima u kojima postoje mesta za njih.

U jednom predmetu prilikom vršenja uviđaja povodom SN sa smrtnom posledicom konstatovano je da su u vozilu u kome su bila dva lica (jedno poginulo, a drugo zadobilo teške telesne povrede opasne po život) oba sigurnosna pojasa isečena i da nedostaju!<sup>3</sup>

Pored toga, kažnjivo je korišćenje pojasa suprotno načinu koji je predvideo proizvođač vozila (stavljanje štipaljki, graničnika, stavljanje pojasa iza leđa, itd.), a to su podaci koji se mogu utvrditi tokom ili po završetku uviđaja. Sve su to okolnosti na koje treba obratiti pažnju prilikom uviđaja. Kontrola pojedinih uređaja na mesta SN omogućava da se ponekad konstatuje neka neispravnost vozila koja se naknadno ne može više nikada utvrditi, jer je najspecifičnije ustanoviti nastanak neispravnosti na vozilu u momentu nezgode ili neposredno pre SN, koja je uzrokovala SN (Marković, Pešić, Antić, 2011. str. 96).

To značajno pomaže – može da pomogne pravovremenom utvrđivanju uzroka SN, odnosno doprinosu učesnika za nastupele

---

<sup>3</sup> Podaci iz spisa Višeg suda u Valjevu K 42/12 od 15.3.2013. – presuda pravosnažna, neobjavljeno.

povrede u SN koji podaci se možda ne mogu naknadno prikupiti. Tako prikupljeni i zabeleženi podaci od strane nadležnih organa postupka, mogu biti od značaja ne samo za krivični postupak već i za postupak naknade štete koji po pravilu sledi po pravnosnažnom okončanju kaznenog postupka (krivičnog – prekršajnog). Sve ove radnje preduzete na uviđaju od strane organa postupka, koji se obavlja kroz tzv. ostale preduzete radnje od strane policijskih službenika prilikom vršenja uviđaja unose se u tipske zapisnike o uviđaju.

Ako nepažnjom izostane utvrđivanje nekih od ovih podataka, to se najverovatnije može utvrditi tokom tehničkog pregleda ukoliko je isti određen. Međutim, ukoliko je tehnički pregled izostao to predstavlja odnosno može da predstavlja problem u krivičnom postupku zbog otežavanja pravilnog utvrđivanja uzroka SN, a i kasnije ima uticaja na tok i ishod parničnog postupka radi naknade štete.

## 5. TEHNIČKI PREGLED PO ZAVRŠETKU UVIĐAJA

Kada organ koji vrši uviđaj, posle obavljenog vizuelnog pregleda vozila koje je učestvovalo u saobraćajnoj nezgodi i konstatovanja oštećenja, posumnja u ispravnost vozila učesnika saobraćajne nezgode treba da naredi vršenje vanrednog tehničkog pregleda ako se ispravnost ne može proveriti na licu mesta.<sup>4</sup>

Tehnički pregled treba obaviti u što kraćem roku posle vršenja uviđaja. Najbolje bi bilo da organ postupka (najčešće policijski službenici) sa naredbom nadležnog javnog tužioca odmah sa lica mesta posle obavljenog uviđaja odu do ovlašćenog servisa da se obavi kontrolni - vanredni tehnički pregled. Za vreme dok tehnički pregled ne bude obavljen vozilo čiji se pregled traži bude obezbeđeno od pristupa neovlašćenih lica bilo u prostoru nadležne organizacione jedinice policije ili u ovlašćenom servisu.

Po svojoj suštini tehnički pregled predstavlja svojevrсно veštačenje o kome mora postojati *zapisnik* u kome će biti opisana sva bitna oštećenja, nedostaci, neispravnosti, koji su mogli da budu eventualni uzrok konkretne SN!

Zapisnik o tehničkom pregledu često se radi rutinski, na tipskom obrascu ovlašćenog servisa. Tom prilikom veštaci (mašinske struke a često i automehaničari – kontrolori u ovlašćenom servisu koji vrše pregled) samo zaokruže neispravnosti i / ili oštećenja vozila i prilože

---

<sup>4</sup> Vidi detaljnije u: Dragač (2000, str. 25-30).

dijagram izmerene i ostvarene sile kočenja radne i pomoćne (ručne) kočnice, bez podataka koje su neispravnosti (mehanizam za upravljanje, mehanizam za kočenje, svetlosno – signalni uređaji i slično) i kako su nastale, a posebno od kakvog su uticaja neispravnosti bile na upravljanje i zaustavljanje vozila (Vujanić, Obradović, 2002. str. 64). Na takvom obrascu nema podataka koja su lica prisustvovala pregledu vozila (nadležni javni tužilac, policijski službenici, vlasnik vozila ili lice koje je upravljalo vozilom u momentu SN).

O uzrocima nastanka oštećenja, nedostataka, neispravnosti, njihovoj starosti i uticaju na tehničku ispravnost vozila koje pregleda, ovlašćeno stručno lice za obavljanje ovog tehničkog pregleda treba najpre da navede svoj nalaz – stručni opis svega što je uočeno, a potom po mogućstvu i mišljenje o uzroku uočenih oštećenja, nedostataka, neispravnosti ili nastale promene na vozilu.

## 6. MAŠINSKO VEŠTAČENJE – PREDUSLOV ZA SAOBRAĆAJNO TEHNIČKO VEŠTAČENJE

Suštinski, tehnički pregled vozila koja su učestvovala u SN vrši se u prostorijama ovlašćenog servisa posle SN gde je došlepano vozilo koje je učestvovalo u SN od strane veštaka koga je naredbom odredio organ postupka – javni tužilac. Po pravilu, to je veštak mašinske struke.

Veštačenje se preduzima na osnovu naredbe organa postupka. U naredbi kojom se određuje vršenje vanrednog tehničkog pregleda treba precizno navesti okolnosti na koje treba da se izvrši opšti pregled vozila i sklopova značajnih za utvrđivanje tehničke ispravnosti svakog dela vozila čiji se pregled traži i to: sistema za upravljanje, sistema za kočenje, sistema signalizacije i detaljno snimanje nastalih oštećenja (Jovanović, 2004, str. 80).

Bitan preduslov za obavljanje mašinskog veštačenja je da je vozilo od momenta SN, pa do momenta te vrste veštačenja pod kontrolom organa postupka, a ne da isto bude vraćeno vlasnicima odnosno držaocima vozila. Takvih je situacija bilo u praksi, pa i kod saobraćajnih nezgoda sa najtežim – smrtnim posledicama. Na to ukazuje i sledeći primer:

U konkretnom slučaju dana 13.5.2019. godine oko 16.45. časova u Šapcu se dogodila SN u kojoj su učestvovali putničko vozilo kojim je upravljao maloletni vozač sa probnom vozačkom dozvolom i pešak koji je stajao na travnatoj površini pored trotoara. U vožnji maloletni vozač poreklom iz okoline Valjeva je izgubio kontrolu nad vozilom, u krivini

udesno gledano iz svog pravca kretanja izašao sa vozilom preko trotoara na zelenu površinu gde je udario pešaka koji je stajao pored svoje bicikle. Pešak je tom prilikom zadobio teške telesne povrede opasne po život i naknadno preminu. Posle udara sa vozilom u pešaka maloletni vozač je uspeo da se sa vozilom vrati na kolovoz gde se zaustavio u položaju u kome je zatečeno vozilo od strane policijskih službenika koji su obavili uviđaj. Po završetku uviđaja nadležni javni tužilac je odobrio maloletniku i njegovim roditeljima da preuzmu vozilo i da ga odšlepaju kući (s obzirom da isto nije bilo u voznom stanju) uz obavezu da ga ne popravljaju do završetka krivičnog postupka. U toku pripremnog postupka nakon iznošenje odbrane maloletnika, koji je pored ostalog naveo da se vozilo nalazi u dvorištu pored njihove porodične kuće, sudija za maloletnike je doneo naredbu za privremeno oduzimanja vozila radi vršenja vanrednog tehničkog pregleda vozila od strane veštaka mašinske struke što je i učinjeno od strane policije. Prilikom vanrednog tehničkog pregleda, veštak mašinske struke je pored ostalih oštećenja konstatovao i da je crevo za dovod ulja u kočnice prednjeg desnog točka pokidano na ulazu u kočioni cilindar na vozilu kojim je maloletnik upravljao. Na osnovu vizeuelnog pregleda veštak nije bio u mogućnosti da se izjasni da li je do kidanja kočionog creva došlo kao posledica predmetne saobraćajne nezgode ili je bilo oštećeno od ranije, zbog čega nije bio u mogućnosti da se izjasni da li je radna „nožna“ kočnica bila tehnički ispravna pre SN. U pogledu tehničke neispravnosti vozila veštak saobraćajne struke je naveo da se na fotografijama iz uviđajne fotodokumentacije (br. 9 i 10) jasno vide tragovi kočenja oba prednja točka u krajnjem položaju vozila (pri konačnom zaustavljanju na asfaltnom kolovozu). To znači da je prethodno došlo do intenzivnog kočenja vozila, kada su oba prednja točka bila blokirana.<sup>5</sup> To je bio ključni razlog za donošenje osuđujuće presude prema maloletniku.

Mašinsko tehničko veštačenje je izuzetno značajno za analizu uzroka SN. To je posebna vrsta veštačenja koja bi trebalo da se obavlja pre saobraćajno - tehničkog veštačenja. Rezultat tog veštačenja koji govori o ispravnosti pojedinih delova vozila koja su učestvovala u nezgodi je preduslov za uspešno obavljanje saobraćajno - tehničkog veštačenja. Bez rezultata tehničkog pregleda vrlo često u pisanom nalazu i mišljenju veštaci saobraćajno – tehničke struke ne mogu da se izjasne o uzroku

---

<sup>5</sup> Podaci iz spisa Višeg suda u Valjevu Km 2/20 od 25.6.2020. – presuda pravnosnažna, neobjavljeno.

SN, jer je u prekrivičnom postupku napravljen propust utoliko što nije obavljen kontrolni - vanredni tehnički pregled pojedinih vozila učesnika SN niti je obavljeno mašinsko tehničko veštačenje ispravnosti na iste okolnosti.

Retko kad organ postupka u naredbi određuje detaljno vršenje pregleda svih uređaja odnosno opreme, kako je to opredeljeno u Pravilniku, mada u praksi veštaci koji vrše tehnički pregled najčešće postupaju u skladu sa odredbama Pravilnika i vrše kontrolu svih uređaja odnosno opreme koji su opredeljeni u Pravilniku.

Ukoliko je javni tužilac prisutan prilikom vršenja tehničkog pregleda, što je u praksi izuzetno retko za razliku od ranije prakse postupanja istražnih sudija, on ima mogućnosti da odmah reaguje, u slučaju da je uočeno nešto što nije navedeno u pisanoj naredbi, te da usmeno naredi dodatne preglede pojedinih delova vozila što bi se konstatovalo u zapisniku koji bi se tom prilikom sačinio.

Pravila oko podataka koji moraju biti navedeni odnosno oko podataka u vezi sa utvrđivanjem neispravnosti, važe i za tzv. "dvotočkaše" – motocikle i bicikle sa pomoćnim motorom, ali i za nove kategorije vozila koji su prvi put pomenute u ZBS kao što su tricikli i četvorocikli, jer se u slučaju sumnje i njihova ispravnost može utvrditi na tehničkom pregledu.

### *6.1 Izjašnjenja veštaka mašinske struke koja nisu u njihovom domenu veštačenja*

U praksi javnih tužilaca odnosno sudova susreću se različite situacije kada, prilikom postupanja po naredbi nadležnog javnog tužioca koji od njih naredbom traže da obave tehnički pregled vozila koja su učestvovala u SN, veštaci mašinsko tehničke struke izlaze iz svog domena veštačenja, a što se uočava u dostavljenim nalazima i mišljenjima ovih veštaka.

Naime, u sudskoj praksi uočeno je da su se veštaci mašinske struke pozivali na dokumentaciju sa uviđaja – zapisnik i fotodokumentaciju, potom daju svoje viđenje kako je došlo do pojedinih oštećenja na vozilima koja su učestvovala u SN na osnovu tako dobijenih podataka kako je došlo do SN (Obradović, Krstajić, Karać, 2022, str. 598-599).

To stvara dodatne probleme u toku krivičnog postupka, najčešće u fazi glavnog pretresa, kada se stranke a posebno branioci optuženih pozivaju na nalaze i mišljenja veštaka mašinske struke koji su prilikom tehničkog pregleda u pisanom nalazu i mišljenju dali i svoje viđenje kako

je došlo do pojedinih oštećenja na vozilima koja su učestvovala u SN. U takvim situacijama veštaci saobraćajno tehničke struke moraju da dodatno objašnjavaju da su veštaci mašinske struke u tom delu izašli iz svog delokruga veštačenja i zbog čega se nalazi veštaka mašinske struke u tom delu ne mogu prihvatiti.

Na to ukazuje i sledeći primer u praksi:

U konkretnom slučaju dana 06.08.2018. godine oko 05:00 časova, u mestu Donji Banjani, opština Ljig, došlo je do SN u kojoj je učestvovalo vozilo „Citroen Xsara 1,6 16V“ kojim je upravljao maloletni vozač koji nije imao položen vozački ispit bilo koje kategorije niti je ispunjavao uslove za početak obuke za vozača „B“ kategorije zbog svog uzrasta – 16 godina. U vožnji tog jutra na Ibarskoj magistrali maloletni vozač je izgubio kontrolu nad vozilom prilikom ulaska u krivinu ulevo zbog vožnje neprilagođenom i nedozvoljenom brzinom na toj deonici puta, vozilo je završilo u kanalu pored desne ivice puta. Posledice su bile fatalne po njegove saputnike u vozilu koji su sedeli na zadnjem sedištu – smrt mladića starog 18 godina i teške telesne povrede devojke stare 19 godina.

Po završetku uviđaja vozilo je prevezeno u krug ovlašćenog servisa gde je po naredbi Višeg javnog tužioca u Valjevu obavljen tehnički pregled vozila od strane veštaka mašinske struke. U pisanom nalazu i mišljenju *veštak mašinske struke* je pored ostalog naveo da je obavio pregled putničkog vozila „Citroen Xsara 1,6 16V“ reg. broj VA ... koje je učestvovalo u ovoj nezgodi radi utvrđivanja tehničke ispravnosti, da je konstatovano je da je vozilo teško oštećeno, da nije upućivano na vanredni tehnički pregled i da je prilikom pregleda sačinio fotodokumentaciju. Naveo je da je pregledao sve vitalne uređaje na vozilu koje je opisao u nalazu i to: sistem upravljanja, kočioni sistem, svetlosne i svetlosnosignalne uređaje, uređaje koji omogućavaju normalnu vidljivost, uređaje za davanje zvučnih znakova, uređaj za kretanje vozila u nazad, uređaj za oslanjanje, uređaje za kretanje (točkove), pogonski uređaj, uređaj za prenos snage elektro uređaje i instalacije, pa se izjasnio o ispravnosti – neispravnosti svakog pojedinog od tih uređaja, a u pogledu neispravnosti da li je ista posledica saobraćajne nezgode. Na osnovu obavljenog pregleda izjasnio se koja oštećenja potiču kao posledica SN. U mišljenju naveo je da predmetno putničko vozilo neposredno pre nezgode nije bilo tehnički ispravno imajući u vidu utvrđeno stanje kočionog sistema na zadnjim točkovima i

zadnjeg vešanja, koji nedostaci su postojali pre predmetne saobraćajne nezgode a koji su opisani pod tačkom 12. njegovog nalaza : Delovi vozila od posebnog značaja za bezbednost saobraćaja, mogli su da imaju doprinos u nastanku ove nezgode.

Na glavnom pretresu *veštak saobraćajne struke* je odgovarajući na pitanja branioca maloletnika naveo, pored ostalog, da nije uzeo u obzir nalaz veštaka mašinske struke koji je našao tehničke neispravnosti na Citroenu koje su direktno narušavale stabilnost, i mogućnost upravljivosti, zbog toga što je veštak mašinske struke trebao da utvrdi samo tehničku ispravnost vozila, a ne da se bavi uzrokom SN jer to nije u domenu veštaka mašinske struke. Veštak mašinske struke je trebao da ima u vidu samo tehničku ispravnost vozila a ne i sve ostale brojne elemente koje utiču na kretanje vozila. Iz navedenih razloga taj njegov deo nalaza i mišljenja koji se odnosi na uzrok nezgode nije ni razmatrao. Ta tehnička neispravnost je mogla imati neznatan uticaj na samo kretanje vozila ali nije mogla da dovede do izlaska vozila iz krivine bez uticaja brzine vozila, pa je vozilo i sa tim nedostacima moglo da savlada konkretnu krivinu graničnom brzinom od 91 km/h, kao i tehnički ispravno vozilo. Predmet je završen pravnosnažnom osuđujućom presudom prema maloletniku.<sup>6</sup>

Osim za analizu uzroka SN mašinsko tehničko veštačenje je od posebnog značaja i za procenu visine štete na motornim vozilima. Od pravilnosti procene visine štete ponekad zavisi i odluka nadležnog javnog tužioca o postojanju odnosno pravnoj kvalifikaciji krivičnog dela iz oblasti bezbednosti javnog saobraćaja. U postupku utvrđivanja obima i visine štete mogu se pojaviti greške i propusti koji će uticati na procenu štete (Talijan, 2001, str. 89).

---

<sup>6</sup> Podaci iz spisa Višeg suda u Valjevu Km 25/18 od 14.2.2019. – presuda pravnosnažna, neobjavljeno.

## ZAKLJUČAK

Po završetku uviđaja povodom saobraćajne nezgode sa nastradalim licima odnosno imovinskom štetom velikih razmera, neophodno je od strane organa postupka - nadležnog javnog tužioca izdati naredbu da se obavi tehnički pregled vozila (jednog ili više) koje je učestvovalo u saobraćajnoj nezgodi.

Propust organa postupka da donese naredbu o vršenju tehničkog pregleda - da se obavi kontrolni - vanredni tehnički pregled vozila koja su učestvovala u saobraćajnoj nezgodi i o tome sačini odgovarajući zapisnik sa neophodnim priložima i fotodokumentacijom, od strane veštaka odgovarajuće – mašinske struke, često je u uzročnoj vezi sa kvalitetom istrage – istražnih radnji koje sprovodi nadležni javni tužilac i pravnom kvalifikacijom krivičnog dela.

Zbog tog propusta organa postupka u predistražnom postupku u nekim krivičnim postupcima nije moguće utvrditi uzrok saobraćajne nezgode odnosno da li ima propusta ne samo lica koje je upravljalo „sumnjivim“ vozilom u momentu saobraćajne nezgode, nego eventualno i drugih lica i kojih, što se naročito odnosi na teretna vozila odnosno autobuse koji imaju specifična pravila pre izlaska u saobraćaj.

Takođe, taj propust često je u uzročnoj vezi sa dužinom trajanja i troškovima krivičnog postupka.

## LITERATURA

Dragač, R. (2000) 'Uticaj pregleda vozila posle nezgode na kvalitet veštačenja'. *Vještak*, 1(1), 25-30.

Jovanović, V. (2004) 'Značaj vršenja vanrednog tehničkog pregleda vozila posle saobraćajne nezgode'. *EXPERTUS FORENSIS – časopis udruženja sudskih vještaka Crne Gore*, 2(3), 79-84.

Luković, N., Veljanović, V., Dumić, M. (2017) 'Uticaj stanja tehničke ispravnosti vozila na nastanak saobraćajne nezgode', *XII Međunarodna konferencija „Bezbednost saobraćaja u lokalnoj zajednici“*, Tara, 19-22. april 2017. Beograd: Bezbednost saobraćaja u lokalnoj zajednici, 237-245.

Marković, N., Pešić, D., Antić, B. (2011) 'Posebni slučajevi uticaja neispravnosti vozila na saobraćajnu nezgodu', *X Simpozijum „Analiza složenih saobraćajnih nezgoda i prevare u osiguranju“*, Zlatibor, 17-19.

novembar 2011. Beograd: Univerzitet u Beogradu - Saobraćajni fakultet, Traffic Safety group, 95-107.

Obradović, D., Krstajić, G., Karać, S. (2022) 'Veštačenja saobraćajne nezgode od strane veštaka neodgovarajuće struke i uticaj na kvalitet odluke u krivičnom postupku', *XXI Simpozijum sa međunarodnim učešćem "Veštačenje saobraćajnih nezgoda i prevare u osiguranju"*, Ivanjica, 3-5. novembar 2022. Beograd: BBN Congress Management, 589- 602.

Talijan, D. (2001) 'Karakteristični propusti pri utvrđivanju obima i visine štete na motornim vozilima', *Stručno savjetovanje „Praksa osiguranja“*, Teslić, 2001, 87-94.

Vujanić, M., Obradović, D. (2002) 'Saobraćajno veštačenje, preduslovi-pravni i tehnički aspekt', *„Problemi veštačenja u krivičnom, parničnom i vanparničnom postupku“*, Vrnjačka Banja, 2002. Beograd: IP Glosarijum, 62-66.

World Health Organization, (2023), Global status report on road safety 2023.

Mrvić Petrović, N., Obradović, D. (2023) 'Reckless driving – how to prevent Russian roulette on Serbian roads', *Međunarodni naučni tematski skup „Saobraćaj, kriminalitet i urbana bezbednost“*, Palić, 14-15. jun 2023. Beograd: Institut za kriminološka i sociološka istraživanja, 63-80.

## Propisi

*Zakonik o krivičnom postupku* (2011) Službeni glasnik RS, br.72/2011, 101/2011, 121/2012, 32/2013, 45/2013, 55/2014, 35/2019, 27/2021 i 62/2021.

*Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima* (2009), Službeni glasnik RS, br. 41/2009, 53/2010, 101/ 2011, 32/2013, 55/2014, 96/2015, 9/2016, 24/2018, 41/2018, 87/2018, 23/2019, 128/2020, 76/2023.

*Pravilnik o vršenju tehničkog pregleda* (2018), Službeni glasnik RS, br. 31/2018, 70/2018, 62/2022.

## Sudska praksa

Predmet Višeg suda u Valjevu K 42/12 od 15.3.2013. – presuda pravnosnažna, neobjavljeno.

Predmet Višeg suda u Valjevu Km 25/18 od 14.2.2019. – presuda pravnosnažna, neobjavljeno.

Predmet Višeg suda u Valjevu Km 2/20 od 25.6.2020. – presuda pravnosnažna, neobjavljeno.

## Internet izvori

Agencija za bezbednost saobraćaja, *Statistički izveštaj o stanju bezbednosti saobraćaja na putevima u Republici Srbiji za 2023*. Dostupno na: <https://www.abs.gov.rs/rsl/statisticki-izvestaji> (13. mart 2025.).

<https://pravoucentar.rs/tragican-bilans-na-putevima-srbije-u-2024-vise-od-500-stradalih-u-saobracajnim-nesrecama/> (pristupljeno:13. mart 2025.).

Dragan OBRADOVIĆ\*

## SOME ASPECTS OF THE TECHNICAL INSPECTION OF IMPORTANCE FOR THE ANALYSIS OF THE TRAFFIC ACCIDENT - THE VIEW OF A JUDGE

In addition to the person driving the vehicle, one of the important factors that affect the general safety of road traffic is the vehicle. In its provisions, the Law on Road Traffic Safety pays attention to the technical inspection of motor vehicles and trailers, which is determined in order to determine their technical correctness. Additional attention is paid to the technical correctness of the vehicle in the by-laws. The paper points to some of the latest official data on road traffic fatalities in Serbia. In particular, it was pointed out, through individual examples from judicial practice, that after a traffic accident, the authorities of the procedure passed an order on the performance of a technical inspection and the potential possibility of the drivers who caused the traffic accident to try to present that the traffic accident was the result of a technically unforeseeable malfunction of the vehicle. It was pointed out through individual examples from court practice and situations when experts in the mechanical profession, during the expert examination of the technical correctness of the vehicle, went out of their domain of expertise.

Keywords: traffic accidents, investigation, vehicles, technical inspection

© 2025 by authors



Ovaj rad se objavljuje pod licencom Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY 4.0)

---

\* PhD, Former Judge, Higher Court in Valjevo; Full Professor at Singidunum University in Belgrade – Faculty of Health and Business Studies in Valjevo; <https://orcid.org/0000-0002-3234-599X> E-mail: [dr.gaga.obrad@gmail.com](mailto:dr.gaga.obrad@gmail.com).