

SPORNA PITANJA SAOBRAĆAJNO-TEHNIČKIH VEŠTAČENJA U PREKRŠAJNOM POSTUPKU

Gorica SEKULIĆ*
Leonida POPOVIĆ**

Izvođenje dokaza u prekršajnom postupku vrši se između ostalog i sprovođenjem saobraćajno-tehničkog veštačenja i na taj način utvrđuju propusti učesnika saobraćajnih nezgoda, iako se najčešće, ova vrsta veštačenja sprovodi kod težih i složenijih saobraćajnih nezgoda. U radu se u uvodnom delu daje kratak koncept prekršajnog postupka, a zatim osvrt na pojam i uslove veštačenja. U prekršajnom postupku (sudskom procesu) se utvrđuju okolnosti nastanka saobraćajne nezgode na osnovu uviđajne dokumentacije, stoga je posebna pažnja posvećena uviđaju saobraćajnih nezgoda. Od precizno prikupljenih tragova i predmeta na licu mesta saobraćajnih nezgoda putem uviđaja, zavisi kvalitetno sprovođenje saobraćajno-tehničkog veštačenja koje treba da omogući efikasan sudski proces, a sve u cilju donošenja pravične presude. Na kraju, kroz primere iz sudske prakse, autori su ukazali na sporne pravno relevantne činjenice koje sud nije mogao da razjasni samo na osnovu uviđajne dokumentacije, već je bilo neophodno izvođenje dokaza saobraćajno-tehničkim veštačenjem.

* Sudija i predsednik Prekršajnog apelacionog suda u Beogradu goricasekulic66@gmail.com

** Sudija Prekršajnog apelacionog suda u Beogradu u penziji. E-mail: leonpop@mts.rs

Ključne reči: dokazi u prekršajnom postupku, veštačenje, uviđaj, uviđajna dokumentacija, neoprezna radnja vozilom, neprilagođena brzina

Kratak koncept prekršajnog postupka

Prekršajni postupak spada u grupu kaznenih postupaka koji je regulisan Zakonom o prekršajima (dalje: ZOP, 2019). Predmet prekršajnog postupka je utvrđivanje postojanja prekršaja, odgovornosti učinioaca i izricanje sankcije učinocu za učinjeno delo. Kao način sudskog rešavanja spornih pitanja u vezi izvršenja prekršaja, prekršajni postupak ima velikih sličnosti sa krivičnim postupkom i postupkom koji se vodi za privredne presteupe.

Opis pojedinog prekršaja, koji omogućava njegovu pravnu kvalifikaciju, sadržan je u odgovarajućem pravnom propisu kojim je taj prekršaj propisan, dakle nije sadržan u materijalno pravnim odredbama ZOP. Jedan od zakona kojim je propisan najveći broj saobraćajnih prekršaja je Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima (dalje: ZOBS, 2023).

Prekršajni postupak se odvija kroz sledeće faze: 1. pokretanje, 2. sprovođenje dokaznog postupka, 3. održavanje pretresa (fakultativno određena), 4. donošenje odluke, 5. postupak po žalbi-drugostepeni prekršajni postupak, 6. postupak po vanrednim pravnim lekovima, 7. izvršenje.

Zakon o prekršajima reguliše zakonske uslove za preduzimanje pojedinih dokaznih radnji u glavama XXII-XXV. Te dokazne radnje su: saslušanje okrivljenog, suočenje, saslušanje svedoka, uviđaj, veštačenje i pretresanje prostorija i lica. Navedene su u Zakonu upravo po onom redu kako bi i trebalo da se primenjuju u prekršajnom postupku. U skladu sa navedenim, utvrđivanje činjenica se vrši i putem dokazivanja u skladu sa odredbama čl. 89 ZOP. Dokazivanje u prekršajnom postupku odvija se kroz sledeće faze: odlučivanje koji se dokazi mogu izvesti, izvođenje dokaza i ocenu dokaza.

Načelo dokazivanja u smislu čl. 89 ZOP u suštini odgovara raspravnom načelu, jer svaka stranka zastupa svoje interese i stoga je u obavezi da predlaže dokaze radi utvrđivanja relevantnih činjenica. U skladu sa načelom dokazivanja, teret dokazivanja obeležja prekršaja i prekršajne odgovornosti je na ovlašćenom podnosiocu zahteva (čl. 89 st. 2 ZOP). Sud izvodi dokaze na predlog stranaka, (čl. 89 st. 3 ZOP) koja je sa druge strane dužna da pribavi dokaze čije je izvođenje predložila (čl.

89 st. 4 ZOP). Izuzetno, sud je ovlašćen da po službenoj dužnosti pribavi dokaze kada to okrivljeni ne može sam da učini ili je to opravdano iz razloga celishodnosti ili efikasnosti (čl. 89 st. 5 ZOP). Naročito će sud odlučiti da izvede dopunske dokaze ako oceni da su izvedeni dokazi protivrečni ili nejasni i da je to neophodno da bi se predmet dokazivanja svestrano raspravio (čl. 89 st. 6 ZOP).

Dakle, podnosilac zahteva je dužan da dokaže da je okrivljeni izvršio prekršaj koji mu je stavljen na teret, a s druge strane okrivljeni nije dužan da dokazuje svoju nevinost.

Međutim, u slučaju sumnje u dokazanost pojedinih činjenica u prekršajnom postupku, sud će uzeti da iste nisu dokazane, shodno pravilu *in dubio pro reo* utemeljenom u čl. 16 st. 5 Zakonika o krivičom postupku (dalje: ZKP, 2021). Ovakve odredbe nema u ZOP, ali bi se ona morala primenjivati u prekršajnom postupku, jep sve procesne situacije koje ZOP nije regulisao, ili ih je nepotpuno regulisao moraju biti prevaziđene i protumačene shodno primeni odredaba ZKP, što ukazuje i odredba čl. 99 ZOP. Naime, ZOP u svojim procesnim odredbama na više mesta upućuje na ZKP.¹

Veštačenje²

Kao i u drugim sudskim postupcima, u prekršajnom postupku veštačenje se primenjuje kada sud ne može samostalno da utvrdi relevantne činjenice za koje je potrebno stručno znanje kojim ne raspolaže. Određuje se na predlog zainteresovanih stranaka (zastupnika oštećenog, branioca okrivljenog) ili po službenoj dužnosti, pisanom naredbom suda u kojoj mora biti naveden predmet veštačenja (činjenice u pogledu kojih se obavlja veštačenje) i stručna ustanova, državni organ ili stručnjak (po pravilu veštak koji je upisan u Registar veštaka) kome se poverava veštačenje.³ Registar veštaka vodi se u elektronskom obliku i javno je dostupan preko internet stranice Ministarstva pravde.

Nepriistrasnost veštaka obezbeđena je zakonskim pravilima da se apsolutno ne može imenovati kao veštak lice koje se u konkretnom

¹ Odredbama čl. 99 ZOP predviđeno je da se na prekršajni postupak shodno primenjuju odredbe ZKP, osim ako ovim ili drugim zakonom nije drukčije određeno.

² Poslovi veštačenja, u smislu ovog zakona, predstavljaju stručne aktivnosti čijim se obavljanjem, uz korišćenje naučnih, tehničkih i drugih dostignuća, pružaju sudu ili drugom organu koji vodi postupak potrebna stručna znanja koja se koriste prilikom utvrđivanja, ocene ili razjašnjenja pravno relevantnih činjenica (čl. 2 Zakona o sudskim veštacima, 2010).

³ Vidi čl. 218 st. 3 i 4 ZOP.

slučaju ne bi smelo saslušati kao svedok ili koje bi bilo oslobođeno od dužnosti svedočenja, kao ni ono koje je prekršajem oštećeno. Sud po službenoj dužnosti mora da pazi na tu okolnost, čak i kada stranke predlažu veštaka, jer se na nalazu i mišljenju tog lica ne može zasnivati presuda (čl. 219 ZOP). tj. postoji apsolutno bitna povreda postupka iz čl. 264 st. 1 tač. 11 ZOP. Stranke mogu tražiti isključenje veštaka iz relativnih razloga (izuzeće), iz istih koje važe i za izuzeće sudije.⁴

U ZOP opisan je redosled izvođenja veštačenja, pošto se veštak odazove pozivu suda i najpre upozna sa sadržinom pisane naredbe kojom je određeno veštačenje, veštak se upozorava na to da tačno navede sve što opazi i da svoje mišljenje iznese nepristrasno, u skladu sa pravilima nauke ili veštine. Posebno se upozorava na posledice davanja lažnog iskaza (čl. 221 ZOP). Pošto se veštak upozna sa svojim procesnim pravima i dužnostima (čl. 224 ZOP), pristupa samom veštačenju tako što pregleda predmete veštačenja u prisustvu sudije, osim ako su za veštačenja potrebna duža ispitivanja. Po pravilu, veštak najčešće u roku koji odredi sud, sastavlja pisani nalaz i mišljenje (čl. 223 ZOP). U postupku veštačenja veštaku se mogu davati dopunska razjašnjenja, po predlogu veštaka se mogu izvoditi novi dokazi kako bi se utvrdile okolnosti važne za veštačenje. Pisani nalaz i mišljenje veštaka dostavlja se strankama koje se o njemu mogu izjasniti u roku od 15 dana.

Saobraćajno-tehničko veštačenje

U osnovi analize saobraćajne nezgode su saobraćajno-tehnički proračuni, na osnovu tragova nezgode (određivanje brzine učesnika nezgode, utvrđivanje mesta sudara, utvrđivanje međusobnog položaja i brzine neposredno pre sudara, određivanje položaja i brzine u trenucima reagovanja, prostorno vremenska analiza, analiza postupanja po saobraćajnim znakovima, analiza mogućnosti izbegavanja sudara, itd.) Da bi ovi proračuni bili kvalitetni i pouzdani mora se veoma kvalitetno fiksirati mesto događaja, a posebno tragovi i predmeti nezgode na uviđaju. Poseban značaj imaju merenja na mestu događaja, crtanje skica i situacionih planova mesta saobraćajne nezgode, fotografisanje). Uviđaj saobraćajne nezgode je osnova sudskog procesa i treba da omogući efikasan sudski proces, odnosno na uviđaju se zasniva saobraćajno-tehničko veštačenje, a samim tim se posebno vodi računa da se presuda temelji samo na činjenicama koje su nesumnjivo dokazane.

⁴ Vidi čl. 112 ZOP.

Kod saobraćajnih nezgoda sa malom materijalnom štetom zakon ne predviđa obavezu obaveštavanja policije o saobraćajnoj nezgodi. U ovim situacijama učesnici nezgode se mogu sporazumeti i to: 1. mogu se složiti oko uslova nastanka nezgode, oko krivice i iznosa štete i na osnovu toga jedan drugome isplatiti štetu, ili 2. može se složiti oko uslova nastanka nezgode, prisustva i položaja tragova i predmeta nezgode i na osnovu toga popuniti i potpisati Evropski izveštaj o saobraćajnoj nezgodi. Evropski izveštaj se predaje osiguravajućem društvu, koje je dužno da na osnovu saglasnosti učesnika i popunjenog Evropskog izveštaja o nezgodi razmatra nezgodu, postupi po zahtevu oštećene stranke, proceni štetu i izvrši isplatu.⁵

Kod saobraćajnih nezgoda sa većom materijalnom štetom, kod nezgoda u kojima se učesnici nisu sporazumeli oko načina nastanka nezgode (krivice), kao i u drugim slučajevima kad jedan od učesnika traži da se izvrši uviđaj, zakon je predvideo da su drugi učesnici dužni da ostanu na mestu događaja, a policija je dužna da izvrši uviđaj na mestu događaja. Po pravilu, policijski službenik vrši obradu i fiksiranje tragova, izrađuje skicu, situacioni plan, sačinjava foto-dokumentaciju, zapisnik o uviđaju i preduzima druge radnje (ovo sve čini obavezne elemente uviđajne dokumentacije). U slučaju saobraćajnih nezgoda sa obeležjem prekršaja, zahtev za pokretanje prekršajnog postupka podnosi policija (ili oštećena stranka). Uz ovaj zahtev dostavlja se kompletna uviđajna dokumentacija. Tada se analizira prekršajna odgovornost učinioca nepropisne radnje, odnosno lica koja su postupila suprotno pravilima saobraćaja propisanih ZOBS. Ovakve nezgode raspravlja Prekršajni sud. Pravilo je da se u uviđajnoj dokumentaciji mora naći sve ono što sudu ili veštaku može biti od značaja, a moglo se utvrditi na mestu saobraćajne nezgode.

Podaci o izgledu mesta uviđaja se pre svega odnose na put – treba da omoguće preciznu lokaciju mesta saobraćajne nezgode i karakteristike puta na tom mestu (na primer: u kom se pravcu pruža, da li je u krivini ili je kolovoz puta pod nagibom, pod usponom, da li postoje oštećenja kolovoza, kolika i kakva), ocene preglednosti puta – razlozi smanjene preglednosti i eventualno merenje kompletne preglednosti, postojanje horizontalne vertikalne sinhronizacije (Vujanić, 2002, str. 69-70).

Većina saobraćajnih nezgoda kod kojih se vrši uviđaji nisu sa elementima krivičnih dela, već sa elementima prekršaja. Ukoliko nakon

⁵ Manja materijalna šteta je šteta nastala u saobraćajnoj negodi prouzrokovana u vrednosti manjoj od one za koju je propisana krivična odgovornost (čl. 7 st. 1 tač. 104 ZOBS, 2023).

saobraćajne nezgode, stručno lice (lekar) konstatuje postojanje lake telesne povrede ili se na uviđaju konstatuje imovinska šteta veća od 200.000,00 dinara, saobraćajna nezgoda će se tretirati kao krivično delo. Ovo znači da postojanje bilo kakve povrede povlači krivičnu odgovornost. U tom slučaju organi postupka koji vrše uviđaj su javni tužilac i policijski službenik.

Ovde treba napomenuti da se od 23. novembra 2007. godine primenjuje obavezna instrukcija Ministarstva unutrašnjih poslova kojom se uređuju konkretni poslovi, odnosno bliže se uređuje način postupanja policijskih službenika i drugih zaposlenih u MUP-u prilikom organizovanja i sprovođenja mera i poslova obezbeđenja lica mesta i vršenja uviđaja na putevima u Republici Srbiji. Da bi se to obezbedilo, kao prateći dokument uz obaveznu instrukciju se primenjuje i "Priručnik policijskih obrada saobraćajnih nezgoda – Obezbeđenje lica mesta saobraćajnih nezgoda i vršenje uviđaja", koji dodatno pojašnjava obaveznu instrukciju (Nešić, Lipovac, Malešić, 2011, 144).

Osim toga, Zakon o policiji (2018) je pored ostalih pitanja organizacije i rada policije, uredio i osnovna ovlašćenja policije u vezi sa obezbeđenjem i pregledom mesta događaja, pronalaženjem i obezbeđenjem tragova predmeta i predmeta pronalaskom učinioca prikupljanjem obaveštenja i tako dalje.

Sudska praksa

U dvadeset pregledanih predmeta, autori su utvrdili da su najčešći prekršaji po kojima je vršeno saobraćajno tehničko veštačenje u prekršajnom postupku prekršaji iz čl. 333 st. 1 tač. 9 u vezi st. 2 ZOBS, zatim iz čl. 333 st. 1 tač. 22 u vezi st. 2 ZOBS i čl. 331 st. 1 tač. 7 u vezi st. 2 ZOBS.

Neoprezna radnja vozilom

Odredbama čl. 32 stav 2 ZOP na putevima propisano je da vozač koji namerava da pomeri vozilo u desno ili levo, menja saobraćajnu traku, pretiče, obilazi, zaustavlja, skreće, okreće se polukružno, vozi unazad, prestrojava se i slično, sme da otpočne takvu radnju samo ako se uverio da to može da učini na bezbedan način, a kaznena odredba koja sankcioniše kršenje te zakonske odredbe je čl. 333 st. 1 tač. 9 u vezi st. 2 ZOBS.

Navedenom zakonskom odredbom propisana je opšta obaveza, kao i opšti uslovi za izvršenje neke od navedenih radnji vozilom, te ukoliko takozvani prethodni uslovi nisu ispunjeni, a radnja otpočeta, stvoreni su uslovi za saobraćajnu nezgodu.⁶

Primer br. 1

Okrivljena se zahtevom za pokretanje prekršajnog postupka tereti što je izazvala saobraćajnu nezgodu, na taj način što je upravljala putničkim vozilom marke „Citroen DS 5“, krećući se unazad prema pijaci, započela radnju vozilom uključivanje u saobraćaj u ulicu B.D., a da se nije uverila da to može da izvrši na bezbedan i propisan način, usled čega je zadnjim desnim delom vozila udarila u središnji deo desne bočne strane autobusa marke „Wrightbus commander“, kojim je ulicom B. D., smerom od Požarevca ka pijaci, upravljao vozač ____, čime je učinila prekršaj iz člana 333. stav 2. u vezi stava I. tač. 9. ZOP.

Sporne činjenice: Okrivljena je navela da je parkirala ukoso, prednjim delom vozila na parking, a zadnjim delom vozila na kolovozu, ostavila je uključeno vozilo, ručna kočnica je bila podignuta, a menjač je bio u neutralnom položaju, tako da se vozilom nije kretala kada je došlo do kontakata.

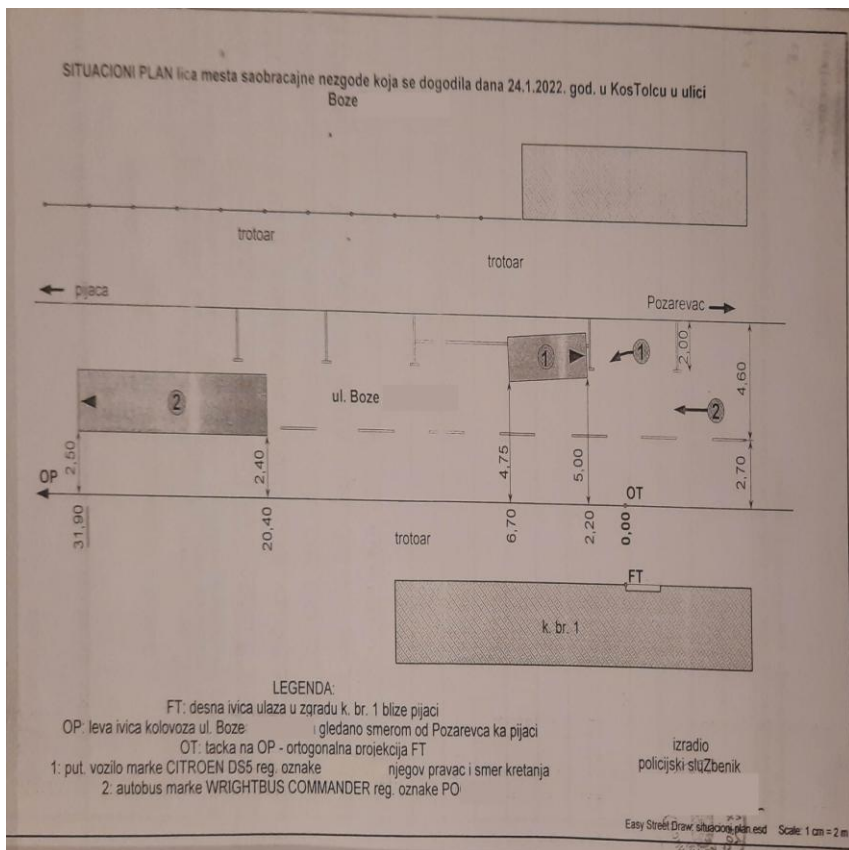
Epilog: Okrivljena je oslobođena odgovornosti za navedeni prekršaj, jer nije dokazano da je izvršila prekršaj za koji je protiv nje podnet zahtev za pokretanje prekršajnog postupka.

U izvodu iz Nalaza i mišljenja veštaka stoji: „Analizom toka dešavanja saobraćajne nezgode, veštak je mišljenja da je ona nastala kao posledica propusta vozača autobusa, koji je započeo obilaženje nepropisno parkiranog vozila na kolovoznoj traci, a da se nije prethodno uverio da tu radnju može da izvrši na bezbedan i siguran način i tom prilikom je zadnjim desnim delom svog vozila zakačio u zadnju desnu stranu i zadnji desni branik Citroena, te je takvim načinom kretanja stvorio direktnu konfliktnu tačku sa Citroenom i opasnu prepreku, koju je mogao boljim manevrisanjem da izbegne, te je njegov propust uzročno vezan za nastanak te saobraćajne nezgode. U slučaju da se vozilo Citroen kretalo unazad, isto bi udarilo prvo zadnjim desnim branikom u zadnji deo autobusa i ne bi mogla da nastanu oštećenja na Citroenu iznad zadnjeg desnog točka. Veštak je mišljenja da na strani vozača Citroena ima

⁶ Saobraćajna nezgoda je nezgoda koja se dogodila na putu ili je započeta na putu, u kojoj je učestvovalo najmanje jedno vozilo u pokretu i u kojoj je najmanje jedno lice poginulo ili povređeno ili je nastala materijalna šteta (čl. 7 st. 1 tač. 82 ZOBŠ, 2023).

propusta koji je doprineo nastanku ove nezgode, jer je isto bilo parkirano na mestu na kome to nije dozvoljeno, a zadnji deo vozila Citroen je bio na 0,55 metara parkiran van zamišljene linije za parking prostor na kolovoznoj traci i svojim položajem ometao normalno kretanje autobusa.”

Skica lica mesta primera br. 1



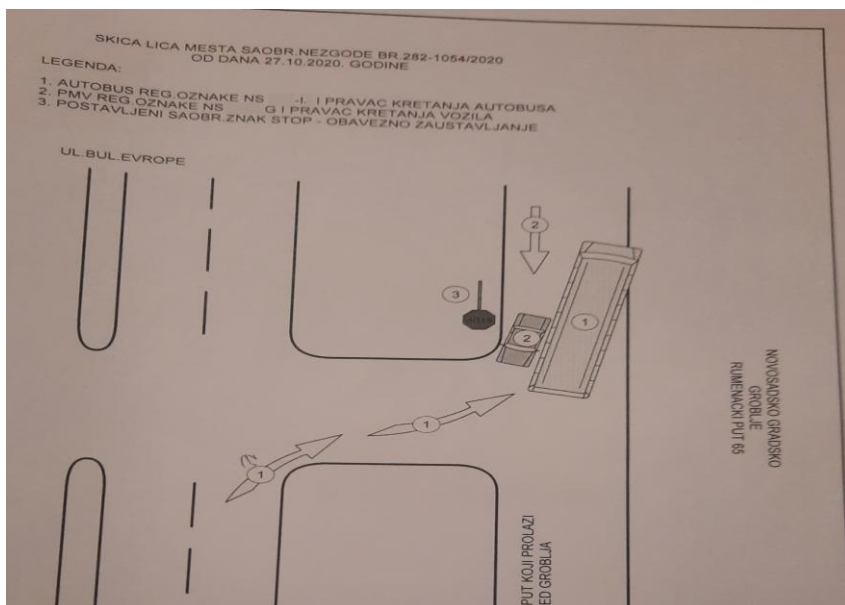
Primer br. 2

Okrivljeni se zahtevom za pokretanje prekršajnog postupka tereti da je u ulici ____ (prilazni put koji prolazi pored Gradskog groblja), upravljajući autobusom marke ____ izazvao saobraćajnu nezgodu sa materijalnom štetom na taj način što je krećući se od pravca R., dolaskom do Gradskog groblja vršio radnju skretanja udesno, a zatim ulevo na prilazni put, a da se prethodno nije uverio da skretanje može da izvrši na bezbedan i propisan način, te je prilikom skretanja ulevo zadnjim levim bočnim delom autobusa udario u zadnji levi ugao putničkog vozila marke FORD kojim je upravljao ____ kretao se prilaznim putem koji prolazi pored Gradskog groblja ulicom ____, u smeru R. i koji je dolaskom do drugog prilaznog puta zaustavio vozilo, čime je učinio prekršaj iz čl. 333 st. 1 tač. 9 u vezi sa st. 2 ZOBS.

Sporne činjenice: kako su se kretala vozila neposredno pre kontakta, koji su propusti vozača u pogledu poštovanja pravila saobraćaja, kojom brzinom se kretao vozač autobusa.

Epilog: Okrivljeni je oslobođen odgovornosti za prekršaj iz čl. 333. st. 2. u vezi st. 1. tač. 9. ZOBS, jer nije dokazano da je izvršio prekršaj za koji je protiv njega podnet zahtev za pokretanje prekršajnog postupka. Prema Nalazu i mišljenju sudskog veštaka brzina kretanja autobusa u sudaru je procenjena na oko 15 km/h, dok je u sudaru vozilo Ford zaustavljeno. Pregledom krim-tehničke dokumentacije, veštak nije uočio prepreke koje bi onemogućavale pravovremeno uočavanje učesnika u saobraćajnoj nezgodi, a saobraćajni znak II-2 „Obavezno zaustavljanje“ je postavljen na mestu u skladu sa standardom na mestu na kome trouglovi preglednosti omogućavaju dovoljnu preglednost i vidljivost. Po Nalazu veštaka, vozač Forda ima uzročni doprinos u smislu stvaranja opasne situacije za nastanak saobraćajne nezgode, što se ogleda u tome da se nepravilno kretao na kolovozu i da se nije zaustavio ispred saobraćajnog znaka „Obavezno zaustavljanje“ II-2. Kada bi putničko vozilo Ford bilo zaustavljeno uz desnu ivicu kolovoza ispred saobraćajnog znaka izričite naredbe II-2 „Obavezno zaustavljanje“ skretanje autobusa bi bilo izvršeno na bezbedan način, bez kontakta među vozilima, te bi saobraćajna nezgoda bila izbegnuta. Vozač autobusa, okrivljeni..., nema doprinos nastanku saobraćajne nezgode.”

Skica lica mesta primera br. 2



Neprilagođena brzina

Odredbama čl. 42 st. 1 ZOBS je propisano da je vozač dužan da brzinu kretanja vozila prilagodi osobinama i stanju puta, vidljivosti, preglednosti, atmosferskim prilikama, stanju vozila i tereta, gustini saobraćaja i drugim saobraćajnim uslovima, tako da vozilo može blagovremeno da zaustavi pred preprekom koju pod datim okolnostima može da vidi ili ima razloga da predvidi, odnosno da vozilom upravlja na način kojim ne ugrožava bezbednost saobraćaja. a kaznena odredba koja sankcioniše kršenje te zakonske odredbe je čl. 332 st. 1 tač. 7 u vezi st. 2 ZOBS

Kada vozač vidi prepreku, npr. u uslovima normalne vidljivosti vidi motorno vozilo zaustavljeno na kolovozu (obeleženo i sa uključenim svim pokazivačima pravca) na putu van naselja, pri tome se kreće brzinom od 80 km/čas, a kolovoz je zbog poledice klizav i ne uspe da zaustavi svoje vozilo, te udari u zaustavljeno vozilo, izvesno je da bi se radilo o neprilagođenoj brzini, tj. da takav vozač brzinu kretanja svog vozila

nije prilagodio klizavom kolovozu, jer brzina od 80 km/čas je maksimalno dozvoljena brzina, ali u idealnim uslovima kao što su dobra vidljivost, a put prav i suv.

Primer br. 3

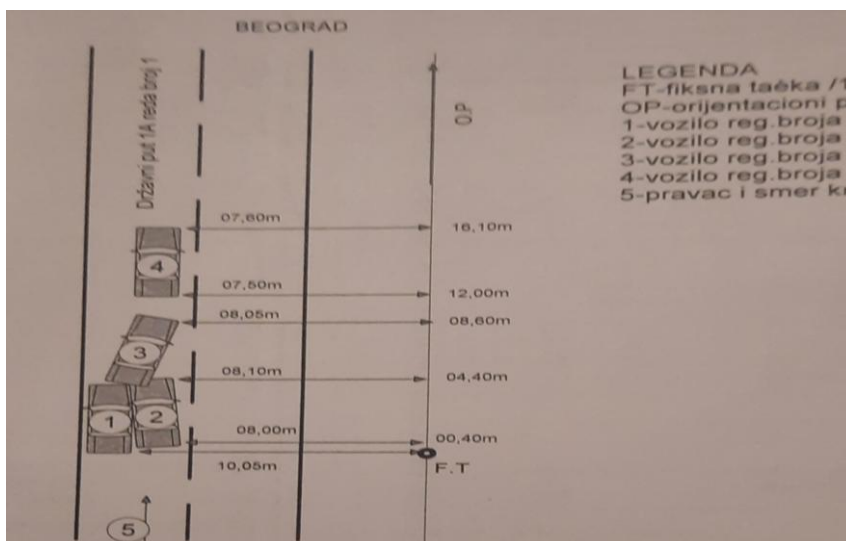
Okrivljeni se zahtevom za pokretanje prekršajnog postupka tereti što je dana ____, u saobraćaju na putu na teritoriji opštine ____ na Državnom putu 1A reda broj 1 kod 138-og km + 500 m puta na deonici petlja ____, izazvao saobraćajnu nezgodu na taj način što je upravljajući putničkim vozilom marke Mercedes, krećući se iz pravca N. S. u pravcu Beograda levom saobraćajnom trakom kolovozne trake usled neprilagođene brzine, uslovima puta i saobraćaja – gustina saobraćaja, svojim prednjim desnim bočnim delom udario u levu bočnu stranu vozila marke BMW kojim je upravljao ____ koji se kretao istim putem iz pravca N. S. u pravcu Beograda levom saobraćajnom trakom kolovozne trake, a potom prednjim čeonim delom udario u zadnji deo putničkog vozila marke Porse Panamerta koji se nalazio zaustavljen u levoj saobraćajnoj traci, te se od siline udara svojim vozilom odbio i prednjim čeonim delom udario u zadnji deo putničkog vozila Toyota Corolla, koji se nalazio zaustavljen u levoj saobraćajnoj traci kolovozne trake, čime je učinio prekršaj iz čl. 332. st. 1. Tač. 7. u vezi stava 2. ZOBS.

Sporne činjenice: sporan je doprinos okrivljenog nastanku predmetne saobraćajne nezgode, zatim kretanje učesnika u smislu njihovog pravca i smera, kao i mesto saobraćajne nezgode. Na osnovu iskaza svedoka očevidaca saobraćajne nezgode, uviđajne dokumentacije i ocene odbrane okrivljenog, sud je doneo oslobađajuću presudu. Prekršajni apelacioni sud je rešavajući po žalbi podnosioca zahteva ukinuo prvostepenu presudu i naložio saobraćajno-tehničko veštačenje.

Epilog: Okrivljeni je oslobođen odgovornosti za prekršaj iz čl. 332. st. 2. u vezi st. 1. tač. 7. ZOBS, jer nije dokazano da je izvršio prekršaj za koji je protiv njega podnet zahtev za pokretanje prekršajnog postupka. U Nalazu i mišljenju sudskog veštaka saobraćajne struke je navedeno da veštak ne nalazi dokaziv doprinos vozača "Mercedesa"(ovde okrivljenog), budući da: u vremenskom i prostornom smislu nije moguće utvrditi niti dokazati koliko dugo je u levoj saobraćajnoj traci auto-puta bila zaustavljena "Toyota" (kojom je upravljao ____), niti koliko dugo je to vozilo bilo kočeno, kolikim intenzitetom, niti je poznata njegova brzina pre kočenja; u vremenskom i prostornom smislu nije moguće utvrditi niti dokazati koliko dug period vremena je protekao od paljenja "STOP"

svetla na "Toyoti" i njenog zaustavljanja do zaustavljanja "Poršea" (kojim je upravljao___), nije poznato ni da li je i šta je mogao preduzeti vozač "Poršea"; u vremenskom i prostornom smislu nije moguće utvrditi niti dokazati vreme, prostor i putanju koju je realizovao vozač "BMW-a" (kojim je upravljao___), te nije moguće sa tehničke tačke gledišta utvrditi šta je vozač "BMW-a" mogao učiniti da izbegne sudar sa NN vozilom kočenjem i zadržavanjem u svojoj desnoj saobraćajnoj traci; te u skladu sa navedenim, nije moguće izračunati niti dokazati kako se kretao "Mercedes", kojom brzinom, niti utvrditi kakve je radnje vozač mogao preduzeti da bi se vozilo moglo zaustaviti bez naleta na "Porše" i bez kontakta sa "BMW-om"; vozač "Mercedesa" nije mogao blagovremeno videti razloge zbog kojih su se na auto-putu zaustavili vozači "Toyote" i "Poršea", niti je imao mogućnost spoznavanja krajnjih namera vozača "BMW-a", niti je imao razloga da predviđa naglo zaustavljanje i ulazak u putanju "Mercedesa". Zbog navedenog, veštačenjem nije moguće dokazati da li i koliko vozač "Mercedesa" nije držao odstojanje, tj. da se kretao brzinom koja nije bila u skladu sa okolnostima odvijanja saobraćaja."

Skica i fotografija lica mesta br. 3





Video animacije koje se odnose na predmet veštačenja se nalaze na:
<https://www.forensic.co.rs/oblasti-vestacenja/saobracaj>

Mimoilaženje⁷

Primer br. 4

Zahtevom za pokretanje prekršajnog postupka terete se dva vozača da su upravljajući putničkim vozilom izazvali saobraćajnu nezgodu na taj način što prilikom mimoilaženja sa svoje leve strane nisu ostavili dovoljno rastojanje između vozila kojim su upravljali i vozila sa kojim se mimoilaze, kojom prilikom je došlo do kontakta levih strana vozila, a koja su se kretala iz suprotnih smerova, u kojoj saobraćajnoj nezgodi je nastala materijalna šteta na vozilima, čime bi učinili po jedan prekršaj iz čl. 333 st. 2, u vezi st. 1 tač. 22 ZOBS.

Ovde treba napomenuti da se vozač putničkog vozila marke „Mercedes 1“ nakon nastanka saobraćajne nezgode, a pre dolaska uviđajne ekipe udaljio ulicom____ u nepoznatom pravcu, dok je vozač vozila marke „Mercedes 2“ nakon saobraćajne nezgode, a pre dolaska uviđajne ekipe pomerio vozilo u ulicu____ u visini kućnog broja 24 uz desnu ivicu kolovoza, kao i da je u nezgodi nastala materijalna šteta na vozilima u vidu oštećenja levih retrovizora oba vozila.

Sporne činjenice: da li su, prema spisima predmeta oba okrivljena prouzrokovala saobraćajnu nezgodu, na način opisan u zahtevu za pokretanje prekršajnog postupka, odnosno da li je do nezgode došlo propustom i radnjama oba okrivljena ili jednog od njih (skica lica mesta saobraćajne nezgode nije u spisima).

Epilog: Okrivljeni su oslobođeni odgovornosti za prekršaj iz čl. 333. st. 2. u vezi st. 1. tač. 22. ZOBS jer nije dokazano da su učinili prekršaje za koje je protiv njih podnet zahtev za pokretanje prekršajnog postupka. U pisanom nalazu i mišljenju vestaka je navedeno da “iz zapisnika o izvršenom uviđaju proizilazi kako je primarni kontakt između vozila nastao udarom levih retrovizora vozila, što ukazuje da jedan ili oba učesnika nezgode u kretanju vozila nisu držali bezbedno bočno odstojanje između vozila u trenutku njihovog mimoilaženja, da su odbrane okrivljenih potpuno suprotne i da ne postoji mogućnost da se one saobraćajno-tehničkim veštačenjem pozudano i precizno provere”.

⁷ Čl. 51 ZOBS - Prilikom mimoilaženja vozač je dužan da sa svoje leve strane ostavi dovoljno rastojanja između svog vozila i vozila sa kojim se mimoilazi, po potrebi i da vozilo pomeri ka desnoj ivici kolovoza, kaznena odredba iz čl.333. st. 1 tač. 22 u vezi st. 2 ZOP.

Vozač koji nije ostao na mestu saobraćajne nezgode do završetka uviđaja oglašen je odgovornim i osuđen na plaćanje novčane kazne za prekršaj iz čl. 331. st. 1. tač. 48. u vezi čl. 171 st. 2. ZOBS.

Tahografi

Pregled i veštačenje analognih odnosno digitalnih tahografa ili tahografskih uložaka (kojih još uvek ima u praksi) koji su ugrađeni u teretnom vozilu ili autobusu, vrši se u prekršajnom postupku kako bi se utvrdilo radno vreme posade vozila, kada je vozilo krenulo na put, da li su pravljene pauze tokom vožnje i koliko su trajale, da li je tahografski listić pravilno popunjen i korišćen, što ukazuje na okolnosti poštovanja važećih zakonskih propisa, Zakon o radnom vremenu posade vozila u drumskom saobraćaju i tahografima (2018). Osim toga, kod saobraćajnih nezgoda u kojima je učestvovalo teretno vozilo ili autobus, moguće je pregledom tahografa, tahografskih listića i tahografskih kartica utvrditi brzinu kojom se vozilo kretalo pre nezgode i momenat kada je došlo do nezgode, pod uslovom da je uređaj ispravan. Ako organ vrši uviđaj, posumnja u ispravnost uređaja naložiće oduzimanje celog tahografa. Odredbama ZOBS predviđena je primena analognog i digitalnog tahografa s obzirom na to da je od 16. jula 2010 godine, uvedena upotreba digitalnog tahografa (propisano direktivama EU-EC 561/206 i AETR sporazumom o korelaciji sa vremenom vožnje i odmora vozača i vozila).

UMESTO ZAKLJUČKA

Veštačenja saobraćajnih nezgoda spadaju u red najbrojnih, ali i najsloženijih i najkompleksnijih veštačenja. Uviđaj saobraćajne nezgode je osnova saobraćajno-tehničkog veštačenja koji treba da omogući efikasan sudski proces. Samo svi elementi uviđajne dokumentacije zajedno, obezbeđuju kvalitetno i sveobuhvatno veštačenje, a uviđajnu dokumentaciju čine: zapisnik o uviđaju sa podacima o licima učesnicima nezgode, uključujući i podatke o putnicima u vozilima, zatim skica lica mesta saobraćajne nezgode, situacioni plan, foto-dokumentacija i ostali prilozi. Na licu mesta ovlašćeno službeno lice koje vrši uviđaj treba da proceni štetu i na osnovu toga da se opredeli da li će nezgodu tretirati kao krivično delo ili prekršaj. Izvođenje dokaza saobraćajno-tehničkim veštačenjem je od uticaja na utvrđivanje propusta učesnika saobraćajne nezgode, na vreme trajanja sudskog postupka, troškove sudskog

postupka. Ipak brojne važne činjenice u vezi sa uslovima koji su prethodili nezgodi i u vezi sa samom nezgodom nikada se ne utvrde u sudskom procesu.

Primeri sudske prakse koji su obrađeni u ovom radu su izuzetak, u smislu da je veštak saobraćajne struke utvrdio da lice protiv koga je podnet zahtev za pokretanje prekršajnog postupka nije odgovorno za izazvanu saobraćajnu nezgodu. U ovakvim slučajevima Prekršajni sud ne može oglasiti odgovornim drugo lice, s obzirom da je u prekršajnom postupku zastupljeno optužno načelo, odnosno isključena je mogućnost postupanja prekršajnog suda po službenoj dužnosti, po saznanju za prekršaj. Takođe, sud može voditi postupak samo protiv onog okrivljenog na koga se zahtev odnosi i to u odnosu na prekršaj naznačen u optužnom aktu-zahtevu.

Na kraju treba napomenuti da su često na licu mesta policajac i učesnici nezainteresovani da evidentiraju lake telesne povrede, kako bi se saobraćajna nezgoda tretirala kao prekršaj, što pojednostavljuje proceduru, ali smanjuje odgovornost učesnika nezgode.

LITERATURA

Lipovac, K. i sar., (2018) *Uviđaj saobraćajnih nezgoda za javne tužioce i saobraćajnu policiju*. Beograd: Pravosudna akademija, IP Glosarijum.

Nešić, M., Lipovac, K., Malešić, S. (2011) 'Savremeno vršenje uviđaja saobraćajnih nezgoda u funkciji unapređenja analize saobraćajne nezgode'. X Simpozijum "Analiza složenih saobraćajnih nezgoda i prevare u osiguranju", Zlatibor.

Vujanić, M. (2002) 'Značajan način prikupljanja podataka za saobraćajno tehničko veštačenje'. *Vještak*, 5, 69-70.

Propisi

Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima (2023), Sl. glasnik RS, br. 41/09, 53/10, 23/19, 76/23.

Zakon o policiji (2018), Sl. glasnik RS, br. 6/2016, 24/2018, 87/2018.

Zakon o prekršajima (2019), Sl. glasnik RS, br. 65/2013, 13/2016, 98/2016 - odluka US, 91/2019.

Zakon o radnom vremenu posade vozila u drumskom saobraćaju i tahografima (2018), Sl. glasnik RS, br. 96/2015 i 95/2018.

Zakon o sudskim veštacima (2010), Sl. glasnik RS, br. 44/10.

Zakonik o krivičnom postupku (2021), Sl. glasnik RS, br. 72/11, 101/11, 121/12, 35/19, 27/21, 62/21.

Sudska praksa

- III 207 Prž. 27490/22, Prekršajni Apelacioni sud.
- Pr. br. 1024/22, Prekršajni sud u Požarevcu.
- Pr. br. 14825/20, Prekršajni sud u Novom Sadu.
- Pr. br. 5240/23, Prekršajni sud u Novom Sadu.
- Pr. br. 6284/23, Prekršajni sud u Nišu.

Gorica SEKULIĆ*
Leonida POPOVIĆ**

DISPUTED ISSUES REGARDING TRAFFIC AND TECHNICAL EXPERTISE IN MISDEMEANOUR PROCEEDINGS

The presentation of evidence in misdemeanour proceedings is performed, inter alia, by conducting traffic and technical expertise, thus determining the negligence of participants in traffic accidents, although this type of expertise is most often conducted in serious and complex traffic accidents. The paper provides a brief concept of misdemeanour proceedings in the introduction, followed by an overview of the concept and requirements for expertise. In misdemeanour (court) proceedings, the circumstances of a traffic accident are determined based on on-scene documents; therefore, special attention is paid to on-scene traffic accident investigations. The quality of traffic and technical expertise depends on the properly collected traces and objects at the scene of traffic accidents through on-scene investigations, which should enable efficient court proceedings, with the aim of reaching a fair verdict. Finally, through case-law examples, the authors emphasised legally relevant facts at issue that the court could not clarify only on the basis of the on-scene investigation documents, but which rather required the presentation of evidence through traffic and technical expertise.

Keywords: evidence in misdemeanour proceedings, expertise, on-scene investigation, on-scene investigation documents, careless driving, inappropriate speed

© 2025 by authors



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

* Judge and President of the Misdemeanour Appellate Court in Belgrade.

** Retired Judge of the Misdemeanour Appellate Court in Belgrade. E-mail: leonpop@mts.rs.